



HAL
open science

La fabrique des "gares du quotidien" : imaginaires et fonctions symboliques d'une nouvelle catégorie du Grand Paris

Elise Avide

► **To cite this version:**

Elise Avide. La fabrique des "gares du quotidien" : imaginaires et fonctions symboliques d'une nouvelle catégorie du Grand Paris. Architecture, aménagement de l'espace. Université Paris-Est, 2018. Français. NNT : 2018PESC1006 . tel-01877362

HAL Id: tel-01877362

<https://pastel.hal.science/tel-01877362>

Submitted on 19 Sep 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 fabrique des gares du « quotidien »

Imaginaires et fonctions symboliques d'une nouvelle catégorie du Grand Paris

Elise Avide

Thèse dirigée par Antoine Picon et encadrée par Nathalie Roseau
Soutenue publiquement à l'École Nationale des Ponts et Chaussées le 12 mars 2018

Jury :

Xavier Desjardins, Professeur des universités, Université Paris-Sorbonne (président)
Jacques Peynot, Directeur des Gares d'Île-de-France, SNCF (invité)
Antoine Picon, Directeur de recherche, École Nationale des Ponts et Chaussées (directeur de thèse)
Paola Pucci, Professeure, Politecnico di Milano (rapporteuse)
Olivier Ratouis, Professeur des universités, Université de Paris-Nanterre (rapporteur)
Nathalie Roseau, Professeure associée, École Nationale des Ponts et Chaussées (encadrante de thèse)

Cette thèse a été préparée de novembre 2013 à janvier 2018 au sein du Laboratoire Techniques, Territoires et Sociétés (LATTS), Unité Mixte de Recherche de l'ENPC, de l'Université Paris Est et du CNRS. Elle a été réalisée dans le cadre d'un contrat de collaboration de recherche entre l'École Nationale des Ponts et Chaussées et la SNCF (Direction des Gares d'Île-de-France), et a bénéficié du soutien de Rails & Histoire – Association pour l'histoire des chemins de fer (bourse de recherche 2016-2017) –, ainsi que du mécénat de la Fondation Palladio (programme avenir 2016-2017).



Résumé

Depuis le début des années 2010, le terme de « quotidien » remplace celui de « banlieue » dans certains discours politiques et communications professionnelles pour désigner les gares ferroviaires de proximité en Île-de-France. Contrairement aux « quartiers sensibles » ou aux « agglomérations », cette expression des gares du « quotidien » se présente a priori bien plus comme un nouvel élément de langage dans l'air du temps que comme une catégorie politique ou administrative installée. Néanmoins, celle-ci apparaît dans le débat public à un moment particulier, en creux du projet de Grand Paris Express, comme précipitée par un certain nombre d'acteurs aux stratégies et idéaux a priori convergents, et s'accompagne d'une vague de travaux assez inédite dans les gares de ces réseaux. De plus, le « quotidien » ne saurait renvoyer aux mêmes images ni aux mêmes valeurs que la « banlieue ». En cela, cette substitution ne saurait être fortuite. À partir d'une analyse des représentations véhiculées par différentes formes de récits d'acteurs d'une part, et d'une exploration des gares et des projets dont elles font l'objet dans le territoire de la Seine Aval d'autre part, cette thèse entend dévoiler les ruptures qui autorisent l'émergence des gares du « quotidien » comme nouvelle catégorie du Grand Paris, les significations qui la traversent, et les transformations auxquelles elle engage. Son ambition est ainsi de discuter plus largement les fonctions imaginaires de la catégorisation dans la fabrique des espaces urbains. Ce faisant, ce travail propose une relecture de l'histoire contemporaine de l'aménagement francilien à travers la lentille du « quotidien », et révèle sous cet angle certains basculements dans le rapport des acteurs du transport et de l'urbanisme à la « banlieue » et à ses habitants, mais aussi dans les segmentations professionnelles et les rapports de force en présence.

Mots clés : quotidien, banlieue, gares, imaginaire, aménagement, Île-de-France

Abstract

The beginning of the years 2010s saw a terminological shift within political discourses and professional communications: railway stations in the Île-de-France region, previously designated as ‘suburban’ stations, increasingly became known as ‘everyday life’ stations. Unlike other trending expressions such as ‘sensitive neighbourhoods’ or ‘agglomerations’, this expression does not relate to a well-identified political or administrative category. Nonetheless, it appears in public debate at a peculiar moment, in the context of the Greater Paris (*Grand Paris*) project, as if it were precipitated by a wide array of actors sharing conveying ideals and strategies. It is also accompanied by important work in the stations of these networks. As a result, this substitution cannot be incidental, and the term ‘everyday life’ indeed refers to imaginaries that differ substantially from the previously used adjective – ‘suburban’. By analysing the representations conveyed by different forms of stakeholders’ narratives, and by exploring stations and the urban projects they are part of in the Seine Aval territory, this dissertation seeks to unravel the fractures and discontinuities that allow for the emergence of ‘everyday life’ stations as a new category of the Greater Paris, its interweaving meanings, and the way in which it renews the materiality of spaces. Its ambition is thus to discuss more broadly the imaginary functions of categorisation in urban fabric. In doing so, the work offers a new reading grid for the contemporary history of planning in the Île-de-France region. By looking through the lens of ‘everyday life’, it uncovers a number of shifts in the relationships between actors in the transportation and urban planning sectors, with suburban areas and their inhabitants. This approach is also insightful for the assessment of professional segmentations and power relations at work.

Key words: everyday life, suburbs, railway stations, imaginary, regional planning, Île-de-France

Remerciements

Il y a maintenant quelques années de cela, alors que je travaillais en tant que conductrice d'opérations pour la SNCF, commençait à germer en moi l'envie de renouer avec l'exercice académique. Entre cette lubie naissante et la réalisation de cette thèse, un certain nombre de personnes ont joué un rôle tout à fait crucial. À travers l'expression de leur soutien et de leur bienveillance, ils m'ont permis de mener à bien ce travail de longue haleine. À ce titre – et à bien d'autres –, ils méritent toute ma gratitude.

Parmi eux, je tiens en tout premier lieu à remercier Nathalie Roseau et Antoine Picon qui m'ont apporté tout ce qu'une complice codirection peut apporter de meilleur. Avec leur hauteur de vue et leurs qualités tant humaines que scientifiques, ils ont habilement su me donner les différents outils et clés de lecture sur la base desquels j'ai pu construire ma propre réflexion. Leur confiance dans ce projet et leurs encouragements répétés m'ont par ailleurs permis de gagner en assurance au fur et à mesure de cet exercice ce qui, au regard de mes premières productions, étaient loin d'être gagné d'avance...

Je remercie ensuite très chaleureusement les membres du jury qui ont accepté de consacrer du temps pour relire et commenter mon travail. À travers leurs travaux, Xavier Desjardins, Paola Pucci et Olivier Ratouis ont par ailleurs largement contribué à enrichir celui-ci.

Cette thèse n'aurait été possible sans le soutien de la SNCF. Je remercie en particulier Jacques Peynot qui a appuyé ce projet depuis son origine et m'a apporté tout au long de celui-ci de précieux conseils et éclairages. Je remercie également l'ensemble des agents de la Direction des Gares d'Île-de-France qui ont pris de leur temps pour m'orienter dans la nébuleuse ferroviaire, et en particulier mes anciens collègues de BHK pour leur coin de bureau toujours disponible, pour leur sympathie et pour leur vue imprenable sur l'arrière-gare de Montparnasse.

Sans un environnement de travail aussi bienveillant et chaleureux que le LATTS, cette thèse n'aurait très certainement pas constitué un exercice aussi stimulant. Je remercie tout d'abord les membres de l'équipe administrative, dont l'appui sans faille m'a permis d'arriver à bout de certaines démarches des plus complexes. Je remercie ensuite les différents chercheurs qui ont pris le temps de se pencher sur mon travail, lors des mini-soutenances, en se prêtant au jeu de la relecture, ou à l'occasion d'échanges plus informels. Stève Bernardin, Kostantinos Chatzis, François-Mathieu Poupeau et Gilles Jeannot ont en particulier su m'orienter vers des pistes de recherche fécondes et m'apporter toute leur rigueur. Enfin, qu'ils s'agissent des différents passagers du B238, Florent, Guilhem, Alexandre, Rina, des docteurs d'ores et déjà aguerris, Zélia, Morgan, Rémy, Daniel, Antoine, Hortense, Félix, Nicolas, Servane, de ceux pour qui ça ne saurait tarder, Jonathan, Sarah, Lise, Aude, et de tous les autres ! Nos discussions argumentées sur les réseaux, les nanars ou le Red Star ont enrichi autant qu'elles ont rendu véritablement plaisantes ces quelques années de thèse.

D'autres chercheurs ont pris le temps de partager avec moi leurs réflexions. Je remercie en particulier Nacima Baron et Georges Ribeill qui ont donné un coup d'accélérateur notable à mes recherches.

Cette thèse a également bénéficié du soutien de mécènes. Je remercie la fondation Palladio et l'association Rails et Histoire de m'avoir permis de mener celle-ci jusqu'à son terme dans des conditions optimales.

À l'intérieur de l'École Nationale des Ponts et Chaussées, plusieurs personnes m'ont associée à leurs programmes d'enseignements. Je remercie en particulier Marie Krier pour le département Ville Environnement Transport, et Françoise Manderscheid pour le Mastère spécialisé Systèmes de Transports ferroviaires et urbains, de m'avoir fait confiance dans l'exercice pédagogique et ouverte à de nouveaux domaines de connaissances.

Ce travail s'appuie sur un certain nombre de matériaux. Je remercie d'abord les documentalistes de l'ENPC et de l'IAURIF de m'avoir aidée à rassembler un vaste corpus d'archives dans des délais resserrés. Je remercie ensuite l'ensemble des acteurs qui ont accepté de me rencontrer et de m'exposer leur vision des gares et des transports. Je

remercie enfin l'équipe du Plateau Eole de la SNCF qui m'a permis de suivre au plus près les circonvolutions des projets-gares en Île-de-France.

Enfin, mes proches m'ont apporté tout l'équilibre nécessaire pour mener à bien cet exercice au long court. En dépit des nombreuses digressions occasionnées par les « cerveaux malades », certains de mes amis sont parvenus à maintenir jusqu'au bout l'illusion de s'intéresser à ce travail. À ce titre, je leur dois une fière chandelle. Malgré le caractère incertain de cette reconversion, ma famille m'a apporté un indéfectible soutien. Merci à eux d'avoir écouté – et souvent relativisé – mes questions existentielles, et merci en particulier à ma mère, ma tante et ma grand-mère de s'être prêtées à l'exercice fastidieux de la relecture. Iughet, au-delà du temps passé à me lire et à discuter chacun de mes arguments, a tout simplement rendu ces années de thèse belles et heureuses. Merci d'avoir rendu les choses faciles et d'avoir joué en équipe, dans cette aventure comme dans les prochaines !

Sommaire

<i>Introduction générale</i>	15
Chapitre 1. Une étude par l’imaginaire : éléments de cadrage	21
<i>Partie I. Archéologie</i>	45
Chapitre 2. Les « banlieues » imposées au ferroviaire	47
Chapitre 3. La gare de « banlieue » comme palimpseste de représentations	89
<i>Partie II. Cristallisation</i>	129
Chapitre 4. L’urgence politique du « quotidien »	131
Chapitre 5. La conversion des gares de « banlieue » au « quotidien »	161
Chapitre 6. La promesse urbaine des gares du « quotidien »	199
<i>Conclusion générale</i>	229
Annexes	237
Sources principales	265
Bibliographie	287
Table des matières	301

Liste des sigles fréquemment utilisés

APUR : Atelier Parisienne d'Urbanisme

ARAFER : Autorité de Régulation des
Activités Ferroviaires Et Routières

BV : Bâtiment-Voyageurs

CAB : Contrôle Automatique de Billets

DDGT : Direction Déléguée des Gares
Transiliennes

DGIF : Direction des Gares Île-de-France

DRIEA : Direction Régionale et
Interdépartementale de l'Équipement et
de l'Aménagement

ENPC : École Nationale des Ponts et
Chaussées

EPAMSA : Établissement Public
d'Aménagement du Mantois Seine Aval

FNAUT : Fédération Nationale des
Associations d'Usagers des Transports

GART : Groupement des Autorités
Responsables de Transport

GPSO : communauté urbaine Grand Paris
Seine et Oise

IAURIF : Institut d'Aménagement et
d'Urbanisme d'Île-de-France

PADOG : Plan d'Aménagement et
d'Orientations Générales

PMR : Personnes à Mobilité Réduite

PLU : Plan Local d'Urbanisme

RATP : Régie Autonome des Transports
Parisiens

RER : Réseau Express Régional

RFF : Réseau Ferré de France (remplacé
par SNCF Réseau le 1^{er} janvier 2015)

SDA : Schéma Directeur d'Accessibilité

SDAURIF : Schéma d'Aménagement et
d'Urbanisme et de la Région Île-de-France

SDAURP : Schéma d'Aménagement et
d'Urbanisme de la Région Parisienne

SDRIF : Schéma Directeur de la Région
Île-de-France

SGP : Société du Grand Paris

SNCF : Société Nationale des Chemins de
fer

STIF : Syndication des Transports d'Île-
de-France (devenu Île-de-France
Mobilités)

TER : Transport Express Régional

TGV : Train à Grande Vitesse

ZAC : Zone d'Aménagement Concertée

Introduction générale

Depuis quelques années, le « quotidien » s'impose dans certains discours politiques pour désigner différentes composantes socio-techniques des réseaux de transport ferroviaire. Le premier ministre Jean-Marc Ayrault annonçait ainsi, le 19 juillet 2013 que le gouvernement comptait donner, à travers le nouveau contrat de plan État – Région, « la priorité aux transports du quotidien »¹. Quelques mois plus tard, le président du groupe SNCF, Guillaume Pépy, fixait dans un discours interne l'objectif de « hisser le niveau de satisfaction clients des trains du quotidien à celui du TGV »². Encore tout récemment, le président de la République Emmanuel Macron déclarait, alors même qu'il était en train d'inaugurer la nouvelle ligne à grande vitesse entre Paris et Rennes, que « le combat qu'il souhaite engager pour les années à venir, ce sont les transports du quotidien »³. On assiste ainsi à une accumulation, à un foisonnement de phrases et de propositions, qui installe un certain « quotidien » comme nouvel objet du Grand Paris, celui-ci étant entendu non pas tant comme la catégorie urbaine qui a connu des déplacements notables depuis sa première utilisation, en 1910, par le rapporteur général du budget de la ville de Paris Louis Dausset (Bellanger, 2013, p.53), que comme la dynamique d'aménagement de la région parisienne engagée à la fin des années 2000.

Le principe de rapprocher certains transports, ou plutôt certains déplacements, à la notion de « quotidien » ne constitue pas, en soi, une nouveauté. L'idée de « mobilité quotidienne » a ainsi été façonnée dès les années 1940 par des ingénieurs-économistes (Commenges, 2013), dont l'influence dans les services de l'administration centrale et plus

¹ Déclaration de Jean-Marc Ayrault sur la modernisation du réseau de transports en région Île-de-France, Paris, le 19 juillet 2013. URL : <http://discours.vie-publique.fr/notices/133001778.html> [consulté le 29.08.2017].

² Steinmann L., « « Excellence 2020 », le plan de Guillaume Pépy pour la SNCF de demain », *Les Echos*, 27 septembre 2013. URL : https://www.lesechos.fr/27/09/2013/LesEchos/21531-078-ECH_--excellence-2020---le-plan-de-guillaume-pepy-pour-la-sncf-de-demain.htm [consulté le 06.05.2017].

³ Le Monde, « Macron veut donner la priorité aux « transports du quotidien », *Le Monde*, 1^{er} juillet 2017. URL : http://www.lemonde.fr/politique/article/2017/07/01/macron-veut-donner-la-priorite-aux-transports-du-quotidien_5154393_823448.html [consulté le 27.07.2017].

généralement dans les processus de décision publique a été largement mise en lumière par Harold Mazoyer (2011). Mais là où l'utilisation du terme demeurerait l'apanage de spécialistes de l'ingénierie de trafic, elle semble être devenue ces dernières années un véritable élément de langage politique. Or le « quotidien » ne saurait être pris comme un terme neutre. En France, il renvoie notamment à toute une tradition des sciences sociales, ou plutôt « contre-tradition » selon Michel E. Gardiner, car marginalisée dans les milieux scientifiques anglo-saxons (Gardiner, 2000). Celle-ci, incarnée entre autres par Georges Pérec et Michel de Certeau, est traversée par les théories marxistes d'Henri Lefebvre sur l'aliénation, entendue comme la privation des possibilités de réalisation individuelle par un ensemble d'institutions et de règles (Lefebvre, 1947). Contrairement aux travaux de l'école allemande (Simmel, 1988 ; Kracauer, 1995), ceux inscrits dans cette contre-tradition française cherchent à explorer le « quotidien » non pas pour saisir les mutations anthropologiques à l'œuvre, mais plus pour élever la compréhension de l'expérience vécue comme connaissance critique sur le monde. Leur programme est notamment donné à voir dans une revue, *Cause commune*, fondée en 1972 par Georges Pérec avec Jean Duvignaud et Paul Virilio, consacrée à « l'analyse sociale, à la critique de la vie quotidienne et au débat idéologique. » Le constat liminaire de Georges Pérec (1973) donne ainsi le ton :

« Ce qui nous parle, me semble-t-il, c'est toujours l'événement, l'insolite, l'extra-ordinaire : cinq colonnes à la une, grosses manchettes. Les trains ne se mettent à exister que lorsqu'ils déraillent, et plus il y a de voyageurs morts, plus les trains existent ; les avions n'accèdent à l'existence que lorsqu'ils sont détournés ; les voitures ont pour unique destin de percuter des platanes : cinquante-deux weekends par an, cinquante-deux bilans : tant de morts et tant mieux pour l'information si les chiffres ne cessent d'augmenter ! Il faut qu'il y ait derrière l'événement un scandale, une fissure, un danger, comme si la vie ne devait se révéler qu'à travers le spectaculaire, comme si le parlant, le significatif, était toujours anormal. [...] Ce qui se passe vraiment, ce que nous vivons, le reste, tout le reste, où est-il ? Ce qui se passe chaque jour, le banal, le quotidien, l'évident, le commun, l'ordinaire, l'infra-ordinaire, le bruit de fond, l'habituel, comment en rendre compte, comment l'interroger, comment le décrire ? Interroger l'habituel. Mais justement, nous y sommes habitués. Nous ne l'interrogeons pas, il ne nous interroge pas, il semble ne pas faire problème, nous le vivons sans y

penser, comme s'il ne véhiculait ni question ni réponse, comme s'il n'était porteur d'aucune information. Ce n'est même plus du conditionnement, c'est de l'anesthésie. »

En interrogeant l'« habituel » ou le « quotidien », ces auteurs cherchent en particulier à s'inscrire en faux contre certains vecteurs de domination, comme le traitement de l'information dans les médias (Pérec, 1989) ou les méthodes statistiques utilisées par une certaine science sociale (Certeau, 1990). On retrouve cette même intention dans quelques travaux plus contemporains sur la ville et sa fabrique « ordinaire ». Jennifer Robinson s'est ainsi attelée à poser les bases d'études urbaines postcoloniales en évacuant de la géographie certaines grilles de lectures occidentales qui liraient et hiérarchiseraient les espaces urbains à travers des concepts de « modernité » et de « développement » (Robinson, 2006). Elle invite en particulier à considérer toutes les villes comme « ordinaires » et à mobiliser des ressources cosmopolites pour appréhender celles-ci dans toute leur diversité et leur complexité. Dans le numéro de la revue *Histoire urbaine* qu'elles ont coordonné, Isabelle Backouche et Nathalie Montel entendent pour leur part s'intéresser non pas aux opérations les plus spectaculaires qui affectent l'évolution de l'espace urbain – ce sur quoi l'histoire de la construction des villes se serait justement centrée –, mais à « la fabrique ordinaire de la ville », c'est-à-dire à celle d'un tissu urbain plus banal, à partir d'interventions courantes (Backouche, Montel, 2007).

L'ensemble de ces travaux sur le « quotidien » ou l'« ordinaire » ont ainsi en commun de chercher à éclairer un pan de la société laissé dans l'ombre par ce et ceux qui dominant un champ donné. La mise à l'agenda du « quotidien » par certains décideurs n'est pas, de ce point de vue, sans soulever certains paradoxes. Le premier réside dans le fait même de faire du « quotidien » un enjeu politique de premier plan là où il était justement ce qui échappait à la rationalité de ces acteurs. Le second consiste à rapprocher dans une même expression le « quotidien », par essence diffus, abstrait et invisible, aux réseaux de transports, c'est-à-dire à un ensemble de constructions tangibles et matérielles. De ce point de vue, l'apparition du « quotidien » dans certains discours politiques ne saurait être fortuite. C'est sur cette idée que j'ai construit la démarche de recherche de cette thèse, et que j'ai pris le parti de prendre au sérieux l'apparition de ce terme. Pourquoi, à un moment, des acteurs se saisissent-ils du « quotidien » pour qualifier des réseaux de transports ? Qu'est-ce que cela révèle mais aussi produit ?

Pour aborder cette question, je me suis d'abord inspirée de certains travaux en science politique qui considèrent les politiques publiques comme constructions discursives. Ceux-ci envisagent la capacité des problèmes à occuper l'agenda politique en fonction de l'aptitude d'entrepreneurs de cause à les définir et à les porter, plutôt que par leur valeur intrinsèque ou objective (Jones, 1977 ; Gilbert, Henri, 2012 ; Durnova, Zittoun, 2013). Ils insistent en particulier sur le rôle des discours, entendus non pas comme de simples descriptions des faits mais comme des mises en forme particulières, datées et socialement construites, d'une réalité qu'ils contribuent à produire, dans la formulation *ex ante* des politiques publiques et dans l'institutionnalisation *ex post* des idées (Stone, 2001 ; Radaelli, Schmidt, 2004). Un autre ensemble de travaux en sociologie portant sur la genèse des catégories politiques et administratives ont également constitué une importante source d'inspiration en ce qu'ils invitent à considérer celles-ci comme les fruits d'une politisation particulière de certains sujets de société, et comme des outils de recadrage et de redéfinition des formes d'intervention des pouvoirs publics (Topalov, 1994 ; Lahire, 2005 ; Buton, 2009). Dans le domaine de l'urbain, cette approche a en particulier été adoptée par Sylvie Tissot qui, à travers l'étude de la genèse des « quartiers sensibles », a cherché non pas à comprendre « comment une nouvelle intervention publique a été impulsée à partir d'une ségrégation urbaine croissante », mais « comment la mise en forme spécifique du « problème » (des banlieues) s'est traduite par de nouvelles politiques sociales. » (Tissot, 2007, p.10) Enfin, d'autres travaux en urbanisme dans lesquels la ville est explorée à partir d'une interrogation sur son vocabulaire ont également nourri ce travail. C'est notamment le cas de ceux rassemblés, en 2003, dans le numéro 72 de la revue *Mots. Les langages du politique* consacré à « La ville entre dire et faire » (Ratouis, dir., 2003), qui ont en particulier montré que ces différents énoncés, loin de simplement désigner des situations, « alimentent répertoires et projets », et qu'« autrement dit, nommer la ville participe à sa fabrique. » (Ratouis, 2003, p.24) C'est enfin le cas de ceux réalisés dans le cadre du Groupement de recherches du CNRS « Les Mots de la ville » qui, en suivant le mouvement des désignations de l'espace urbain, ont montré comment celles-ci structuraient autant qu'elles organisaient la perception sociale des villes (Leroy, dir., 1998 ; Topalov, dir., 2002 ; Topalov & al., 2010).

Ceci étant, contrairement aux « quartiers sensibles » ou, par exemple, aux « agglomérations », le « quotidien » se présente apparemment bien plus comme un élément de langage politique partagé par un nombre restreint d'acteurs que comme une catégorie

administrative installée ou un vocable d'usage courant. En cela, une analyse de type discursive telle qu'elle caractérise par exemple les travaux sur les textes politiques élaborés au sein du Laboratoire « Léxicométrie et textes de politiques » de Saint-Cloud se serait inmanquablement heurtée à une trop faible occurrence des formes textuelles (Bonnafous, Tournier, 1995). Le « quotidien » n'en apparaît pas moins comme précipité par un certain nombre d'acteurs politiques et de professionnels des transports et de l'urbanisme à un moment particulier. Il correspond par ailleurs à une substitution sémantique, car les réseaux de transports ainsi qualifiés étaient jusque-là bien plus largement associés au terme de « banlieue ». Or la « banlieue » et le « quotidien » ne véhiculent pas les mêmes valeurs symboliques ni les mêmes représentations. Pour prendre toute la mesure de cette substitution langagière et de ce à quoi elle engage, cette recherche s'est largement appuyée sur le concept d'« imaginaire » tel qu'il a été développé dans certains travaux des Science and Technological Studies (Flichy, Picon, 2001 ; Jasanoff, Kim, dir., 2015). Ce faisant, elle ambitionne de révéler les basculements dans les représentations qui accompagnent cette substitution, mais aussi d'apprécier les transformations effectives que celle-ci augure. Cette démarche consistant à interroger l'apparition d'une catégorie à travers sa dimension imaginaire apparaît assez inédite dans le domaine de l'aménagement. Je défends ici l'idée qu'elle peut pourtant être utile à des praticiens de la ville, dans la mesure où ce genre de constructions sémantiques chargées de représentations pose la base de diagnostics spécifiques autant qu'il oriente l'action.

Pour comprendre les basculements qui rendent possible l'apparition du « quotidien » dans certains énoncés, les significations qui le traversent et les transformations auquel il engage, je me suis en particulier intéressée à une des composantes socio-techniques des transports en Île-de-France : les gares du réseau Transilien. Focaliser l'enquête sur ces objets circonscrits permet, dans la tradition de la sociologie urbaine telle que l'incarne Isaac Joseph (1999), de saisir dans leurs interdépendances les divers ordres de phénomènes en jeu. D'autre part, ces gares suscitent elles-mêmes un nouvel engouement. Elles font l'objet d'un plan d'investissements inédit dans le cadre du contrat que l'autorité organisatrice des transports franciliens négocie avec l'opérateur ferroviaire, cristallisent dorénavant les objectifs d'urbanisation tels que fixés par la loi du Grand Paris de 2010 et le Schéma Directeur de la Région Île-de-France (SDRIF) de 2013, et deviennent un sujet de recherche privilégié dans certains milieux scientifiques, notamment dans la mouvance du Transit Oriented Development.

Après être revenue dans un chapitre introductif sur la définition de mon objet de recherche, sur l'approche par l'imaginaire que je développe et sur le dispositif d'enquête mis en place, je retracerai d'abord dans ce travail les itinéraires qui ouvrent à mon sens la possibilité des « gares du quotidien » (Première partie : Archéologie), puis les significations qui traversent cette nouvelle expression et la manière dont celles-ci embrayent dans la fabrique des espaces urbains (Deuxième partie : Cristallisation). Ce faisant, je chercherai à discuter plus largement les fonctions imaginaires des catégories de l'urbain.

Chapitre 1. Une étude par l'imaginaire : éléments de cadrage

En préalable, il me semble important de souligner le positionnement un peu particulier qui a été le mien durant l'exercice de cette thèse, à la charnière du monde académique et d'une entreprise, la SNCF. Avant de m'engager dans celui-ci, j'ai ainsi exercé pendant près de trois années au sein de la direction qui assurait la maîtrise d'ouvrage des gares du réseau Transilien, la Direction Déléguée des Gares Transiliennes (DDGT), devenue entre-temps Direction des Gares d'Île-de-France (DGIF). La démarche même de me lancer dans cette recherche au long cours était en partie motivée par la volonté de prendre du recul sur ces objets que j'abordais quotidiennement d'un point de vue opérationnel, et par celle de rassembler et de mettre en perspective les discours foisonnants à leur égard auxquels j'étais alors directement exposée. Cette thèse a de surcroît été réalisée dans le cadre d'un contrat de collaboration de recherche entre l'École Nationale des Ponts et Chaussées (ENPC) et cette même DGIF. Ce montage, hybride, s'est avéré particulièrement fécond puisqu'il m'a permis d'avoir un accès facilité aux terrains et aux acteurs situés dans le champ gravitationnel de la SNCF, tout en garantissant l'ancrage académique de cette recherche. Il m'engageait dans le même temps à alimenter les agents de cette entité dans leurs réflexions sur l'aménagement des gares de leur périmètre.

Il découle de cela que le rapport que j'entretiens à ces objets, aux acteurs qui en assurent la gestion et le développement, et aux discours que ceux-ci portent, ne saurait être tout à fait neutre et distancié. C'est pourquoi il apparaît nécessaire de revenir, dans ce chapitre introductif, sur la mécanique de cette thèse, afin de poser certaines précautions méthodologiques, mais aussi de rendre plus intelligibles la nature et l'ambition du travail engagé. J'explicitierai en particulier dans celui-ci la manière dont j'ai défini mon objet de recherche, affiné mes questionnements à l'aune d'une approche par les imaginaires socio-techniques, construit mon dispositif d'enquête et conçu l'architecture de cette thèse.

1.1. Les gares du « quotidien » comme objet de recherche

Les gares du « quotidien » ne se sont pas d'emblée présentées à moi comme un objet de recherche naturel ou évident. Compte tenu de mon parcours personnel et du montage de cette thèse, les gares du réseau Transilien en Île-de-France se présentaient d'emblée comme ce sur quoi j'aurais concentrer mon attention. Mais entre cette donnée d'entrée et la formalisation des gares du « quotidien » comme objet de recherche, un certain nombre de lectures, d'observations et de questionnements ont été nécessaires. C'est d'abord sur ceux-ci que je me propose de revenir afin de montrer comment a été élaboré cet objet de recherche et la portée heuristique que celui-ci recouvre.

1.1.1. *Les gares périphériques : le parent pauvre de la recherche urbaine*

Depuis quelques années, on assiste à une profusion de travaux scientifiques en France sur les gares ferroviaires. D'après le travail de recensement effectué par Nacima Baron et Ali Hasan, une trentaine de thèses relatives aux « gares et aux pôles d'échanges » étaient ainsi en cours ou récemment soutenues en 2016⁴. Plusieurs programmes de recherche ayant pour objet ces mêmes installations socio-techniques ont par ailleurs été engagés au cours de la décennie passée, comme par exemple celui portant sur « Les Gares TGV et les dynamiques de renouvellement urbain » de la Plate-forme d'Observation des Projets et Stratégies Urbaines (POPSU) en 2009⁵, le programme « Gare » de la chaire industrielle Econoving sur la période 2011-2016⁶, ou encore celui « Réinventer les gares au XXI^e siècle » de la chaire « Gare » entre 2012 et 2017⁷. Cette actualité témoigne d'une intensité particulière de ces objets à la charnière de certains milieux scientifiques et de certaines entreprises. Ce faisant, les regards portés sur ceux-ci se sont diversifiés, les questionnements se sont déplacés et les approches renouvelées, ce que les différents articles

⁴ Baron N., Hasan A. (2016), *Gares et pôles d'échanges ferroviaires : annuaire des doctorats réalisés ou en cours*, Chaire Gare, 35p.

⁵ POPSU Europe, *Gares et dynamiques urbaines : les enjeux de la grande vitesse*, Plan Urbanisme Construction Architecture (PUCA). URL : <http://www.popsu.archi.fr/popsu-europe/themes/gares-et-dynamiques-urbaines-les-enjeux-de-la-grande-vitesse> [consulté le 31.07.2017].

⁶ Université de Versailles Saint-Quentin-en-Yvelines, *Le programme Gare de la chaire industrielle Econoving*. URL : <http://www.uvsq.fr/econoving/langue-fr/recherche/projets/programme-gare/programme-gare-236018.kjsp> [consulté le 03.02.2016].

⁷ ENPC, *Réinventer les gares au XXI^e siècle : présentation*. URL : <http://www.chaire-gare.com/> [consulté le 03.02.2016].

rassemblés dans le numéro de la revue *Flux* consacré aux « gares au miroir de l'urbain » illustrent par ailleurs (Baron, Roseau, 2016)⁸.

Ainsi, en Histoire de l'art, certains chercheurs se sont récemment intéressés non plus seulement à l'architecture ferroviaire des grands édifices monumentaux, à la manière de Michel Ragon (1984) en France ou de Carroll L.V. Meeks aux Etats-Unis (1956), mais ont considéré des « mégastructures » de transports en interrogeant en particulier la dimension urbaine de ces grands équipements de la « mobilité » (Mazzoni, 2001 ; Tiry, 2008). En sociologie et en histoire urbaine, certains ont développé une approche de la gare comme microcosme social ou théâtre d'expérimentation d'usages et de modes de sociabilité inédits (Tillous, 2009 ; Sauget, 2009), venant ainsi apporter des éclairages nouveaux aux recherches d'inspiration interactionniste conduites en particulier par Isaac Joseph dans l'espace public de la gare du Nord (Joseph, 1995) et par Michel Kokoreff dans celui du métro parisien (Kokoreff, 2002), et à celles quasi encyclopédiques de la gare comme reflet des sociétés industrielles et post-industrielles (MacKenzie, Ricards, 1986). Dans le champ de l'urbanisme et de la géographie, les productions scientifiques abordant la gare suivant une approche spatiale se sont multipliées. Les mutations des gares et de leur environnement ont été largement étudiées, notamment dans le cadre de l'arrivée puis du développement du TGV (Cf. Ollivro, 1999 ; Barré, Ménerault, 2001 ; Ménerault, 2006 ; Terrin, 2011 ; Delaplace, 2012 ; Delage 2013 ; ...), mais aussi sous l'effet de la montée des logiques immobilières au sein des entreprises ferroviaires (Adisson, 2015), et sous celui de l'ouverture à la concurrence du marché ferroviaire européen (Riot 2015). Enfin, de nouvelles directions de recherche sont aujourd'hui explorées, comme par exemple celle des processus de prise de décisions dans ces « lieux institutionnels originaux » (Richer, 2007), ou celle des expériences sensibles des individus qui pratiquent ces espaces (Tardieu, 2006).

Si les gares ferroviaires font l'objet d'une profusion de travaux scientifiques qui en renouvellent la compréhension, force est de constater que ceux-ci se sont bien plus largement intéressés aux grandes gares centrales et de la grande vitesse qu'à celles des réseaux de proximité dans les zones urbaines et périurbaines. Dans la littérature scientifique française comme dans celle anglo-saxonne, leur rôle social et sociétal n'a été que peu

⁸ Ce numéro de la revue *Flux* est issu du séminaire doctoral « Les gares au miroir de l'urbain », coorganisé par Nacima Baron (Laboratoire Ville Mobilité Transport) et Nathalie Roseau (Laboratoire Techniques, Territoires et Sociétés) entre 2013 et 2015 dans le cadre de la chaire « Réinventer les gares au XXI^e siècle » de l'ENPC et de SNCF – Gares & Connexions. Ce séminaire m'a en particulier permis de prendre connaissance des différentes recherches et approches actuellement développées sur ces objets.

interrogé⁹, celles-ci étant bien plus largement affublées du statut de non-lieux, c'est-à-dire d'espaces « qui ne peuvent se définir ni comme identitaires, ni comme relationnels, ni comme historiques. » (Augé, 1992, p.100) Depuis quelques années, celles-ci constituent toutefois l'objet privilégié d'un certain nombre de travaux inscrits dans la mouvance du Transit Oriented Development. Ce courant a été développé en premier lieu aux États-Unis dans les années 1990 par l'architecte-urbaniste Peter Calthorpe. Ce dernier ambitionnait d'encourager le report modal vers les transports en commun en repensant l'aménagement urbain des zones résidentielles ou commerciales dans la région de Washington (Calthorpe, 1993). Plusieurs chercheurs ont prolongé son travail dans d'autres contextes territoriaux, et se sont en particulier intéressés aux quartiers de gare dans les régions métropolitaines à partir des notions de densité et d'accessibilité (Bertolini, Spit, 1998 ; Newman, Kenworthy, 2006 ; Curtis & al., 2009 ; L'Hostis & al., 2009 ; Grillet-Aubert, 2015 ; ...). Cette montée en puissance des gares périphériques dans ce genre de travaux fonctionnalistes s'explique pour au moins deux raisons identifiées par Roelof Verhage et Aurélie Delage : « D'abord, le réseau est un élément hiérarchisé. À ce titre, il offre un support idéal pour la conception d'une ville polycentrique où, de surcroît, la proximité des gares peut s'avérer un élément supplémentaire de lutte contre le phénomène de congestion, liés à la prolifération des voitures dans les centres urbains [...]. Ensuite, la disponibilité foncière autour des gares, que ce soit d'anciennes friches industrielles ou ferroviaire, représente souvent un gisement foncier potentiel intéressant, imbriqué dans le tissu urbain existant. » (Verhage, Delage, 2014, p.8) Mais plutôt que d'analyser les processus à l'œuvre ou d'interroger les dynamiques propres à ces espaces, les chercheurs inscrits dans ce courant cherchent surtout à construire un modèle vertueux de quartier de gare et à infléchir les politiques urbaines pour tendre vers la réalisation de celui-ci¹⁰. Par ailleurs, et compte tenu de leur grande influence dans les milieux des praticiens de la ville et des transports¹¹, ces travaux semblent participer directement à l'actualité des gares périphériques, et être ainsi parties prenantes du mouvement que j'entends étudier. De ce point de vue, ils constituent davantage des matériaux empiriques pour cette recherche qu'un champ théorique de référence pour mes travaux.

Cette revue de la littérature ne saurait bien sûr prétendre à l'exhaustivité. Au regard de ces éléments, il apparaît néanmoins que les gares périphériques se présentent assez

⁹ Voir toutefois Edwards, 1997, et Alexander, Hamilton, 2015.

¹⁰ Voir toutefois Maulat, 2014.

¹¹ Cf. par exemple Cerema (2015), *Articuler urbanisme et transport : Les contrats d'axe français à la lumière du Transit Oriented Development*, CERTU, coll. Connaissances, 152 p.

largement comme un impensé du foisonnement de travaux scientifiques actuellement menés sur les gares ferroviaires, à l'exception de ceux d'inspiration fonctionnaliste développés dans la mouvance du Transit Oriented Development. En cela, l'intérêt d'interroger ces objets pour eux-mêmes se trouve justifié. Mais dans le même temps, cette absence relative interdit de reprendre à mon compte certains concepts opératoires pour préciser mon objet de recherche. De ce fait, c'est bien plus par tâtonnements, par allers-retours entre matériaux empiriques et questionnements théoriques, que j'ai progressivement précisé celui-ci.

1.1.2. Les gares du « quotidien » : une construction politique

Le cheminement par lequel j'en suis venue à établir les gares du « quotidien » comme objet de ma recherche est étroitement lié à la manière dont j'ai constitué mon corpus de matériaux (sur lesquels je reviendrai ultérieurement dans ce chapitre). Dans un premier temps, et alors que j'entamais un travail de recensement d'articles issus de revues professionnelles, j'ai d'abord envisagé mon objet en négatif, c'est-à-dire en m'intéressant aux gares qui n'étaient pas les gares internationales, les gares TGV, ou les grandes gares centrales. Je procédais alors à la manière de certains sociologues du « quotidien » qui, selon Georges Balandier, tendent bien plus à préciser leur objet par ce qu'ils évitent de considérer que par ce qu'ils considèrent (Balandier, 1983). Dans un second temps, alors que je ciblais les différents acteurs avec lesquels il me semblait nécessaire de m'entretenir pour nourrir ce travail, mon approche est devenue plus constructiviste. J'abordais alors mon objet comme la catégorie des gares qui relèvent du périmètre de la DDGT, soient les 384 gares existantes sur les treize lignes du RER et du Transilien, puisque ces acteurs les considèrent comme un ensemble cohérent et que l'action de la SNCF est organisée suivant cette catégorisation. Enfin, lorsque je cherchais à définir les terrains à retenir pour mener des études de cas, je considérais ces gares davantage à travers leur propension à être représentatives de certaines caractéristiques qui me semblaient *a priori* importantes : leur architecture, les territoires qu'elles desservent, les flux qu'elles accueillent, les projets dont elles font l'objet, etc. Au cours de la première année de cette thèse, j'ai ainsi multiplié les approches et les points de vue pour tenter d'objectiver l'ensemble des gares qui allaient constituer mon objet de recherche. Mais ces méthodes de formalisation n'apparaissaient qu'imparfaitement satisfaisantes, car elles aboutissaient systématiquement à des ensembles fluctuants et systématiquement attaquables.

Concomitamment, en 2013 et 2014, et alors que le futur métro du Grand Paris Express était au cœur de l'actualité francilienne, l'expression des transports du « quotidien » commençait à s'imposer dans certains discours politiques. Par extension, de plus en plus d'acteurs se mettaient à utiliser ce terme pour qualifier certains voyageurs, certains trains et certaines gares. La DDGT, en particulier, publiait en mai 2014 un dossier de presse intitulé « Inventer les gares du quotidien en Île-de-France »¹². Cette expression se présentait comme une évidente opportunité pour dénommer mon propre objet de recherche. Dans un premier temps, j'ai cherché à en fixer ma propre définition. Pour ce faire, j'ai d'abord pensé qu'une enquête dans un autre contexte territorial, le Grand Londres, me permettrait, par effet de mise en miroir, de préciser les contours de cet objet et ce qui en faisait l'originalité. J'ai ainsi engagé une étude exploratoire d'une revue professionnelle ferroviaire britannique, *The Railway Magazine*, que j'ai eu l'opportunité de compléter par quelques visites de terrain lors d'un séjour à Londres en mai 2015 avec le Mastère Spécialisé Système de transports ferroviaires et urbains de l'ENPC et le Railway Research & Education Centre de Birmingham. Je me suis cependant rapidement heurtée à une absence d'énoncés susceptibles d'éclairer mon objet, l'actualité des transports ferroviaires en général et des gares en particulier se situant ailleurs, notamment au niveau de la jonction dans le centre de Londres de certaines lignes existantes et du réaménagement des grandes gares centrales. De la même manière, j'ai eu l'occasion d'apprécier, lors de la conférence internationale des professionnels des gares de 2015, « Next Station »¹³, à quel point le sujet des gares périphériques pouvait être secondaire. S'il n'est en soi pas étonnant que les grands pôles d'échanges soient davantage mis à l'honneur dans ce genre d'arènes où se jouent quelques rivalités nationales, il m'est apparu en revanche plus surprenant que les seules communications relatives à ces objets aient été effectuées par des acteurs franciliens. Cette mise à l'agenda des transports et *in fine* des gares de proximité, et l'apparition d'un vocable singulier pour les désigner, semblaient donc se présenter comme l'apanage des acteurs politiques et des professionnels du secteur ferroviaire en Île-de-France.

Objectiver les gares du « quotidien » par une mise en perspective internationale s'est ainsi rapidement présenté comme une gageure. Plus j'explorais par ailleurs la littérature

¹² SNCF (2014), *Inventer les gares du quotidien en Île-de-France*, Dossier de presse (5), 25 p.

¹³ La conférence « Next Station », organisée conjointement par l'Union Internationale des Chemins de Fer (UIC) et l'opérateur ferroviaire du pays d'accueil, réunit tous les deux ans « les décideurs du secteur ferroviaire et des transports, du monde économique et financier, les professionnels de l'architecture, de l'urbanisme et des services », pour « aborder tous les aspects essentiels liés à la conception, à la construction et à l'exploitation des gares ferroviaires ». URL : <http://www.nextstation2015.com/?lang=fr> [consulté le 02.09.2017].

scientifique sur les gares d'une part et sur le « quotidien » d'autre part, plus une complexité émergeait autour de cette catégorie. J'ai alors pris le parti de prendre le contre-pied de cette complexité, et de chercher non pas à figer ma propre définition des gares du « quotidien » ou du « quotidien » des gares, mais au contraire d'exhumer son sens de mes matériaux empiriques. Comme si, en quelque sorte, le premier résultat de cette recherche était de voir comment se construisait et se stabilisait une certaine définition de cette catégorie. Les gares du « quotidien » seront donc ici appréhendées comme une construction politique dont le sens n'est pas donné d'entrée, mais qui est au contraire le fruit d'une mise en forme spécifique, effectuée par différents acteurs, dans un contexte particulier. Comme dans le travail d'Olivier Ratouis sur la notion d'« agglomération », c'est ici « le mot que l'on est amené à suivre, avec tout ce qu'il charrie, sans préjuger d'une définition spécifique et préétablie. » (Ratouis, 2013, p.14) De ce fait, ce travail n'entend pas embrasser toute la diversité des organisations et des acteurs qui participent à la fabrique des gares périphériques en Île-de-France, mais bien de s'intéresser à celles et ceux qui, à travers les discours qu'ils portent et les actions qu'ils mènent, éclairent les trajectoires et les variations qui se rapportent à cette catégorie. De ce fait, un certain nombre d'acteurs largement impliqués dans la fabrique de ces espaces se situent dans un relatif angle mort de cette recherche. C'est en particulier le cas des agents de RFF – devenu SNCF Réseau depuis la promulgation de la loi n°2014-872 du 4 août 2014 portant réforme ferroviaire – qui, bien que cet établissement soit le premier propriétaire en volumes dans les gares ferroviaires (Cf. Annexe 1. Répartition des propriétés entre RFF et SNCF – Schéma de principe d'un site ferroviaire)¹⁴, sont apparus assez peu partie prenante du processus de construction des gares du « quotidien ». C'est également le cas de certains acteurs locaux et, plus globalement, des usagers, qui se sont révélés tout à fait extérieurs à celui-ci.

¹⁴ La séparation des biens ferroviaires entre SNCF et RFF a été effectuée suivant le principe établi par l'article 5 de la loi n°1997-135 du 13 février 1997 portant création de l'établissement public « Réseau Ferré de France » en vue du renouveau du transport ferroviaire : RFF a récupéré les « biens constitutifs de l'infrastructure et les immeubles non affectés à l'exploitation des services de transport », ceux nécessaires à l'exploitation demeurant à la SNCF. Pour une analyse des processus sociotechniques de ce transfert de patrimoine et en particulier le caractère « passionnel » de cette séparation des biens ferroviaires entre RFF et la SNCF, Cf. Adisson, 2015, p.215-222.

1.2. L'imaginaire comme cadre théorique

En m'attaquant à cette question du sens d'une catégorie nouvelle, ma motivation se rapprochait de celle formulée par Roland Barthes dans son introduction de *Mythologies*, à savoir celle de répondre à « un sentiment d'impatience devant le « naturel » dont la presse, l'art, le sens commun, affublent sans cesse une réalité qui, pour être celle dans laquelle nous vivons, n'en est pas moins parfaitement historique » (Barthes, 1957, p.9) Pour déconstruire ce « naturel », ce dernier s'est attaché à mettre à jour et critiquer les imaginaires à l'œuvre dans certains « mythes » comme « le catch » ou « l'abbé Pierre ». Avec quelques autres grandes figures comme Gaston Bachelard ou Gilbert Durand, il a ainsi ouvert la voie à toute une tradition de recherche française sur la problématique des imaginaires. Celle-ci, remise au goût du jour à travers la question de leur rôle dans les processus d'innovation, demeure prolifique. Une chaire de recherche et de formation intitulée « Modélisations des imaginaires, innovation et création » a par exemple été créée fin 2010 par l'École Télécom Paris Tech et l'Université de Rennes 2 avec plusieurs partenaires industriels. Dans la présentation qui en est proposée en introduction des différents ouvrages tirés des conférences « Les jeudis de l'imaginaire » organisées dans ce cadre, les idées-clés mises en avant sont les suivantes : « l'imaginaire constitue la matière première – susceptible de formalisation – de l'innovation devenue intensive »¹⁵ ; « dans les processus d'innovation, le cheminement par les perceptions, les émotions et les représentations reste à défricher à l'articulation des imaginaires, de la création et de l'innovation. »¹⁶ Si les gares du « quotidien » ne sauraient bien sûr se présenter comme une innovation au sens industriel ou technologique du terme, cette construction catégorielle n'en semble pas moins traversée d'une dimension imaginaire qui mérite elle aussi d'être discutée pour apprécier ce à quoi elle engage. C'est donc à la lumière de certains travaux inscrits dans cette tradition de recherche que j'ai précisé mon approche des gares du « quotidien » et décliné ma question générale de recherche en plusieurs hypothèses opératoires.

¹⁵ Jean-Jacques Wunenberg a ainsi montré comment l'imaginaire se cristallisait directement dans un certain nombre d'objets techniques (machines, automobiles, aliments, instruments, etc.) (Wunenberg, 2011) ; Pierre Musso prend lui l'exemple de l'imaginaire industriel et montre comment celui-ci se réalise dans un gigantesque processus machinique à travers l'invention de l'usine (Musso, 2014).

¹⁶ Conférences les « jeudis de l'imaginaire », organisées par la Chaire « Modélisations des imaginaires, innovation et création », Télécom ParisTech, Université Rennes 2, Orange, Ubisoft, Dassault Systèmes, PSA Peugeot Citroën, Éditions Manucius. URL : <http://imaginaires.telecom-paristech.fr/> [consulté le 04.08.17].

1.2.1. L'imaginaire comme méta-récit

En première approche, l'imaginaire peut être appréhendé comme « le système formé par ces représentations imagées, leurs relations et les significations qu'elles revêtent par l'intermédiaire de leur rapprochement. » (Picon, 2001, p. 19) Suivant cette définition qu'en propose Antoine Picon, celui-ci s'esquisse au travers du jeu d'associations – ou au contraire d'éloignements – entre les images, les figures, les projections, qui sont véhiculées par des discours, des phrases, ou des propositions. Il est donc un mouvement en diagonal de ceux-ci, et a en cela quelques similitudes avec le concept foucauldien d'« énoncé » (Foucault, 1969, p.109-120), que Nathalie Roseau mobilise d'ailleurs pour caractériser la consolidation de l'imaginaire de la ville aérienne comme « palimpseste de représentations » (Roseau, 2008, p. 26-27). Ce mouvement des représentations apparaît en particulier discernable à travers la narration qui peut être faite des objets ou des choses. Comme le souligne le politologue Alain Faure, la narration, ou « mise en récit », « ne dit pas l'objet, celui-ci est trop complexe. Elle raconte sa mise en scène. » (Faure, 2012) Or cette mise en scène, par le jeu de sélection et d'ordonnement des images qu'elle opère, esquisse précisément une dimension imaginaire. Dans cette thèse, je m'intéresserai en ce sens à ces effets de mise en récit – ou méta-récits – des gares du « quotidien », afin de mettre à jour les systèmes agencés de représentations dans lesquels cette catégorie se trouve prise.

Comme le souligne par ailleurs Pierre Musso, l'imaginaire, entendu comme système agencé de représentations, « ne se développe pas autour d'images libres, mais il leur impose une logique, une structuration. En effet, il peut être structuré parce qu'il a une logique propre (fut elle a-logique) et qu'on peut en déceler la « grammaire ». » (Musso, 2014, p.11) Plusieurs chercheurs ont, en ce sens, rapproché l'imaginaire des notions de « référentiel technique » (Picon, 1992), de « paradigme » (Guigueno, 2001), ou de « culture » (Marx, 2005)¹⁷. Sous cet angle, celui-ci se présente comme un ensemble de contenus mentaux qu'un groupe social plus ou moins étendu partagerait. Pour ce qui me concerne, les gares du « quotidien » s'apparentent bien plus largement à une catégorie précipitée, à un moment, par un nombre restreint d'acteurs nourrissant contextuellement des stratégies convergentes. Elles s'inscrivent en particulier dans une dimension bien plus courte que, par exemple, la

¹⁷ En introduction de son ouvrage *L'invention de l'ingénieur moderne*, Antoine Picon précise sa définition du « référentiel technique » en la rapprochant de ces autres notions et, ce faisant, permet d'en saisir les différentes nuances (Picon, 1992, p.16-20).

Nation, dont la dimension imaginaire été mise en lumière par Benedict Anderson (2006). De ce fait, on aurait là plus affaire à « un projet ou à une attention commune » qu'à « une vision ou un imaginaire collectif. » (Flichy, 2001/5, p.55) Pour autant, à travers la mise en récit qui en est faite, celle-ci apparaît bien traversée de représentations. Dès lors, je chercherai dans cette thèse non pas tant à révéler un imaginaire des gares du « quotidien » qui serait propre à cette catégorie, mais plutôt à mettre en lumière la manière dont celle-ci se branche sur des imaginaires qui la précèdent. Si ce travail de dévoilement présente, en soi, le mérite de déconstruire le « naturel » dont cette catégorie peut a priori faire l'objet, il semble toutefois se doter d'une dimension heuristique autrement plus féconde dès lors qu'il est rapporté à ses effets. C'est pourquoi je m'attacherai par ailleurs à identifier les fonctions que joue cette catégorie chargée d'imaginaires à différents niveaux.

1.2.2. L'imaginaire comme substance active du réel

Qu'ils portent sur des innovations technologiques (Flichy, 2001), sur des formes d'organisation des villes (Picon, 2016) ou sur des espaces urbains (Roseau, 2012), la plupart des chercheurs qui ont pris à bras le corps cette problématique des imaginaires ont ambitionné, depuis Paul Ricœur (2005), de voir comment celui-ci agit dans le réel. Ce dernier avait en particulier montré comment l'imaginaire social opérait sous la double forme de l'idéologie qui, à travers ses usages de « distorsion – dissimulation » de la réalité, de « légitimation de la domination » et d'« intégration dans la mémoire sociale », « renforce, redouble, préserve et, en ce sens, conserve le groupe social tel qu'il est » ; et d'idéologie qui, en tant que « proposition d'une société alternative », de « mise en question du pouvoir », et de « logique folle du tout ou rien », se présente comme une alternative critique au réel et ouvre le champ des possibles (Ricœur, 1984). Ce cadre d'analyse a été largement repris par la suite, en particulier à travers l'imbrication de ces deux fonctions dans les processus d'innovation. Patrice Flichy s'est par exemple largement appuyé sur celui-ci pour élaborer un modèle d'analyse de l'imaginaire d'Internet (Flichy, 2001). Antoine Picon l'a également repris à son compte dans son analyse de celui des techniques, en suggérant toutefois de ne pas restreindre l'imaginaire à cette double fonction d'ouverture du champ des possibles et de restriction de l'éventail des alternatives, celui-ci étant fondé, « comme son nom l'indique, sur des images, et le pouvoir des images ne réside pas seulement dans leur capacité de déstabilisation ou de légitimation de l'existant. » En particulier, lui a mis en lumière la

capacité qu'avait aussi celui-ci à « conférer une apparence presque tangible à des concepts, à des notions ou à des idéaux qui en sont a priori dépourvus », et à « permettre la co-appartenance d'objets, d'actes, d'individus en apparence les plus hétéroclites. » (Picon, 2001, p. 21 ; 46) L'imaginaire est donc loin de se présenter comme pure fantasmagorie ou pur produit de l'imagination. Loin d'être opposé au réel, il permet au contraire de le construire.

Les imaginaires dont se nourrissent les gares du « quotidien » seront ainsi appréhendés dans leur « efficace » (Roseau, 2008, p.24-25). Après avoir esquissé ceux-ci à partir d'un ensemble de récits et de propositions, je chercherai donc à voir comment ils embrayent dans la matérialité des objets. Dans la mesure où l'on sait, depuis les travaux d'Henri Lefebvre, que l'espace est lui-même porteur de significations qui interrogent en retour ses formes de production (Lefebvre, 1974)¹⁸, ces derniers seront enfin étudiés pour reconsidérer, dans une certaine circularité de l'analyse, les représentations en jeu dans ces imaginaires (Cf. Figure 1).

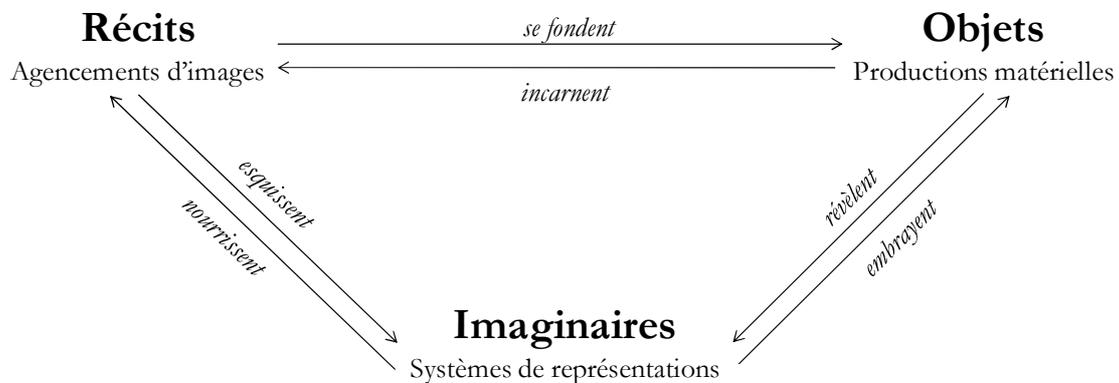


Figure 1 : Une approche circulaire des imaginaires

Source : auteur

En explorant les imaginaires à travers les récits et les objets, ce travail entend donc apporter des éléments de réponses à la question suivante : que se passe-t-il de décisif avec la substitution, au début des années 2010, des gares du « quotidien » aux gares de

¹⁸ On retrouve cette conception de l'espace comme marqueur de l'ordre social chez David Harvey (1989, 2000).

« banlieue » ? Les trois hypothèses que l'on formule à la lumière de ces éléments sont les suivantes. La première est que l'apparition de cette nouvelle catégorie du Grand Paris serait la manifestation d'un changement dans les segmentations professionnelles et les rapports de force en présence. La seconde est qu'elle traduirait un nouvel imaginaire de la « banlieue » dans certains milieux politiques et professionnels. La dernière hypothèse est que celle-ci se traduirait en pratiques, dans la fabrique-même des espaces urbains. En testant ces hypothèses à la lumière de différents matériaux empiriques, je chercherai plus largement à discuter un certain nombre d'enseignements issus de travaux sur la problématique des imaginaires, et en particulier à apporter un éclairage nouveau sur les fonctions que ceux-ci jouent, à travers l'acte de catégorisation, dans la fabrique des espaces urbains.

1.3. Un corpus hétérogène

Pour tester ces hypothèses, je me suis appuyée sur un corpus construit sur la base de trois matériaux principaux : des revues professionnelles, des entretiens réalisés auprès de différents acteurs politiques et de professionnels de l'urbanisme et des transports, et une étude de cas. À travers ceux-ci, c'est à l'expression d'un groupe restreint d'individus que nous avons pu accéder. S'ils ne saturent bien évidemment pas la réalité des gares franciliennes, le parti qui a été le mien fut de m'en tenir à ceux dont les discours et les actions se rapportaient directement à l'émergence des gares du « quotidien » comme nouvelle catégorie du Grand Paris. De ce fait, les usagers, en particulier, seront essentiellement abordés à travers les représentations que ceux-ci s'en font – représentations qui seront à l'occasion mises en perspective à la lumière de certains travaux sociologiques qui se sont intéressés à leurs pratiques (Raymond & al., 1976 ; Joseph, 1987, 1999 ; Tillous, 2009). Si ces différents matériaux ont été mobilisés dans un même dessein, ils n'ont toutefois pas été, compte tenu de leur nature contrastée, appréhendés de la même manière. Pour donner à voir l'épaisseur de ce corpus, il apparaît nécessaire de revenir ici sur les raisons qui m'ont conduite à retenir ces matériaux, sur la portée qu'ils me semblent revêtir, et sur les perspectives dans lesquelles je les ai analysés.

1.3.1. Des revues professionnelles

Pour saisir les évolutions, les ruptures et les basculements qui rendent possible la substitution des gares du « quotidien » aux gares de « banlieue », mon enquête ne pouvait s'envisager que dans une certaine épaisseur historique. Les revues professionnelles, assez peu explorées dans les travaux scientifiques en urbanisme, m'ont semblé constituer un matériau original et fécond pour accéder à un certain imaginaire de la « banlieue » sur le temps long. Deux d'entre elles, *La Revue Générale des Chemins de Fer et Urbanisme*, ont été explorées de manière systématique depuis les années 1960. À la lumière de certaines lectures (Larroque & al., 2002 ; Fourcaut & al., 2007), cette décennie m'a en effet semblé être celle à partir de laquelle les discours et les propositions commençaient à éclairer les situations contemporaines. Elle ouvrait en particulier une période d'accélération de la planification en Île-de-France, et correspondait d'autre part au lancement d'un programme d'envergure de modernisation de la « banlieue » ferroviaire. Il est de plus à noter que la plupart des articles rédigés avant cette date ne rendent compte, pour l'essentiel, que des travaux réalisés pour faire face aux destructions subies par le réseau pendant la seconde guerre mondiale.

Ces revues ont été privilégiées car elles bénéficient d'une certaine audience dans les milieux de l'urbanisme et des transports, et parce que la plupart des articles y sont directement rédigés par les professionnels concernés. Dans la présentation qui est faite de *La Revue Générale des Chemins de Fer* sur son site Internet, il est ainsi précisé que « son objectif est de publier des travaux originaux, de haut niveau scientifique et technique, ainsi que des informations nationales et internationales intéressant le monde des transports guidés. Les articles scientifiques et techniques sont écrits par des professionnels issus des entreprises de transport ou de construction de matériel roulant. »¹⁹ Quant à la revue *Urbanisme*, devenue « l'un des supports privilégiés des professionnels de l'aménagement après la Seconde Guerre mondiale » (Jannièrre, 2008), elle accorde, selon Anne Portnoï, « une place importante au discours des agents de l'État » et transporte en cela une forte expression idéologique (Portnoï, 2017, p.211). Loin d'être des espaces de polémiques, ces revues me sont ainsi apparues comme des tribunes susceptibles de rendre assez fidèlement

¹⁹ « La Revue Générale des Chemins de Fer en bref », URL : <https://www.revue-rgcf.com/la-RGCF-en-bref,7,fr.html> [consulté le 28.08.2017].

compte des sujets et des formes d'expression en vigueur dans les milieux de l'urbanisme et des transports, à différents moments de l'histoire.

Le principe de retenir à la fois une revue urbaine et une ferroviaire tient quant à lui au fait que ces deux milieux professionnels se présentaient, au moins jusqu'à une période très récente, comme relativement étrangers l'un à l'autre. Xavier Desjardins faisait d'ailleurs le constat en 2014 que les questions qui mobilisaient des compétences en matière d'articulation entre transport et urbanisme étaient « encore en construction », et que ces deux secteurs étaient loin d'utiliser un « langage partagé » (Desjardins, 2014, p.28-29). Il m'est en ce sens rapidement apparu que le thème des gares était, jusqu'à une période très récente, relativement absent d'une revue comme *Urbanisme*, qui mettait bien plus largement à l'honneur des opérations d'aménagement et des questions d'urbanisme opérationnel. Ce n'est en effet qu'à partir des années 2010, en particulier dans les hors-séries consacrés au Grand Paris Express réalisés en partenariat avec la SGP, que celles-ci commencent à y être mises à l'honneur. Bien sûr, cela ne permet aucunement d'en déduire que ces objets n'intéressaient pas la communauté des acteurs de l'urbain dans son ensemble. Peut-être est-ce simplement lié au fait que personne, dans le comité de rédaction de cette revue, ne nourrissait jusqu'à récemment d'intérêts particuliers vis-à-vis d'eux. À l'inverse, les gares occupent de longue date une certaine place dans *La Revue Générale des Chemins de Fer*. De ce fait, ces deux revues ne revêtent pas le même statut dans cette thèse. C'est ainsi bien plus à travers la *Revue Générale des Chemins de Fer* que j'ai pu accéder à certains récits susceptibles d'éclairer mon objet sur le temps long, et ainsi retracer les itinéraires qui ouvrent à la possibilité des gares du « quotidien » – et ce en dépit du fait que, compte tenu de son processus éditorial, cette revue ne peut être appréhendée au mieux que comme un miroir déformant de l'actualité du secteur ferroviaire (Cf. Encadré 1 : *La Revue Générale des Chemins de Fer* comme miroir déformant de l'actualité ferroviaire). Si ce monopole historique du discours sur les gares par les acteurs ferroviaires n'est en soi pas dénué d'enseignements, il m'a, dans le même temps, empêchée d'intégrer à l'analyse les éventuels basculements de regard sur ces objets du point de vue des acteurs de l'urbain et des territoires.

Encadré 1 : La *Revue Générale des Chemins de Fer* comme miroir déformant de l'actualité ferroviaire

La *Revue Générale des Chemins de Fer* a été fondée en 1878 par les dirigeants de plusieurs compagnies ferroviaires françaises. Leur motivation était alors de créer une revue de référence pour la formation et l'information d'une communauté d'ingénieurs ferroviaires encore peu structurée, dans un contexte de concurrence technologique internationale naissante. Dans l'édito du premier numéro de la revue, ceux-ci exposaient ainsi leur but et leur ambition :

« La *Revue Générale des Chemins de Fer*, fondée sous le patronage et avec la collaboration de MM. Bandérali, Herteau, Level (Émile), Mathieu (Henry), Morandière (Jules), Regray et Sartiaux, a pour but de réunir et de centraliser toutes les publications spéciales relatives à l'industrie des chemins de fer. Elle est destinée à tenir les Ingénieurs et les Agents des divers services des voies ferrées au courant des travaux exécutés, des progrès tentés ou réalisés, en un mot de tous les faits techniques ou commerciaux relatifs à la construction des chemins de fer qui, en France ou à l'étranger, présentent quelque intérêt. Elle publiera tout à la fois des travaux techniques relatifs à la construction des chemins de fer, à leur entretien, à l'établissement du matériel fixe et roulant, à la traction, etc. ; des études économiques ou financières ; des résultats ou renseignements ayant trait à l'exploitation technique ou commerciale, disposition des gares, manutention, télégraphie et, en général, électricité, chauffage et éclairage des gares et des trains, tarifs, jurisprudence, comptabilité, etc. En un mot, la *Revue générale des Chemins de Fer* est destinée à créer en France l'organe spécial des chemins de fer qui existe déjà dans divers pays de l'Europe et, à ce titre, elle mérite d'appeler l'attention du Personnel des chemins de fer, des Ingénieurs et, en général, de tous ceux qui s'intéressent à l'importante question des transports. »²⁰

Cette revue a donc à l'origine une double vocation : celle de rassembler et d'animer une communauté professionnelle, et celle de donner une certaine audience à la technologie ferroviaire française. Les articles y sont rédigés par différents spécialistes des transports guidés, tandis que sa publication est le fait de la maison d'édition Dunod. En cela, la *Revue Générale des Chemins de Fer* se présente bien plus comme la revue d'un secteur d'activité que comme celle d'une entreprise, contrairement par exemple à *Notre métier*, devenue en 1952 *La Vie du Rail*. Ce positionnement marque véritablement la ligne éditoriale de la revue, y compris après son rachat par la SNCF, en 1996. Si elle constitue bien évidemment une tribune d'expression privilégiée pour les agents de cette entreprise, elle ne saurait toutefois s'y limiter, et les articles rédigés par des professionnels d'autres groupes industriels en lien avec le ferroviaire y sont monnaie courante. C'est d'ailleurs ce qui fait dire à l'un des membres de son comité de rédaction que la *Revue Générale des Chemins de Fer* est avant tout « un instrument de lobbying en faveur du chemin de fer, pas en faveur de la SNCF. »²¹

La *Revue Générale de Chemins de Fer* se présente donc comme l'organe de presse du secteur ferroviaire français. En cela, elle offre un certain reflet de son actualité et de ses mutations. On peut lire par exemple la « détechnicisation » de celui-ci à travers l'évolution du style des articles, mais aussi à travers celle de sa diffusion, dorénavant bien moins tournée vers la communauté des ingénieurs

²⁰ [Anon.] (1878), « But de la publication de la revue », *Revue Générale des Chemins de Fer*, 1^e année, p.3.

²¹ A.33., ingénieur, Comité de rédaction, *Revue Générale des Chemins de Fer*. Entretien réalisé le 5 avril 2017 (Saint-Denis).

ferroviaires que vers celles des décideurs publics, au sein des ministères et des conseils régionaux notamment. Mais s'il est possible d'y repérer certaines tendances au long court, cette revue ne peut offrir qu'une image déformée de ce secteur, du fait notamment d'un effet de rareté dans les propositions d'articles qu'un membre du comité de rédaction évoquait en ces termes :

« L'angoisse, c'est que ça paraît tous les mois. Il y a des périodes de marées montantes, on a beaucoup d'articles. Et puis il y a des basses eaux où on est un peu angoissés parce qu'on n'a pas grand chose. Je ne vais pas rouler des mécaniques et vous faire croire qu'on choisit exactement les sujets. [...] On passe notre temps à faire notre marché. Il y a des secteurs qui écrivent, et d'autres qui n'écrivent pas. »²²

D'autre part, la mise à l'agenda de certains sujets dans cette revue ne serait pas sans liens avec les positions et centres d'intérêts des membres de son comité de rédaction. Par exemple, si l'explosion du nombre d'articles consacrés à la politique des gares de la SNCF entre 2006 et 2010 peut de prime abord être perçue comme la preuve d'une intensité nouvelle du sujet, le fait que Pascal Lupo, alors Directeur des Gares et de l'Escalier de la SNCF, soit au même moment devenu le rédacteur en chef de la revue invite à quelques nuances. Il est enfin à noter que certains sujets particulièrement sensibles, soulevant par exemple des questions en matière de sûreté ferroviaire ou de concurrence industrielle, n'y sont pas publiés du fait de la réticence exprimée par les responsables concernés. À l'aune de ces éléments, il apparaît que l'actualité qui se dessine à travers la *Revue Générale des Chemins de Fer* ne saurait être celle du secteur ferroviaire, mais bien plus celle, consensuelle, de ceux qui écrivent ou qui sont invités à le faire à l'intérieur de ce secteur.

Pour constituer mon corpus d'articles, le parti qui a été le mien a d'abord été de ne retenir que des textes contemporains du sujet qu'ils traitent, écrits par des acteurs qui en sont directement parties prenantes, et ce pour pouvoir appréhender au mieux ceux-ci dans le contexte de leur rédaction. J'ai alors cherché, dans un premier temps, à repérer dans ces revues l'ensemble des articles qui, depuis 1960, évoquaient les gares, quelles qu'elles soient, et les réseaux ferroviaires de « banlieue ». Ce premier recensement, à grandes mailles, m'a conduit à considérer 292 articles dans la *Revue Générale des Chemins de Fer* et 110 dans la revue *Urbanisme*. Dans un second temps, un corpus plus resserré autour d'articles qui éclairaient plus directement le sujet des gares de « banlieue » a été constitué. Celui-ci se composait de 93 articles de la *Revue Générale des Chemins de Fer* et 38 d'*Urbanisme*. Il a par ailleurs été complété par quelques publications issues d'autres revues professionnelles particulièrement en phase avec l'objet (Cf. Sources : Revues professionnelles)²³. À travers certains effets d'accumulation ou au contraire de rareté, cet exercice m'a tout d'abord

²² A.33., ingénieur, Comité de rédaction, *Revue Générale des Chemins de Fer*. Entretien réalisé le 5 avril 2017 (Saint-Denis).

²³ Ce travail de recensement, de classement, et d'identification a été en parti effectué grâce au logiciel de gestion bibliographique Mendeley. URL : www.mendeley.com [consulté le 06.09.2017].

permis de resituer les gares de « banlieue » dans l'actualité plus générale du ferroviaire et de l'urbanisme.

Le travail engagé sur ce corpus d'articles a ensuite consisté à repérer ceux qui écrivaient sur les gares de « banlieue » et à analyser la manière dont ceux-ci les racontaient. Une attention particulière a notamment été portée aux descriptions qui pouvaient être faites de ces objets et de leurs enjeux, aux visuels retenus pour les incarner, et aux rapports qui pouvaient être établis entre textes et images. En ce sens, mon propos s'appuiera largement dans cette thèse sur un ensemble d'extraits et d'illustrations tirés de ces revues. En particulier, les illustrations qui seront ici présentées et analysées ont été retenues soit parce qu'elles m'ont semblé particulièrement représentatives d'un type d'images largement diffusées à certaines périodes considérées, soit parce qu'elles étaient chargées d'une vocation documentaire ou illustrative notable, mise en avant par les auteurs des articles en question. En procédant ainsi, j'ai donc cherché à mettre en système les représentations véhiculées par les récits des gares de « banlieue », à resituer celles-ci dans leur contexte organisationnel et politique, et à en révéler les principaux basculements, tant dans le texte que dans l'image, qui permettent de comprendre la signification et la portée des gares du « quotidien ».

1.3.2. Des entretiens semi-directifs

Si les revues professionnelles m'ont permis d'accéder à certains récits historiques susceptibles d'éclairer la précipitation, en 2013, des gares du « quotidien », les entretiens ont constitué la méthode d'enquête la plus évidente pour recueillir la parole des acteurs qui ont participé ou assisté à la genèse de cette catégorie. Bien sûr, ces deux matériaux ne peuvent prétendre au même statut. Ce qui est écrit dans les revues est le fruit d'un travail de mise en forme plus ou moins long et réfléchi, et se présente comme l'expression d'une pensée dominante. À l'inverse, ce qui est dit au cours des entretiens est par nature plus informel et spontané, et rend compte des différences de points de vue susceptibles d'exister entre les acteurs. De ce fait, le verbatim accumulé ne pouvait être appréhendé de la même manière que les articles recensés. Le parti qui a été le mien fut alors d'adopter une posture davantage pragmatiste, en veillant à rapporter les propos tenus par ces différents individus à leur situation professionnelle et aux jeux d'acteurs dans lesquels ils inscrivent leur action.

Ces entretiens m'ont ainsi permis d'identifier les différents registres de représentations en tension autour de ces gares, mais aussi de resituer certaines propositions, certaines idées, dans la dynamique de leur élaboration.

Au global, trente-trois acteurs issus de différentes organisations professionnelles ont été rencontrés²⁴. Ceux-ci ont été ciblés de la manière suivante. En premier lieu, et compte tenu de mon positionnement vis-à-vis de la SNCF, j'ai assez logiquement pris une série de contacts avec plusieurs agents de la DDTT avec lesquels j'entretenais des relations privilégiées. Si le changement de statut qui était le mien, de collègue à enquêtrice, n'a pas été sans soulever quelques questions quant à la posture que je me devais d'adopter, ces derniers m'ont incontestablement apporté une importante matière pour comprendre l'organisation et la politique en matière de gares au sein de l'entreprise ferroviaire. En outre, ils m'ont largement aidée à dresser un panorama des différentes organisations et des différents acteurs qui pesaient sur la fabrique des gares du « quotidien ». C'est donc d'abord par l'intermédiaire de ces agents que j'ai ciblé les individus avec lesquels il paraissait nécessaire que je m'entretienne pour éclairer ma compréhension de cette nouvelle catégorie. À la manière d'une réaction en chaîne, la plupart de ceux rencontrés par la suite m'ont eux aussi suggéré de prendre contact avec certains autres. Cette méthode par relais successifs, complétée par l'identification ponctuelle de quelques individus revenant avec une certaine récurrence dans l'actualité des gares franciliennes, m'a ainsi permis d'effectuer un tour d'horizon des acteurs que je pouvais considérer comme suffisamment représentatifs de ceux engagés ou témoins des processus de production symbolique à l'œuvre. Cet exercice m'a en particulier conduit à rencontrer des agents au sein de plusieurs entités du groupe SNCF (Transilien, Gares & Connexions, Arep, Réseau), de la RATP, de la SGP, des Autorités Organisatrices des Transports (STIF, GART), de la Région Île-de-France et de des ingénieries territoriales (IAURIF, APUR). Afin de garantir aux enquêtés une forme de dissociation entre leurs propos et leur identité, tout en rendant intelligible leur position professionnelle, ceux-ci sont identifiés dans cette thèse par leur profil ainsi que par leur organisme de rattachement (Cf. Sources : Entretiens).

Les entretiens ainsi réalisés ont été menés de manière semi-directive. Les grilles élaborées afin de guider les échanges ont été conçues de manière suffisamment ouverte

²⁴ Les entretiens réalisés avec plusieurs chercheurs et universitaires n'ont pas été ici comptabilisés, dans la mesure où ceux-ci m'ont plus servi à préciser ma démarche et à ouvrir de nouvelles perspectives de recherche qu'ils ne constituent à proprement parler un matériau empirique.

pour ne pas contraindre excessivement la parole des acteurs. En particulier, elles prétendaient encourager ceux-ci à s'exprimer d'une part sur le contexte organisationnel dans lequel ils étaient amenés à travailler sur ces gares (comment ils étaient organisés, avec qui ils étaient en relation, quels étaient les rapports de forces en présence et les éventuels points de blocage, etc.), et d'autre part sur leur propre vision de ces gares, de leurs enjeux, et des moyens à mettre en œuvre pour y faire face. La plupart de ces entretiens ont été enregistrés et retranscrits²⁵, ce qui m'a permis d'appuyer directement l'argumentaire développé dans cette thèse sur les propos tenus par certains d'entre eux. Ceux-ci ont été analysés dans une double perspective informative et compréhensive, pour reconstituer d'une part le déroulement des processus qui conduisent à l'émergence des gares du « quotidien », et confronter d'autre part les différents points de vue et interprétations engagées.

1.3.3. Une étude de cas

Les revues professionnelles et les entretiens semi-directifs m'ont permis de dévoiler les trajectoires et les variations qui conduisent à la cristallisation des gares du « quotidien » comme nouvelle catégorie du Grand Paris, et d'esquisser les systèmes de représentations dans lesquels celles-ci se trouvaient prises. Dans la mesure où ce travail ambitionne également de voir comment l'imaginaire embraye dans le réel, et en particulier de prendre toute la mesure de ce à quoi les gares du « quotidien » engagent, il est apparu nécessaire de mobiliser un troisième type de matériau susceptible de rendre compte du caractère tangible des transformations à l'œuvre. Une étude de cas sur les neuf gares existantes de l'actuelle J du Transilien concernées par le prolongement de la ligne E du RER (Eole) a en ce sens été menée.

Le choix de ces terrains a d'abord été motivé par le fait que ce prolongement de ligne constitue le projet-phare de la SNCF en Île-de-France. Il occupe en particulier une place tout à fait centrale dans le Plan de mobilisation pour les Transports du Quotidien engagé en juillet 2013 par le premier ministre Jean-Marc Ayrault et le président

²⁵ Cette opération a été réalisée par l'intermédiaire du logiciel Sonal, développé par Alex Alber, sociologue et maître de conférences à l'université François Rabelais de Tours. URL : www.sonal-info.com [consulté le 01.11.2017].

de la région Île-de-France Jean-Paul Huchon²⁶. Compte tenu par ailleurs de la concordance de son calendrier avec celui du Grand Paris Express, ce prolongement de ligne a été présenté par certains représentants de l'entreprise ferroviaire et de son autorité organisatrice comme la vitrine des efforts consentis sur les réseaux existants. Par exemple, pour un ingénieur en charge des projets « gares » au sein du Plateau Eole de la SNCF,

« Eole, c'est la ligne du XXI^e siècle. On la mettra en service en même temps que le Grand Paris. Donc il faut être ambitieux. »²⁷

Le territoire concerné par le prolongement de la ligne E du RER, celui de la Seine Aval, a par ailleurs été largement mis sous le feu des projecteurs au moment de la consultation internationale du Grand Pari(s) de l'agglomération parisienne, en 2008. Il occupait en particulier une place tout à fait singulière dans la proposition portée par l'équipe d'Antoine Grumbach d'un Grand Paris se prolongeant jusqu'au Havre qui, du fait d'une certaine puissance évocatrice, a probablement été la plus largement diffusée et débattue par les commentateurs politiques du moment. Enfin, les neuf gares existantes concernées par ce prolongement de ligne présentent l'intérêt d'illustrer une certaine diversité, tant dans leur fréquentation (Cf. Tableau 1 : Fréquentation des gares existantes concernées par le prolongement d'Eole) que dans leur environnement urbain, depuis le quartier en plein développement de Mantes Université aux grands ensembles des Mureaux, en passant par le pavillonnaire cossu de Villennes-sur-Seine et la forêt des Clairières de Verneuil.

²⁶ Ministère de la cohésion des territoires (2013), *Nouveau Grand Paris : améliorer les transports du quotidien*, Archives : Actualités 2012 – 2017. URL : www.cohesion-territoires.gouv.fr/nouveau-grand-paris-ameliorer-les-transports-du-quotidien [consulté le 01.09.2017].

²⁷ B.1., Ingénieur, Plateau Eole / DGIF, Direction de projets-gare, SNCF. Entretien réalisé le 19 novembre 2015 (Paris).

Tableau 1 : Fréquentation des gares existantes concernées par le prolongement d'Eole

Gares concernées (ligne J)	Nombre d'entrants (Jour Ouvré de Base) Comptage octobre 2013
Poissy	8284
Villennes-sur-Seine	1 352
Vernouillet – Verneuil	3 725
Les Clairières Verneuil	715
Les Mureaux	4 739
Aubergenville – Élisabethville	1995
Épône – Mézières	2 371
Mantes Station	873
Mantes-la-Jolie	3 203

Source : Comptage des voyageurs montants dans les trains Transilien, Open Data SNCF

URL : <https://ressources.data.sncf.com> [consulté le 07.01.2016]

Modifié par l'auteur

Cette étude de cas sur neuf gares de la Seine Aval a été nourrie par plusieurs matériaux. Tout d'abord, plusieurs visites de terrain ont été effectuées entre 2014 et 2017. Outre le fait de repérer l'agencement des lieux et d'observer leur environnement urbain, celles-ci m'ont permis d'apprécier comment les représentations qui traversaient le récit des gares de « banlieue » se matérialisaient dans ces espaces, mais aussi de faire rejaillir d'autres questionnements quant aux valeurs et significations qui traversaient leur fabrique. Toutefois, dans la mesure où les gares du « quotidien » ne sont apparues que très récemment sur le plan des discours, ces différentes visites ne m'ont pas véritablement permis d'éprouver une forme d'imbrication des représentations charriées par cette catégorie dans l'espace de ces gares. Pour apprécier les transformations qui s'amorcent néanmoins à leur niveau, j'ai alors pris le parti de m'intéresser aux projets dont ces gares font actuellement l'objet. La notion de « projet », inscrite dans différentes tendances historiographiques, peut renvoyer à une multitude de significations. Je l'entendrai ici dans une acceptation restreinte, c'est-à-dire non pas à la manière de Jean-Pierre Boutinet (1990) comme des conduites d'anticipation, mais plutôt à celle de Frédéric Graber, c'est-à-dire comme des « manières d'organiser l'action collective (au sens où elle implique de multiples participants) qui supposent au moins une décision préalable. » (Graber, 2011, p.8). Je me suis en particulier intéressée à l'ensemble des propositions, portées par différents acteurs et exprimées avec un certain degré de formalisation, visant à transformer l'espace en vue d'une supposée amélioration.

De Poissy jusqu'à Mantes-la-Jolie, les neuf gares existantes sur l'actuelle ligne J du Transilien font l'objet de projets à l'occasion du prolongement de la ligne E du RER. Ceux-ci sont de plusieurs natures et envisagés à différentes échelles. Sur le domaine ferroviaire, des opérations de réhabilitation et de mise aux normes sont prévues dans l'ensemble des bâtiments-voyageurs. Sur un périmètre élargi, des « projets de pôles », définis comme des « projets de réaménagement des espaces permettant d'organiser l'intermodalité d'une gare ferroviaire »²⁸, sont engagés ou en passe de l'être sous l'impulsion du STIF au niveau de chacune des gares ferroviaires. Enfin, à l'échelle de leur quartier, trois projets urbains et onze opérations immobilières sur le marché privé sont mis en œuvre dans six des neuf gares étudiées (Cf. Annexe 2. Prolongement d'Eole à l'ouest, réaménagement des gares existantes et de leurs quartiers).

Pour procéder à l'examen de ces différents projets, plusieurs matériaux ont été mobilisés (Cf. Sources : Étude de cas). Des entretiens semi-directifs ont été menés auprès de différents acteurs qui en sont directement partie prenante, tant du côté de la SNCF et du STIF que de celui des collectivités territoriales (conseil départemental, intercommunalité, communes) et des promoteurs immobiliers. Ils ont été complétés par une observation participante au sein d'un groupe de travail « Services en gare », engagé début 2016 par un directeur de projets « gares » du Plateau Eole de la SNCF avec plusieurs agents du département Valorisation Immobilier de la DDGT. Des présentations effectuées par certains de ces acteurs dans le cadre d'un atelier réalisé avec des élèves ingénieurs du département Ville Environnement Transport de l'ENPC que j'ai eu l'opportunité d'encadrer en février 2016 ont également nourri ce travail²⁹. Enfin, plusieurs documents de projets ont été utilisés, à l'instar de plans, de perspectives, et d'études techniques et opérationnelles. Ces différents matériaux, pris dans leur ensemble, m'ont permis d'apprécier comment les réflexions en matière d'aménagement de ces gares se structuraient, les différents registres de contraintes qui s'imposaient à ces acteurs, les rapports de force en présence ainsi que les points sur lesquels les divergences de représentations se cristallisaient. Ce faisant, ils m'ont permis d'éprouver l'imbrication des représentations véhiculées par la catégorie des gares du « quotidien » dans l'espace projeté, mais aussi d'apprécier sa capacité à fédérer localement des acteurs issus de différents mondes sociaux.

²⁸ STIF (2015), *Guide pour l'aménagement des pôles d'échanges d'Île-de-France : concevoir l'intermodalité des gares* (5), p.132.

²⁹ Cet atelier a été mené dans le cadre d'une semaine d'enseignements « Transports, Gares et Pôles d'échanges » réalisée du 1^{er} au 5 février 2016 sous le patronage de la chaire « Réinventer la gare du XXI^e siècle » de l'ENPC et de SNCF Gares & Connexions.

Les revues professionnelles ferroviaires et urbaines, les entretiens semi-directifs auprès des différents acteurs appartenant à l'écosystème de décisions des gares en Île-de-France ainsi que l'étude de cas sur les neuf gares de la ligne J concernées par le prolongement de la ligne E du RER, sont les principaux matériaux sur lesquels cette recherche se fonde. Ils ne sauraient toutefois en constituer l'intégralité. Des rapports produits par différents organismes et entreprises publics (Cf. Sources : Littérature grise)³⁰, des articles de presse généraliste (Cf. Sources : Presse Quotidienne Nationale ou Régionale), des observations au sein d'espaces d'entre-soi professionnels³¹, des documents de planification³² ou encore des blogs de lignes³³ m'ont également été utiles pour éclairer les processus qui conduisent à l'apparition des gares du « quotidien » comme nouvelle catégorie du Grand Paris et apprécier ce à quoi celle-ci engage³⁴. Compte tenu de leur nature contrastée, ces différents matériaux ne peuvent évidemment pas être mis sur un même plan. Cette hétérogénéité de corpus apparaît néanmoins justifiée par le fait que, pris dans leur ensemble, ces différents matériaux permettent d'esquisser les systèmes de représentations dans lesquels les gares du « quotidien » se situent, et ainsi d'apprécier comment celle-ci se charge d'une dynamique imaginaire propre.

1.4. Architecture de la thèse

L'ambition de cette thèse est de comprendre pourquoi, à un moment, certains acteurs politiques et professionnels des transports et de l'urbanisme privilégient la catégorie des gares du « quotidien » à celle des gares de « banlieue », ce que cette substitution révèle

³⁰ Une exploration de la littérature grise relative aux gares de « banlieue » depuis 1960 a notamment été effectuée à partir des archives de l'IAURIF.

³¹ Ces observations ont en particulier été réalisées lors des « Ateliers de la gare », organisés de 2010 à 2014, au siège de Gares & Connexions. URL : <https://www.gares-sncf.com/fr/journaliste/publications-sncf-gares-connexions> [consulté le 02.09.2017].

³² L'ensemble des documents d'urbanisme régionaux, depuis le Plan d'Aménagement et d'Orientations Générales (PADOG) de 1960 jusqu'au Schéma Directeur de la Région Île-de-France (SDRIF) de 2013 ont en particulier été étudiés.

³³ Ces blogs, hébergés par SNCF Transilien, présentent les « actualités, informations pratiques, nouveautés » des différentes lignes du réseau, et permettent aux usagers de « s'exprimer et d'échanger directement avec un interlocuteur privilégié ». URL : <https://www.transilien.com/fr/page-editoriale/les-blogs-de-ligne> [consulté le 02.09.2017].

³⁴ Par souci de clarté, les références de ces différents matériaux seront précisées en notes de bas de page, contrairement aux références bibliographiques qui seront précisées dans le corps de texte sous la forme (auteur, date).

mai aussi ce qu'elle rend possible ou au contraire interdit. Pour voir si cette substitution manifeste un changement dans les segmentations professionnelles et les rapports de force politiques, je resituerai tout d'abord les propositions dont ces gares font l'objet dans les jeux d'acteurs en présence. Pour identifier ensuite les éventuels basculements que cette substitution traduit dans l'imaginaire de la « banlieue », je suivrai les images des territoires concernés, de leurs habitants et de leurs modes de vie. Enfin, pour révéler comment celle-ci marque la production-même des espaces urbains, je m'attacherai à suivre cette catégorie en pratiques, c'est-à-dire dans les méthodes de travail et les projets mis en œuvre.

Pour rendre compte du travail réalisé tout en assurant une certaine progressivité à la démonstration, cette thèse s'articule autour de deux parties qui retracent les différentes étapes de la métamorphose qui s'opère au niveau des gares du « quotidien » : d'abord leur archéologie (Partie I.), ensuite leur cristallisation (Partie II.). Dans la première partie, je m'attacherai à montrer certaines évolutions dans les systèmes de représentations qui rendent possible l'apparition de cette catégorie au début des années 2010, et qui révèlent dans le même temps l'épaisseur de ses significations. Celles-ci se situent en particulier à deux niveaux. Le premier est celui d'un basculement dans le rapport qu'entretiennent les dirigeants des compagnies de chemins de fer puis de la SNCF vis-à-vis de la « banlieue » (Chapitre 2 : Les « banlieues » imposées au ferroviaire). Le second est celui d'un éclatement des gares de « banlieue » en tant que lieu à travers l'équipement de réseau (Chapitre 3 : La gare de banlieue comme palimpseste de représentations). Dans la deuxième partie, je chercherai à montrer comment l'expression des gares du « quotidien » est précipitée par certains acteurs politiques et professionnels des transports à un moment donné, les images dont elle se charge, et les transformations qu'elle annonce. Celle-ci procède en particulier d'une nouvelle urgence politique fomentée en creux du projet de Grand Paris Express : celle de donner à voir le réinvestissement ferroviaire en « banlieue » (Chapitre 4 : L'urgence politique du « quotidien »). À travers la mise en récit que certains acteurs au sein de la SNCF en proposent, ces gares du « quotidien » se chargent peu à peu d'une dynamique imaginaire propre qui permet tout à la fois de consolider l'organisation ferroviaire et de renouveler la fabrique des lieux (Chapitre 5 : La conversion des gares de « banlieue » au « quotidien »), mais aussi de fédérer certains acteurs de l'urbain et ainsi de transformer celle de leur quartier (Chapitre 6 : La promesse urbaine des gares du « quotidien »).

Partie I

Archéologie

La catégorie des transports et en particulier des gares du « quotidien » n'est apparue que très récemment dans certains discours politiques et communications professionnelles. Pour comprendre comment s'est ouverte la possibilité de celle-ci, je me suis inspirée de l'idée d'« archéologie » telle qu'elle a été développée par Michel Foucault (1966 ; 1969). J'ai ainsi cherché à remonter les strates ou « formations historiques » à l'intérieur desquelles les comportements d'une époque se manifestent par l'entrecroisement de ce que Gilles Deleuze qualifie de « visible » et d'« énonçable » (Deleuze, 1986). Je me suis en particulier attachée à repérer et à articuler certaines inflexions, certains basculements, certaines ruptures, dans les régularités des propositions portées par différents acteurs ferroviaires, qui permettent de saisir l'épaisseur des significations que cette nouvelle catégorie charrie.

Les gares du « quotidien » ne sauraient ainsi être comprises que rapportées à un certain imaginaire ferroviaire de la « banlieue » en général, et des gares de « banlieue » en particulier. Au sein des compagnies ferroviaires puis de la SNCF, l'imaginaire de la « banlieue » s'est forgé sur le temps long à travers l'expression d'une forme de déconsidération. L'itinéraire du rapport qu'ont entretenu les dirigeants des entreprises ferroviaires vis-à-vis de la « banlieue », que je retracerai de manière diachronique, montre en particulier que celle-ci s'est progressivement imposée à eux comme une contrainte, souvent par l'intermédiaire de l'État (Chapitre 2. Les « banlieues » imposées au ferroviaire). L'imaginaire des gares de « banlieue » s'est lui façonné parmi les rangs d'ingénieurs ferroviaires par accumulation de figures (Chapitre 3. Les gares de « banlieue » comme palimpseste de représentations). Sa stratification, que je révélerai par pics historiques, c'est-

à-dire par moments d'accumulation ou de rareté des énoncés, révèle quant à elle la prégnance d'une certaine idée du « banlieusard » à domestiquer et du réseau à équiper.

Par un long processus de sédimentation, ces imaginaires seraient devenus tout à la fois constitutifs et caractéristiques du milieu ferroviaire, à la manière d'un habitus professionnel pénétré de représentations. En cela, ils permettent de comprendre les dispositions qui étaient celles de certains de ces acteurs quand, au début des années 2010, l'effondrement de la rentabilité du TGV d'une part, et l'ouverture à la concurrence du transport de voyageurs d'autre part, les ont conduits à reconsidérer la vocation du ferroviaire en « banlieue ». Ils permettent par ailleurs d'apprécier la portée significative que revêt peu à peu la catégorie des gares du « quotidien » qui, loin de se présenter comme une création *ex nihilo*, semble bien plus largement branchée sur ces imaginaires ferroviaires de la « banlieue » forgés sur le temps long.

Chapitre 2. Les « banlieues » imposées au ferroviaire

Au XII^e siècle, la « banlieue » désigne les territoires situés en dehors des enceintes des villes mais sur lesquels s'applique la juridiction de celles-ci. Selon Annie Fourcaut, ce mot aurait perdu ce sens juridique précis au XIX^e siècle pour évoquer plus largement les environs d'une ville, au moment de la « naissance des banlieues modernes dues au chemin de fer et à l'industrialisation. » (Fourcaut, 1988, p.17) L'évolution de la « banlieue » vers sa signification contemporaine apparaît donc indissociable des transports en commun. Pour Alain Faure, c'est même avec cette acception précise que le mot est passé dans la langue commune, au tournant du XIX^e siècle : « le banlieusard est celui qui habite la banlieue, bien sûr, mais qui n'y travaille pas, qui prend tous les matins le train ou le tramway, le plus souvent pour Paris, et rentre le soir chez lui par le même moyen. » (Faure, 2003, p.63) Le rôle du ferroviaire en particulier dans la formation de la région parisienne a été largement étudié, tant sous l'angle de la géographie (Clozier, 1940 ; Bastié, 1964 ; Merlin, 1967, Beaucire, 1988) que sous celui de la décision et de l'action publique (Larroque & al., 2002 ; Desjardins & al., 2012). Mais ce qui apparaît en revanche moins connu, c'est la manière dont les opérateurs ferroviaires ont, de leur côté, envisagé leur développement dans cette « banlieue ».

Dans ce chapitre, je chercherai donc à retracer l'itinéraire de ce rapport qu'ont entretenu les dirigeants des compagnies ferroviaires privées puis la SNCF vis-à-vis de la « banlieue », depuis les origines du chemin de fer jusqu'au début des années 2010. Car de celui-ci, ou plutôt de ses évolutions, semble procéder directement ce qui sera présenté en 2013 comme l'urgence absolue des « transports du quotidien ». À partir de travaux d'historiens du ferroviaire (Caron, 1973, 1997 ; Ribeill, 1984, 1993 ; Faure, 1993, 2003 ; Carrière, 1998, 2012 ; ...) et des « banlieues » parisiennes (Fourcaut, 1988, 1992 ; Bellanger, 2013 ; ...) d'une part, de propositions portées par les représentants de ces entreprises ferroviaires et de la promotion qu'ils ont faite ou non de certains projets à travers la presse d'autre part, je propose de dessiner les orientations stratégiques qui furent celles des

opérateurs de chemins de fer et d'esquisser, en creux de celles-ci, la manière dont s'y est sédimenté un imaginaire particulier de la « banlieue » sur lequel se branchera, à partir de 2013, la nouvelle catégorie des gares du « quotidien ».

De cela il ressort que la desserte de la « banlieue » ne fut jamais une vocation du ferroviaire pour les compagnies de chemin de fer comme pour la SNCF. Les premières lignes ont d'abord été pensées par les administrateurs des compagnies comme des amorces pour desservir la province. Elles se développèrent au milieu du XIX^e siècle comme un anti-transport urbain dans une certaine « banlieue » lointaine, pour une clientèle bourgeoise. La massification du trafic sur ces lignes au tournant du XX^e siècle semble avoir été bien plus subie qu'encouragée par ceux-ci. Les nombreux travaux alors rendus nécessaires se soldèrent par un déficit chronique des compagnies qui précipita, pour certaines d'entre elles, leur reprise par l'État. Si durant les premières années de la SNCF, le réseau francilien se vit amputé d'un certain nombre de ses lignes dans le cadre du chantier de la coordination rail-route, celui-ci se modernisa significativement dans les années 1970, sous l'impulsion de l'État planificateur. Mais là où les dirigeants de la RATP se positionnaient comme des partenaires actifs de l'aménagement, ceux de la SNCF semblaient eux voir leurs intérêts commerciaux ailleurs, notamment sur les lignes de la grande vitesse alors en gestation. Et c'est d'ailleurs bien sur cette part de son activité que l'entreprise concentra l'essentiel des ses investissements dans les années 1980 et 1990. L'effondrement de la rentabilité de la branche Grandes Lignes à la fin des années 2000, couplé à l'ouverture à la concurrence des services de transport de voyageurs, conduisirent toutefois les dirigeants du groupe à réinterroger leur vocation de transporteur régional. Si la « banlieue » revêt, à partir des années 2000, un caractère stratégique inédit, son imaginaire ne s'en est pas moins forgé parmi les rangs cheminots à travers l'expression d'une longue forme de déconsidération.

2.1. L'amorce du lointain

L'une des premières lignes ferroviaires ouvertes en France pour le trafic de voyageurs est une ligne de « banlieue ». Il s'agit de celle reliant Paris au Pecq puis à Saint-Germain-en-Laye, c'est-à-dire « le nouveau centre des affaires parisien (le quartier de

l'Europe) » à « une ville royale et une promenade célèbre (la « montagne du Bon-Air ») », dont le premier tronçon est inauguré en 1837 (Carrière, 2012, p.4)³⁵. Dans les deux décennies suivantes, près de dix-huit lignes ainsi que sept rameaux sont mis en service en région parisienne (Cf. Figure 2). Ceux-ci sont le fait de multiples compagnies privées auxquelles l'État confie, par un système de concessions, une partie de leur construction et leur exploitation. Suivant un mécanisme de fusions, le nombre de ces compagnies se réduit tout au long de la seconde moitié du XIX^e siècle, au point de n'être plus que cinq à se partager le territoire francilien en 1900 : la compagnie du Nord, de l'Est, de Paris-Lyon-Marseille (PLM), de l'Ouest et du Paris-Orléans (PO) (Ribeill, 1993, p.150-155). À quelques exceptions près (les lignes de Sceaux et de Vincennes notamment), ces lignes au départ de Paris sont pensées comme les amorces des grandes artères devant desservir la province. C'est par exemple le cas du service Paris – Pontoise qui était prévu comme l'itinéraire primitif du Paris – Lille, ou celui du Paris – Corbeil pour celui du Paris – Lyon (Carrière, 1998, p.5, 24). Cela tient au fait que ces compagnies étaient alors soumises à une forte tutelle commerciale de l'État qui se traduisait, entre autres, par un cahier des charges exigeant un minimum de trains quotidiens sur chaque ligne exploitée, des tarifs fixés par nature de trafic, ou encore par un important contrôle de la part l'administration des Ponts et Chaussées sur le développement des lignes et le fonctionnement des compagnies (Ribeill, 1984, p.12). Or pour l'État, « le réseau de chemin de fer était clairement, comme le réseau routier et le réseau des voies navigables, un instrument majeur de la construction du territoire national. » (Caron, 1997, p.77-78) Cette conception aurait en particulier été portée par les ingénieurs du corps des Ponts et Chaussées, qui auraient « appliqué une culture de réseau aux chemins de fer devant renforcer la centralisation du territoire français et lui assurer un rayonnement économique, militaire et culturel. » (Castagnino, 2017, p.84) Avec ses sept lignes au départ de Paris rejoignant les grandes villes portuaires et les frontières du pays, le schéma en étoile de Legrand, adopté en 1842, s'inscrit dans cette logique. La desserte de la « banlieue » n'était donc aucunement une vocation première du ferroviaire. Celle-ci s'imposa néanmoins aux compagnies dès les premières années de mise en service de ces lignes, concomitamment à l'essor de la double résidence comme pratique sociale élitiste.

³⁵ L'histoire du ferroviaire français commence toutefois dès 1823, date à laquelle a été signée la première concession par ordonnance royale pour la ligne de Saint-Etienne à Andrézieux, conçue pour le trafic de marchandises (Finez, 2015, p.44).

PÉRIODE 1837-1859

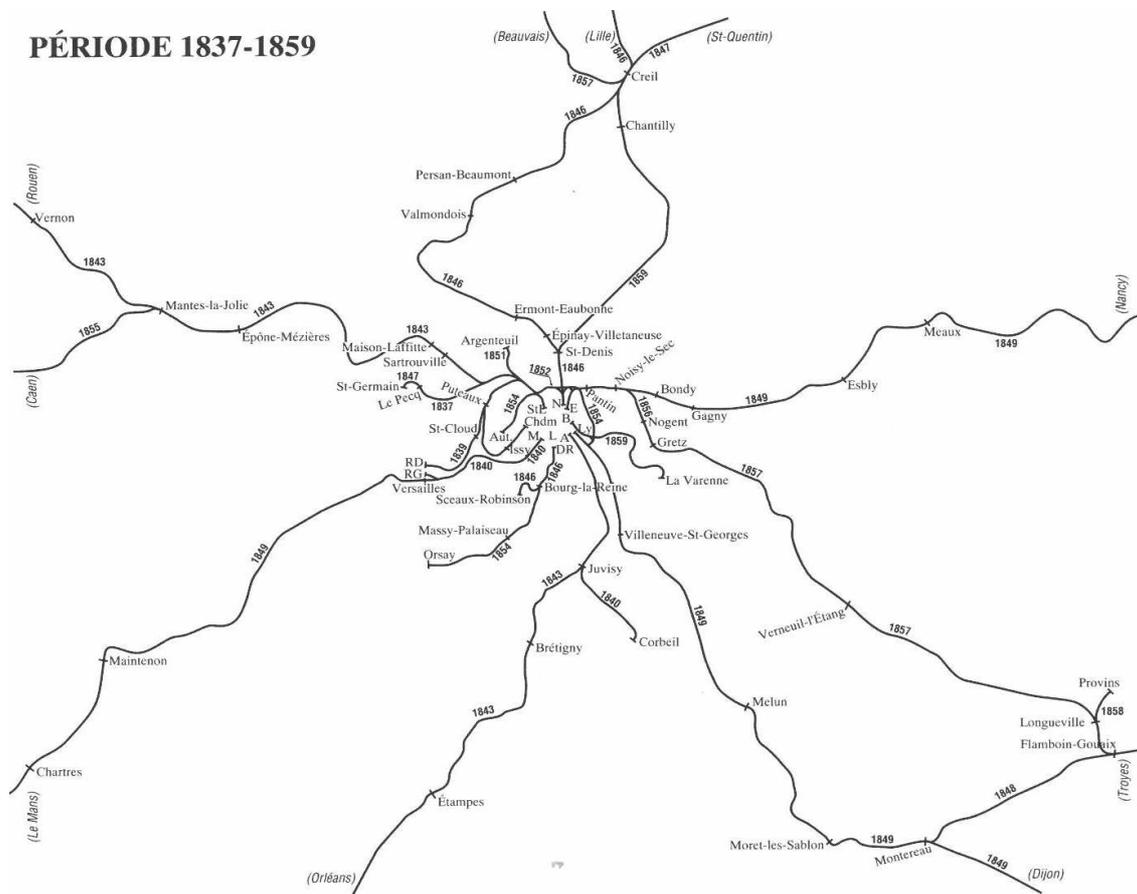


Figure 2 : Carte des ouvertures des lignes de chemins de fer de « banlieue » (1837-1859)

Source : Carrière B. (2012), *Les trains de banlieue. Tome 1 : de 1837 à 1938*, Paris : La vie du Rail (p.6)

Les lignes ferroviaires ouvertes entre 1837 et 1859 ont été en partie construites puis exploitées par différentes compagnies privées. Par le jeu de fusion de ces dernières, ces lignes ont donné corps à cinq réseaux correspondant chacun à une région géographique. Pour le réseau de la banlieue Ouest : les lignes de la compagnie du Paris à Saint-Germain (de Paris au Pecq puis à Saint-Germain-en-Laye, d'Asnières à Argenteuil et de Paris à Auteuil), de l'Ouest Ancien (de Paris à Versailles Rive Droite, de Paris à Versailles Rive Gauche vers Le Mans), et de Rouen (de Paris à Mantes-la-Jolie vers Rouen et Caen). Pour le réseau de la banlieue Nord : les lignes de la compagnie du Nord (de Paris à Persan-Beaumont vers Lille, de Saint-Denis à Chantilly vers Creil). Pour le réseau de la banlieue Est : les lignes de la compagnie du Paris – Strasbourg (de Paris à Meaux vers Nancy, de Noisy-le-Sec à Flamboin vers Troyes et Provins, de Paris à La Varenne). Pour le réseau de la banlieue du PLM : la ligne de la compagnie du Paris-Lyon (de Paris à Montereau vers Dijon). Pour le réseau de la banlieue du PO : les lignes de la compagnie du PO (de Paris à Corbeil et de Juvisy-sur-Orge à Etampes vers Orléans) et de Paris à Sceaux (de Paris à Sceaux puis Orsay).

2.1.1. *Un succès bourgeois*

Au moins jusqu'au début du XX^e siècle, la « banlieue » est associée à l'image d'une campagne rurale, nourricière et sanitaire, « essentiellement peuplée d'arbres et de jolis endroits pour se poser. Banlieue égale bonté de la nature, de multiples textes le disent. » (Faure, 2003, p.61) Ce thème de la « banlieue exquise » traverse notamment les chansons entre 1880 et 1900, dont les paroles relatent « le voyage d'une journée, la fuite de Paris, en trois étapes : le voyage vers la banlieue, le délassement, le retour et les souvenirs nostalgiques. » (Fourcaut & al., 2007, p.39-40) Cette image de la « banlieue » renvoie à un ensemble de pratiques de loisirs reposant largement sur l'utilisation du chemin de fer, pour « passer un dimanche de détente à la campagne et de s'adonner aux joies de la vie au grand air » – dont les vertus thérapeutiques et hygiéniques étaient alors largement partagées, notamment en ce qu'il « fortifiait les organismes affaiblis par une vie citadine jugée malsaine » (Rabault-Mazières, 1998) –, mais aussi pour profiter des réjouissances festives que constituaient par exemple « la foire de Versailles, la fête des Loges à Saint-Germain-en-Laye, ou les courses à Chantilly. » (Caron, 1997, p.592-593) Les premières lignes suburbaines ont ainsi été utilisées en premier lieu comme « « circulations touristiques de luxe »³⁶, pour satisfaire le besoin d'évasion d'un public bourgeois et parisien. Parallèlement, un certain nombre d'habitudes résidentielles impliquant le chemin de fer se prennent, notamment pendant le Second Empire. Pour Isabelle Rabault-Mazières, la villégiature devient alors, sous le double effet du développement du ferroviaire et de l'enrichissement général de la société, « l'un des rites de la vie bourgeoise. Les littérateurs ne manquaient d'ailleurs pas d'ironiser sur cette « fièvre de la villégiature » qui poussait tout Parisien un tant soit peu fortuné à émigrer loin de la capitale, sitôt les beaux jours venus. » (Rabault-Mazières, 1998, p.31) Pour François Caron, le pouvoir impérial encouragea de surcroît « l'essor des banlieues résidentielles, et la spéculation immobilière s'en mêla. » (Caron, 1997, p.593) Cet essor combiné des pratiques touristiques et de la double-résidence caractérise les usages du ferroviaire en région parisienne au XIX^e siècle. C'est d'ailleurs ce qu'observent eux-mêmes les administrateurs des compagnies, comme en témoigne ce rapport du 25 octobre 1854 rédigé par l'ingénieur Bassompierre dans lequel est fait état de ces deux types de publics qui utilisent les lignes du réseau de l'Est :

³⁶ *Le feuilleton du Commerce*, 4 août 1839, cité dans Carrière, 1998 (p.25).

« La population qui fréquente un chemin de fer de banlieue se compose à peu près exclusivement de propriétaires demeurant toute l'année ou une partie de l'année à la campagne, et de promeneurs dont les goûts varient comme la mode, et que les industries locales s'efforcent d'attirer par l'espérance du plaisir, quand la beauté du site et des promenades ne suffit pas. À ces catégories de voyageurs, on pourrait ajouter celle du visiteur, que la proximité des châteaux, et des maisons de campagne appelle pour quelques heures seulement hors de la ville, ou d'une banlieue à une autre. »³⁷

Ce succès bourgeois du ferroviaire se traduit en premier lieu par une montée en puissance des dessertes intermédiaires, ce à quoi les observateurs de l'époque s'attendaient visiblement peu, comme en témoigne cet extrait du *Journal des débats* du 26 mars 1838 cité par Bruno Carrière (2012, p.47) :

« Ce qui n'est pas moins curieux, ce à quoi on devait moins s'attendre, c'est l'activité qu'ont prise, grâce au chemin de fer, les rapports de Paris avec de minces villages intermédiaires. Jusqu'à présent les trains ne s'arrêtent entre Paris et le Pecq qu'à Nanterre et Chatou : dès l'origine, le nombre de voyageurs fournis par ces deux points n'a cessé de s'accroître, même quand la rigueur de la saison allait toujours croissant. »

Les administrateurs des compagnies auraient été pour leur part bien plus témoins de cette évolution qu'ils n'auraient cherché à l'encourager. En effet, la plupart d'entre eux considéraient alors que les villages de la région parisienne n'avaient pas de liens suffisants avec la capitale pour justifier la construction de nouvelles liaisons ou dessertes ferroviaires (Carrière, 2012, p.46). Les élus de ces communes ne les y auraient d'ailleurs pas spécialement encouragés, et nombreux auraient même été ceux à avoir cherché à écarter le tracé du chemin de fer de leur territoire communal, comme en attestent un certain nombre d'archives de conseils municipaux étudiées par Alain Faure (1993). Mais surtout, les administrateurs des compagnies voyaient alors leurs intérêts commerciaux ailleurs : « pour les compagnies les mieux nanties, dont le fonds de commerce reposait sur les grandes artères (Paris – Lille, Paris – Strasbourg, Paris – Lyon, Paris – Orléans, Paris – Rouen), la desserte de banlieue parisienne n'était pas leur principal souci, loin s'en faut. Elle ne le fut

³⁷ Rapport de l'ingénieur Bassompierre, 25 octobre 1854, Compagnie de l'Est, cité dans Faure, 1993 (p.10).

d'ailleurs jamais. Bien plus rémunérateurs étaient, en effet, le service marchandises et celui des trains de grand parcours. » (Carrière, 1998, p.24)

Les premières lignes suburbaines ont ainsi accompagné le développement des pratiques touristiques et celui des villégiatures bourgeoises dans les territoires qu'elles reliaient à Paris. En « rendant possible le va-et-vient journalier », elles auraient été, dès l'époque impériale, « à l'origine du phénomène moderne de la banlieue. » (Bastié, 1964, p.105) Les administrateurs des compagnies de chemin de fer privées se seraient eux trouvés dans la position d'assurer une desserte en « banlieue » sans l'avoir particulièrement recherchée ni même envisagée. Mais cette « banlieue » du ferroviaire ne saurait être confondue avec l'ensemble des territoires périphériques de la capitale. Celle-ci apparaît en effet intimement liée à l'image de territoires lointains, ruraux et sanitaires. Or à la même période existe la conscience d'une autre « banlieue », « celle des usines et des fumées, une banlieue qui avait tout pour déplaire » (Faure, 2003, p.62), et qui était elle bien plus celle des bus et des tramways.

2.1.2. Un anti-transport urbain

Le ferroviaire s'est développé dans une certaine « banlieue » lointaine qui contraste avec la périphérie immédiate de Paris. Les images de ces deux « banlieues » traversent la littérature du début du XX^e siècle, et en particulier les œuvres de Céline. Ainsi, dans *Mort à crédit*, c'est dans une « banlieue » cossue que le jeune Ferdinand effectue la tournée des marchés et profite du bon air pour se remettre de sa méningite :

« Ça sera bientôt la belle saison, on plaquera un peu la boutique... on ira faire la tournée des marchés, les environs... Chatou !... Vésinet !... Bougival !... Où y a des belles villas qui se montent... Tous les gens chics... Ça sera plus drôle que de nous morfondre !... Que de les attendre ici pour rien !... Et puis comme ça tu prendras l'air ! »³⁸

A l'inverse, dans *Voyage au bout de la nuit*, c'est une image de répulsion que renvoie la ville de Rancy, incarnation d'une commune de « banlieue » aux portes de Paris, là où Bardamu ouvre son cabinet médical :

³⁸ Céline L.-F. (1952), *Mort à Crédit*, Paris : Gallimard, coll. « Folio » (p.105).

« La lumière du ciel à Rancy, c'est la même qu'à Détroit, du jus de fumée qui trempe la plaine depuis Levallois. Un rebut de bâtisses tenues par des gadoues noires au sol. Les cheminées, des petites et des hautes, ça fait pareil de loin qu'au bord de la mer les gros piquets dans la vase. Là-dedans, c'est nous. »³⁹

Si Ferdinand prend le train pour aller vendre ses effets de linge aux gens chics de la « banlieue », Bardamu parle lui des tramways et des autobus « bordés d'ahuris bringuebalants » qui transportent quotidiennement les travailleurs de la zone autour des enceintes de Thiers. Loin d'être exclusivement résidentiels, ces territoires étaient en effet, dès le Second Empire, avant tout ceux de la grande industrie. Selon Claudine Fontanon, une centaine d'établissements y était déjà présente au milieu du XIX^e siècle, et leur développement s'accéléra significativement après l'annexion de 1859 et les travaux de rénovation urbaine du centre de Paris, en particulier dans les communes de tradition manufacturière comme Aubervilliers, Saint-Ouen, Puteaux ou Courbevoie. Mais cet essor de l'industrie en proche couronne n'aurait eu aucun lien avec les chemins de fer (Fontanon, 1988, p.61-62), le train demeurant alors un transport élitiste – ce que les tarifs pratiqués par les compagnies corroborent par ailleurs⁴⁰ – contrairement aux tramways et autobus qui se présentaient eux comme le véritable transport des ouvriers.

Cette distinction entre les transports urbains ouvriers et ceux ferroviaires élitistes recoupe ainsi la question du proche et du lointain. En ce sens, les neuf gares ferroviaires construites en périphérie de Paris⁴¹, terminus du réseau en étoile de Legrand, délimitaient un périmètre correspondant initialement au domaine réservé des transports urbains. Si, par la suite, des gares nouvelles ont été créées dans le centre de la ville (Invalides, Orsay, Luxembourg), l'objectif affiché était alors d'accroître l'attractivité commerciale du ferroviaire par une meilleure pénétration des lignes dans Paris, et non d'assurer du transport urbain, de masse, en zone centrale. L'abandon, d'une part, du projet porté par la Compagnie des Établissements Eiffel de raccorder les réseaux des principales compagnies dans Paris (Larroque & al., 2002, p.68-94) et l'échec, d'autre part, de plusieurs tentatives

³⁹ Céline L.-F. (1952), *Voyage au bout de la nuit*, Paris : Gallimard, coll. « Folio », (p.304).

⁴⁰ Le Paris – Saint-Germain coûtait par exemple 1,60 franc en 1938. À titre de comparaison, le salaire journalier moyen d'un ouvrier était de 2 francs et un kilogramme de pain de 31 centimes. Source : Carrière, 1998 (p.25).

⁴¹ À savoir : la gare de Lyon, de la Bastille, de l'Est, du Nord, de Saint-Lazare, du Champ de Mars, de Montparnasse, de la Barrière d'Enfer et d'Austerlitz.

d'établissement de gares ferroviaires dans les communes limitrophes de la capitale⁴² témoignent de l'effectivité de cette frontière.

Les transports urbains, c'est-à-dire les autobus et les tramways, se présentent donc comme ceux de la ville centre et de la masse, tandis que le ferroviaire s'apparente à celui de la « banlieue » lointaine et des nantis⁴³. La création du métropolitain en 1900, avec des normes délibérément distinctes de celles des chemins de fer traditionnels⁴⁴, entérine en quelque sorte ce découpage. Cette limite entre le domaine des transports urbains et celui du ferroviaire s'est toutefois rapidement étendue au-delà du mur des fermiers généraux puis de l'enceinte de Thiers, se rapprochant ainsi de celle administrative entre le département de la Seine-banlieue et celui de la Seine-et-Oise. À mesure que les réseaux de transports urbains s'étendent, le ferroviaire semble lui reculer. Ainsi, dans les années 1920, alors que le réseau de tramway est à son apogée avec plus de 1200 kilomètres répartis en 124 lignes (Larroque & al., 2002, p.116) et que des délibérations municipales sont engagées pour prolonger certaines lignes du métropolitain dans les communes limitrophes de Paris⁴⁵, la fermeture de la petite ceinture au trafic voyageurs et son remplacement par des bus urbains est envisagée⁴⁶. Aux origines de la desserte de la « banlieue » parisienne, il y a donc un modèle centre / périphérie, connoté socialement, dans la répartition des domaines de pertinence des transports. Celui-ci ne saurait être une spécificité francilienne : avec son double réseau ferroviaire (*rail*) et métro (*tube*), la desserte du Grand Londres se présente suivant un modèle sensiblement similaire (Croome, Jackson, 1993). Il s'est néanmoins imposé en région parisienne sans que les administrateurs des compagnies ferroviaires ne l'aient véritablement revendiqué, la desserte de cette « banlieue » lointaine constituant largement un impensé de leur conception originelle des réseaux de chemin de fer.

⁴² Selon Bruno Carrière, l'échec, à deux reprises, d'établir une à Clichy s'explique par exemple par « la trop grande proximité de Paris pour rompre avec les habitudes du passé, notamment le recours aux nombreux omnibus qui desservent plus finement le cœur de la capitale et à moindre prix. » (Carrière, 2012, p.47)

⁴³ Le fait que, dans l'ouvrage de Dominique Larroque, Michel Margairaz et Pierre Zembri consacré à « Paris et ses transports », le ferroviaire ne soit nullement évoqué sur la période 1845 – 1920 en est tout aussi révélateur.

⁴⁴ Sur l'histoire du métro parisien et notamment le conflit qui a opposé l'Etat et le conseil municipal de Paris, Cf. Bastié, 1964 ; Guerrand, 1986.

⁴⁵ Cf. Le Plan Jayot soumis au conseil municipal de Paris en 1929, dans lequel est prévu le prolongement de quinze lignes du métropolitain en banlieue (Fourcaut & al., 2007, p.118).

⁴⁶ Cette décision sera effective en 1934.

2.2. Une massification subie

À la fin du XIX^e siècle, la « banlieue » devient, dans les discours politiques, le territoire du « renouveau de la ville ». À Paris, les destructions massives de maisons populaires à partir de 1875, combinées à un solde migratoire sans précédent⁴⁷, se traduisent par d'importantes tensions sur le marché immobilier. La « question du logement » est au cœur des élections municipales de 1881, alors même que s'ouvrent les débats sur l'extension de Paris. Dans ce contexte, plusieurs mesures étatiques pour inciter les ouvriers de la capitale à s'installer dans une certaine « banlieue » sont votées, dont certaines contribuent directement à faire du ferroviaire un transport de masse. Mais loin d'avoir soutenu cette évolution de l'usage des chemins de fer en région parisienne, les administrateurs des compagnies semblent l'avoir bien plus largement subie.

2.2.1. Une nouvelle nécessité

Parmi ces mesures, celle des « trains ouvriers », portée par des parlementaires issus des rangs de l'extrême gauche et des radicaux-socialistes, est imposée par l'État en 1883 aux différentes compagnies ferroviaires. Celle-ci vise à mettre en place, sur des horaires et parcours spéciaux, des abonnements économiques réservés à certaines catégories de travailleurs. Pour Alain Faure, il s'agit « d'une politique, précautionneuse, de transport à bon marché, politique qui fut imposée par l'État aux grandes compagnies de chemin de fer et dont l'intention initiale, au moment de la création officielle de ces trains sur le réseau ferré de la banlieue de Paris, avait été d'inciter les ouvriers mal logés de la capitale à aller s'installer dans les communes suburbaines. » (Faure, 1993, p.1) Elle montre dans le même temps combien la bonne opinion en faveur de la « banlieue » était à l'époque répandue : « loin de toute idée d'exil ou de relégation, son nom évoquait le renouveau de la ville, une ville encore à construire, sans les tares et la saleté inhérentes aux vieux centres. » (p.9) Cette mesure a été progressivement mise en place sur les différents réseaux entre 1884 et 1885, et ce malgré un certain nombre de réticences exprimées par les administrateurs des compagnies, à l'instar des dirigeants des Chemins de Fer du Nord, largement dubitatifs sur

⁴⁷ Entre 1876 et 1881, on recense plus de 280 000 nouveaux habitants à Paris, dont 90,4% d'immigrants (Source : Faure, Lévy-Vroelant, 2007).

la valeur commerciale des trains ouvriers en particulier, et du trafic de la « banlieue » en général (Caron, 1973, p.219-228).

La conjonction de cette mesure, d'origine politique, avec des besoins populaires en matière de logements, se traduit par une massification inédite du trafic de « banlieue » : « le mouvement annuel des voyageurs sur les lignes de banlieue avait été évalué à 48 millions en 1884, dont 23 pour les deux gares de l'Ouest, Saint-Lazare et Montparnasse. Il est probable qu'en vingt ans, ce trafic tripla. [...] Le moyen de transport de la bourgeoisie lancée à l'assaut d'une certaine banlieue était déjà devenu l'ordinaire d'innombrables banlieusards. » (Faure, 1993, p.12) À l'aube du XX^e siècle, dans nombre de territoires de « banlieue », le ferroviaire devient ainsi une nécessité. L'intensification des pressions exercées sur les compagnies ferroviaires à partir des années 1890 en témoigne. Certaines communes suburbaines qui, comme l'indique Pierre Merlin, « avaient protesté contre les travaux effectués sur leur territoire, virent le parti qu'elles pourraient en tirer et demandèrent la création de nouvelles gares. » (Merlin, 1971, p.159) Elles se regroupent alors en Ligues et adressent de multiples lettres et pétitions aux administrateurs ferroviaires pour réclamer plus de trains, plus de gares, et un élargissement des ayants-droit aux tarifs spéciaux. À en croire la presse locale analysée par Alain Faure, « tout l'avenir communal se jouait dans des trains plus fréquents ou moins chers, seuls capables d'attirer « le flot des émigrants parisiens » ; ailleurs, à défaut d'une gare, on réclamait une halte comme à Bobigny ou, quand la halte existait, des arrêts plus fréquents, comme au Blanc-Mesnil... Les preuves surabondent d'une boulimie de transports. » (Faure, 1993, p.11) Les usagers eux-mêmes se structurent et organisent des grandes manifestations dans les gares parisiennes pour exiger des compagnies qu'elles augmentent la capacité de leurs services en « banlieue », ce qu'illustrent les revendications de la Ligue des voyageurs de Paris à Versailles Rive Gauche, en 1899, rapportées par Bruno Carrière (1998, p.151) :

« Une plus grande régularité dans l'arrivée et le départ des trains ; une augmentation du nombre des voitures de seconde classe aux trains du matin et du soir ; l'établissement d'un horaire fixe pour la banlieue, soit à l'heure, soit à l'heure et demie ; la création d'un train du soir au départ de Paris, entre 8h04 et 9h15 ; la révision des tarifs d'abonnement sur la banlieue, et notamment la réduction de l'abonnement annuel. »

La fin du XIX^e siècle est ainsi une période où les échanges entre Paris et une certaine « banlieue » décollent. C'est aussi celle où plusieurs communes de la région parisienne commencent véritablement à se transformer, ce dont rendent compte plusieurs monographies territoriales, à l'instar de celle de Juvisy-sur-Orge proposée par Antoine Le Bas (2007) (Cf. Encadré 2 : Les relations d'un territoire avec le ferroviaire au tournant du XX^e siècle. L'exemple de Juvisy-sur-Orge). Mais c'est véritablement à partir de la première guerre mondiale que cette part du trafic ferroviaire explose. La crise du logement, la réduction de la journée de travail à huit heures, la généralisation des cartes hebdomadaires et le mouvement d'opinion toujours favorable en faveur de l'habitat individuel à la campagne conduisent, après-guerre, à une véritable dissociation entre le lieu de résidence et le lieu de travail : « 45 000 nouveaux banlieusards, Parisiens et provinciaux, s'installèrent dans 16 000 hectares des récents quartiers pavillonnaires. » (Fourcaut & al., 2007, p.184)

Cette forme d'habitat est de surcroît encouragée par le pouvoir central. Alors que, au milieu des années 1920, le Parti communiste français connaît ses premiers succès électoraux dans les communes de la première couronne et que l'image d'une ceinture rouge prolétaire autour de Paris commence à émerger⁴⁸, celui-ci aurait ainsi cherché à « transformer en petits propriétaires des chefs de ménage à revenus modestes, et les détourner ainsi des luttes sociales. » (Merlin, 1971, p.192-193) La « déferlante pavillonnaire » qui s'en est suivie a revêtu des formes diverses : « Il pouvait s'agir soit de lotissements aristocratiques et bourgeois, soit de zones pavillonnaires de caractère petit-bourgeois, soit encore de médiocres opérations spéculatives pouvant déboucher sur la formation de taudis. » (Caron, 1997, p.594) Cette dernière forme donna lieu au scandale des « mal-lotis », devenu public au milieu des années 1920, que Jean Bastié a largement contribué à faire connaître à partir de son étude sur la croissance de la « banlieue » sud de Paris (Bastie, 1964). Or c'est bien le rail qui, bien que « conçu comme voies de liaisons avec la province et non comme voies de desserte de la banlieue » (Merlin, 1971, p.192), a guidé la localisation de ces lotissements. Francis Beaucire explique ainsi que ceux-ci ont été « créés en chapelets le long des lignes de banlieue, souvent au gré des gares rarement prévues d'origine par les compagnies, bien plus souvent arrachés à l'exploitant par des municipalités qui en ont généralement supporté la charge. » (Beaucire, 1988, p.85) Ce phénomène de croissance en doigt de gants de la région parisienne le long des axes ferroviaires accompagne une massification extraordinaire du trafic ferroviaire. Entre 1913

⁴⁸ Vaillant-Couturier P., « Paris encerclé par le prolétariat révolutionnaire ! », *L'Humanité*, 13 mai 1924.

et 1930, il passe ainsi de 230,2 millions de voyageurs sur l'ensemble du réseau de « banlieue » à 356,8 millions (Carrière, 1998, p.161). Or ce réseau n'avait pas été conçu pour accueillir une telle densité de trafic. Les compagnies n'auraient alors eu d'autres choix que d'engager d'importants travaux sur cette infrastructure qui se soldèrent par un déficit chronique.

**Encadré 2 : Les relations d'un territoire avec le ferroviaire au tournant du XX^e siècle
L'exemple de Juvisy-sur-Orge**

En focalisant sur un territoire circonscrit, la monographie de la commune de Juvisy proposée par Antoine le Bas (2007) donne à voir la transformation d'une « banlieue » donnée sous l'impulsion du développement industriel et de l'établissement du réseau ferré, à la charnière des XIX et XX^e.

Dans les années 1880, les services ferroviaires de « banlieue » restent chers et réservés aux catégories les plus aisées de la société. Autour de la gare de Juvisy, il favorise dans un premier temps l'implantation de villégiatures bourgeoises, à l'instar de la Villa Mexicaine et de ses voisines de l'avenue de la Terrasses, situées en bordure de l'ancien parc arboré du château : « ces résidences de loisirs, au milieu de vastes parcelles, [...] bénéficient d'une campagne accessible et aménagée. » (p.76) Dans un second temps, à l'aube du XX^e siècle, la gare de Juvisy devient un important triage sur le réseau du PO et attire sur place une main d'œuvre ouvrière conséquente : « le développement du triage attire à Juvisy une importante colonie de cheminots qui, par astreinte professionnelle, est tenue d'habiter à proximité. L'insuffisance de l'offre locale provoque ainsi les premiers lotissements qui se repèrent dans l'entrevoie [...]. A proximité des réseaux, mais non loin du bourg, vont se multiplier des constructions répondant à une demande diversifiée, à l'image d'une profession fortement hiérarchisée. » (p.78) Si la compagnie du PO a bien cherché à faciliter l'installation sur place de certains de ses employés en consentant quelques facilités à la *Société coopérative du Cottage d'Atthis*, ce sont surtout des constructeurs de pavillons divers qui ont permis aux cheminots de se loger, presque essentiellement sur le marché locatif privé.

Dans le même temps, les commodités ouvertes par les liaisons ferroviaires – et en particulier la prolongation, en 1900, de la ligne Paris – Orléans jusqu'à Saint-Michel et Orsay –, offrent de nouvelles perspectives de développement pour le territoire juvisien. Elles y encouragent la création du premier aérodrome français en 1909, Port Aviation, où sont organisés différents meetings aériens auxquels se rend, en train, un large public de parisiens (Roseau, 2008, p.39). Elles apparaissent surtout comme un argument de vente pour les lotisseurs souhaitant capter une clientèle autre que cheminote et travaillant à Paris. Ceux-ci jouent tout à la fois sur la fibre rousseauiste du public parisien⁴⁹ et sur cette proximité du ferroviaire. Ainsi, pour promouvoir la cité coopérative « Paris-jardins » érigée dans la commune de Raveil et récemment reliée à la gare par un nouveau franchissement sur la Seine, le premier des arguments mis en avant dans un imprimé publicitaire est le suivant : « À 15 minutes de la gare de Juvisy – trajet en 20 minutes – 180 trains par jour » (Cf. Figure 3). Toutefois, à la différence des lotissements coopératifs, nombreux sont ceux,

⁴⁹ « Le souci de l'hygiène et de l'économie commande [...] à tout chef de famille prévoyant de quitter Paris et d'installer son foyer à la campagne, c'est-à-dire en banlieue », Tranchant M., *L'habitation du Parisien en banlieue. Après le travail à Paris, le repos à la campagne*, Paris, S.D. (p.5), cité dans Faure, 2003 (p.61).

comme la « Villa Champagne » ou la « Villa Paris-Campagne », à n'être des années durant qu'une addition de parcelles occupées par des bicoques et autres baraquements. Dans de nombreux cas, il faut attendre après-guerre pour que les promesses de vente consenties soient réalisées et que les adhérents des Sociétés Mutuelle d'Épargne⁵⁰ deviennent effectivement propriétaires de leur terrain à construire. Cette « colonisation d'un territoire par une vague pavillonnaire » (p.81) s'est donc opérée en deux phases que sépare la Grande Guerre.



Figure 3 : La Cité coopérative Paris-Jardin : affiche publicitaire, années 1910

Source : Le Bas A. (2007), *Juvisy-sur-Orge : Un territoire, des réseaux*, Lyon : Lieux-dits.

⁵⁰ Les Sociétés Mutuelles d'Épargne, ou Sociétés en Participation d'Épargne, créées au début du XX^e siècle, ont pour objet « la constitution d'un capital social destiné à l'acquisition d'un terrain à bâtir, partagé en autant de lots que d'adhérents. Après la signature, un géomètre trace les axes de la voirie privative et le contour des lots d'égale contenance, qui sont ensuite répartis entre les sociétaires par tirage au sort. Le capital résulte du paiement des droits d'entrée de chaque membre, ainsi que des cotisations hebdomadaires ou mensuelles versées plusieurs années durant. Une fois la somme réunie, la S.M.E. libérée de sa dette, est dissoute, et chaque sociétaire rentre en possession de son terrain. » (Le Bas, 2007, p.82)

2.2.2. Un déficit chronique

À mesure que le trafic ferroviaire s'intensifie en région parisienne, les problèmes d'exploitation se multiplient, au point de déclencher des émeutes, comme celle du 3 janvier 1908 en gare Saint-Lazare où les voyageurs, déjà exaspérés par une succession d'incidents les semaines précédentes, s'en prennent au personnel et dégradent les lieux à la suite d'une panne de signalisation due au gel. Les compagnies sont forcées de réaliser d'importants travaux d'infrastructure pour notamment construire de nouvelles voies et augmenter le nombre de quais en gare : « Partout on creusait, on raccordait, on dédoublait, pour faire passer et arriver toujours plus de trains. » (Faure, 1993, p.13) Un nouveau matériel spécifique, plus capacitaire, ainsi que de nouvelles locomotives, plus puissantes, sont également mises en service. Toutes ces opérations représentent des investissements conséquents pour les compagnies, alors même que la rentabilité des services de « banlieue » s'avère particulièrement faible. En effet, un nombre important de véhicules n'est finalement utilisé que quelques heures par jour, et l'occupation des trains se révèle en moyenne peu élevée. Puisque toute l'infrastructure et l'exploitation sont dimensionnées par les heures de pointe, les services ferroviaires de « banlieue » se présentent comme « socialement utiles, mais économiquement nuls. » (Faure, 1993, p. 14)

La part de la « banlieue » dans le déficit global des réseaux ferroviaires explose à partir de 1914. Pour le réseau de l'Ouest, il passe de 3,8% en 1913 à 14% en 1921, de 48% en 1924 à 76% en 1928 (Carrière, 1998, p.167). La Compagnie de l'Ouest, qui était celle avec le réseau de « banlieue » le plus étendu, est ainsi la première à être reprise par l'État, dès 1908. Par la suite, les administrateurs des autres compagnies n'hésitent pas à se débarrasser de certaines de leurs lignes particulièrement denses, comme par exemple les lignes de Sceaux et de Vincennes dont la « métropolitisation » est proposée en 1921. Pour Dominique Larroque, le raisonnement des administrateurs suit alors la logique suivante : « le trafic de banlieue est structurellement déficitaire ; le déficit, c'est la promesse à terme d'une emprise plus forte, voire définitive de l'État ; la libre entreprise passe donc par l'abandon ou, à défaut, par le partage du fardeau de la banlieue. » (Larroque & al., 2002, p.94) Le transport de masse en « banlieue » se présente donc comme une activité largement subie par les compagnies, car contraire à leurs intérêts économiques et, *in fine*, à leur indépendance de gestion. Plusieurs lignes déficitaires sont en ce sens rachetées dès le début du XX^e siècle par l'Administration des chemins de fer de l'État, faisant déjà de celui-ci un

opérateur ferroviaire de premier plan. Compte tenu des difficultés financières toujours croissantes des compagnies, des négociations entre leurs actionnaires et le ministère des travaux publics sont engagées sous le Front populaire, en 1936. Celles-ci aboutissent à la reprise par l'État des compagnies du Nord, du PO, du PLM, et de l'Est, et à la création de la SNCF en 1938⁵¹. Une certaine « banlieue » s'est ainsi imposée comme espace de peuplement aux compagnies de chemins de fer et, ce faisant, conduisit celles-ci à leur démantèlement.

Les premières heures de la SNCF sont marquées par une compression du personnel, des réductions de parcours et le transfert sur route de nombreuses lignes ferroviaires. Dix mille kilomètres de voies sont ainsi fermés sur le réseau ferré national dans le cadre du chantier de la coordination rail-route engagé dès 1934 par le gouvernement Doumergue, dont le but était de « supprimer les doubles emplois et de répartir la clientèle des usagers. » (Larroque & al., 2002, p.168) Pour l'historien Georges Ribeill, la création de la SNCF marque « l'avènement de l'État-argentier qui, soucieux du redressement financier des chemins de fer, va s'avérer un État-patron sévère et malthusien. » (Ribeill, 1994, p.42) En Île-de-France, ce sont près de 500 kilomètres de lignes qui sont ainsi fermés (Cf. Figure 4). Ces fermetures s'accompagnent d'une diminution générale du trafic ferroviaire de « banlieue ». Avec la crise économique, le ralentissement de la croissance démographique et la concurrence naissante de la route, celui-ci passe de 356,8 millions de voyageurs au début de la décennie à 249 millions en 1938 (Carrière, 1998, p. 161). Pendant la Seconde Guerre Mondiale, les destructions stratégiques et plus globalement les très mauvaises conditions de transports entraînent une renaissance forte du transport individuel. Les nombreuses destructions subies par le réseau ferroviaire francilien au moment de la Libération obligent la SNCF à reconstruire en urgence un certain nombre d'installations nécessaires à l'exploitation. Mais la période de l'après-guerre est surtout marquée par une relance sans précédent du chantier de la coordination et du transfert sur route, notamment dans le cadre d'un plan lancé par le gouvernement en 1954 « visant à fermer progressivement des lignes secondaires de chemin de fer, de manière à ramener le réseau à sa « longueur économique justifiée. » » (Finez, 2015, p.136) En Île-de-France, les fermetures de ligne, couplées à la concurrence accrue des autobus de la Société des transports de la région parisienne, se traduisent par une baisse continue du trafic jusqu'au milieu des années 1950. Pour Bernard

⁵¹ Pour Georges Ribeill, il s'agit dans un premier temps plus d'une « étatisation » que d'une « nationalisation », car le capital de cette nouvelle société anonyme est alors réparti à 51% pour l'État et à 49% pour les actionnaires des compagnies (Ribeill, 1984, p.14).

Collardey, le réseau ferroviaire de « banlieue » au lendemain de la guerre apparaît en « hibernation » (Collardey, 1999, p.52).

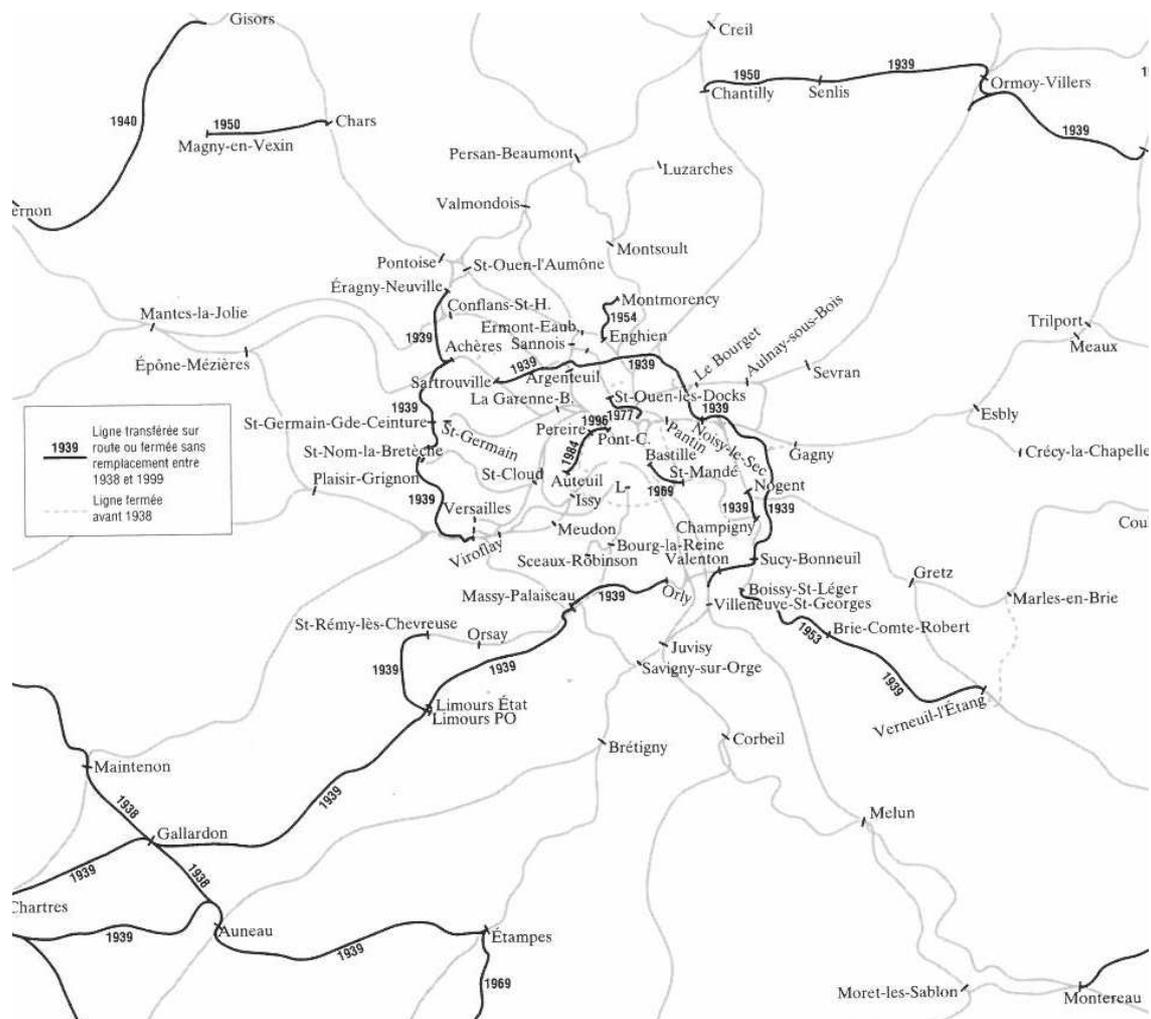


Figure 4 : Carte des fermetures de lignes et transferts sur route des chemins de fer de « banlieue » (1938-1999)

Source : Collardey B. (1999), *Les trains de banlieue : Tome 2, Paris : La vie du Rail* (p.22).

Dans le cadre du chantier de la coordination rail-route engagé par le ministère des Travaux publics à partir de 1934, onze lignes sont totalement fermées et cinq partiellement, représentant un total de 490 kilomètres (Larroque & al., 2002, p.173). En particulier, le trafic voyageurs est abandonné en 1939 sur le pourtour complet de la grande ceinture (à l'exception du tronçon entre Juvisy et Versailles) ainsi que sur les lignes Achères – Eragny, Massy-Palaiseau – Gallardon et Saint-Rémy-lès-Chevreuse – Limours (cette ligne n'a été déferrée qu'en 1942).

2.3. Un chantier imposé

Alors que s'engagent les négociations sur l'étatisation des compagnies de chemin de fer et que le transfert sur route de plusieurs centaines de kilomètres de voies ferrées est programmé, la région parisienne connaît un tournant politique notable. En 1935, « plus de 750 000 banlieusards ont un magistrat communal « rouge » aux commandes de leur mairie, de leurs services municipaux et de leur personnel communal », ainsi que « vingt-cinq conseillers généraux communistes sur les cinquante représentants de la Seine-banlieue. » (Fourcaut & al., 2007, p.226) Ces succès du Parti communiste ont donné naissance à une représentation de la « banlieue » d'un genre nouveau : la ceinture rouge. Pour Alain Faure, il s'agit d'une « image fausse mais efficace d'un Paris complètement vidé de ses usines et de ses prolétaires, assiégé désormais par des cités satellites industrialisées formant la ronde autour de lui et n'attendant que le moment propice pour fondre sur ses richesses et s'emparer de l'État confié à sa garde. » (Faure, 2003, p.64) Comme le précise Annie Fourcaut, celle-ci n'a toutefois pas été qu'un « mythe politique, une de ces formes mobilisatrices de la représentation des conflits au sein d'une société dont l'imaginaire collectif se dote. Elle a aussi été une réalité historique temporelle et originale, faite d'ouvriers, d'employés, de zoniers et de chômeurs, de lotissements et d'usines, d'écoles d'avant-garde et de HBM [Habitations à Bon Marché], de municipalités communistes et socialistes, et de loisirs populaires. » (Fourcaut, 1992, p.13) Néanmoins, cette représentation d'une « banlieue » dangereuse sur les plans politique et social aux portes de Paris n'aurait pas été sans effets sur la dynamique de planification du département de la Seine : « aux yeux de certains, si un tel péril politique existait, c'est parce qu'on laissait la banlieue aller à vau-l'eau : personne ne contrôle plus rien, ni l'industrialisation ni le peuplement. Par conséquent, « l'agglomération parisienne » – le terme se répand alors dans la littérature administrative et dans la presse – avait besoin de façon urgente d'un « plan d'aménagement » – le mot « aménagement » fait alors florès, avec la banlieue au centre des dispositifs. » (Faure, 2003, p.65) Cette prise de conscience de l'enjeu de la planification s'incarne, dans l'entre-deux-guerres, dans un premier document préparé par le Comité Supérieur d'Aménagement et d'Organisation de la Région Parisienne : le Plan Prost, dont la mise en œuvre a été compromise par la pénurie de matériaux et les interdictions imposées par les autorités d'occupation. Dans les immédiates années d'après-guerre, le poste de commissaire à la Construction et à l'Urbanisme pour la région parisienne est créé, auquel

sont rattachés les services techniques de la région. Comme le souligne Loïc Vadelorge, le changement de ton de l'État en matière d'aménagement de la région parisienne s'amorce ainsi dès la Quatrième République, et non au tournant des années 1960, comme l'auraient pourtant martelé les premiers décideurs de la Cinquième République (Vadelorge, 2012, p.358). Néanmoins, c'est véritablement à partir des années 1960 que cette dynamique planificatrice connaît une véritable intensité, avec la publication de trois documents majeurs en seulement seize années : le PADOG (1960), le SDAURP (1965) et le SDAURIF (1976). Si ceux-ci contrastent sur de nombreux points, ils ont en commun d'esquisser un même dessein de Région parisienne polarisée dans laquelle des noyaux urbains sont à mettre en système par des réseaux de transport, notamment ferroviaires (Cf. Encadré 3 : Le ferroviaire comme outil d'aménagement régional dans les années 1960 et 1970). Mais ce nouvel élan insufflé au ferroviaire en « banlieue » semble avoir été là encore bien plus largement imposé par les planificateurs aux dirigeants de la jeune SNCF que motivé par ces derniers.

Encadré 3 : Le ferroviaire comme outil d'aménagement régional dans les années 1960 et 1970

Entre 1960 et 1976, trois documents majeurs de planification de la région parisienne sont établis par différents organismes d'État. Le PADOG de 1960, réalisé par le Service d'Aménagement de la Région Parisienne (SARP), s'inscrit dans une mouvance graviériste et vise en premier lieu à contenir la croissance de la région en vue d'un rééquilibrage national. Le SDAURP qui lui succède en 1965, préparé par le nouvel Institut d'Aménagement et d'Urbanisme de la Région Parisienne (IAURP), a été retenu dans la mémoire collective comme l'antithèse du PADOG. Pour Loïc Vadelorge, il est au contraire largement calqué sur son argumentaire (Vadelorge, 2012, p.371). Il s'inscrit en particulier dans la continuité de ce dernier sur au moins un point fondamental : celui d'organiser les systèmes de transport en fonction d'objectifs d'aménagement préalablement établis. Celui-ci, jamais appliqué, est remplacé en 1976 par le SDAURIF. Dans un contexte de baisse de la croissance économique et démographique et à la suite du premier choc pétrolier, celui-ci se caractérise par une prise en compte nouvelle des préoccupations environnementales et par une plus grande tempérance dans les perspectives de développement. Ces trois documents convoquent le ferroviaire comme outil d'aménagement régional, dans des perspectives toutefois sensiblement différentes.

Parmi les quatre hypothèses d'urbanisation envisagées dans le PADOG, celle de réorganiser la « banlieue » autour de plusieurs pôles urbains est retenue. En plus de rénover les centres existants, de « nouveaux noyaux urbains, où seront groupés habitations, emplois, et tous les services indispensables à une vie urbaine organisée rationnellement » sont prévus – bien que leur emplacement, mis à part celui de La Défense, soit alors assez flou. Parmi les critères définis pour préciser leur localisation, l'existence ou la possibilité d'aménager « des relations rapides routières et

ferrées, tant avec Paris qu'avec les parties peuplées de l'agglomération les plus voisines », apparaît tout à fait central. Sous l'influence du modèle des grandes villes américaines et en particulier du programme des *interstate highways*, les « relations routières » sont affichées comme la première des priorités. Celles ferroviaires occupent néanmoins une place non négligeable : pour « apporter aussi bien à Paris qu'à sa banlieue, un allègement considérable aux problèmes de liaison et de circulation », « un effort particulier sur la réalisation rapide d'un métro régional express » doit être réalisé. Toutefois, par son appellation même, ce « métro régional » à grande capacité se distingue bien des lignes ferroviaires traditionnelles auxquelles il est toutefois prévu de le raccorder.

Pour « sauver Paris de l'asphyxie », le polycentrisme est réaffirmé dans le SDAURP sous la forme de deux types de centres urbains : des « centres restructurateurs » dans la proche « banlieue », et huit villes nouvelles au-delà, dans une « banlieue » nue à aménager, le long d'axes préférentiels. Pour permettre l'accessibilité de ces dernières au centre de l'agglomération, le mode ferroviaire est privilégié : « C'est finalement la desserte par fer qui paraît la mieux adaptée aux relations entre les nouvelles zones d'urbanisation et Paris. Ces zones étant disposées sur quelques axes privilégiés, la même desserte peut être utilisée pour les liaisons entre banlieues situées le long de ces directions de peuplement. Les villes nouvelles prévues par le schéma directeur se trouvent ainsi drainées par une ligne axiale de chemin de fer, offrant une grande capacité de transport. Elles n'en sont pas moins conçues pour une large utilisation de l'automobile. » Toutefois, les lignes de chemin de fer ainsi prévues ne sauraient être là non plus assimilées à celles traditionnelles, mais bien plus à celles du RER dont la première tangentielle est-ouest est alors en cours de construction. Si le principe d'y inclure certaines lignes existantes est avancé, comme celles de Valmondois et de Gennevilliers, c'est à la condition d'une modification profonde de leur mode d'exploitation.

Le polycentrisme est réaffirmé dans le SDAURIF à travers les pôles urbains à rénover dans les « banlieues » proches et les cinq (et non plus huit) villes nouvelles en construction dans les zones d'extension de l'agglomération. Ceux-ci sont là aussi à mettre en système par des « réseaux structurants ». Avec des bases radiales et des liaisons en rocade, ce plan s'inscrit dans une certaine « permanence des tracés. » (Desjardins & al., 2012) Toutefois, la prise de conscience environnementale, et en particulier celle des nuisances liées à l'automobile, conduit les planificateurs à mettre la priorité sur les transports en commun, quand bien même ces années-là demeurent celles du tout-voiture : « Dans le domaine des transports, le rapport de 1965 était notamment marqué par la hardiesse de ses prévisions et de ses propositions concernant les infrastructures nouvelles, et par une vision assez optimiste – implicite référence à l'exemple de certaines cités américaines – de l'avenir de l'automobile dans l'agglomération parisienne. La décennie écoulée a apporté un certain démenti à ces vues. L'ajournement de la réalisation de certains modes de transports nouveaux, l'apparition des préoccupations liées à l'environnement – et donc la difficulté à réaliser des autoroutes en zone urbaine –, l'amorce d'un fléchissement dans la croissance du parc de voitures particulières, l'évolution des esprits en faveur d'une plus grande priorité aux transports en commun en témoignent. » Le système proposé diffère donc de celui du SDAURP par une certaine tempérance des propositions, et en particulier par le fait de « substituer à certains projets envisagés antérieurement des solutions reposant sur une exploitation plus intensive des infrastructures existantes », en particulier ferroviaires. Pour organiser les dessertes radiales, il convient donc d'interconnecter les réseaux SNCF et RATP existants (faisceaux nord et sud-est ; ligne de Sceaux et RER est-ouest) et de créer de nouvelles liaisons qui utiliseront sur une partie de leur tracé les lignes existantes (lignes de Gennevilliers et petite ceinture en particulier).

2.3.1. L'intégration au RER

Dans les années 1960, le ferroviaire se présente comme un outil majeur de l'aménagement de la région parisienne. Les villes nouvelles, envisagées par les planificateurs comme des centres urbains mixtes « au-delà » de la proche « banlieue », doivent bénéficier d'une desserte par fer qui les reliera à Paris. Ce métro express régional, devenu RER dans le SDAURP de 1965, traduit un changement d'échelle dans l'intervention publique en « banlieue ». Son principe apparaît en effet à un moment de grands bouleversements institutionnels : sous la pression du général de Gaulle, le district de la région parisienne est créé en 1961, à la tête duquel ce dernier place le haut fonctionnaire Paul Delouvrier, bientôt affublé du qualificatif de « Hausmann des banlieues » (Bellanger, 2010). Outre ses missions associées à la mise en œuvre du SDAURP en général et du RER en particulier, le district a vocation à « mieux intégrer la grande banlieue en cofinçant ses politiques publiques avec notamment la mise en place de fonds d'égalisation des charges des communes et des départements de toute la région parisienne. » Comme le souligne Emmanuel Bellanger, sa création peut en ce sens « être considérée comme un geste politique de réparation à l'égard de la Seine-et-Oise. » (Bellanger, 2013, p.56-57) Elle s'accompagne, en 1964, du démantèlement du département de la Seine-banlieue, structure très puissante qui s'est notamment illustrée à travers la mise en place de politiques ambitieuses en matière de logement social et d'équipements publics. Le découpage en sept départements de la région parisienne qui s'en suit vise, dans une même intention, à mieux répartir « les politiques d'aménagement et les richesses fiscales à l'échelle régionale. » (p.57) À un moment où des alliances électorales entre les socialistes et les communistes « font craindre au pouvoir central un retour des élus du « Parti de l'étranger » à la tête de l'exécutif départemental », ce découpage aurait également eu une vocation plus politique, à savoir celle de « contenir la progression de l'implantation communiste, que le pouvoir gaullien souhaitait, après un savant découpage électoral, cantonner à la seule Seine-Saint-Denis. » (p.58) En cela, le changement d'échelle de la « banlieue » qu'incarne les villes nouvelles et le RER peut aussi être vu comme un moyen de supplanter l'opposition politique de la zone agglomérée, c'est-à-dire de la ceinture rouge.

Le transport ferré à grand gabarit qui doit mettre en système les nouvelles cités satellites de Paris ne saurait toutefois être confondu avec le ferroviaire de « banlieue » traditionnel. Celui-ci, comme coincé dans son infrastructure rigide et ses installations

terminales, apparaît aux planificateurs de l'IAURIF comme étant bien peu à même de supporter le rêve systémique d'une région parisienne polycentrique et rationalisée. Au contraire, le RER, avec un régime de desserte et une tarification spécifique, en constitue l'ossature. La transversale est-ouest, dont la construction est entamée dès 1961, constitue l'archétype et le prototype de ce futur réseau. Celle qui deviendra la ligne A du RER traverse Paris intra-muros, y dessert plusieurs gares, et grâce à des voies dédiées et du matériel roulant de type ferroviaire, est tout à la fois rapide et capacitaire. Son histoire se rattache toutefois bien plus à la RATP qu'à la SNCF. C'est en effet au sein de la régie parisienne que, dès 1956, sont engagées des études pour faire émerger le projet (Collardey, 1999, p.60). C'est également à celle-ci que la SNCF transfère la ligne de Vincennes à Boissy-Saint-Léger en 1969, puis celle de Nanterre à Saint-Germain-en-Laye en 1972, pour qu'elle en maîtrise l'ensemble des segments (au moins jusqu'à l'interconnexion, en 1988, avec la branche de Cergy). En termes de longueur de ligne, de distance inter-gares, ou encore de taille du matériel roulant, la ligne se présente bien plus comme une homothétie du métropolitain à l'échelle de l'agglomération que comme une ligne ferroviaire traditionnelle. Enfin, les principes d'exploitation (voies dédiées, exploitation omnibus, etc.) sont bien ceux du métro, et l'on parle de « stations » du RER plutôt que de « gares ». Si les planificateurs en viennent par la suite à intégrer certaines lignes ferroviaires de « banlieue » traditionnelles dans ce réseau régional, c'est bien plus parce que le contexte économique les oblige à une certaine modération que parce qu'ils voient en lui un mode de transport à même d'asseoir le projet régional.

À la fin des années 1960, la SNCF est néanmoins amenée à étudier la transformation de certaines de ses lignes de « banlieue » pour qu'elles intègrent le futur RER. Une Division des Transports de la Région Parisienne, chargée des problèmes d'exploitation et de la prospective, est en ce sens créée au sein de la direction des Études Générales, par réorientation des effectifs du service de la Recherche alors « mis au chômage technique par la longue instruction au niveau gouvernemental puis le premier rejet du projet de ligne à grande vitesse Paris – Lyon à partir de 1969. » (Larroque & al., 2002, p.260) Les agents de cette entité étudient en particulier la possibilité de réaliser des débranchements ferroviaires sur les lignes de Paris – Corbeil et Paris – Mitry pour desservir la ville nouvelle d'Évry et l'aéroport de Roissy, ainsi que celle d'aménager une gare souterraine commune RATP – SNCF au niveau de la gare de Lyon. L'entreprise ferroviaire s'organise donc pour développer une expertise technique spécifique à la « banlieue » et être

en mesure d'apporter des éléments de réponse aux enjeux qui lui ont été assignés par les planificateurs. Mais cette réorganisation est beaucoup plus tardive et bien moins poussée que celle engagée sur la même période au sein de la RATP. Le politologue Lucien Sfez écrit d'ailleurs en 1978 qu'au moment où la RATP se transforme,

« La SNCF, elle, ne change pas : elle est encore en dehors des événements. Elle n'a pas encore décodé le message de la demande sociale et donc s'immobilise. »⁵²

Dans les années 1970, plusieurs articles signés par des hauts responsables de la SNCF expliquent ainsi dans la presse professionnelle ferroviaire comment cette tâche nouvelle qu'est la desserte des villes nouvelles a été comme imposée à l'entreprise par les « pouvoirs publics » ou « les urbanistes » :

« Les urbanistes, soucieux de réussir la politique d'aménagement préconisée par le Schéma Directeur de la Région Parisienne, souhaitent que les transports collectifs et en particulier le chemin de fer apportent leur contribution au développement des villes nouvelles. »⁵³

De manière générale, les dirigeants de la SNCF auraient eu beau jeu, tout au long de cette décennie, de dénoncer « l'irréalisme de projets à la conception desquels ils n'ont pas été associés. » (Larroque & al., 2002, p.232) Si des ingénieurs ferroviaires au sein de la SNCF étudient la transformation de certaines lignes pour qu'elles intègrent le futur RER, c'est donc bien parce que l'État y engage l'entreprise, et non parce que ses dirigeants y voient une quelconque opportunité pour son développement. Comme l'explique en effet le chef de la nouvelle Division des Transports de la Région Parisienne :

« Du point de vue de l'entreprise, l'opération ne serait pas économiquement acceptable. »⁵⁴

⁵² Sfez L. (1978), « Portrait d'une décision : le RER », *Projet*, n°126, p.680-690, cité dans Larroque & al., 2002 (p.258-259).

⁵³ Charles J. (1973), « Situation actuelle et perspectives d'avenir du réseau de la banlieue SNCF », *Revue Générale Des Chemins de Fer*, 92e année (4), p.205-212.

⁵⁴ Charles J. (1969), « La banlieue de Paris », *Revue Générale Des Chemins de Fer*, 88e année (4), p.207-224.

En cela, la posture adoptée par les dirigeants de la SNCF contraste largement avec ceux de la RATP vis-à-vis du dessein régional. Alors que ces derniers ont impulsé le RER à travers la transversale est-ouest, ceux de la SNCF semblent se l'être bien davantage fait imposer. Et là où ceux de la RATP se positionnaient comme des partenaires de l'aménagement régional, ceux de la SNCF se présentaient eux comme des transporteurs confrontés à une massification de leur réseau. Le traitement qui est réservé à leur réseau respectif dans la revue *Urbanisme* en constitue une bonne illustration. Déjà, la plupart des articles recensés s'intéresse presque exclusivement à la transversale est-ouest et à l'urbanisation de la vallée de la Marne. Ce nouveau mode de transport y est raconté comme le mode régional par excellence, et son rôle dans l'urbanisme y est mis en exergue. Ainsi, pour Marcel Cornu,

« L'axe et les gares du RER schématisent et ordonnent la figuration de la ville, ils la structurent dans l'imaginaire. Et par là, aident Marne-la-Vallée à se constituer son identité. »⁵⁵

En miroir, la relative absence d'articles consacrés aux lignes SNCF, y compris celles transformées en lignes du RER, montre à quel point le ferroviaire traditionnel n'intéresse pas, à ce moment-là tout du moins, ces urbanistes. Si une tribune de la SNCF relative au « chemin de fer et au développement de la banlieue » y est bien publiée en 1978, son contenu ne porte aucunement sur des problématiques d'aménagement et d'urbanisme, mais bel et bien de transports :

« Les problèmes de transport dont l'acuité est souvent soulignée, les insuffisances ou les carences que certains dénoncent avec vigueur ne sont pas le fait de notre époque et le chemin de fer a dû, non sans difficulté, répondre – parfois avec quelques retards – aux besoins de transport d'une population qui est passée d'un million d'habitants en 1837 à cinq millions un siècle plus tard et à près de dix millions aujourd'hui. [...] La SNCF, aidée par les pouvoirs publics, est ainsi conduite à accentuer l'effort entrepris en région parisienne. Par l'augmentation de la fréquence des trains, la mise en service de matériels nouveaux, la modernisation des installations existantes, la création d'infrastructures, en particulier celles nécessaires à la desserte des

⁵⁵ Cornu M. (1981), « Le RER à Marne-la-Vallée et l'ossature de la ville nouvelle », *Urbanisme*, n°181-182 (1-2), p.100-105.

villes nouvelles et également par l'amélioration du service offert dans les gares, la SNCF s'efforce de répondre ou de mieux s'adapter aux besoins d'une clientèle plus nombreuse, plus exigeante aussi. »⁵⁶

Alors que la transversale est-ouest de la RATP est d'emblée portée par les contributeurs de la revue comme un sujet d'aménagement et d'urbanisme, les lignes ferroviaires de la SNCF ne sont elles traitées qu'à l'aune d'une approche transport et par les agents de l'entreprise eux-mêmes. Cette différence de traitement illustre le positionnement contrasté des deux entreprises vis-à-vis de l'enjeu du transport régional. La RATP, dont la mission historique est celle des transports urbains, et la SNCF, dont la mission historique est celle des transports nationaux et régionaux, sont ainsi venues au RER chacune à partir de leur propre culture technique.

Le réseau RER commence, ce faisant, à prendre forme à partir du milieu des années 1970 (Cf. Figure 5). Si les lignes de la SNCF se distinguent de celles de la RATP par une longueur supérieure, des embranchements plus nombreux, des voies non dédiées ou encore des principes d'exploitation différenciés, toutes n'en constituent pas moins un seul et même réseau régional qui assure tout à la fois des liaisons radiales entre les villes nouvelles et Paris, et des liaisons intra-urbaines dans la zone dense. En combinant les fonctionnalités d'un réseau régional et celles d'un réseau urbain, le RER fait voler en éclat le modèle originel centre-périphérie qui prévalait dans la répartition des domaines de pertinence entre les transporteurs depuis le XIX^e siècle, et ce malgré des tentatives récurrentes de retour à celui-ci portées par des acteurs d'horizons variés (Cf. Encadré 4 : Les tentatives de retour au modèle centre-périphérie des transports en Île-de-France).

⁵⁶ SNCF (1978), « Le chemin de fer et le développement de la banlieue », *Urbanisme*, n°162-163 (1-2), p.19-21.

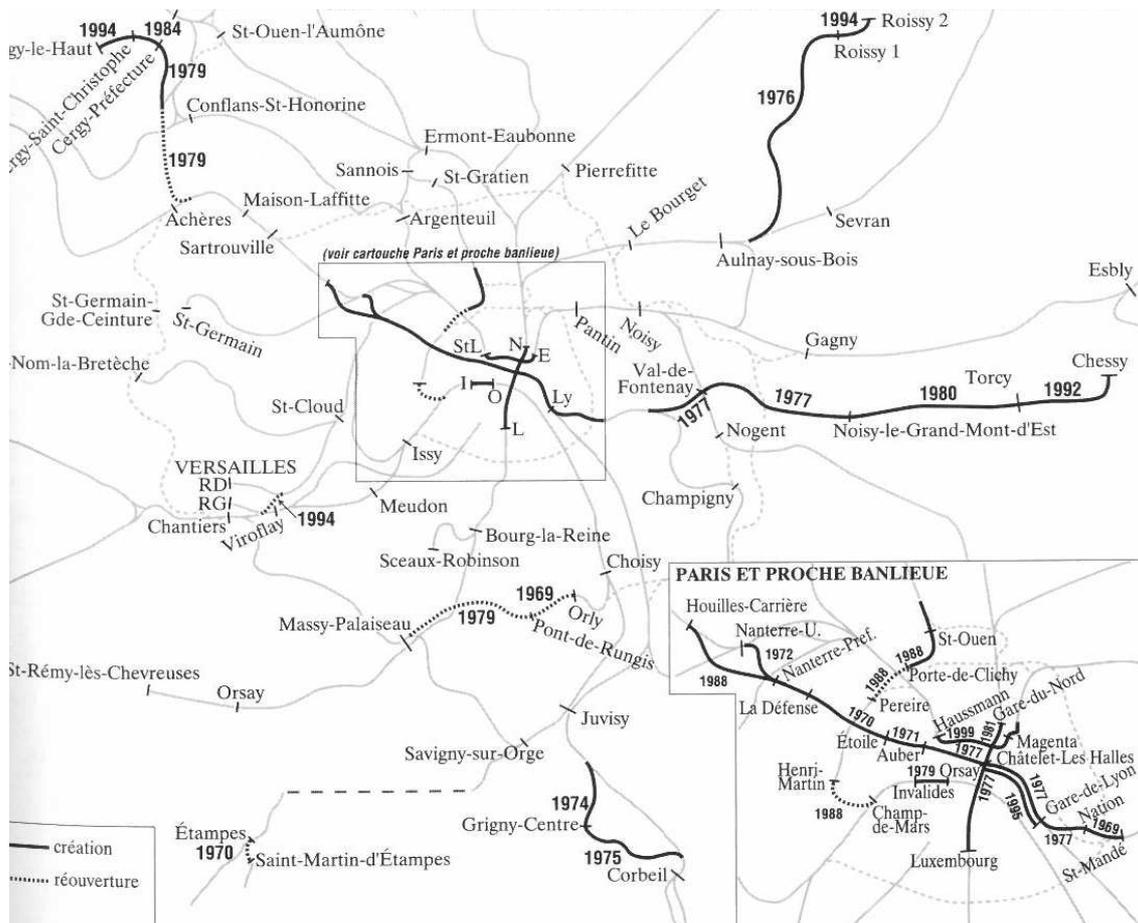


Figure 5 : Carte des constructions et réouvertures de lignes des chemins de fer de « banlieue » (1969-1999)

Source : Collardey B. (1999), *Les trains de banlieue : Tome 2, Paris : La vie du Rail* (p.23).

À partir de la fin des années 1960, la desserte ferroviaire des villes nouvelles et de certains grands équipements régionaux est mise en place via le reclassement de certaines lignes de « banlieue » existantes et la création de nouveaux tronçons et de nouvelles jonctions qui, pris dans leur ensemble, donnent corps au RER. La ligne A du RER (desserte de la Marne-la-Vallée) est créée par la jonction de l'ancienne ligne de Paris – Saint-Germain et de la nouvelle antenne de Marne-la-Vallée (1970-1992). La ligne D (desserte d'Évry), par le débranchement de la ligne Paris – Corbeil via Évry et l'interconnexion avec la ligne de Creil à Châtelet-les-Halles (1974 – 1995). La ligne C (desserte de Cergy), par la jonction entre Invalides et Orsay des lignes de Paris-Versailles et Etampes (1979). La ligne B (desserte de l'aéroport Roissy – Charles-de-Gaulle), par le débranchement de la ligne Paris – Mitry et la création des sections Luxembourg – Châtelet – Gare du Nord (1976-1981). À noter également la réouverture de la Grande Ceinture sur la section Orly – Pont-de-Rungis (1969) puis Pont-de-Rungis – Massy (1979) (future ligne C du RER).

Encadré 4 : Les tentatives de retour au modèle centre-périphérie des transports en Île-de-France

Le principe d'une répartition des aires de pertinence territoriale entre le train « pour les relations d'envergure métropolitaine », et le métro pour « Paris et sa proche banlieue » constitue l'une des grandes permanences dans la pratique de la planification mise en lumière par Xavier Desjardins, Nicolas Douay et Vincent Gagnière (2012). Des origines du ferroviaire jusqu'aux années 1970, celui-ci a conditionné le positionnement des deux grands opérateurs de transports en commun que sont la SNCF et la RATP vis-à-vis de la desserte du territoire francilien. Toutefois, le RER, en combinant les fonctionnalités de ces deux modes, a fait voler en éclat ce modèle originel centre-périphérie. Mais celui-ci n'a pas pour autant disparu de l'imaginaire des aménageurs. Un certain nombre de propositions, plus ou moins soutenues par la SNCF, en rendent compte.

Parmi celles-ci, on note tout d'abord celle de Roland Castro, dans le cadre de la mission *Banlieue 89*, de reporter les gares de la région parisienne sur le boulevard périphérique : « la transformation du périphérique en boulevard de gares, créant une nouvelle ligne de partage et d'organisation de l'espace entre l'actuel Paris et l'actuelle banlieue, est l'un des choix urbanistiques fondamentaux de ce plan »⁵⁷. De ce recul des gares doit émerger un nouveau rapport de la « banlieue » au centre de Paris. Près de vingt ans plus tard, et alors que les villes anciennement industrielles de la première couronne ont en quelque sorte intégré la ville-centre du fait de leur reconversion tertiaire, l'idée de reculer plus loin dans la périphérie les gares ferroviaires réapparaît. En 2005, alors que la procédure de révision du SDRIF de 1994 est engagée, un groupe de travail réunissant des représentants de la Région, du STIF, de la DRIEA, de RFF et de la SNCF propose ainsi de créer, en moyenne couronne, une ceinture de gares ferroviaires terminus qui délimiterait d'un côté le périmètre du RER, et de l'autre celui des trains de la grande couronne⁵⁸. Lors de la consultation du Grand Pari(s) de l'agglomération parisienne, en 2008, Jamel Klouche a suggéré de déplacer la gare du Nord à Pleyel afin de libérer du foncier pour la « ville dense » parisienne. Enfin, au moment des débats publics sur le projet de ligne à grande vitesse Paris-Orléans-Clermont-Ferrand-Lyon (POCL), des représentants du Val-de-Marne ont porté l'idée qu'un terminus à Orly suffisait, les voyageurs pouvant à terme rejoindre Paris par le futur métro automatique.

Dans les faits, toutes ces propositions de reculer les gares terminus de la SNCF en périphérie et de réserver la zone centrale aux transports urbains sont restées sans suite. De plus, un certain nombre de préconisations récentes de la part de l'autorité organisatrice des transports, comme celles d'arrêter davantage de trains de la SNCF dans les gares de la proche « banlieue »⁵⁹, de créer des gares nouvelles en zone urbaine (Rosa Parks, Bobigny-la-Folie, etc.), et plus généralement de contribuer à décharger les lignes les plus saturées de la RATP, tendent plutôt à montrer que ce partage des rôles est bel et bien révolu. Néanmoins, la résurgence régulière de pareilles propositions témoigne de la force de ce modèle originel dans l'imaginaire aménagiste de la région parisienne.

⁵⁷ Castro R. (1986), « Une nouvelle manière de penser », *Urbanisme*, n°212 (3), p.116–127.

⁵⁸ Cette proposition a été rapportée par Jacques Tribout dans une note de travail interne datée du 27 mars 2013 (SNCF – Transilien).

⁵⁹ Cf. Gendron G., « RER : le STIF rame pour imposer des changements », *Libération*, 12 février 2013. Disponible sur http://www.liberation.fr/societe/2013/02/12/rer-le-stif-rame-pour-imposer-des-changements_881313 [consulté le 28.04.2017].

2.3.2. Une mission de service public

Au tournant des années 1970, et alors que le chantier du RER s'engage concomitamment à celui des villes nouvelles, la progression démographique et le développement urbain s'accroissent dans le reste de la grande « banlieue » parisienne. Comme le souligne Geneviève Chauveau, « après un demi-siècle de dépression immobilière, les grandes agglomérations entrent dans l'ère des promoteurs immobiliers : promoteurs privés qui, dans les banlieues résidentielles ou lors de la rénovation des centres urbains, s'adressent aux couches moyennes ou supérieures ; promoteurs publics et parapublics qui, dans les grands ensembles et les zones à urbaniser en priorité, vont fournir un logement aux catégories sociales à plus bas revenus. » (Chauveau, 1988, p.132-133) Cette urbanisation prend pour l'essentiel la forme de « résidences » privées et de grands ensembles. Ce faisant, le trafic sur les lignes ferroviaires de « banlieue » passe, entre 1960 et 1972, de 318 à 404 millions de voyageurs (+27,1%), et le parcours moyen s'étend lui de 14,2 à 17 kilomètres sur les lignes de « banlieue » de la SNCF (Collardey, 1999, p.128). Les insuffisances du réseau existant pour faire face à cette progression démographique sont identifiées par les plus hauts dirigeants de la SNCF dès les années 1960. Dans une conférence de presse sur « le service de banlieue de la région parisienne », tenue le 23 octobre 1968, le directeur général adjoint de l'entreprise, Henri Lefort, explique ainsi que :

« L'augmentation du trafic – qui intéresse beaucoup moins la zone de proche banlieue, depuis longtemps très urbanisée, que la banlieue lointaine où l'existence de terrains disponibles a permis l'implantation de grands ensembles d'habitation, [...] – oblige à faire face en affectant dans les années qui viennent des investissements importants, tant dans le domaine de l'équipement des lignes que dans celui du renouvellement du matériel »⁶⁰.

Mais ces années 1960 sont aussi et surtout celles où la SNCF enregistre sa conversion commerciale. À un moment où « l'idée est fortement répandue que face à la route et à la croissance de l'aérien, les chemins de fer n'ont plus aucun avenir » (Finez, 2013, p.7), de nouveaux « ingénieurs commerciaux » récemment arrivés à la tête de l'entreprise, à l'instar de l'ingénieur-économiste Roger Hutter, « tendent à segmenter l'offre de transport et à développer en priorité les lignes ferroviaires les plus rémunératrices,

⁶⁰ [Anon.] (1968), « Conférence de presse sur le service de banlieue de la région parisienne », *Revue Générale Des Chemins de Fer*, 87^e année (12), p.677–681.

conformément à leur représentation « marchande » de l'intérêt général. » (Finez, 2015, p.36) C'est d'ailleurs à ce moment-là, en 1966, qu'est créé le Service de la Recherche de la SNCF au sein duquel les chemins de fer commencent à être étudiés sous l'angle du calcul économique, et où le programme de « très grande vitesse » est développé. Pour les dirigeants de l'entreprise ferroviaire, l'intérêt commercial de l'entreprise ne se joue pas en « banlieue », car comme le rappellent à de multiples reprises plusieurs de ses agents dans *La Revue Générale des Chemins de Fer* :

« Il est admis que l'exploitation d'un réseau de banlieue est très onéreuse et constitue une source de déficit pour l'entreprise exploitante. »⁶¹

De ce fait, il apparaît clairement dans leurs propos que ce n'est pas à la SNCF mais à la puissance publique d'assumer les coûts des nécessaires investissements sur le réseau existant :

« L'intérêt d'un investissement [dans les transports de la banlieue] peut ainsi se trouver justifié par un tel bilan [social pour la collectivité], alors que du point de vue de l'entreprise, l'opération ne serait pas économiquement acceptable. La logique voudrait que la ou les Collectivités intéressées participent totalement ou en partie au financement. »⁶²

Outre quelques opérations de modernisation sur des tronçons, en « banlieue », de lignes nationales jugées prioritaires par la SNCF (Larroque & al., 2002, p.220), le réseau existant de la « banlieue » n'évolue que peu pendant les années 1960 ce qui, combiné à l'augmentation du trafic, se traduit par une dégradation significative des conditions de transports pour les habitants de la « banlieue ». Celles-ci sont données à voir dans la description que propose Pierre Merlin des pratiques de déplacement de Jean-Claude Z..., employé d'une société de mécanique de précision implantée rue de Lübeck dans le 16^e arrondissement de Paris, et résidant dans le grand ensemble de la Grande Borne, à Grigny (Merlin, 1971, p.148) :

⁶¹ Charles J. (1969), « La banlieue de Paris », *Revue Générale Des Chemins de Fer*, 88e année (4), p.207–224. Cf. également [Anon.] (1970), « Le rôle de la SNCF dans les transports de la banlieue parisienne », *Revue Générale des Chemins de fer*, 90^e année (11), p.700-703.

⁶² Charles J. (1969), *ibid.*

« Il prend l'autobus d'une société privée qui dessert le grand ensemble. En une dizaine de minutes, il est à la gare de Juvisy, qui est très bien desservie. Il pourrait prendre un train direct pour Austerlitz qui ne met que 13 minutes, mais il préfère le train de 8 heures 04 pour la gare de Lyon (20 minutes, un arrêt à Villeneuve Saint-Georges), car le trajet en métro est alors plus direct, donc plus rapide. [...] Il se dirige vers l'arrière du quai : les voyageurs pressés s'entassent en tête du train mais, comme son horaire lui laisse quelques minutes de battement, il préfère monter dans une voiture moins chargée. Oh ! Il ne se fait pas d'illusion : comme chaque matin, il voyagera debout. Il n'achète pas le journal le matin, car comment le lire au milieu de cette foule ? Le trajet est pénible. Vingt minutes plus tard, le train arrive à la gare de Lyon, seul point de correspondance avec le métropolitain : les voyageurs se répandent sur les quais. Il descend et se dirige machinalement, sans regarder les panneaux, en « direction Pont de Neuilly » de la ligne n°1. »

Cette dégradation des conditions de transport conduit, au début des années 1970, à d'importants mouvements de contestations de la part d'organisations d'usagers : « Les services ne suivent pas la croissance des besoins, et il en résulte des surcharges et un inconfort de moins en moins supportables. L'augmentation des tarifs qui survient le 1^{er} février 1970 est importante. [...] C'est ce « coup de pouce » qui aura déclenché les premiers mouvements de protestation. » (Larroque & al., 2002, p. 246-247). Compte tenu de leur ampleur grandissante, ceux-ci finissent par obliger le gouvernement à infléchir sa politique en matière de transports en région parisienne, et en particulier à créer le versement transport en 1971, la carte orange en 1975, et à accélérer le rythme de investissements dans les transports collectifs. Bien que le RER – et en particulier la transversale est-ouest – ait absorbé une part importante de ceux-ci, le réseau existant bénéficie lui aussi d'investissements notables dans les années 1970. Des lignes sont électrifiées, des gares nouvelles sont créées, et du matériel roulant plus performant est mis en service. Dans les articles consacrés à ces différentes opérations dans *La Revue Générale des Chemins de Fer*, ces chantiers sont associés à l'idée d'une « mission de service public ». Par exemple, Marc Stein, Directeur Général Adjoint de la SNCF, précise en préambule d'un dossier consacré à « la desserte SNCF de la banlieue » en 1973 :

« Bien qu'affrontée aux nombreux problèmes que lui pose dans le secteur commercial de ses activités la liberté de gestion fraîchement acquise, la SNCF tient à rappeler sa vocation de service public et à l'affirmer, en l'espèce dans le secteur le plus contraignant et le plus exposé, celui des transports de banlieue en région parisienne. »⁶³

À côté du RER, la grande « banlieue » ferroviaire devient ainsi dans les années 1970 un chantier à part entière au sein de la SNCF.

Dans les années 1970, deux « banlieues » s'imposent donc à la SNCF : celle des villes nouvelles planifiées dans un dessein non dénué de stratégies politiques, et celle des grands ensembles et des résidences qui s'est manifestée à travers les révoltes des usagers. Cela se traduit par une grande mutation du réseau ferroviaire de la région parisienne avec l'intégration de certaines lignes dans le RER et la modernisation d'autres existantes en grande « banlieue ». Mais à un moment où l'entreprise ferroviaire enregistre sa conversion commerciale, ces chantiers semblent avoir été bien plus largement imposés par l'État planificateur que motivés en interne, ce qui distingue d'ailleurs sensiblement la posture de la SNCF de celle de la RATP. Le fait que le jour de l'inauguration du premier tronçon de la ligne nouvelle d'Évry, en 1974, le secrétaire d'État auprès du ministre des transports, Pierre Billecocq, félicite respectivement les techniciens de la RATP « qui installent des métros dans plusieurs villes du monde », et ceux de la SNCF « qui ont acquis une juste renommée dans le domaine des grandes vitesses »⁶⁴, est en ce sens révélateur du positionnement qui sera celui de ces deux entreprises des années durant.

2.4. Une nécessaire conversion

À partir des années 1980, et alors que s'opère « le tournant stratégique de la SNCF du couple productivité / technicité vers celui de rentabilité / compétitivité » (Ribeill,

⁶³ Stein M. (1973), « Une pièce maîtresse des transports en région parisienne : La banlieue SNCF », *Revue Générale des Chemins de Fer*, 92^e année (4), p.197-204.

⁶⁴ [Anon.] (1974), « L'inauguration du premier tronçon de la ligne nouvelle d'Évry », *Revue Générale Des Chemins de Fer*, 93^e année (3), p.179-183.

1994, p. 42-43), l'Île-de-France est marquée par un triple phénomène de globalisation et de tertiarisation de son économie, de montée en puissance des problèmes environnementaux, et d'un accroissement des déséquilibres territoriaux. En particulier, le déclin de l'industrie dans la zone centrale de l'agglomération conduit, dans les années 1980, à la libération « de vastes friches, particulièrement nombreuses dans le nord où se concentraient les grandes entreprises, et génère dans un premier temps des difficultés économiques, notamment liées au chômage des populations locales. » Celui-ci s'accompagne par ailleurs d'un « mouvement de desserrement des logements vers la périphérie. [...] La croissance démographique de la banlieue se déplace vers la grande couronne et s'accompagne d'une extension spatiale sans précédent. » (Albecker, 2014, p.75-76) La proportion de maisons individuelles dans la construction neuve, dont la moitié se concentre dans une zone comprise entre 20 et 39 km du centre de l'agglomération, passe ainsi d'un cinquième des logements entre 1968 et 1975, à près d'un tiers (31%) entre 1975 et 1982, et près de la moitié (46%) entre 1982 et 1990 (Berger, 2012, p.375). Ce double phénomène se traduit d'abord sur le plan politique par l'émiettement de la ceinture rouge. Après l'apogée des municipales 1977, le décrochage électoral du Parti communiste intervient à partir des élections présidentielles de 1981, du fait notamment du regroupement de populations d'origine étrangère dans les communes gérées par les communistes en première couronne et de l'incapacité de ces élus d'adapter leur conception du territoire communal à la nouvelle donne régionale (refus de la désindustrialisation, de la mixité sociale, de l'accession à la propriété, etc.) (Fourcaul & al., 2007, p.35). Dans ce contexte, et alors que les thèmes de l'économie des terres et de la restructuration de la proche « banlieue » commencent à se diffuser⁶⁵, le premier ministre Michel Rocard engage la révision du SDAURIF de 1976. Si l'heure est à la décentralisation⁶⁶ et qu'il n'appartient plus à l'État « de décider dans le détail du contenu de l'urbanisme », il lui apparaît néanmoins « de sa responsabilité d'en fixer les grands objectifs », ne serait-ce que du fait du rôle, dorénavant admis par l'ensemble de la classe politique, de la région Île-de-France dans l'économie nationale. Contrairement aux périodes précédentes, les dirigeants de la SNCF semblent avoir bien plus largement accompagné ce nouvel élan insufflé à la planification francilienne.

⁶⁵ Cf. IAURIF (1989), *Retrouver les joyaux de la couronne*, Paris : IAURIF, p.32-37.

⁶⁶ La Région Île-de-France est créée par la loi n°76-394 du 6 mai 1976.

2.4.1. *Des propositions avortées*

Durant la période de mise en révision du SDAURIF de 1976, un certain nombre d'articles publiés dans la *Revue Générale des Chemins de Fer* rendent compte des réflexions menées par les planificateurs quant au futur des transports franciliens. Un article publié en 1990 et dans lequel sont synthétisées les principales orientations du *Livre Blanc de l'Île-de-France*⁶⁷ en témoigne⁶⁸. À travers celui-ci, les porte-paroles de la SNCF témoignent du fait qu'ils partagent le souci de compétitivité de la région capitale dans un contexte de concurrence supposée entre les métropoles mondiales :

« La région capitale, dans un contexte de grande concurrence internationale, est une des plus importantes et des plus prestigieuses métropoles mondiales, son aura et sa position géographique (notamment au cœur d'un dispositif ferroviaire à grande vitesse) en font un pôle européen de toute première grandeur. Mais pour que ce rôle s'affirme, il faut effacer les disparités existantes au niveau de son organisation et de ses équipements : c'est la raison d'être du Schéma Directeur. »⁶⁹

Pour contribuer à cet enjeu, les propositions portées par la SNCF sont de plusieurs ordres. Celles-ci sont synthétisées dans un article de 1992 intitulé non fortuitement « Île-de-France, la SNCF un partenaire actif de l'aménagement », rédigé par Jacques Berducou, Chef du Service de la Banlieue Parisienne⁷⁰. Pour « faire face à l'accroissement inéluctable à moyen terme des échanges entre la périphérie et le centre », la première des propositions consiste à développer la capacité de l'infrastructure existante en généralisant notamment l'utilisation du matériel à deux niveaux. Ensuite, pour adapter l'offre de transports à la nouvelle donne régionale, il est proposé d'améliorer le maillage des réseaux en créant ou déplaçant des gares de correspondance, en restructurant certaines dessertes, et en transformant des infrastructures existantes en « liaisons tangentielles ». En dehors du projet

⁶⁷ Le *Livre blanc de l'Île-de-France* est un document élaboré par les techniciens de la DREIF, de l'IAURIF et de l'APUR visant à rapprocher les analyses de l'État et de la Région, et pensé comme un prélude à la révision du Schéma directeur.

⁶⁸ [Anon.] (1990), « Le livre blanc de l'Île-de-France », *Revue Générale Des Chemins de Fer*, 109e année (5), p.58-61.

⁶⁹ [Anon.] (1990), *ibid.*

⁷⁰ Berducou J. (1992), « Île-de-France : la SNCF, un partenaire actif de l'aménagement », *Revue Générale Des Chemins de Fer*, 111e année (9), p.31-36.

de création d'une ligne F du RER⁷¹, qui ne semble d'ailleurs pas particulièrement soutenu par l'entreprise⁷², ces propositions s'inscrivent avant tout dans une stratégie d'optimisation du réseau de « banlieue » existant. Enfin, pour « assurer une meilleure qualité des échanges entre l'Île-de-France et son environnement périphérique, national et européen », il est proposé de développer des liaisons interrégionales (Chartres – Massy, Creil – Roissy, Beauvais – Cergy, etc.) et des gares TGV d'interconnexion dans plusieurs zones de développement (Roissy, Marne-la-Vallée, Melun-Sénart, Massy-Palaiseau). Pour Jacques Berducou, il s'agit là « sans doute de l'une des contributions les plus importantes que peut apporter la SNCF à un aménagement positif du territoire ». À l'aune de ces éléments, il apparaît que, dans le domaine de la « banlieue », les propositions portées par l'entreprise ferroviaire s'inscrivent plus dans une logique d'optimisation du réseau existant. À l'inverse, dans celui des liaisons interrégionales et de la grande vitesse, celles-ci relèvent bien plus largement d'une stratégie d'extension.

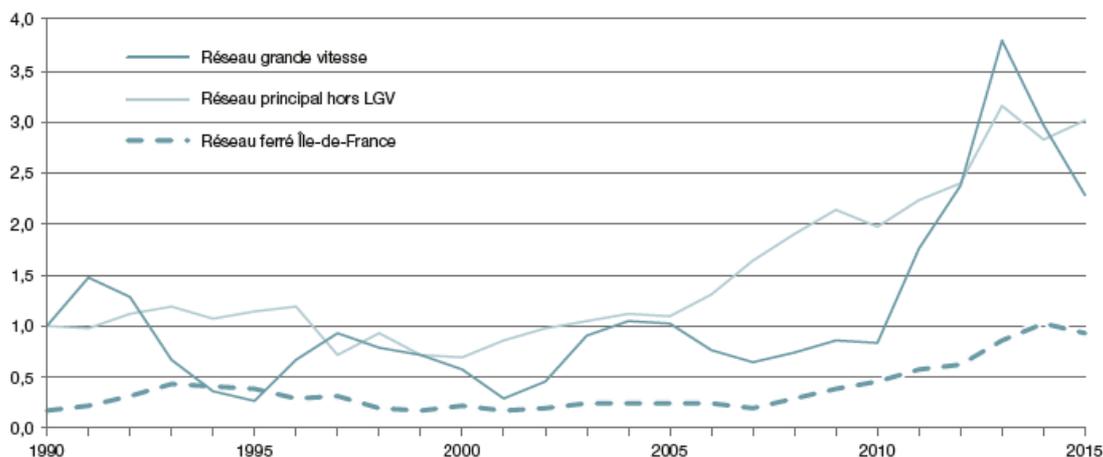
Cette posture de l'entreprise n'est en rien surprenante au regard de l'infléchissement qui est le sien depuis les années 1970. La période, et en particulier les années de la présidence Fourier (1988-1993), est en effet marquée par un rabattement massif des crédits et des préoccupations sur l'excellence technologique qu'incarne désormais le TGV. Les multiples dossiers qui lui sont consacrés dans *La Revue Générale des Chemins de Fer* en témoignent⁷³. Bien sûr, la SNCF reste gestionnaire d'un réseau de « banlieue » confronté à une augmentation de son trafic, et certains de ses techniciens continuent en ce sens d'explorer des pistes d'optimisation. Mais de manière globale, les crédits alloués au ferroviaire de « banlieue », après avoir fortement diminué à la fin des années 1980, stagnent, ce dont rend compte l'évolution comparée des investissements annuels en infrastructure sur les réseaux grande vitesse, principal, et Île-de-France (Cf. Figure 6). En cela, si l'entreprise ferroviaire apparaît force de propositions là où elle se contentait de rappeler, dans les années 1970, le caractère contraignant de cette partie de son activité, cela

⁷¹ Le projet de ligne F du RER consiste à créer une jonction entre les lignes J et N du réseau de « banlieue » par un tunnel souterrain entre les gares de Saint-Lazare et de Montparnasse.

⁷² L'article n'évoque qu'une fois ce projet de « création d'une liaison à grand gabarit dans Paris de type RER » et précise immédiatement qu'il est réservé par « les projets existants Meteor et Eole ». Cf. Berducou J. (1992), « Ile-de-France : la SNCF, un partenaire actif de l'aménagement », *Revue Générale Des Chemins de Fer*, 111^e année (9), p.31–36.

⁷³ Voir par exemple « Les grandes vitesses ferroviaires en 1981 » (septembre 1982) ; « La ligne nouvelle Paris-Sud-Est » (février 1982) ; « Les aspects socio-économiques des trains à grande vitesse » (février 1985) ; « Les réseaux à grande vitesse dans le monde » (avril 1988) ; « Les trains à grande vitesse de la SNCF : 10 ans de service commercial, 15 ans de conception, 3 générations de TGV » (octobre 1991).

procéderait surtout d'une volonté de ses dirigeants de ne pas se voir imposer des projets à la conception desquels ils n'auraient pas été associés.



Source : CGDD/SOeS/Rapport CCTN

Figure 6 : Evolution des investissements annuels en infrastructure de transport ferroviaire SNCF (en Md€)

Source : Commissariat Général au Développement Durable (2016), *Les infrastructures linéaires de transport : évolution depuis 25 ans*, 12, 32p.

Les propositions portées par la SNCF durant la période de révision du SDAURIF se retrouvent pour la plupart inscrites dans le SDRIF approuvé par décret le 26 avril 1994. En matière de transports en commun, les deux grandes orientations que celui-ci préconise sont d'une part de consolider et de valoriser les lignes radiales à grand gabarit et le métro parisien, et d'autre part de conquérir une part plus grande des déplacements de « banlieue » à « banlieue » en très forte croissance. Pour « irriguer tous les tissus du corps urbain », « assurer les échanges nécessaires à l'activité économique ou sociale », « favoriser un bon équilibre habitat – emploi » et « améliorer la qualité de vie et l'environnement », il est en particulier attendu de la SNCF qu'elle achève son réseau radial en renforçant la capacité de ses lignes existantes, en créant de nouvelles dessertes de type RER et en prolongeant celles existantes, et qu'elle étoffe son réseau de tangentiels en grande couronne. En dépit de ces orientations inscrites dans le SDRIF de 1994, peu de chantiers majeurs sont engagés sur le réseau de « banlieue ». Cela se traduit par une poursuite de la dégradation des conditions de transport face à laquelle la SNCF cherche à donner le change en engageant quelques opérations ponctuelles, à l'instar du label qualité Transilien créé en 1999 qui est attribué à

certaines de ses trains et à certaines de ses gares au fur et à mesure de leur réhabilitation. Mais compte tenu de la concentration des crédits et des préoccupations de la SNCF sur les grandes distances d'une part et de l'absence d'investissements publics d'autre part, le réseau ferroviaire en « banlieue » se présente, à la veille du XXI^e siècle, comme saturé et vieillissant.

2.4.2. Un repositionnement stratégique

Dans les années 2000, un nouvel élan est insufflé aux transports de « banlieue » par la régionalisation des transports⁷⁴ d'une part, et par la mise en révision du SDRIF de 1994 d'autre part. Si la transformation du Syndicat des Transports Parisiens (STP) en Syndicat des Transports d'Île-de-France (STIF) ne s'accompagne pas de la remise en cause attendue de ses prérogatives (Larroque & al., 2002, p.299), le fait que la Région, dorénavant majoritaire au sein de cette instance, mette en place un système de financement contractuel qui prévoie des malus financiers si les entreprises de transport ne respectent pas leurs engagements contractuels conduit à certaines réorganisations. Au sein de la SNCF, les cinq régions administratives de l'Île-de-France sont ainsi regroupées en une direction unique, Transilien, et ce afin de gagner en efficacité dans les réalisations de ses investissements. La mise en révision du SDRIF du 1994 est engagée par la Région Île-de-France en 2005 pour « acter des modifications du cadre juridique et institutionnel »⁷⁵, des « évolutions sociales, économiques et environnementales qui rendaient le Schéma précédent caduc », et « des nouvelles conceptions des politiques publiques et des moyens à mettre en œuvre, en particulier pour l'évaluation des politiques publiques. » (Gilli, Offner, 2008, p.39)

À l'occasion de la procédure de révision du SDRIF, un important processus de concertation avec, entre autres, les partenaires institutionnels de la Région est mis en place afin « de construire un projet régional partagé. » (SDRIF, 2008, p.15) Certains agents de la SNCF participent en particulier à des ateliers thématiques et adressent différentes contributions aux acteurs régionaux. Parmi les propositions soutenues par ces derniers, celles d'optimiser l'exploitation du réseau en distinguant des lignes omnibus fréquentes et des lignes semi-directes rapides, d'harmoniser les services (billettique, tarification, ...) à l'échelle du bassin parisien, et de développer des tangentes ferroviaires en grande

⁷⁴ Cf. loi n°2000-1208 relative à la Solidarité et au Renouvellement Urbain (SRU)

⁷⁵ Cf. loi n°1995-115 du 2 février 1995 d'orientation pour l'aménagement et le développement du territoire.

couronne, occupent une place centrale⁷⁶. À travers elles, l'entreprise cherche à améliorer la robustesse de son réseau, mais aussi à développer celui-ci en ouvrant de nouvelles liaisons ferroviaires en rocade. Ce faisant, l'entreprise confirme un positionnement proactif dans la planification du territoire francilien. Cette stratégie porte à nouveau ses fruits puisque la plupart de ses propositions – à l'instar des liaisons tangentielles et des trams-trains –, est retenue dans la version du SDRIF arrêtée la Conseil Régional en 2008. Il est par ailleurs à noter que les quartiers de gare font l'objet d'une attention inédite et cristallisent en particulier les objectifs en matière de densification urbaine. En cela, le SDRIF de 2008 marque une étape significative dans le mouvement plus large de polarisation des réflexions en matière d'articulation entre urbanisme et transports (Cf. Encadré 5 : Des « liaisons » aux « quartiers de gare ». La polarisation de l'articulation urbanisme – transports dans la planification francilienne (1960-2013)).

Encadré 5 : Des « liaisons » aux « quartiers de gare »

La polarisation de l'articulation urbanisme – transport dans la planification francilienne (1960 – 2013)

La question de l'articulation entre urbanisme et transport, véritable corolaire du modèle polycentrique, traverse l'ensemble des documents d'urbanisme régionaux depuis le PADOG de 1960 jusqu'au SDRIF de 2013. Celle-ci est toutefois exprimée à travers des images sensiblement différentes dans les plans et schémas successifs qui traduisent une tendance forte à la polarisation de celle-ci, et qui s'accompagnent d'une montée en puissance du rôle dévolu aux gares et à leur quartier dans la planification régionale.

PADOG (1960) : les « relations »

Parmi les critères à retenir pour la localisation des futurs « noyaux d'urbanisation » de la région, celui des « relations rapides routières et ferrées, tant avec Paris qu'avec les parties peuplées de l'agglomération les plus voisines », est présenté comme primordial. L'image des « relations » est ainsi celle à travers laquelle s'exprime la question de l'articulation entre urbanisme et transport. Dans cette perspective, les « stations » – le mot « gare » n'étant utilisé que pour désigner les installations terminus ferroviaires parisiennes –, ne sont appréhendées que comme des points à partir desquels se définissent des temps de transport par rapport à Paris.

SDAURP (1965) : les « liaisons »

Dans le SDAURP, l'image des « liaisons » se substitue à celle des « relations » pour exprimer l'articulation entre urbanisme et transport : « sans axes de transport nouveaux, il n'y aurait pas de centres urbains nouveaux, car les liaisons avec le reste de l'agglomération seraient insuffisantes ». Celle-ci exprime un temps passé pour rejoindre un lieu central, et déplace ainsi la

⁷⁶ SNCF (2005), *Révision du Schéma Directeur de la Région Île-de-France*, Première contribution.

focale vers le vécu de l'usager. Elle s'inscrit toutefois dans une continuité certaine avec le PADOG, et conduit là aussi à appréhender les « stations » au travers de leur caractère structurant dans la matrice distance-temps des déplacements. Il est d'ailleurs en ce sens révélateur que le document fasse davantage état des inter-stations que des stations elles-mêmes, comme en témoigne cette description du futur métro régional : « l'intervalle entre les stations sera suffisamment long pour que la vitesse moyenne de parcours ne soit pas inférieure à 40 km ou 50 km/h, au lieu de 25 km/h sur le réseau métropolitain. »

SDAURIF (1976) : les « interconnexions »

Le parti d'aménagement retenu dans le SDAURIF reste sensiblement le même que dans les documents précédents, à savoir celui de fixer des objectifs d'urbanisation qui sont à mettre en système par des infrastructures de transports. Les prémices d'une polarisation de l'articulation urbanisme – transport commencent toutefois à transparaitre à travers le principe de densité décroissante dans les villes nouvelles – sans toutefois que les « stations » soient identifiées comme l'épicentre de ce processus. Si elles commencent à faire l'objet d'une plus grande attention, c'est alors bien plus à travers le sujet de la complémentarité entre les modes. Les planificateurs en viennent donc à s'intéresser aux « stations » d'abord par l'« interconnexion » (nombreuses références à Châtelet-les-Halles) et la « rupture de charge ».

SDRIF (1994) : les « pôles de centralité »

Dans le SDRIF de 1994, la notion de « centralité » devient tout à fait majeure. Celle-ci renvoie en premier lieu aux cinq « centres d'envergure européenne » définis autour de Paris, La Défense, Roissy, Marne-la-Vallée, et Saclay. Elle ne saurait toutefois s'y limiter, et une première forme d'incitation à densifier autour des « pôles de centralité » est exprimée : « il conviendra, pour permettre le développement de centres véritables, d'assurer une densité minimale du bâti, dans le respect toutefois des caractéristiques de l'existant ; cette densité sera la plus importante autour des « pôles de centralité » : gare, mairie, église, marché, ... L'amélioration des dessertes ira de pair avec une densification des secteurs en bénéficiant. » La polarisation de l'articulation entre urbanisme et transport est ainsi affirmée, les gares devenant – parmi d'autres équipements – les points sur lesquels celle-ci se cristallise.

SDRIF (2008-2013) : les « quartiers de gare »

Les enjeux du développement durable sont véritablement au cœur du SDRIF de 2008 et de sa version révisée de 2013. Ceux-ci se fixent largement sur la question de la densité urbaine. Dès l'introduction du document aujourd'hui en vigueur, il est ainsi précisé que « l'étalement urbain, le gaspillage du foncier et des espaces naturels doivent être maîtrisés par le renouvellement de la ville sur ville », et en particulier par la « densification et l'intensification du cœur de métropole, autour des gares et des pôles de centralité. » Les gares en particulier focalisent l'attention : « elles ont un rôle structurant pour l'aménagement des territoires franciliens », et assoient en quelque sorte le projet spatial régional. Leurs quartiers, précisément définis par un rayon de 1000 mètres autour d'elles, deviennent véritablement les lieux privilégiés de la densification, « tant en termes d'offre d'habitat que d'emploi, afin de favoriser la mobilité par les transports collectifs de mieux rentabiliser les investissements publics réalisés ou à venir. »

En cinquante-trois ans, la question de l'articulation entre urbanisme et transport s'est ainsi fortement polarisée, faisant ainsi émerger des nouveaux lieux stratégiques dans la métropole : les quartiers de gare. Cette évolution se lit par ailleurs dans les partis-pris iconographiques. La mise en

miroir de deux cartes respectivement issues du PADOG de 1960 et du SDRIF de 2013 révèle de manière on ne peut plus explicite ce glissement des liaisons aux centralités, du continu au discontinu.

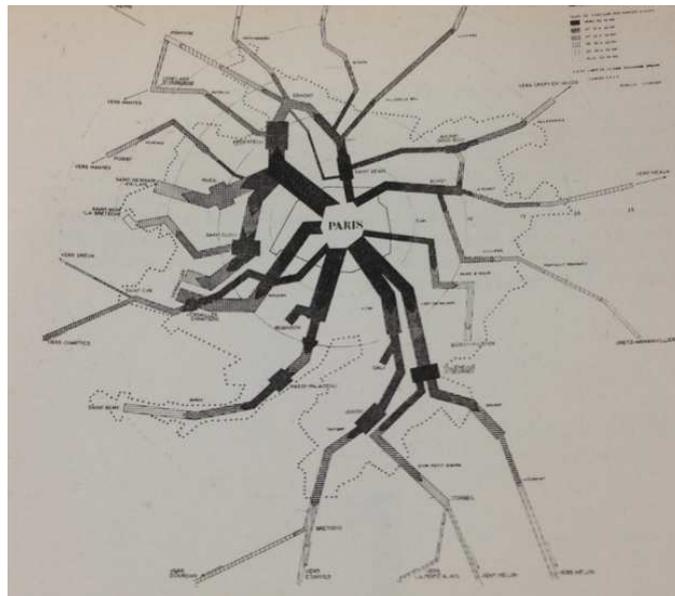


Figure 7 : « Dessertes et liaisons » (PADOG, 1960)

Légende : « Cette représentation graphique des moyens de desserte ferrée de la banlieue, traduit la fréquence des liaisons et les temps de transport entre les principaux points de l'agglomération et Paris, éléments qui ont tous deux une grande importance dans l'organisation de l'agglomération parisienne. »

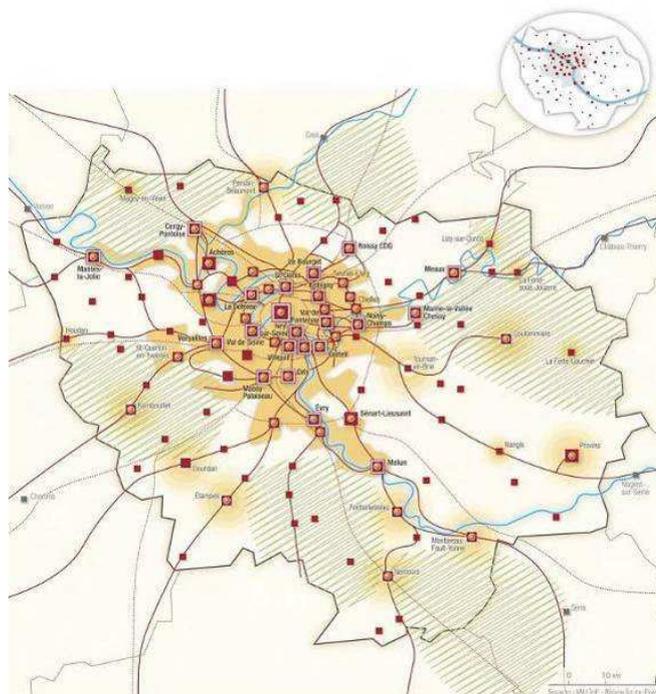


Figure 8 : « Polariser – Equilibrer » (SDRIF, 2013)

Commentaires de la carte : « Une multipolarité plus affirmée, notamment autour des gares des RER et du métro automatique du Grand Paris Express. »

Ce positionnement de la SNCF comme partenaire des planificateurs régionaux intervient à un moment particulier pour l'entreprise. À partir du milieu des années 2000, celle-ci est en effet confrontée à l'effondrement du point de vue de sa rentabilité de la branche grandes lignes SNCF – Voyages. Le TGV, qui dégagait depuis des années suffisamment de bénéfices pour combler une partie des déficits des autres activités du groupe ferroviaire, ne génère alors « même plus assez de cash pour financer ses propres investissements », selon le directeur général Stratégie et Finances de l'entreprise⁷⁷. Les limites du modèle « tout-TGV », largement annoncées par Vincent Doumayrou (2007), atteintes à un moment où la libéralisation du marché ferroviaire connaît un coup d'accélérateur notable avec l'ouverture à la concurrence des services de transport de voyageurs⁷⁸, obligent le groupe ferroviaire à revoir son modèle économique et à réinterroger ses grandes orientations stratégiques. Or comme me l'expliquait un cadre dirigeant ayant travaillé ces années-là dans le cabinet du président de la SNCF Guillaume Pépy, c'est en partie la combinaison de ces deux facteurs qui a poussé l'entreprise à s'interroger sur sa vocation de transporteur urbain :

« A ce moment-là, les points majeurs sont d'abord un trait d'urbanisation des sociétés qui nous oblige à nous re-concentrer sur là où il y a les tensions et, deuxième élément, un gisement de business dans le monde. Parce que tout le monde pense TGV, mais le TGV c'est 6,5 milliards d'euros de chiffre d'affaire pour nous ; export zéro. Pas un seul pays où on a exporté le TGV. Alors que le TER et le RER, c'est aujourd'hui 13 milliards de chiffre d'affaire – le double du TGV –, et c'est là où on gagne les contrats à l'étranger. On est à Boston, à Melbourne, à Hyderabad, en Grande Bretagne. C'est donc très pragmatique. Parce que d'un point de vue business, nous sommes sur un monopole, et ce monopole va s'effriter en France. Donc il faut aller chercher de la croissance en dehors de France. Et cette croissance, on va la chercher sur le métier sur lequel on gagne des

⁷⁷ Cité dans Dicharry E., Honoré R., « La fin de l'âge d'or du TGV », *Les Echos*, 23 décembre 2010. URL : https://www.lesechos.fr/23/12/2010/lesechos.fr/0201025221560_la-fin-de-l-age-d-or-du-tgv.htm [consulté le 28/04/2017].

⁷⁸ Cf. « Le troisième paquet ferroviaire de 2004/2007 », *La libéralisation des transports ferroviaires dans l'Union européenne*, Rapport d'information n°220 (2008-2009) de M. Hubert Haenel, fait au nom de la commission des affaires européennes, déposé le 12 février 2009, 49p. URL : https://www.senat.fr/rap/r08-220/r08-220_mono.html [consulté le 28/04/2017].

parts de marché, sur lequel on sait être présent. Et ce n'est pas le TGV. Ce n'est que sur le transport urbain et, de façon étonnante, sur la logistique. »⁷⁹

Alors que la SNCF semblait s'être trouvée dans la position d'assurer des missions de transport urbain en zone dense malgré elle, la dégradation de la rentabilité de ses liaisons grande vitesse et la nécessité de conquérir des parts de marché à l'international conduisent, à la fin des années 2000, les dirigeants du groupe à amorcer un positionnement de transporteur urbain inédit. Une nouvelle forme de « banlieue » s'impose donc à eux comme le segment d'avenir de l'activité ferroviaire. Les différentes contributions de l'entreprise à la révision du SDRIF engagée en 2005 s'inscrivent dans cette logique. Mais celles-ci apparaissent toutefois assez confinées aux cercles des techniciens. Le fait que, sur toute la période de révision, aucun article dans *La Revue Générale des Chemins de Fer* ni dans *Urbanisme* ne mentionne les propositions de la SNCF pour le futur des transports franciliens en témoigne. Or à la fin des années 2000, le lancement de la consultation internationale du Grand Pari(s) par le président de la République Nicolas Sarkozy conduit à une remise à plat de la question des transports collectifs en Île-de-France, et en particulier à la nouvelle mise en révision du SDRIF. Les dirigeants de la SNCF vont alors avoir à trouver une nouvelle manière de faire valoir leurs propositions dans cet écosystème de décisions renouvelé. Et c'est en partie de cette nouvelle nécessité que procède l'apparition du « quotidien » comme nouvelle catégorie des transports.

Conclusion du Chapitre 2

La culture cheminote s'est forgée, depuis plus de 150 ans, sur l'idée que la vocation du ferroviaire se joue avant tout sur les liaisons nationales et interrégionales. La quête de la distance et de la vitesse a presque toujours prévalu sur celle de la desserte et de la proximité. C'est d'ailleurs ce constat qui conduisit l'éphémère numéro deux de la SNCF de 1998 à 1999, Thierry Mignauw, à parler de l'entreprise comme d'une « société provinciale dont le siège est à Paris. »⁸⁰ Le fait qu'aujourd'hui encore, les salaires de conducteurs y soient, à temps de trajet égal, définis en fonction d'une part variable indexée sur le nombre

⁷⁹ A.18., Ingénieur, Ex cabinet de la présidence, SNCF. Entretien réalisé le 6 octobre 2015 (Paris).

⁸⁰ Cité par Jacques Tribout dans une note de travail interne datée du 27 mars 2013 (SNCF – Transilien).

de kilomètres parcourus, constitue une preuve certaine de cette primauté accordée par l'entreprise à la distance par rapport à la desserte de proximité. Aussi, les lignes ferroviaires constituant le réseau de « banlieue » ne furent jamais considérées comme les plus nobles de l'activité ferroviaire, contrairement aux grandes artères nationales puis à celles de la grande vitesse. Mais c'est justement de cette longue tradition de hiérarchisation en matière de lignes et de préoccupations que la mise à l'agenda politique des transports – et en particulier des gares – « du quotidien » semblent procéder, celle-ci ne pouvant être dissociée de l'effondrement de la rentabilité du TGV et de l'ouverture à la concurrence des transports de voyageurs.

Cette histoire heurtée des chemins de fer en Île-de-France fixe par ailleurs le cadre à l'intérieur duquel s'est sédimenté un certain imaginaire de la « banlieue » chez les acteurs ferroviaires. Celui-ci s'est forgé depuis plus d'un siècle et demi à travers l'expression d'une certaine déconsidération, d'abord comme un impensé (ce que le ferroviaire traverse pour rejoindre les grandes villes régionales), ensuite comme une contrainte (l'espace de peuplement qui s'est imposé aux compagnies, puis le chantier que l'État planificateur a fixé à la SNCF). Bien que la « banlieue » revête, depuis le milieu des années 2000, un caractère stratégique inédit, cet imaginaire apparaît profondément inscrit. Il relèverait en cela d'un certain habitus ferroviaire, qui serait spécifique à ce milieu professionnel – il contrasterait en particulier avec celui forgé dans les rangs de la RATP –, et expliquerait pour partie certaines prédispositions des agents de cette entreprise. En particulier, les logiques qui ont présidé à la conception, au développement et à l'équipement des gares de ces réseaux ne sauraient être comprises que rapportées à cet imaginaire ferroviaire de la « banlieue ».

Chapitre 3. La gare de « banlieue » comme palimpseste de représentations

Bien loin d'avoir fait du transport de masse en zone urbaine l'un des axes de développement stratégique des chemins de fer, les dirigeants des compagnies puis de la SNCF se sont surtout vus imposer une certaine « banlieue » par l'intermédiaire de l'État. Depuis plus d'un siècle, l'imaginaire de celle-ci s'est ainsi forgé dans les rangs ferroviaires à travers l'idée d'une forme de déconsidération. Cet imaginaire ferroviaire de la « banlieue » fixe le cadre dans lequel ont été construites, réaménagées et équipées les gares de ces réseaux. Celles-ci n'ont été que très peu étudiées dans une perspective scientifique. À de rares exceptions près (Poupardin, 2005), elles constituent un impensé de la recherche en Histoire de l'Art et des Techniques, qui s'est en effet bien plus largement portée sur les grands édifices ferroviaires (Meeks, 1956 ; Bowie, 1986 ; Lemoine, 1986) que sur les petits bâtiments-voyageurs suburbains. Au mieux, leur histoire peut partiellement apparaître en filigrane des travaux de certains historiens qui se sont intéressés au développement du ferroviaire en région parisienne (Caron, 1997 ; Carrière, 1998 ; Collardey, 1999) et des monographies historiques de quelques-uns de ces territoires (Le Bas, 2007). Pour autant, et bien que celles-ci n'aient indéniablement pas la même dimension monumentale que les grandes gares parisiennes ou new-yorkaises, leur conception n'en répond pas moins à un ensemble de logiques spécifiques qui méritent d'être mise à jour en ce qu'elles reflètent l'évolution des cultures dominantes chez les acteurs ferroviaires et rendent compte d'un renouvellement de leur rapport aux usagers.

Dans ce chapitre, je m'intéresserai à la manière dont s'est façonné l'imaginaire des gares de « banlieue » sur le temps long, à la manière d'un « palimpseste de représentations », formule que j'emprunte à Nathalie Roseau et qu'elle utilise à propos de la ville aérienne (2008, p.186), c'est-à-dire en ajoutant, parfois en déformant, les images qui dominent ces gares. Pour ce faire, je montrerai d'abord comment celles-ci ont été racontées à travers la presse professionnelle ferroviaire par ceux qui ont dans leur portefeuille de missions celle de les aménager, aux différentes époques où celles-ci y ont été mises à l'honneur. Sur la base de

ces récits, je chercherai à mettre à jour les systèmes de représentations dans lesquelles ces gares semblent prises. Dans un second temps, je montrerai, à travers plusieurs exemples situés en Seine Aval, comment les gares de « banlieue » en tant qu'objets matériels permettent de dresser un certain bilan de ces représentations, mais aussi mettent à jour d'autres dimensions qui structurent cet imaginaire, ou qui au contraire en sont absentes.

Depuis la création des premières gares de voyageurs dans les années 1850 jusqu'aux années 2000, trois images principales saturent ainsi le récit des gares de « banlieue » : celle du monument, celle de la technique, puis celle des services. Elles se présentent comme le reflet des cultures dominantes chez les acteurs de la « banlieue » ferroviaire, et correspondent chacune à un certain type d'orientation stratégique : celle de faire valoir l'image de marque de la ligne dans un contexte de concurrence entre les compagnies au XIX^e siècle, celle d'améliorer l'efficacité d'un réseau confronté à une massification du trafic dans les années 1970, et celle d'améliorer la satisfaction des « clients » dans un contexte de disette budgétaire dans les années 2000. Ces différentes figures s'incarnent en particulier dans une multitude de dispositifs qui se sont accumulés dans les gares de « banlieue », ceux-ci étant ici entendus au sens qu'en donne Michel Foucault, c'est-à-dire comme « un ensemble résolument hétérogène, comportant des discours, des institutions, des aménagements architecturaux, des décisions réglementaires, des lois, des mesures administratives, des énoncés scientifiques, des propositions philosophiques, morales, philanthropiques, bref : du dit et aussi bien que du non-dit. » (Foucault, 2001, p.299) Ce faisant, ceux-ci participent d'une forme d'éclatement de ces objets en tant que lieux, et contribuent dans le même temps à exacerber leur caractère contraignant. À l'aune de ces éléments, il apparaît que l'imaginaire de la gare de « banlieue » s'est forgé tout à la fois à travers la figure d'un « banlieusard » à domestiquer, et à travers celle d'un réseau à équiper.

3.1. De la monumentalité : un enjeu de concurrence

Dans la région parisienne, comme dans le reste du territoire national, la plupart des premières gares aménagées s'apparente, jusqu'aux années 1850, à de simples baraquements. Par exemple, en 1857, « les dames ne pouvaient même pas s'asseoir » en gare d'Enghien-

les-Bains (Caron, 1997, p.317). Comme l'explique François Caron, cela tient au fait qu'à l'origine, « les installations étaient conçues en harmonie avec la durée des concessions. [...] Or les majorités des conseils étaient courtes. » (Caron, 1997, p.317) Ces installations se révélèrent toutefois rapidement insuffisantes au regard de l'accroissement du trafic. Elles étaient à l'origine d'incidents divers et faisaient par ailleurs l'objet de réclamations portées par des voyageurs fortunés et influents. Cela conduisit le ministre des transports à exiger des compagnies, en 1857, qu'elles suppriment toutes les gares provisoires sur leur réseau respectif et qu'elles les remplacent par des installations définitives. C'est ainsi « sous la pression de la nécessité que les gares ont été appropriées à leur usage à partir des années 1850. » (Caron, 1997, p.317)

Une série de « travaux complémentaires », qui concernaient tous les travaux et agrandissements au niveau des gares, ont alors été entrepris. Les gares intermédiaires en région parisienne, qui connaissaient une affluence inattendue, ont rapidement été dotées de quais et d'une meilleure couverture (Cf. Carrière, 1998, p.26). Des bâtiments-voyageurs ont également été érigés puis plusieurs fois reconstruits dans la deuxième moitié du XIX^e siècle, à mesure que le trafic de voyageurs s'intensifiait et que des voies nouvelles étaient rendues nécessaires. À Juvisy-sur-Orge, par exemple, le premier de ces bâtiments a été aménagé en 1847, puis agrandi une première fois entre 1884 et 1888, et intégralement reconstruit en 1907 (Cf. Le Bas, 2007, p.63-66). La croissance continue du trafic obligea les ingénieurs et architectes des compagnies à aménager des bâtiments de plus en plus spacieux pour se prémunir d'une obsolescence trop rapide des installations ferroviaires, et à appliquer certains principes généraux à la conception des bâtiments-voyageurs, que l'on commence à voir apparaître dans certaines revues spécialisées, à l'instar de ceux énoncés par Victor Bois et Camille Polonceau dans la *Revue générale de l'architecture* en 1840 : la gare devait ainsi être disposée de manière à maîtriser les flux de voyageurs, c'est-à-dire à les conduire « nécessairement » et « naturellement » vers les guichets, le magasin à bagages et les salles d'attente, par le chemin le plus court possible. De plus, elle devait présenter une façade « formant une clôture, et pour ainsi dire frontispice, servant à indiquer la destination spéciale ». Il fallait en particulier éviter de « sacrifier aux exigences monumentales et aux tendances de l'arc de triomphe », mais sans toutefois qu'une « station de chemin de fer n'ait l'aspect d'une maison ordinaire. »⁸¹

⁸¹ Bois V., Polonceau C. (1840), « De la Disposition et du Service des Gares et Stations sur les Chemins de Fer », *Revue Générale de l'architecture*, (9), p.513-542, cité dans Caron, 1997 (p.321-322).

Dans une enquête typologique, l'architecte François Poupardin présente les différents édifices conçus dans le cadre du programme de « bâtiments-voyageurs » mis en œuvre entre 1849 et 1964 sur différents réseaux ferroviaires (Poupardin, 2008). Les descriptions qu'il en propose sont effectuées par paquets de gares, construites à une même époque, par un même architecte et pour une même compagnie. Il justifie ces regroupements par le caractère standard de ces édifices, érigés en série le long d'une même ligne, et déclinés selon l'importance du lieu à desservir. Les gares conçues par l'architecte saint-simonien François-Alexis Cendrier⁸² pour le compte de la Compagnie du PLM sur la ligne dite impériale donnent une illustration de cette banalisation des formes. Celle de Bois-le-Roi, en Seine-et-Marne, se compose par exemple de deux travées, d'un étage et de combles, et apparaît parfaitement identique dans son architecture et son programme à celle de Lieusaint, également en Seine-et-Marne, mais aussi à celle de Gevrey-Chambertin, dans le département de la Côte-d'Or. Elle se distingue en revanche de celle de Tournus, en Saône-et-Loire, qui, avec ses trois travées et ses deux étages, se présente comme une parfaite homothétie de celles précédemment évoquées (Cf. Figure 9).

Il est par ailleurs à noter que, contrairement à l'idée selon laquelle les concepteurs du ferroviaire, largement influencés par la pensée saint-simonienne, auraient privilégié le chemin, le mobile et le flux au détriment des édifices (Pialoux, Biry, 1978), nombre de ces gares intermédiaires ne sont pas sans présenter une certaine dignité monumentale. Pour François Poupardin, cela tient au fait que celles-ci deviennent, à partir de 1850, un enjeu de premier plan dans la concurrence que les compagnies se livrent alors (Poupardin, 2008, p.71). Des bâtiments homogènes et de bonne facture auraient en ce sens été à même d'incarner, pour certains administrateurs, l'image de la ligne, et in fine de la compagnie. Cela ne saurait toutefois être aussi évident selon les réseaux considérés. En 1879, Isaac Pereire oppose ainsi « l'école des chemins de fer de Saint-Germain et du Nord », dominés par les ingénieurs des Mines, pour qui « l'importance commerciale des gares, l'influence que pouvait avoir leur dispositif sur l'économie du trafic et sur la commodité des voyageurs » était une évidence, à « l'école du chemin de fer d'Orléans », dominée par les ingénieurs spécialisés des Ponts et Chaussées, qui auraient été de leur côté « préoccupés avant tout de la perfection de leur travaux. »⁸³

⁸² Si, contrairement au milieu des ingénieurs, l'influence du mouvement saint-simonien sur la pensée architecturale apparaît moins connue, il est à noter que l'architecte François-Alexis Cendrier, qui a notamment conçu la gare de Lyon avec l'ingénieur polytechnicien Adolphe Jullien, fait à ce titre figure d'exception (Cf. Bowie, 1996, p.18-19).

⁸³ Pereire I. (1879), *La question des chemins de fer*, Paris : Motteroz, cité dans Ribeill, 1993 (p.330).

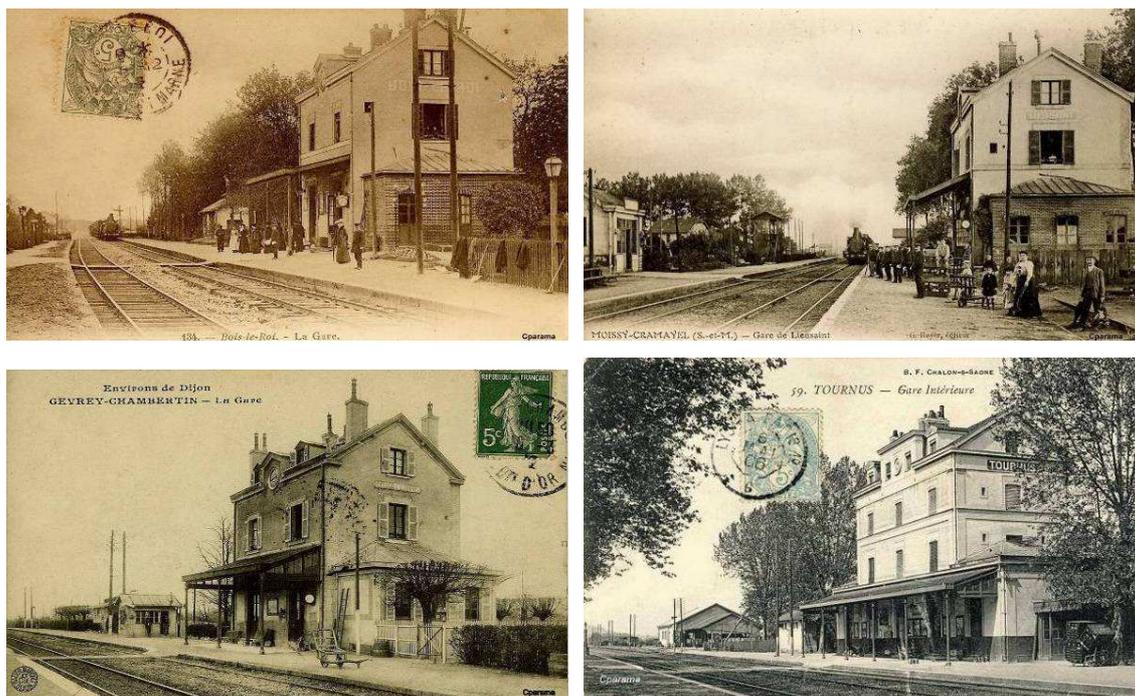


Figure 9 : Les gares de la ligne impériale conçues par François-Alexis Cendrier

Cartes postales anciennes, XIX^e siècle.

Source : <http://www.cparama.com> [consulté le 21.03.2017].

De gauche à droite, de bas en haut : Gare de Bois-le-Roi (Seine-et-Marne), Gare de Moissy-Cramayel (Seine-et-Marne), Gare de Gevrey-Chambertin (Côte d'Or), Gare de Tournus (Saône-et-Loire).

Les premières gares de voyageurs ont ainsi été conçues suivant le même cadre de référence qu'incarne la ligne ferroviaire, car c'est à cette échelle que les compagnies étaient organisées. Toutes se présentent comme des monuments à part entière, érigés selon un modèle similaire le long d'une même ligne interrégionale ou nationale. Si celles-ci n'affichent alors pas de spécificités « banlieusardes », cette dimension monumentale semble constituer le socle sur lequel l'imaginaire des gares de « banlieue » va lui se forger.

3.2. De la technicité : un enjeu d'efficacité

À partir de la première guerre mondiale, et à mesure que les compagnies sont confrontées à une explosion de leurs déficits, la littérature ferroviaire fait très peu état de travaux significatifs au niveau des gares de « banlieue ». Durant les premières heures de la

SNCF, et alors qu'un certain nombre de bâtiments sont détruits au cours des bombardements alliés, les reconstructions engagées sont avant tout celles des installations les plus nécessaires à l'exploitation. Au niveau des gares, au mieux fait-on état de quelques bâtiments en bois installés à la hâte (Cf. Collardey, 1999, p.33-40). Ce n'est véritablement qu'à partir des années 1970, au moment où l'État impose le chantier du RER et consent à financer la modernisation des lignes existantes de la « banlieue » à la suite des mouvements de protestation des usagers, que celles-ci font l'objet d'une mise en visibilité particulière.

3.2.1. Une composante du réseau ferré

À partir de la fin des années 1960, et en particulier dans les années 1970, d'importants travaux sont engagés sur le réseau ferroviaire de « banlieue ». La presse professionnelle évoque avec une certaine régularité les gares nouvelles ou rénovées à travers un nombre conséquent d'articles consacrés aux chantiers dont ces lignes font l'objet⁸⁴. L'objectif affiché dans ces différents articles rédigés par des ingénieurs rattachés aux divisions Exploitation et Équipement de la SNCF est peu ou prou toujours le même : augmenter la capacité du réseau pour faire face à la croissance de l'agglomération parisienne. En 1973, Henri Kleitz, Chef de la Division de l'Équipement de la Région Paris-Est, explique par exemple l'aménagement de gares nouvelles et la rénovation de gares existantes sur la ligne Noisy-Tournan de la sorte :

« Depuis quelques années, la fréquentation des trains de la section Noisy-le-Sec – Tournan de la banlieue de Paris-Est (ligne de Paris à Mulhouse) connaît une augmentation importante liée à l'urbanisation croissante du secteur desservi. C'est ainsi que le nombre de billets de voyageurs vendus dans les gares de la ligne est passé de 3 900 000 en 1961 à 7 700 000 en 1970 environ, soit une progression de pratiquement 100%. Cette progression qui est l'une des plus fortes de la banlieue parisienne doit, selon toutes probabilités, se poursuivre à un rythme soutenu au cours des prochaines années, compte tenu des projets d'urbanisation des communes concernées et de l'accroissement de population de près de 50% qui en résultera avant la fin de 1974. Mais l'urbanisation nouvelle ne s'est pas concentrée

⁸⁴ On recense 53 brèves ou articles relatifs aux travaux sur les réseaux « de banlieue » sur la période 1960-1979 dans le *Revue Générale des Chemins de Fer*, dont 46 pour les seules années 1970.

uniquement autour des gares existantes ; en effet, de nombreux ensembles d'habitation ont été édifiés dans les intervalles, hors des zones d'attraction de ces gares. C'est ainsi que la SNCF a été amenée à prévoir sur la ligne Noisy – Tournan la construction de quatre haltes supplémentaires. »⁸⁵

On retrouve cette même trame argumentaire dans plusieurs dizaines d'articles publiés dans *La Revue Générale des Chemins de Fer* au début des années 1970. De manière générale, les travaux en gare sont ainsi réalisés à l'occasion d'opérations plus vastes qui concernent tout ou partie de tronçons ferroviaires (électrifications, créations de nouveaux maillons de voies dédiées aux services « banlieue », etc.). Les gares y sont généralement présentées parmi les différents aménagements techniques visant à faire face à l'augmentation du nombre de circulations ferroviaires. Par exemple, dans un article de 1971 relatif à l'électrification de « la banlieue nord de Paris » rédigés par trois ingénieurs rattachés aux Divisions « Études » et « Traction » de la SNCF, les « installations des gares affectées au service des voyageurs » sont exposées dans un paragraphe traitant des « travaux corrélatifs aux électrifications »⁸⁶. En suivant les récits des ingénieurs de la SNCF dans les années 1970, on accède donc aux gares de « banlieue » par des problématiques d'exploitation. S'ils ont dans leur portefeuille de missions celle de les aménager, leur objectif premier semble bien être de faire rouler des trains dans un système de transport collectif confronté à une massification du trafic, objectif auquel les gares, en tant qu'ensemble de dispositions techniques, doivent contribuer.

Cette approche transparait directement dans les illustrations retenues dans *La Revue Générale des Chemins de Fer* pour documenter ces opérations. À côté des schémas, nombreux, représentant les gares comme des systèmes de voies (Cf. Figure 10), certaines photographies ont parfois plus vocation à mettre en scène les nouvelles installations techniques que les gares à proprement parler (Cf. Figure 11). La légende qui accompagne le cliché de la gare d'Orly dans un article de 1975 consacré à la modernisation de cette dernière invite par exemple le lecteur à faire attention non pas à la nouvelle façade, contrairement à ce que le titre de l'image (« façade côté voies ») laisse entendre, mais bien « au centre du bâtiment, la cabine avancée du poste de signalisation. » En pointant un équipement technique que la seule photographie ne saurait donner à voir d'emblée, cet

⁸⁵ Kleitz H. (1973), « Des gares nouvelles sur la ligne Noisy - Tournan à l'occasion de son électrification », *Revue Générale Des Chemins de Fer*, 92^e année (11), p.653–662.

⁸⁶ Rappart H., Guilmarde A., Lemaire L. (1971), « La banlieue Nord de Paris électrifiée », *Revue Générale Des Chemins de Fer*, 90^e année (5), p. 345–356.

article renvoie ainsi au second plan l'image du bâtiment. Ces gares sont donc présentées comme des composantes techniques du réseau ferré bien plus que comme des objets à part entière. Ce n'est que dans un second temps que ces ingénieurs les décrivent davantage pour préciser comment celles-ci peuvent contribuer à l'objectif d'efficacité plus général.

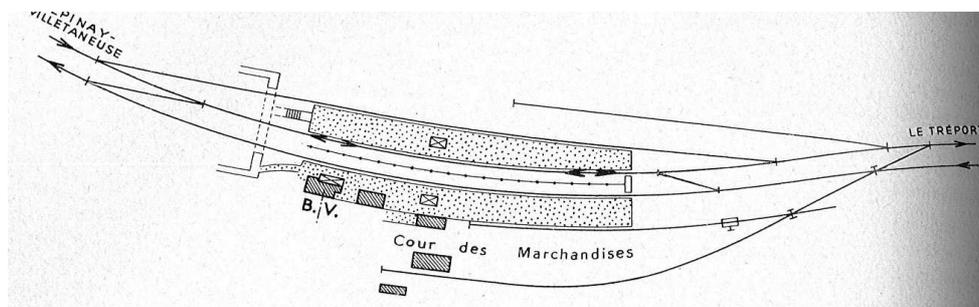


Figure 10 : La gare de Sarcelles-Saint-Brice

Rappart H., Guilmard A., Lemaire, L. (1971). « La banlieue Nord de Paris électrifiée », *Revue Générale Des Chemins de Fer*, 90e année (5), p. 345–356.



Figure 11 : Gare d'Orly, « façade côté voies »

[Anon.], (1975), « Modernisation des installations de la gare d'Orly », *Revue Générale Des Chemins de Fer*, 94e année (11), p. 684–686.

Légende de l'auteur : « Au centre du bâtiment, la cabine avancée du poste de signalisation »

3.2.2. Un modèle générique

Dans les différents articles de la *Revue Générale des Chemins de Fer* qui composent mon corpus, les gares de « banlieue » sont racontées comme un ensemble d'opérations visant à améliorer l'efficacité du système ferroviaire dans son ensemble. La première est l'allongement et le rehaussement des quais, pour permettre l'interface avec le nouveau matériel roulant et pour réduire l'embarquement. Par exemple, sur le réseau de la « banlieue nord », les ingénieurs Rappart, Guilnard et Lemaire indiquent que « la longueur des quais a été portée uniformément à 235m, de façon que, dans toutes les gares, les nouvelles rames de 225m soient accessibles sur toute leur longueur », et que « dans les gares les plus importantes, leur hauteur a été portée de 0,30m à 0,55m, ce qui facilite la montée ou la descente des voyageurs, et par voie de conséquence, réduit le temps de stationnement des trains et favorise la régularité de la circulation. »⁸⁷ La seconde est la généralisation des escaliers mécaniques dans l'ensemble des gares neuves ou reconstruites, « lorsque la différence de niveau entre le hall d'accueil et les quais est supérieure à 5 mètres », pour « éviter les encombrements à l'entrée ou à la sortie des trémies. »⁸⁸ La suivante est l'aménagement des passerelles et des souterrains. Selon Jean Alias, Directeur de l'Équipement de la SNCF, ceux-ci permettent la suppression progressive des passages planchés « qui obligent à traverser les voies pour accéder aux quais »⁸⁹. Ils ont de plus vocation à assurer « une meilleure répartition des voyageurs »⁹⁰ sur les quais et in fine dans les trains. Le dégagement des halls de gare constitue un autre ensemble d'opérations. Celui-ci est obtenu par « la suppression des salles d'attente et des locaux de service devenus inutiles »⁹¹ tels que les toilettes, les lampisteries et autres guérites, et a vocation à faciliter « le transit direct de la cour de voyageur à la passerelle. »⁹² C'est aussi la période où l'on généralise les faux-plafonds « pour éviter l'entretien de volumes inutiles »⁹³, et où l'on

⁸⁷ Rappart H., Guilnard A., Lemaire L. (1971), « La banlieue Nord de Paris électrifiée », *Revue Générale Des Chemins de Fer*, 90^e année (5), p. 345–356.

⁸⁸ Moineau A. (1975), « Les gares nouvelles édifiées sur la ligne Noisy-Tournan à la suite de l'électrification », *Revue Générale Des Chemins de Fer*, 94^e année (11), p. 663–670.

⁸⁹ Alias J. (1976), « L'Aménagement de l'Infrastructure du réseau de la banlieue », *Revue Générale Des Chemins de Fer*, 95^e année (9), p.489-496.

⁹⁰ Joly M. (1978), « Rénovation du bâtiment voyageurs de la gare de Chelles-Gournay », *Revue Générale Des Chemins de Fer*, 97^e année (6), p.383–384.

⁹¹ Jamet R. (1974), « La modernisation des gares de la ligne Paris – Meaux », *Revue Générale Des Chemins de Fer*, 93^e année (6), p. 348–256.

⁹² Karcher P., Mahaud D., Gauvain P. (1975), « La gare nouvelle Les Clairières de Verneuil », *Revue Générale Des Chemins de Fer*, 94^e année (4), p.246–250.

⁹³ Jamet R. (1974), *ibid.*

privilège des matériaux « suffisamment robustes pour ne pas être dégradés »⁹⁴. Un dernier type d'opération est celui consistant à aménager les façades des bâtiments-voyageurs. Leur sobriété est mise en avant, comme par exemple dans la gare de Melun, où l'on parle de « doctrine d'équilibre discret qui commandait la sobriété »⁹⁵, ou dans celle d'Orly, où l'on précise que « tout détail luxueux ou inutile a été exclu »⁹⁶. Ces différentes opérations qui prennent place au niveau des gares de « banlieue » ont ainsi vocation à améliorer l'efficacité et la robustesse du système d'exploitation dans son ensemble, notamment en matière de régularité, de sécurité ferroviaire et de maintenabilité des équipements.

Celles-ci sont par ailleurs mises en scène par une abondante iconographie. Par exemple, dans un article de 1975 de *La Revue Générale des Chemins de Fer*, l'objectif d'Albert Moineau, Ingénieur Principal à la Division Équipement de la Région Paris-Est de la SNCF, réside exclusivement dans le fait de « mettre sous les yeux des lecteurs une suite d'illustrations, accompagnées de brefs commentaires, montrant la section de ligne rénovée »⁹⁷, de Noisy à Tournan⁹⁸. Dans une rubrique intitulée « dispositions générales communes à toutes les gares neuves ou reconstruites », une série de clichés donne à voir les différentes opérations réalisées à leur niveau (Figures 12 à 15). Compte tenu de leur caractère « général », l'auteur ne prend pas ici la peine de préciser où ceux-ci ont été pris. Ce n'est que dans un second temps que ces illustrations sont déclinées sur différents sites, comme par exemple au niveau de la gare d'Emerainville – Pontault-Combault (Cf. Figures 16 à 20).

⁹⁴ [Anon.], (1975), « Modernisation des installations de la gare d'Orly », *Revue Générale Des Chemins de Fer*, 94^e année (11), p. 684–686.

⁹⁵ Cexus M., Germa A. (1967), « Aménagement de la gare de Melun et de ses abords », *Revue Générale Des Chemins de Fer*, 86^e année (11), p.625–630.

⁹⁶ [Anon.], (1975), *ibid.*

⁹⁷ Moineau A. (1975), « Les gares nouvelles édifiées sur la ligne Noisy-Tournan à la suite de l'électrification », *Revue Générale Des Chemins de Fer*, 94^e année (11), p. 663–670.

⁹⁸ Celui-ci vient compléter un article rédigé en 1973 par le Chef de la Division « Équipement » de la Région Paris-Est de la SNCF, Henri Kleitz, dans lequel celui « a décrit l'ensemble des travaux déjà bien amorcés à l'époque et qui devaient conduire, avant la fin de 1974, à l'entière rénovation des gares sur la section de la ligne Noisy-Tournan de la banlieue parisienne. ». Cf. Kleitz H. (1973), « Des gares nouvelles sur la ligne Noisy - Tournan à l'occasion de son électrification », *Revue Générale Des Chemins de Fer*, 92^e année (11), p.653–662.



Figure 12 : « Quais : Abri ouvert »

Moineau A. (1975), « Les gares nouvelles édifiées sur la ligne Noisy-Tournan à la suite de l'électrification », *Revue Générale Des Chemins de Fer*, 94^e année (11), p. 663–670.



Figure 13 : « Quais : Eclairage des quais mi-haut »

Moineau A. (1975), « Les gares nouvelles édifiées sur la ligne Noisy-Tournan à la suite de l'électrification », *Revue Générale Des Chemins de Fer*, 94^e année (11), p. 663–670.



Figure 14 : « Escalier mécanique »

Moineau A. (1975), « Les gares nouvelles édifiées sur la ligne Noisy-Tournan à la suite de l'électrification », *Revue Générale Des Chemins de Fer*, 94^e année (11), p. 663–670.



Figure 15 : Hall d'accueil des voyageurs : « Distributeurs automatiques de billets »

Moineau A. (1975), « Les gares nouvelles édifiées sur la ligne Noisy-Tournan à la suite de l'électrification », *Revue Générale Des Chemins de Fer*, 94^e année (11), p. 663–670.



Figure 16 : Emerainville - Pontault-Combault, « Le nouveau BV »

Moineau A. (1975), « Les gares nouvelles édifiées sur la ligne Noisy-Tournan à la suite de l'électrification », *Revue Générale Des Chemins de Fer*, 94^e année (11), p. 663-670.



Figure 17 : Emerainville - Pontault-Combault, « La salle d'accueil côté Emerainville »

Moineau A. (1975), « Les gares nouvelles édifiées sur la ligne Noisy-Tournan à la suite de l'électrification », *Revue Générale Des Chemins de Fer*, 94^e année (11), p. 663-670.



Figure 18 : Emerainville - Pontault-Combault, « La salle d'accueil côté Pontault-Combault »
Moineau A. (1975), « Les gares nouvelles édifiées sur la ligne Noisy-Tournan à la suite de l'électrification »,
Revue Générale Des Chemins de Fer, 94^e année, (11), p. 663-670.



Figure 19 : Emerainville - Pontault-Combault, « Les quais »
Moineau A. (1975), « Les gares nouvelles édifiées sur la ligne Noisy-Tournan à la suite de l'électrification »,
Revue Générale Des Chemins de Fer, 94^e année (11), p. 663-670.

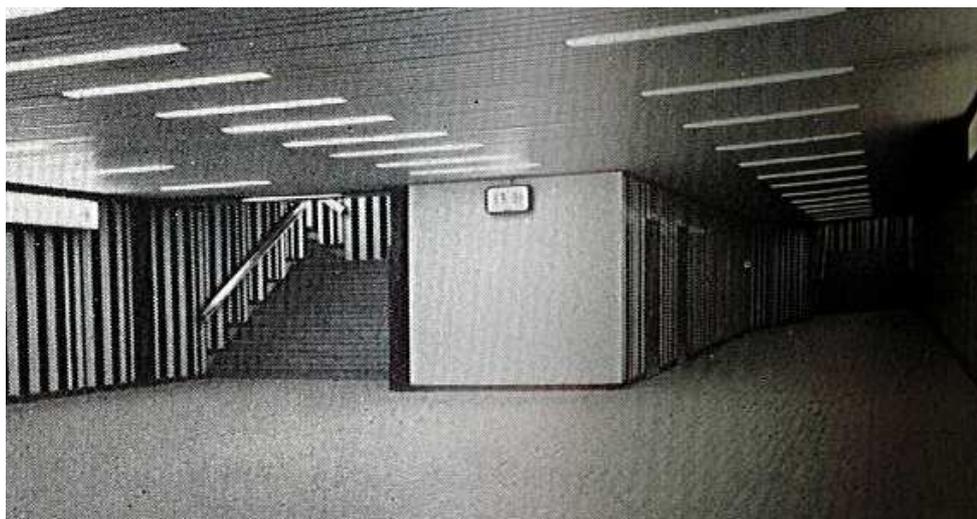


Figure 20 : Emerainville - Pontault-Combault, « Le passage souterrain »

Moineau A. (1975), « Les gares nouvelles édifiées sur la ligne Noisy-Tournan à la suite de l'électrification », *Revue Générale Des Chemins de Fer*, 94^e année (11), p. 663–670.

Ces différents clichés ont été choisis par cet ingénieur en fonction de leur qualité documentaire, c'est-à-dire en fonction de leur capacité à montrer, avec une certaine forme d'objectivité, les différentes opérations réalisées. Ce faisant, ceux-ci offrent une image particulière des gares de « banlieue ». Elles se présentent tout d'abord comme un agencement d'étapes préformatées, valables en tout point du réseau, bien plus que comme des lieux à part entière. Elles apparaissent ensuite comme repliées à l'intérieur d'un milieu ferroviaire, aucune forme d'ouverture sur un quelconque extérieur n'étant ici donnée à voir. Ce qui est enfin frappant dans ces différentes illustrations, c'est l'absence quasi-totale d'individus. Cette représentation de la gare de « banlieue » comme univers désert et aseptisé, qui n'est d'ailleurs pas sans rappeler le hall de l'aéroport d'Orly dans lequel attend Monsieur Hulot au début de *Playtime* (1967, Jacques Tati), apparaît d'autant plus étonnante que l'on sait par ailleurs que le début des années 1970 a été marqué par d'importants mouvements de protestation de la part des usagers des transports en commun (Larroque & al., 2002, p.246-251). En cela, la gare de « banlieue » telle qu'elle est ici proposée se présente comme un modèle générique, tout à la fois émancipé de son territoire et affranchi des résistances que les usagers pourraient lui opposer.

3.2.3. *Un système circulatoire*

Dans les années 1970, les usagers en tant qu'individus susceptibles d'opposer certaines résistances à la mécanique du réseau sont effacés du récit des gares de « banlieue » proposés dans la presse professionnelle. Aucune mention n'est en particulier faite dans *La Revue Générale des Chemins de Fer* des mouvements de révoltes qui ponctuent le début de la décennie. Mais loin de n'y avoir aucune forme d'existence, l'usager de la « banlieue » s'y présente comme dilué dans une certaine abstraction du flux. Cela tiendrait tout d'abord au fait que, compte tenu de l'augmentation de la fréquence des trains sur ces lignes, celui-ci afficherait une attitude d'un genre nouveau dans sa pratique des lieux, résumée ainsi par René Jamet, ingénieur principal à la Division Équipement de la Région Paris-Est de la SNCF :

« Le voyageur, généralement déjà muni de son titre de transport, n'a pratiquement plus de raison d'arriver longtemps avant l'heure de départ de son train et d'utiliser les salles d'attente. Comme les usagers du métro, il traverse le hall d'accueil où il ne stationne que peu de temps et gagne directement le quai où il préfère attendre son train, avec le seul souci de ne pas manquer le premier qui se présente. »⁹⁹

Le voyageur de « banlieue » tel qu'il est ici présenté chercherait donc à être en mouvement et aspirerait à une forme d'efficacité des circulations. Sa pratique des lieux serait rationnelle et prévisible, à la manière d'une particule de fluide, ce que l'utilisation récurrente des termes « trafic banlieue »¹⁰⁰ ou « courants de circulation »¹⁰¹ renforce par ailleurs. A contrario, l'individu qui stationne semble lui suspect, à part sur les quais où les situations d'attente sont considérées comme légitimes et prises en considération, notamment à travers les programmes de déploiement d'abris. Cette méfiance se lit en particulier dans le traitement qui est réservé aux installations sanitaires. Parmi celles qui ne sont pas supprimées sur la période, comme dans les gares de la ligne Noisy – Tournan, il

⁹⁹ Jamet R. (1974), « La modernisation des gares de la ligne Paris – Meaux », *Revue Générale Des Chemins de Fer*, 93e année (6), p. 348–256.

¹⁰⁰ [Anon.] (1977) « La modernisation du groupe II de Paris-St-Lazare », *Revue Générale Des Chemins de Fer*, 96e année (4).234–236.

¹⁰¹ Jamet R. (1974), *ibid.*

est ainsi précisé qu' « il a été décidé d'en limiter l'accès au public quand il est possible d'assurer leur surveillance par un préposé. »¹⁰²

Cette représentation d'un voyageur de la « banlieue » dont les pratiques peuvent être assimilées à celle d'une particule fluide a été quelque peu nuancée par les travaux de différents chercheurs dans les années 1970. Si Pierre Merlin parle bien du comportement de Jean-Claude Z... dans les transports comme de celui d' « un habitué, voire d'un automate », il relève dans le même temps les différents stratagèmes dont celui-ci use pour rendre son trajet moins inconfortable (Merlin, 1971, p.156). À partir d'observations réalisées dans plusieurs de ces gares dans les années 1970, trois sociologues du Laboratoire de Sciences Sociales Appliquées à l'Urbain (LASSAU) font eux le constat que « le discours des interviewés tend à masquer l'importance des temps réels et l'essentiel de la stratégie d'accès au train. Tout se passe comme si on arrivait à la gare « pour prendre son train au vol » sans plus de cérémonie. Mais les observations effectuées sur le terrain montrent qu'il n'en est rien et les assertions des usagers masquent la réalité d'une pratique autrement plus complexe. » (Raymond & al., 1976, p.48) D'après eux, le passage en gare fonctionnerait plutôt comme une phase de régulation par rapport à la totalité du parcours depuis le domicile jusqu'au train, et s'effectuerait selon des modalités tout à fait variables en fonction de la marge temporelle dont dispose chacun des usagers. En cela, l'image du flux à travers laquelle certains ingénieurs ferroviaires donnent à voir les usagers participerait d'un lissage des pratiques.

La conception des gares de « banlieue » comme espaces de flux peut alors être vue comme un moyen de domestiquer les pratiques. Comme le souligne Marion Tillous, « privilégier le flux, c'est refuser d'entendre les demandes individuelles de déplacement et limiter toute possibilité de ralentissement ou d'arrêt. » (Tillous, 2016, p.35) L'allusion au métro parisien effectuée par l'ingénieur principal René Jamet n'est en ce sens pas anodine. Dans son analyse des pratiques de régulation mises en place par les ingénieurs en charge de concevoir le métropolitain à la fin du XIX^e siècle, Konstantinos Chatzis parle des stations de métro comme de « véritables outils de gestion de la question-usager, subordonnées aux

¹⁰² Moineau A. (1975), « Les gares nouvelles édifiées sur la ligne Noisy-Tournan à la suite de l'électrification », *Revue Générale Des Chemins de Fer*, 94^e année (11), p. 663–670.

exigences de l'exploitation », dont l'architecture a été façonnée par « les mêmes valeurs (vitesse, régularité, etc.) qui guidaient l'exploitation. » (Chatzis, 2000, p.39-40)¹⁰³

L'engouement pour l'automatisation dans les années 1970 s'inscrit dans cette même logique. Si l'on est encore loin du modèle de la « gare automatique », entendue comme une « gare sans agents mais capable de satisfaire tous les besoins de base des usagers (information commerciale, billetterie, annonce des trains, sécurité des embarquements) » telle qu'elle sera testée à Arbanats en 1989 (Ribeill, 1996, p.62), de nombreux équipements sont alors développés en ce sens. Ceux-ci sont d'ailleurs détaillés avec un niveau de précision particulièrement avancé dans la presse ferroviaire, comme par exemple dans l'article consacré à la modernisation des gares de la ligne Paris-Meaux rédigé par René Jamet :

- « Pose d'appareils automatiques pour la publicité des horaires.
- Signalisation voyageurs par caissons lumineux comportant des inscriptions en clair ou sous forme de pictogramme.
- Installation de distributeurs automatiques unidirectionnels ou multidirectionnels de billets et de cartes hebdomadaires de travail simples ou combinées SNCF / RATP, complétés par des changeurs automatiques de billets de banque et de monnaie.
- Installation d'un télépancartage clair et unifié.
- Distribution de l'heure en façade, dans le hall d'accueil et sur les quais, soit par horloges avec ou sans trotteuse, soit par horloges à palettes.
- Installation d'une sonorisation judicieusement répartie permettant à tout instant d'informer les voyageurs de tout évènement pouvant les intéresser.
- Réservation de l'emplacement nécessaire, le moment venu, à l'installation d'appareil de contrôle automatique et des locaux techniques correspondants.
- Installation de dispositifs de surveillance à distance par caméras et écrans de télévision des appareils automatiques. »¹⁰⁴

¹⁰³ Sur l'aménagement par la RATP des stations du métro de Paris et du RER en fonction des impératifs de circulation, voir aussi Dupuy, 1993.

¹⁰⁴ Jamet R. (1974), « La modernisation des gares de la ligne Paris – Meaux », *Revue Générale Des Chemins de Fer*, 93e année (6), p. 348–256.

Ce développement de l'automatisation est bien évidemment lié à des considérations d'ordre économique, en particulier celle de réduire les charges de personnel, à un moment où les plus hauts responsables de la SNCF voient les intérêts commerciaux de l'entreprise ferroviaire ailleurs, notamment sur les grandes artères nationales. La suppression, au même moment, d'installations comme les salles d'attente ou les sanitaires est d'ailleurs bien justifiée par leur caractère coûteux à entretenir. Mais en contribuant à la canalisation des flux et à la domestication des pratiques, ces équipements participent aussi et surtout à l'efficacité circulatoire des gares de « banlieue », et se présentent en cela comme un moyen d'atteindre un certain idéal gestionnaire, c'est-à-dire comme un moyen de construire « un espace lisse, régi par la fluidité de la circulation, la propreté et les effets de visibilité qu'elle induit, la suppression des parasites » (Kokoreff, 1990, p. 124).

Dans les années 1970, à travers la presse ferroviaire, les gares de « banlieue » sont en synthèse racontées par les ingénieurs des divisions Exploitation et Équipement de la SNCF comme des composantes du réseau ferré, décrites comme des modèles génériques applicables en tout point du réseau, et appréhendées comme des systèmes circulatoires visant à canaliser des usagers assimilés à des flux de circulation. Ce faisant, la figure de la technique devient constitutive de l'imaginaire des gares de « banlieue », renvoyant au second plan celle du moment, et occultant dans le même temps leur dimension territoriale. En cela, celui-ci semble différer sensiblement de l'imaginaire des stations RER qui sont aménagées dans les villes nouvelles sur la même période par les agents de la RATP (Cf. Encadré 6 : Le récit des stations de la ligne A du RER). Par ailleurs, la logique d'efficacité dans laquelle ces ingénieurs de la « banlieue » ferroviaire inscrivent leur action apparaît en décalage avec les nouvelles orientations marketing qui se développent au même moment dans l'entreprise ferroviaire, notamment sous l'impulsion de la Division « Études commerciales » créée en 1967. Cette entité, moins dominée par les ingénieurs (des sociologues et des psychologues de la consommation intègrent notamment ses rangs), est chargée « d'étudier les comportements et les attitudes des voyageurs selon leur profil », et ce afin d'« adapter l'offre ferroviaire de manière à capter de nouveaux clients, par exemple en jouant sur la vitesse ou le confort des trains. » (Finez, 2015, p.176-177) Or parmi les différentes enquêtes qu'engagent les agents de cette structure, aucune ne concerne la « banlieue »¹⁰⁵. Cela tient bien sûr au fait que dans le domaine de la « banlieue » ferroviaire, conquérir de nouvelles parts de trafic n'est pas un objectif, loin s'en faut. Les ingénieurs qui

¹⁰⁵ Pour un exposé de ces enquêtes, Cf. Chauvineau J. (1977), « La recherche commerciale des voyageurs à la SNCF », *Revue Générale des Chemins de Fer*, 96^e année (9), p.445.

œuvrent sur ce réseau se présentent bien plus comme des exploitants confrontés à une massification de leur infrastructure à laquelle ceux-ci cherchent à faire face grâce à la technique, y compris en matière de gares.

Encadré 6 : Le récit des stations de la ligne A du RER

La conception des villes nouvelles, et notamment celle de Marne-la-Vallée, a réservé une place de choix aux transports collectifs. L'espace urbain y a en particulier été pensé par les aménageurs de manière à ce que les cheminements vers les gares soient facilités et que l'articulation du ferroviaire avec les autres modes de transport y soit optimisée¹⁰⁶. Cette prise en compte nouvelle de la praticabilité urbaine des stations accompagne une montée en puissance de « la question de l'utilisateur » dans l'aménagement des villes nouvelles (Cupers, 2014). Mais loin d'être confinée au milieu des aménageurs, cette idée d'hybridation entre transports et urbanisme semble constitutive de l'imaginaire des stations RER que nourrissent les agents de la RATP. Elle sera d'ailleurs l'un des axes de réflexion privilégié des chercheurs de la mission prospective de l'entreprise à partir de 1981 (Joseph, 1987 ; Amar, 1989).

Ainsi, dans une allocution effectuée lors de l'inauguration du tronçon Noisy-le-Grand – Torcy de la ligne A du RER en 1981, Jacques Deschamps, directeur général de la RATP, présente ces stations comme « les points forts des urbanisations de la ville nouvelle », et insiste sur le fait que chacune d'entre elles « a fait l'objet d'études fonctionnelles et architecturales très poussées, visant à protéger et à agrémenter le cheminement des voyageurs, à bien les relier aux terminus d'autobus, aux parcs de stationnement pour les voitures et les deux roues, à multiplier les espaces verts et les effets décoratifs et à bien intégrer ces ensembles dans l'aménagement et l'architecture des quartiers qu'ils desservent. »¹⁰⁷ Dans *La Revue Générale des Chemins de Fer*, l'accent est mis sur « l'originalité des bâtiments des quatre stations », sur « l'effort réalisé pour leur insertion dans l'urbanisme de Marne-la-Vallée », ainsi que sur « les moyens mis à la disposition de la clientèle : garages pour deux roues, parkings, points d'arrêts autobus, accès au stationnement de taxis, regroupés autour des stations de façon à offrir le maximum de facilités, immédiatement disponibles, au sortir des gares. »¹⁰⁸ Ces commentaires sont par ailleurs illustrés par plusieurs clichés qui mettent en scène cette articulation des modes au niveau des stations, comme par exemple à Torcy, où un bus passe au plus près de la gare du RER au niveau d'un vaste parvis (Cf. Figure 21).

Cette présentation qui est faite des stations de la ligne A du RER à Marne-la-Vallée contraste largement avec celles qui sont effectuées des gares de « banlieue » SNCF sur la même période. L'architecture des bâtiments n'y est souvent évoquée que pour souligner leur simplicité et la

¹⁰⁶ Cet enjeu – que l'on ne nomme pas encore « intermodalité » mais « complémentarité entre les divers modes », est énoncé pour la première fois dans le SDAURP de 1967 et justifié de la manière suivante : « Une grande agglomération ne peut assurer à chaque citadin la liberté totale du choix du mode de transport, pour qu'il puisse garder une liberté de choix relative, sinon totale, dans d'autres domaines jugés plus fondamentaux, tel que le choix de l'emploi ou de la résidence. Ceci conduit à affirmer le principe d'une complémentarité entre les divers modes de transports. »

¹⁰⁷ [Anon.] (1981), « Mise en service du prolongement de la ligne A du RER de Noisy-le-Grand à Torcy », *Revue Générale Des Chemins de Fer*, 100^e année (3), p.170–175.

¹⁰⁸ [Anon.], (1981), *ibid.*

robustesse des matériaux utilisés, et le sujet de leur insertion n'y est jamais abordé. Si les considérations intermodales ne sont pas absentes des différents articles qui exposent les aménagements réalisés dans ces gares, il est révélateur que les descriptions des différents équipements y concourant soit effectuées au titre de « dispositions extérieures »¹⁰⁹. Cette différence de traitement entre les stations RER de la RATP et les gares de « banlieue » de la SNCF révèle un rapport contrasté de ces deux groupes d'acteurs aux territoires desservis : là où les premiers semblent vouloir les « accrocher » à travers l'urbanisme, les seconds ne chercheraient qu'à les desservir.

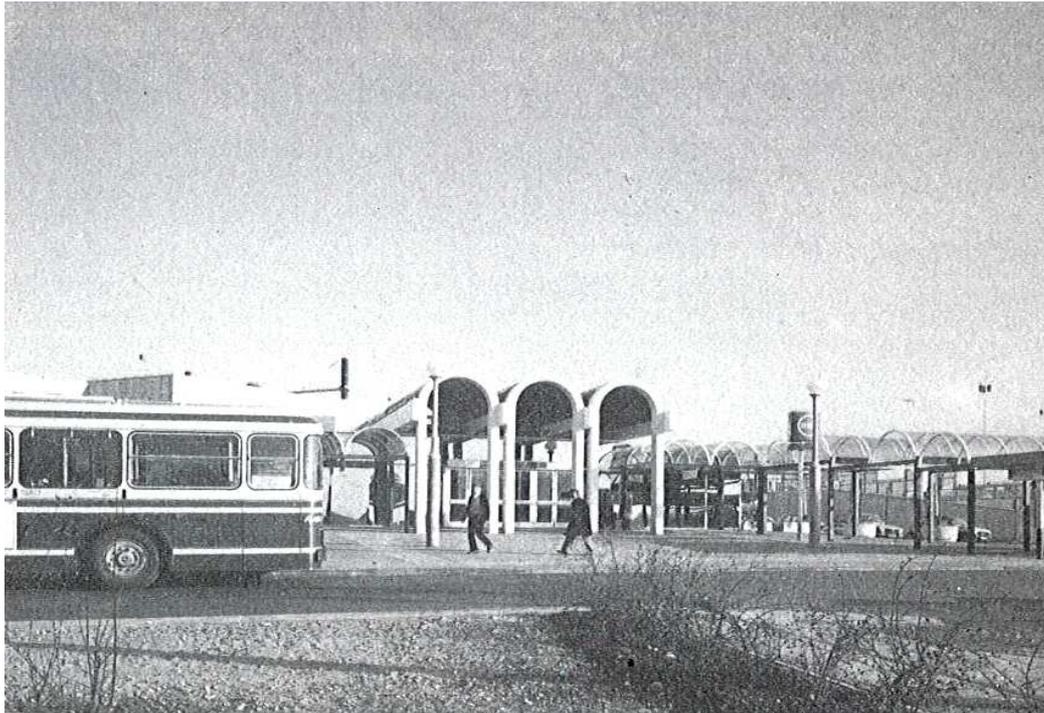


Figure 21 : Gare de Torcy - Marne-la-Vallée. L'articulation des modes au niveau des stations RATP

[Anon.] (1981), « Mise en service du prolongement de la ligne A du RER de Noisy-le-Grand à Torcy », *Revue Générale des Chemins de Fer*, 100^e année (3), p.170-175.

¹⁰⁹ Cf. par exemple Karcher P., Mahaud D., Gauvain P (1975), « La gare nouvelle Les Clairières de Verneuil », *Revue Générale Des Chemins de Fer*, avril 1975, p.246–250 : « Les dispositions extérieures : Le bâtiment voyageurs s'insérera dans un ensemble de réalisation entourant la cour voyageurs [...]. Un parc d'intérêt régional de 180 places déjà nivelé sera achevé en 1975 par la Ville de Verneuil-sur-Seine. La SIVV aménagera ultérieurement côté Paris un parc privatif de 620 places lors de la réalisation du programme d'immeubles collectifs ».

3.3. Des services : un enjeu de satisfaction « client »

Dans les années 1980 et 1990, la presse professionnelle ferroviaire permet moins d'accéder aux gares de « banlieue » SNCF. De manière générale, la période est marquée par une concentration des préoccupations et des crédits de l'entreprise ferroviaire sur le développement des lignes TGV. Quant aux sujets spécifiquement « banlieusards », ils se situent essentiellement dans Paris intra-muros, au niveau des interconnexions de lignes et des espaces « banlieues » dans les grandes gares parisiennes¹¹⁰. Toutefois, celles-ci réapparaissent en 1999 à la faveur d'un nouveau programme déployé sur le réseau de « banlieue » par les agents de la nouvelle direction Île-de-France de la SNCF¹¹¹ : le « Transilien ».

3.3.1. Un espace habité

Avant de désigner l'ensemble du réseau ferroviaire francilien et la nouvelle direction qui en assure l'exploitation au sein de la SNCF, Transilien est tout d'abord créé en 1999 comme un label qualité que les agents de la direction Île-de-France attribuent à leurs gares et à leurs trains au fur et à mesure de leur réhabilitation. Les articles qui présentent celui-ci dans la *Revue Générale des Chemins de Fer* partent tous d'un même constat, celui de l'accroissement des retards et des phénomènes d'insécurité :

« Si de nouvelles liaisons ferroviaires ont été créées, si de nouvelles gares ont été ouvertes, si de nouveaux matériels roulants plus confortables sont apparus, la qualité globale du service offert n'a pas progressé au même rythme que ses attentes. Malgré des efforts constants, les phénomènes récurrents d'insécurité n'ont fait qu'accentuer le décalage entre les désirs

¹¹⁰ Cf. Deminière M., Gebarowski C. (1983), « La gare banlieue de Paris-Nord : l'achèvement des travaux de construction de la gare souterraine », *Revue Générale des Chemins de Fer*, 102^e année (5), p.277-286 ; Selosse C. (1984), « Création de la gare Saint-Michel sur la ligne B du RER, en correspondance avec la ligne C », *Revue Générale des Chemins de Fer*, 103^e année (10), p.465-476.

¹¹¹ Les cinq régions administratives de la SNCF en Île-de-France sont unifiées en 2000 dans la foulée de la loi n°2000-1208 relative à la Solidarité et au Renouveau Urbain.

légitimes de voyager en toute tranquillité, en temps garanti, et la réalité quotidienne. »¹¹²

Les problèmes d'irrégularité et d'insécurité sont donc ceux par lesquels le sujet du réseau, et *in fine* des gares de « banlieue », est réinvesti dans la presse ferroviaire à la fin des années 1990. À travers cette description des enjeux, les individus sont convoqués en amont des problèmes, comme potentiels auteurs d'actes de vandalisme, et en aval de ceux-ci, comme victimes quotidiennes d'un réseau défaillant.

Dans *La Revue Générale des Chemins de Fer*, un certain nombre de clichés viennent par ailleurs incarner ceux-ci. Des individus en situation sont donnés à voir, ce que les titres choisis (« renforcement de l'accueil et présence humaine » ou « scènes de quais »), mettent par ailleurs en exergue (Cf. Figures 22 à 24). Contrairement aux photographies qui pouvaient être proposées dans cette revue dans les années 1970, celles-ci ont une vocation bien plus illustrative que documentaire : elles ne sont jamais commentées, jamais situées, et aucun renvoi spécifique ne leur est fait dans le corps des articles. Ces quelques clichés semblent en effet avoir été essentiellement retenus en fonction de leur capacité à dégager une certaine impression de vie, ce à quoi l'apparition de la couleur, imputable à l'évolution des processus éditoriaux, participe indéniablement. À mesure que se multiplient les faits d'irrégularité et les phénomènes d'insécurité, les individus semblent donc s'incarner, comme si l'abstraction du flux se remplissait de particules identifiables qu'il convenait dorénavant de mieux prendre en charge tout en leur donnant davantage de signes de considérations.

¹¹² Blanc A. (1999), « Région parisienne. Quand le réseau de « banlieue » devient le Transilien », *Revue Générale Des Chemins de Fer*, n° 79 (12), p. 47-51.



Figure 22 : « Le renforcement de l'accueil et de la présence humaine dans les gares dans le programme Transilien »

Casiglia J. (2000), « Transilien. Le renouveau des transports en Ile-de-France », *Revue Générale Des Chemins de Fer*, n°10 (11), p. 19–25.



Figure 23 : « Scène de quai avec agent d'accueil »

[Anon.] (2003), « Ce que le programme Transilien a apporté aux voyageurs d'Île-de-France depuis 4 ans », *Revue Générale Des Chemins de Fer*, n°123 (12), p. 56–62.

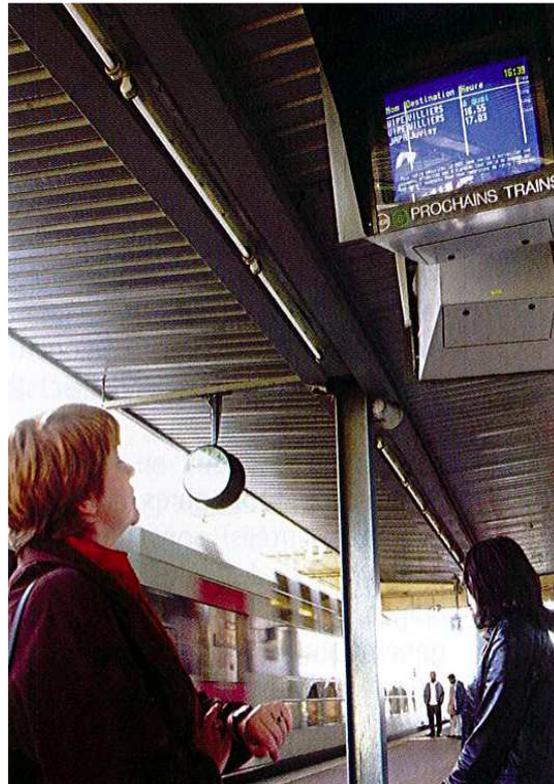


Figure 24 : « Scène de quai »

[Anon.] (2003), « Ce que le programme Transilien a apporté aux voyageurs d'Île-de-France depuis 4 ans », *Revue Générale Des Chemins de Fer*, n°123 (12), p. 56–62.

3.3.2. Une interface « clients »

Dans la *Revue Générale des Chemins de Fer*, l'objectif affiché du programme Transilien est d'« améliorer notablement le confort d'accueil et d'attente des clients »¹¹³ et de mieux « répondre à leurs attentes »¹¹⁴. Pour y concourir, l'accent est tout d'abord mis sur la présence humaine, notamment dans les gares. André Blanc, ingénieur attaché au directeur général de la SNCF, insiste ainsi dans un article consacré à ce programme sur la présence accrue du « personnel en tenue ou portant un badge, visible, disponible et accueillant », souligne la création de « 800 emplois supplémentaires (400 emplois jeunes supplémentaires grâce à l'aide de l'État et 400 agents SNCF) créés pour la seule année 1999 », et estime que cela est « de nature à rassurer la clientèle, non seulement quant au

¹¹³ Raynard T. (2001), « Opération confort dans les gares d'Île-de-France », *Revue Générale Des Chemins de Fer*, n°99 (10), p.17-20.

¹¹⁴ [Anon.] (2003), « Ce que le programme Transilien a apporté aux voyageurs d'Île-de-France depuis 4 ans », *Revue Générale Des Chemins de Fer*, n°123 (12), p.56–62.

sentiment d'insécurité, mais aussi dans les domaines de l'accueil et de l'information. »¹¹⁵ Cette mise en exergue de la réhumanisation des espaces, que l'on retrouve dans l'ensemble des articles consacrés au « Transilien » entre 1999 et 2003, peut être lue comme une forme de retour critique quant à la suppression des agents qui a été le corollaire du déploiement de l'automatisation dans les années 1970. En ayant livré la gare de « banlieue » aux voyageurs et aux machines, les ingénieurs auraient laissé le champ libre à certains éléments perturbateurs susceptibles d'y commettre des actes de malveillance et ainsi s'installer un climat d'insécurité.

L'autre thème qui émerge dans ces différents articles est celui du développement des services, en particulier en matière d'information des voyageurs. Le système « Infogare », qui « permet, grâce à des écrans vidéo installés sur les quais, dans les salles d'attente, à proximité des guichets, d'informer en temps réel les voyageurs sur l'heure d'arrivée exacte de leur train »¹¹⁶, y est par exemple largement détaillé. Ce thème des services prend une ampleur notable dans les articles de presse ferroviaire consacrés à la « banlieue » tout au long des années 2000. C'est dorénavant à travers eux que l'entreprise ambitionne d'être « au plus près des besoins de ses clients »¹¹⁷ et d'« obtenir une relation clients plus personnalisée et plus efficace »¹¹⁸. La création, en 2004, d'un département « Services à la Clientèle » au sein de la direction dorénavant unifiée de « Transilien » s'inscrit dans cette logique. Elle montre, selon Marie-Michelle Libilbéhéty, le souci qu'ont dorénavant les agents de cette structure « de placer au centre de leur réflexion un « client final » qu'ils ne connaissent pas parfaitement, mais dont ils souhaitent augmenter la satisfaction. » (Libilbéhéty, 2010)

À travers ces deux thèmes, les « clients » se substituent aux « usagers »¹¹⁹ dans les propos des acteurs de la « banlieue » ferroviaire et se présentent comme la véritable clé d'entrée des différents articles consacrés au Transilien. Cette évolution s'inscrit dans un mouvement plus large de développement des normes néo-managériales dans les entreprises publiques au cours des années 1980 (Suleiman, 2005). Mais, contrairement aux « ingénieurs commerciaux » du service de la Recherche de la SNCF (Finez, 2015, p.171-190), les

¹¹⁵ Blanc A. (1999), « Région parisienne. Quand le réseau de « banlieue » devient le Transilien », *Revue Générale Des Chemins de Fer*, n° 79 (12), p. 47-51.

¹¹⁶ Blanc A. (1999), *ibid.*

¹¹⁷ Farandou J.-P. (2007), « SNCF Proximités, la branche Transport public de la SNCF place l'intermodalité au cœur de sa stratégie », *Revue Générale Des Chemins de Fer*, n°166 (11), p.39-43.

¹¹⁸ Charlanne J.-P. (2006), « Transilien se mobilise pour ses voyageurs », *Revue Générale des Chemins de Fer*, n°149 (4), p.41-43.

¹¹⁹ Sur l'évolution de la figure de l'« usager » des services publics vers celle du « client » au cours du XX^e siècle, Cf. Jeannot, 1998.

ingénieurs du « Transilien » adoptent non pas cette orientation « client-centrée » pour conquérir de nouvelles parts de marché dans une logique de captation (Cochoy, 2004), mais pour donner des gages de considération à des individus confrontés à de fréquents retards et autres situations perturbées. Ce faisant, ceux-ci s'inscrivent dans une rupture certaine avec la culture technique des ingénieurs Équipement et Exploitation qui aménageaient ces gares dans les années 1970¹²⁰. Les propos tenus par un ingénieur des Ponts et Chaussées, occupant un poste de direction à Transilien dans les années 2000, en témoignent :

« La problématique du patron de Transilien, ce n'est pas les trains. On est réputés les faire tourner à peu près correctement. La problématique du patron de Transilien, ce sont les clients. »¹²¹

Plutôt qu'un seul désaveu de la technique, cette évolution procéderait aussi de la nécessité de faire face à une dégradation des conditions de transport sur un réseau vieillissant et saturé, à une période où la majeure partie des investissements dans le ferroviaire se concentrent sur les réseaux grande vitesse et principal¹²². Face à l'absence de travaux lourds sur le système d'exploitation et sur l'infrastructure, les ingénieurs de la « banlieue » ferroviaire n'auraient ainsi pas d'autres choix que de développer des nouvelles formes d'interventions moins coûteuses pour désamorcer l'accroissement des mécontentements.

L'ensemble des axes d'amélioration esquissés à travers le « Transilien » vise ainsi à améliorer la satisfaction des « clients » de la « banlieue ». Si les gares réapparaissent à la faveur de ce programme dans une revue professionnelle comme *La Revue Générale des Chemins de Fer*, c'est bien parce qu'elles sont, au même titre que les trains, des interfaces directes avec ces derniers, et non parce qu'elles soulèvent des enjeux propres. En cela, les gares du « Transilien » se présentent avant tout comme les réceptacles, parmi d'autres, d'une politique de mise en qualité de l'ensemble du réseau de la « banlieue ».

¹²⁰ Rupture qui se serait opérée deux décennies plus tôt dans le milieu des transports urbains (Cf. Offner, 1988).

¹²¹ A.12, Ingénieur, Ex direction générale, SNCF Transilien. Entretien réalisé le 20 mai 2015 (Saint-Denis).

¹²² Entre 1999 et 2005, les investissements annuels en infrastructure de transport ferroviaire stagnent autour 0.25 milliards d'euros sur le réseau ferré Île-de-France, tandis que ceux sur le réseau grande vitesse et le réseau principal hors LGV passent chacun de 0.75 à plus de 1 milliards d'euros sur la même période. Source : Commissariat Général au Développement Durable (2016), *Les infrastructures linéaires de transport : évolution depuis 25 ans*, 12, 32p.

3.3.3. Une complémentarité bord – sol

À partir de 1999, les articles de presse ferroviaire consacrés à la « banlieue » mettent largement l'accent sur le développement des services. La plupart de ceux mis à l'honneur ne visent toutefois pas tellement à requalifier les gares pour elles-mêmes, mais plutôt à améliorer l'expérience du « client » dans l'utilisation que celui-ci peut avoir des transports ferroviaires franciliens. C'est notamment le cas des efforts déployés en matière d'information-voyageurs, dont il est attendu qu'ils contribuent à « réduire les incertitudes sur les itinéraires, la durée et le coût du déplacement, la fréquence des dessertes », à « orienter le choix du client », et à « le rassurer avant et pendant son voyage. »¹²³ Si une large partie des équipements sur lesquels ce service s'appuie sont physiquement installés en gare (affichage, téléaffichage, annonces sonores, ...), sa valeur ajoutée s'entend bien à l'échelle du déplacement et non à celle de l'espace de la gare. Cette manière d'appréhender les services est intimement liée au fait que les agents qui réfléchissent à leur développement évoluent à l'intérieur d'une direction « transport » de la SNCF. Pour un ancien dirigeant de Transilien, ce thème s'inscrit précisément dans une logique de complémentarité entre ce qui est apporté dans les gares et dans les trains :

« L'offre de services vis-à-vis du voyageur, quand on est sur une ligne qui est desservie par un seul opérateur, c'est le résultat d'un couplage. Elle est composée d'un volet « bord » et d'un volet « sol », parce que vous êtes dans une continuité. C'est le même client que vous allez retrouver de bout en bout. »¹²⁴

Plusieurs services développés suivant cette logique de couplage bord / sol sont évoqués dans la presse ferroviaire sur la période. C'est par exemple le cas de la « Radio Ligne D », « radio d'info trafic numérique développée selon le concept des radios autoroutières », déployée en 2008 dans le cadre du programme d'investissement « D Maintenant »¹²⁵, pour « compléter et enrichir les canaux d'information existants en cours de

¹²³ Sevel E. (2000), « L'information des voyageurs en Île-de-France », *Revue Générale des Chemins de Fer*, n°86 (7/8), p. 25-34.

¹²⁴ A.12, Ingénieur, Ex direction générale, SNCF Transilien. Entretien réalisé le 20 mai 2015 (Saint-Denis).

¹²⁵ Le programme « D Maintenant » est un plan d'action de 83 millions d'euros mis en place en 2008 dont l'objectif était « d'améliorer sensiblement en 18 mois le niveau de service de la ligne D. » Cf. Cuny V. (2009), « D Maintenant : ambitieux programme d'actions pour la ligne D du RER parisien », *Revue Générale des Chemins de Fer*, n°180 (1), p. 63-67.

modernisation (écrans dans les gares et sur les quais, sonorisation, ...). »¹²⁶ Pour ce même dirigeant, cette radio incarne l'esprit dans lequel les services ont été développés au sein de Transilien dans les années 2000, c'est-à-dire dans un souci de complémentarité entre les gares et les trains, et rendus possibles par le fait que les agents qui l'ont développée maîtrisaient l'ensemble des compétences sur une même ligne donnée. La ligne se présente donc comme le référentiel du ferroviaire en « banlieue », c'est-à-dire comme « l'horizon composé de concepts et d'instruments, de formes de connaissances et de systèmes de représentation, de méthodes d'évaluation et de mise à l'épreuve. » (Chatzis, 2000, p.12) C'est à cette échelle que l'activité de Transilien est organisée, que les services connexes à la prestation ferroviaire sont développés, et *in fine* que les gares sont envisagées.

Au début des années 2000, les gares de « banlieue » se présentent dans la presse professionnelle ferroviaire comme les réceptacles d'une politique de mise en qualité du réseau de « banlieue ». Celle-ci s'incarne dans différents services connexes à la prestation ferroviaire dont il est attendu qu'ils permettent une meilleure prise en charge des « clients » du Transilien. Si certains des équipements sur lesquels ces services s'appuient prennent place directement en gare, ceux-ci s'entendent bien plus largement à l'échelle de la ligne ferroviaire. Sans qu'elle ne leur soit propre, l'image du service se rajoute ce faisant à celle du monument et de la technique dans l'imaginaire ferroviaire des gares de « banlieue ».

3.4. Les objets comme révélateurs de l'imaginaire

L'imaginaire ferroviaire des gares de « banlieue » s'est constitué au fil du temps par l'accumulation d'au moins trois images principales. Celle des services s'est ainsi ajoutée à celle de la technique au tournant des années 2000, qui elle-même s'était superposée à celle du monument dans les années 1970. Ces images se présentent comme les reflets des cultures techniques qui ont successivement dominé les entreprises ferroviaires, à la manière des trois états de la raison humaine d'Auguste Comte. Si celles-ci ressortent avec force des récits proposés par certains acteurs ferroviaires à travers la presse professionnelle, elles imprègnent également la matérialité des gares en tant qu'objets situés localement. En cela,

¹²⁶ Cuny V. (2009), « Radio Ligne D, la radio d'info trafic de Transilien », *Revue Générale Des Chemins de Fer*, n°186 (9), p.74-76.

une lecture de ceux-ci¹²⁷ permet de dresser un certain bilan de ces représentations, mais aussi d'identifier d'autres dimensions consubstantielles à cet imaginaire des gares de « banlieue » tel qu'il s'est façonné sur le temps long.

3.4.1. Le réseau comme figure structurante

Les gares de « banlieue » présentent dans leur matérialité même une certaine épaisseur historique. Cela apparaît de manière flagrante dans celles où les bâtiments-voyageurs originaux, construits aux alentours de 1850, ont été préservés, agrandis et successivement rééquipés, comme par exemple à Mantes-la-Jolie où le bâtiment originel a été prolongé dans les années 1970 par une structure bétonnée, puis agrémenté d'équipements modernes, notamment en matière de signalétique (panneaux Transilien, totem taxis, etc.) et d'information-voyageurs (écrans Infogare) (Cf. Figure 25). Certains vestiges des compagnies ferroviaires subsistent parfois à côté d'installations plus contemporaines, comme par exemple dans la gare de Mantes-Station où l'indication du nom de la gare telle qu'elle était figurée sur l'ensemble de la ligne du Paris – Rouen au XIX^e siècle jouxte celle établie selon la chartre graphique de Transilien dans les années 2000 (Cf. Figure 26). Cette stratification se lit enfin dans la reprogrammation fonctionnelle de certains espaces, comme par exemple dans la transformation en local de service de l'ancien logement du chef de gare situé dans les combles du bâtiment-voyageur de la gare d'Épône – Mézières (Cf. Figure 27).

¹²⁷ Je m'appuie pour ce faire sur des visites de terrain effectuées entre 2015 et 2017 dans les neuf gares existantes de l'actuelle ligne J du Transilien, entre Poissy et Mantes-la-Jolie.



Figure 25 : Façade du bâtiment-voageurs de Mantes-la-Jolie

Source : auteur (13.10.2017)



Figure 26 : Inscriptions du nom de la gare de Mantes Station

Source : auteur (13.10.2017)



Figure 27 : Ancien logement du chef de gare reconverti en local de service (gare d'Épône – Mézières)

Source : auteur (13.10.2017)

Dans la mesure où la plupart des bâtiments-voyageurs de cette portion de ligne ont été, parfois à plusieurs reprises, reconstruits au cours du siècle passé, l'image de la ligne historique, c'est-à-dire celle de la compagnie qui l'a premièrement exploitée, ne saurait être identifiée à travers le caractère standardisé des édifices. Ces derniers reflètent en revanche les logiques dans lesquelles les ingénieurs en charge de leur aménagement envisageaient leur action aux différentes époques considérées : le bâtiment-voyageurs de Villennes-sur-Seine, conçu dans la deuxième moitié du XIX^e siècle, rend ainsi compte d'un certain fétichisme du bâti ; celui d'Aubergenville – Elisabethville, reconstruit dans les années 1970, témoigne lui d'un souci d'efficacité et de simplicité ; celui des Mureaux, réaménagé dans les années 2000, semble lui mettre davantage en scène les différents services qu'il abrite, à l'instar du Relay, de la boutique Grandes Lignes, et des différents équipements relatifs à l'intermodalité et à l'information-voyageurs (Cf. Figure 28). Ces gares se présentent en cela comme les reflets des cultures professionnelles de ceux qui les ont successivement (ré)aménagées.



Figure 28 : Trois générations de bâtiments-voyageurs en « banlieue »

.Sources : ©Grey-Eagle Ray. URL : <http://www.panoramio.com/photo/77118205> [consulté le 09.11.17] ;
auteur (13.10.2017) ; ©Ubgt 1. URL : <http://www.proxiti.info/photoscommune.php?o=78440&n=Les%20Mureaux> [consulté le 09.11.17].

De gauche à droite et de bas en haut : gare de Villennes-sur-Seine, Aubergenville – Elisabethville, Les Mureaux

Si les gares de « banlieue » présentent une grande hétérogénéité dans la conception de leurs édifices, toutes ont en revanche en commun d'être occupées par de multiples dispositifs qui semblent s'y être accumulés au cours du temps. Des installations industrielles (transformateurs électriques, Postes Relais à transit Souple, feux de signalisation, installations caténares, ...), des équipements de gestion de flux (signalétique, lignes de contrôle automatiques, ...) et de services connexes à la prestation ferroviaire (guichets, panneaux et écrans d'affichage, annonces sonores, bornes de service, abris de quai...), ponctuent les cheminements. Les quais se présentent en particulier comme les espaces où leur accumulation y est la plus importante, comme par exemple à Mantes Station où l'on y trouve alternativement des panneaux d'affichage, des bancs, des abris, des bornes d'urgence, des poteaux caténares, des postes d'aiguillage, des distributeurs automatiques de boissons et de friandises, etc. (Cf. Figure 29). Dans certains sites, cette accumulation de dispositifs se traduit également dans la multiplication de bâtiments. La gare de Mantes-la-Jolie constitue en cela un exemple édifiant (Cf. Figure 30). Un premier bâtiment-voyageur, construit en 1843, occupe une partie du quai C/D. Un second, dont la construction a été rendue nécessaire quelques années plus tard du fait de l'aménagement d'une voie nouvelle enserrant celui originel, a été aménagé côté Mantes-la-Jolie. D'autres bâtiments, répondant essentiellement aux besoins de l'exploitation, occupent également le quai C/D. Si certains d'entre eux, réalisés en préfabriqués, ne devaient être que temporaires, ils étaient encore présents et occupés au moment où j'effectuais ces visites. Ce faisant, pas moins de sept bâtiments, à l'architecture contrastée et aux fonctions plus ou moins identifiables, occupent à ce jour la gare de Mantes-la-Jolie.

Ces objets apparaissent ainsi façonnés sur le temps long par accumulation, sédimentation, transformation, de dispositifs. En cela, ils se présentent comme les reflets matérialisés de l'imaginaire ferroviaire des gares de « banlieue ». Ce faisant, ils semblent avoir été comme éclatés au fil du temps à travers l'équipement de réseau. Si ce mouvement a conduit à ce qu'ils perdent leur cohérence en tant que lieu, il participe en revanche à leur conférer une certaine cohérence d'ensemble, ce à quoi le caractère extrêmement standardisé des équipements techniques et de services sur l'ensemble du « Transilien » contribue indéniablement. Cela montre dans le même temps combien la figure du réseau structure l'imaginaire des gares de « banlieue », là où celles du lieu et du territoire apparaissent largement absentes.



Figure 29 : L'accumulation de dispositifs dans les gares de « banlieue » : exemple des quais de la gare de Mantes Station
Source : auteur (13.10.2017)



Figure 30 : L'accumulation des bâtiments dans les gares de « banlieue » : exemple de la gare de Mantes-la-Jolie
Source : auteur (13.10.2017)

Cinq bâtiments occupent le quai C/D de la gare de Mantes-la-Jolie, dont le bâtiment-voyageurs historique. Au niveau du quai A/B se trouvent deux autres bâtiments dont le bâtiment-voyageurs principal.

3.4.2. *Le « banlieusard » à domestiquer*

Outre l'éclatement des gares de « banlieue » en tant que lieux, l'accumulation de dispositifs en leur sein participe à faire de celles-ci de véritables espaces de contrôle. D'abord, les nombreuses protections et messages de sécurité qui entourent les équipements industriels liés à l'exploitation ferroviaire révèlent le caractère dangereux des sites, et contraignent dans le même temps les pratiques des voyageurs pour assurer leur sécurité (Cf. Figure 31). Ensuite, les équipements de gestion des flux qui ponctuent des espaces déjà conçus pour être circulatoires conditionnent largement les cheminements (Cf. Figure 32). Enfin, par leur concentration dans certains espaces circonscrits, ceux liés à l'information-voyageur déterminent les endroits où le stationnement du voyageur apparaît légitime (Cf. Figure 33). Ces éléments cumulés, auxquels s'ajoutent les lignes de contrôle automatique de billet, les caméras de vidéosurveillance, ou encore les différents messages à caractère informatif invitant par exemple le voyageur à ne pas frauder ou à respecter différentes consignes de sécurité (Cf. Figure 34), participent à faire des gares de « banlieue » des espaces extrêmement contraints dans lesquels les pratiques sont largement prédéterminées et où la déambulation n'a pas lieu d'être.

Les multiples dispositifs qui se sont accumulés dans les gares de « banlieue » imposent ainsi une gestuelle de la contrainte aux individus qui pratiquent ces espaces. Aux heures de pointe comme aux heures creuses, ceux-ci semblent pris dans des mécaniques circulatoires qui s'accompagnent notamment d'une absence notable d'interactions, alors même que celles-ci constitueraient l'une des principales caractéristiques écologiques du milieu urbain (Mitscherlich, 1967). Ce contrôle des pratiques s'explique bien sûr par le fait que ces gares sont partie prenante d'un réseau soumis à d'importantes contraintes industrielles et à de lourdes exigences d'efficacité. Comme le soulignait une architecte ayant travaillé au sein de la Direction de l'Architecture, de l'Aménagement et des Bâtiments (DAAB), « une gare de banlieue, c'est d'abord fait pour débiter. »¹²⁸ Cette expression matérielle du contrôle montre dans le même temps que la figure du « banlieusard » s'est consolidée dans l'imaginaire ferroviaire des gares de « banlieue » comme celle d'un individu à domestiquer, quand bien même celui-ci a revêtu des formes d'incarnation variables au cours du temps, depuis la particule de fluide à « canaliser » au « client » compétent à « prendre en charge ».

¹²⁸ A.19., Architecte, Ex Direction de l'Architecture, de l'Aménagement et des Bâtiments. Entretien réalisé le 12 janvier 2015 (Paris).



Figure 31 : Protection et message de sécurité accompagnant les équipements industriels (gare de Villennes-sur-Seine)

Source : auteur (13.10.2017)

Sur l'écrêteau : « Installation de traction électrique sous tension – DANGER DE MORT »

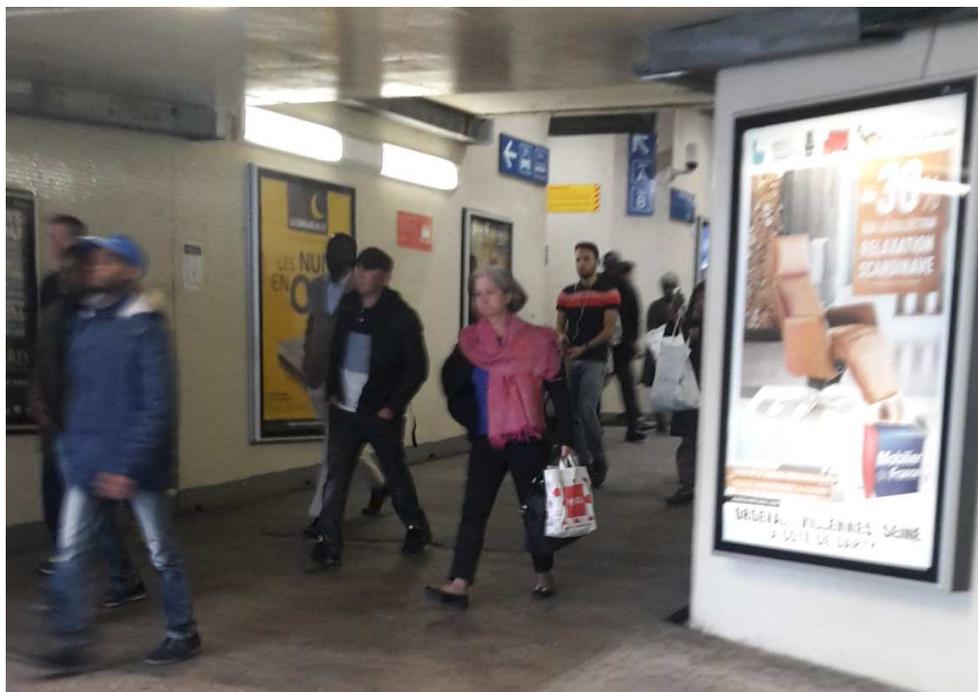


Figure 32 : Circulation des flux dans le souterrain (gare des Mureaux)

Source : auteur (13.10.2017)



Figure 33 : Concentration d'équipement d'information-voyageurs (gare de Mantes-la-Jolie)

Source : auteur (13.10.2017)



Figure 34 : Accumulation de dispositifs de sécurité et de surveillance (gare de Mantes Station)

Source : auteur (13.10.2017)

Ligne de contrôle automatique de billets, écran d'information-voyageurs à l'entrée de la passerelle, caméra de vidéosurveillance, garde-corps sur lequel un panneau d'information précise : « Attention ! Pour votre sécurité, il est interdit : de monter dans une voiture ou d'en descendre lorsque le train n'est pas arrêté, de monter dans une voiture ou d'en descendre alors que l'annonce de départ a été donnée, soit par signal optique, soit par un signal sonore émis par radio, haut-parleur ou tout autre moyen, de mettre obstacle à la fermeture des portes ou de tenter de les rouvrir après l'annonce du départ, ainsi que de tenter de les ouvrir pendant la marche ou avant l'arrêt complet du train, de monter ou de descendre ailleurs que dans les gares, stations, haltes. »

Conclusion du Chapitre 3

Pour Nathalie Roseau, « l'imaginaire ne substitue pas, mais ajoute les images, ce jeu d'accumulation et de métamorphose le façonnant peu à peu comme palimpseste de représentations. » (Roseau, 2012 p.10) Celui des gares de « banlieue » se présente sous cet angle comme un palimpseste fait en particulier de monuments, de technique et de services. Chacune de ces images reflète les cultures professionnelles qui ont successivement dominé les ingénieurs de la « banlieue » ferroviaire, et en particulier les concepts et les instruments que ceux-ci ont mobilisés pour faire face à ce qui s'imposait à eux comme les enjeux les plus criants du ferroviaire en « banlieue » : celui de faire valoir l'image de marque des compagnies au XIX^e siècle ; celui de faire face à la massification du trafic dans les années 1970 ; et celui d'améliorer la satisfaction des « clients » au début des années 2000.

Ces différentes images s'inscrivent par ailleurs dans la matérialité des objets situés localement dans plusieurs dispositifs qui s'y sont accumulés au fil du temps. À travers eux, les figures du réseau d'une part et du « banlieusard » à domestiquer d'autre part se présentent comme deux dimensions constitutives de l'imaginaire ferroviaire des gares de « banlieue ». Elles s'apparenteraient en cela à des dispositions de l'esprit que les acteurs œuvrant sur ces objets auraient en commun. Or celles-ci semblent assez peu partagées par d'autres professionnels du secteur ferroviaire qui, à la fin des années 2000, sont investis sur ces mêmes gares. Pour sortir de la controverse qui s'ouvre alors, une nouvelle figure unificatrice, branchée sur cet imaginaire ferroviaire des gares de « banlieue », va émerger autour de la notion de « quotidien ». Celle-ci ne saurait toutefois procéder exclusivement de la nécessité de trouver un compromis entre ces deux groupes d'acteurs. Elle semble en effet s'inscrire dans un mouvement plus large qui, dans la dynamique du Grand Paris, impose à l'entreprise ferroviaire de donner des signes rapidement visibles du réinvestissement en « banlieue ».

Partie II

Cristallisation

Les imaginaires de la « banlieue » sur lesquels se branche la catégorie des gares du « quotidien » se sont forgés dans les rangs des entreprises ferroviaires par accumulation de figures. Leur consolidation révèle dans le même temps certaines permanences : celle d'un rapport relativement déconsidéré de la part des dirigeants des compagnies puis de la SNCF vis-à-vis de cette part de leur activité, et celle d'une logique d'équipement de réseau dans l'aménagement de ces gares. Or ces tendances au long court connaissent, au début des années 2010, des infléchissements notables. Dans un contexte d'émulation politique autour du Grand Paris, l'effondrement de la rentabilité du TGV couplé à l'ouverture à la concurrence du trafic de voyageurs conduit les dirigeants de la SNCF à reconsidérer leur mission de transporteur urbain en « banlieue ». L'adoption, en 2007, du troisième paquet ferroviaire bouscule par ailleurs l'organisation de la SNCF et suppose que l'activité de gestionnaire de gares soit séparée de celle de transporteur. On assiste alors à une forme d'accélération de l'histoire et à la précipitation, en 2013, des gares du « quotidien » dans certains discours politiques et communications professionnelles.

Considérant, à la suite des travaux de Paul Ricœur (1977) d'une part, de Peter Berger et Thomas Luckmann (1966) d'autre part, que « nommer » et « narrer », c'est à la fois « catégoriser », c'est-à-dire faire advenir à l'existence et rendre digne de préoccupation, et « agir », c'est-à-dire entrer dans une logique de désignation et de description du problème en vue de le résoudre, je chercherai dans cette seconde partie à voir dans quelles conditions cette catégorie se cristallise. J'adopterai pour ce faire une posture davantage pragmatiste, reprenant ainsi à mon compte la position de Daniel Cefaï pour qui « les faits ne sont jamais accessibles que dans l'horizon des représentations que l'on s'en fait et que l'on s'en donne ; ce « on », loin d'être une personne individuelle, étant un horizon d'interactions et

d'interlocutions dans lequel se construisent une réalité et une légitimité. » (Cefaï, 1996, p. 49). En confrontant les points de vue et en retraçant les processus d'ajustement entre acteurs, je chercherai donc à montrer les conditions dans lesquelles la catégorie des gares du « quotidien » apparaît, les significations dont elle se charge, et la manière dont celle-ci embraye dans le réel.

Je montrerai en particulier que les gares du « quotidien » apparaissent à la croisée de stratégies d'acteurs, précipitées en creux des débats sur le futur métro régional, sur fond d'urgence politique de donner à voir les signes d'un réinvestissement des pouvoirs publics dans une certaine « banlieue » (Chapitre 4. L'urgence politique du « quotidien »). Je reviendrai ensuite sur l'appropriation qui est faite de cette catégorie par certains acteurs au sein de la SNCF, sur les images dont elle est peu à peu chargée, et sur la manière dont elle se traduit en pratiques, dans les méthodes de travail et dans les projets de valorisation des bâtiments-voyageurs (Chapitre 5. La conversion des gares de banlieue au « quotidien »). Enfin, en mettant d'une part en miroir les récits des gares du « quotidien » et ceux des gares du Grand Paris Express, et en explorant d'autre part différents projets actuellement développés dans leurs environs, je m'intéresserai à la promesse urbaine charriée par cette catégorie (Chapitre 6. La promesse urbaine des gares du « quotidien »).

Par un jeu d'ajustements entre les acteurs, les gares du « quotidien » se sont ainsi imposées comme nouvelle catégorie du ferroviaire. Du fait de sa plasticité-même, cette catégorie a toutefois permis de rallier des acteurs d'horizons variés, tant au sein de la SNCF qu'à la charnière des milieux ferroviaires et de certains milieux urbains. Au fur et à mesure qu'ils se les sont appropriées, ces acteurs ont chargé les gares du « quotidien » d'une dynamique imaginaire propre, qui redéploie d'une part certaines représentations de la « banlieue », et renouvelle dans le même temps la fabrique urbaine. Si cette catégorie se présentait *a priori* comme un élément de langage assez peu ancré dans le débat public, ce qui s'est joué à travers son processus de cristallisation révèle ainsi des mutations profondes dans les jeux d'acteurs et dans l'imaginaire politique et ferroviaire de la « banlieue ».

Chapitre 4. L'urgence politique du « quotidien »

Au début des années 2010, les débats autour du Grand Paris, entendu dans son acception la plus contemporaine, c'est-à-dire comme « projet urbain, social et économique d'intérêt national qui unit les grands territoires stratégiques de la région d'Île-de-France »¹²⁹, ont été l'occasion de fortes tensions dans le jeu des acteurs politiques franciliens. Ils ont constitué en cela un terrain d'étude privilégié pour un certain nombre de chercheurs intéressés aux questions de gouvernance des métropoles (Gilli, Offner, 2008 ; Lefèvre, 2009 ; Desjardins, 2010 ; Béhar, 2012). Mais en arrière-plan des luttes d'influence entre les représentants de l'État et ceux de la Région pour piloter l'aménagement du territoire régional, se sont jouées d'autres tractations qui n'ont pas été sans effet sur l'agenda politique régional. C'est notamment le cas de celles engagées par certains agents de la SNCF qui ont conduit, en 2013, à ce que les transports du « quotidien » soient identifiés par les pouvoirs publics comme une nouvelle « urgence absolue ». Bien sûr, l'urgence à réaliser des investissements sur le réseau ferroviaire de « banlieue » s'explique avant tout par l'état de vétusté dans lequel celui-ci se trouve, ce que l'accident de Brétigny-sur-Orge, survenu le 12 juillet 2013, a tragiquement révélé au grand jour¹³⁰. Mais celui-ci ne saurait toutefois expliquer à lui seul l'apparition de cette nouvelle catégorie des transports du Grand Paris, ne serait-ce que parce que les premières annonces relatives aux transports du « quotidien » le précèdent¹³¹.

Dans ce chapitre, je chercherai donc à identifier les raisons qui ont conduit à inscrire le « quotidien » comme une nouvelle catégorie des transports à partir de 2013, et les significations particulières que celle-ci revêt, au fur et à mesure de son utilisation par des acteurs issus de différents milieux professionnels et nourrissant contextuellement des

¹²⁹ Cf. Loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris.

¹³⁰ Le 12 juillet 2013, à la suite de la défaillance d'une éclisse (pièce de métal dans l'aiguillage de la voie), plusieurs voitures du train Intercités Paris-Limoges n°3657 ont déraillé en gare de Brétigny sur Orge, entraînant la mort de sept personnes. Voir notamment l'analyse qu'en propose F. Castagnino (2017) : « Le potentiel critique des données écartées : Enquête sur les expertises de Brétigny » (p.442-489).

¹³¹ Cf. Arenson N., « Six milliards pour améliorer les transports du quotidien en Île-de-France », *MobiliCités*, 24 juin 2013. URL : <http://www.mobilicites.com/011-2178-Six-milliards-pour-ameliorer-les-transports-du-quotidien-en-Ile-de-France.html>

stratégies convergentes. Si le « quotidien » n'est pas étranger au champ de l'urbanisme planificateur depuis les années 1920¹³², ni à celui des sciences des sciences humaines depuis le milieu du XX^e siècle (Lefebvre, 1947), il semble se charger, dans la dynamique du Grand Paris, d'une dimension imaginaire originale, qui mobilise autant qu'elle reformate certaines représentations de la « banlieue ».

L'apparition du « quotidien » comme nouvelle catégorie des transports se situe à la confluence de plusieurs stratégies d'acteurs. L'opposition politique entre l'État et la Région, le repositionnement de la SNCF sur le transport urbain, ou encore la montée en puissance du thème de la fracture périurbaine, ont conduit certains d'entre eux à imposer les transports du « quotidien » dans les débats publics sur les futurs métros du Grand Paris. De manière factuelle, celui-ci renvoie d'abord aux transports publics franciliens qui ne relèvent pas du Grand Paris Express. Mais à travers l'utilisation qu'en font notamment certains élus locaux et certains professionnels du ferroviaire, ce « quotidien » se charge d'une certaine gravitas, et apparaît de plus en plus associé à l'idée d'une mission sociale pour les habitants de la grande couronne, pour les oubliés du Grand Paris. C'est ainsi à eux, ou en tous cas à leurs représentants, qu'il convient de donner des preuves d'un réinvestissement en « banlieue ». Or c'est précisément à travers les gares que l'entreprise ferroviaire va en premier lieu pouvoir donner à voir celui-ci, du fait notamment d'un écosystème de décisions favorable.

4.1. La catalyse du Grand Paris

La fin des années 2000 est une période de grand foisonnement en matière d'aménagement francilien. Après trois années de concertation avec les représentants des collectivités locales, les partenaires socio-économiques et les acteurs associatifs, le nouveau SDRIF est officiellement adopté par le Conseil Régional d'Île-de-France le 25 septembre 2008. En parallèle, le président de la République, Nicolas Sarkozy, annonce à l'occasion de l'inauguration de la Cité de l'architecture et du patrimoine, le 17 septembre 2007, le lancement d'une consultation internationale du Grand Pari(s) de l'Agglomération

¹³² Le « quotidien » traversait notamment les « unités de voisinages » utilisées dans la conception des grands ensembles dans les années 1960 et 1970 (Jannièrre, 2008).

Parisienne, dans laquelle des équipes constituées autour d'architectes internationaux de renom sont invitées à dessiner les contours de la métropole du XXI^e siècle de l'après-Kyoto. Celle-ci est officiellement engagée en juin 2008, dans la foulée de la nomination de Christian Blanc à la tête d'un nouveau secrétariat d'État chargé du Développement de la Région Capitale. De cette consultation et des multiples propositions effectuées par les dix équipes retenues, il ressort l'annonce d'un projet-phare : celle d'une double-boucle de métro automatique qui doit relier les pôles d'excellence autour de Paris¹³³. Celui-ci est inscrit dans la loi n°10-597 relative au Grand Paris adoptée par le Parlement le 3 juin 2010. Sa promulgation a pour conséquence d'obliger le Conseil Régional à mettre le SDRIF qui venait d'être arrêté à nouveau en révision, afin que celui-ci intègre les dispositions réglementaires prévues par cette loi. Cette intervention de l'État dans la politique d'aménagement de la Région Île-de-France ouvre une période de grandes tensions politiques entre les représentants de ces deux institutions qui se cristallisent sur la question des transports, et en particulier sur celle du futur métro régional. C'est dans ce contexte de tensions politiques, dont je commencerai ici par exposer les tenants et aboutissants, que certains représentants de la SNCF ont cherché à peser sur les négociations en cours pour que les projets qu'ils défendaient en Île-de-France demeurent financés par les pouvoirs publics.

4.1.1. Un contexte de tensions politiques...

Pour certains observateurs, la loi relative au Grand Paris se présente comme la fin d'un désengagement de l'État dans l'aménagement de la Région Île-de-France (Gilli, Offner, 2008). Pour d'autres, elle témoigne plutôt d'une certaine permanence de l'« attention continue de l'État aux enjeux et à la gouvernance de la région-capitale, et d'une recherche sans doute tâtonnante de la posture adéquate. » (Béhar, 2012, p.3) Tous font en revanche le constat d'une importante contestation de cette intervention de la part des élus locaux, au premier rang desquels l'on trouve ceux du Conseil Régional (Desjardins, 2010). Parmi eux, le président socialiste Jean-Paul Huchon s'est particulièrement offusqué du contre-pied fait aux projets portés par la Région. Dans une interview accordée à Antoine Loubière pour la revue *Urbanisme* en 2011, ce dernier parle ainsi de la nomination

¹³³ Cf. « Le Grand Paris », discours du Président de la République pour l'inauguration de l'exposition « Le Grand Pari(s) de l'agglomération parisienne », Cité de l'architecture et du patrimoine, 29 avril 2009. URL : http://www.culture.gouv.fr/culture/actualites/communiq/albanel/gp_discours_president_290409.pdf [consulté le 27.04.2017].

de Christian Blanc à un secrétariat d'État chargé de la « région-capitale » et du vote de la loi sur le Grand Paris comme d'un « détournement politique », et du blocage du Schéma Directeur comme d'une « attaque de la Région Île-de-France dans une de ses prérogatives fondamentales. »¹³⁴

Le conflit politique entre ces deux institutions se double d'une opposition entre deux visions du projet de territoire. Du côté de la Région, « Île-de-France 2030 » est « un projet d'aménagement durable qui concerne tous les Franciliens »¹³⁵. Dans une tribune publiée dans la revue *Urbanisme*, Valérie Mancret-Taylor et Vincent Fouchier, respectivement directrice de la planification et directeur général adjoint de l'IAURIF au sein duquel le SDRIF a été préparé, précisent que dans ce projet régional, « chaque territoire est appelé au développement francilien », et cela « sans opposer urbain et rural »¹³⁶. Le projet régional emporte en ce sens une idée de discontinuité, et s'inscrit à l'échelle de l'ensemble de l'Île-de-France. Du côté de l'État, le « Grand Paris » est un « projet urbain, social et économique qui unit les grands territoires stratégiques de la région d'Île-de-France »¹³⁷, à savoir le cœur de l'agglomération parisienne, une dizaine de pôles économiques, les aéroports et les gares TGV. Pour Daniel Béhar, il est avant tout « un projet anti-graviériste » qui se caractérise bien plus par son ambition « en matière de développement économique et de création d'emplois » que par des partis-pris d'aménagement et d'organisation du territoire régional (Béhar, 2012, p.3). Le fait que, dans son discours inaugural sur le Grand Paris du 29 avril 2009, Nicolas Sarkozy reprenne à son compte l'expression de « ville mondiale » popularisée par Saskia Sassen (1991), illustre cette intention d'un projet pour la France et non pour l'Île-de-France. Ces deux visions renvoient naturellement aux compétences respectives de ces deux institutions, à savoir la Région comme établissement compétent en matière d'aménagement du territoire francilien, et l'État comme celui du territoire national. Elles sont aussi connotées politiquement, avec d'un côté une « Île-de-France 2030 » qui cherche avant tout à « favoriser l'égalité sociale et

¹³⁴ Loubière A. (2011), « Interview de Jean-Paul Huchon, président du Conseil Régional d'Île-de-France », *Urbanisme*, n°41 (12), p.5–7.

¹³⁵ Région Île-de-France (2015), *Construire l'Île-de-France de 2030*, Paris. URL : <https://www.iledefrance.fr/action-quotidienne/construire-ile-france-2030-0> [consulté le 27.04.2017].

¹³⁶ Mancret-Taylor V., Fouchier V. (2011), « Île-de-France 2030 : une vision stratégique, un projet de société », *Urbanisme*, n°41 (12), p.14–19.

¹³⁷ Loi n°10-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris.

territoriale et améliorer la cohésion sociale »¹³⁸, et de l'autre un « Grand Paris » qui vise en premier lieu à « dynamiser le développement économique »¹³⁹.

Au début des années 2010, deux projets d'aménagement respectivement portés par la Région et par l'État sont ainsi en concurrence. L'opposition se cristallise sur les projets de transport avec d'un côté Arc Express, une rocade de métro en proche couronne dotée de nombreux arrêts et soutenue par la Région, et de l'autre le Réseau de Transport Public du Grand Paris, une double-boucle de métro reliant une dizaine de pôles économiques porté par l'État. La bataille entre Jean-Paul Huchon et Christian Blanc pour la défense de leur projet de transport respectif atteint son paroxysme après la réélection des socialistes et de leurs alliés aux élections régionales de mars 2010¹⁴⁰. Mais la démission forcée, à la suite de « l'affaire des cigares »¹⁴¹, du secrétaire d'État en charge de la région-capitale à l'été 2010, ainsi que la reprise en main du dossier par Maurice Leroy alors nommé ministre de la Ville, ouvrent une période d'apaisement politique. Arc Express et le Réseau de Transport Public du Grand Paris font néanmoins l'objet de deux débats publics qui se tiennent simultanément à partir de septembre 2010, et qui sont respectivement portés par le STIF d'une part et par la SGP nouvellement créée¹⁴² d'autre part. Au cours des réunions publiques, de nombreuses critiques sur le principe même de ces deux débats parallèles sont formulées¹⁴³. Celles-ci portent un coup d'accélérateur aux négociations en cours entre l'État et la Région qui aboutissent, le 26 janvier 2011, à la signature par Jean-Paul Huchon et Maurice Leroy d'un protocole d'accord dans lequel ces deux projets concurrents sont fusionnés en un seul Grand Paris Express¹⁴⁴.

¹³⁸ STIF (2009), *Arc Express : débat public sur le métro de rocade*, Dossier du Maître d'Ouvrage, Cahier central, 84 p. (p.15)

¹³⁹ SGP (2010), *Le réseau de transport public du Grand Paris : débat public*, Dossier du Maître d'Ouvrage, 188 p. (p.6).

¹⁴⁰ Cf. [Anon.], « Grand Huit contre Arc Express : la bataille pour le futur métro francilien fait rage », *MobiliCités*, 14 avril 2010. URL : <http://www.mobilicites.com/011-2-Grand-Huit-contre-Arc-Express-la-bataille-pour-le-futur-metro-francilien-fait-rage.html> [consulté le 02.05.17].

¹⁴¹ Cf. Le Monde (2010), « Joyandet et Blanc démissionnent du gouvernement », 4 juillet 2010. URL : http://www.lemonde.fr/politique/article/2010/07/04/joyandet-et-blanc-demissionnent-du-gouvernement_1383113_823448.html [consulté le 02.05.17].

¹⁴² La SGP est un Établissement Public à Caractère Industriel et Commercial (EPIC) créé par la Loi n°10-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris et chargé d'assurer la maîtrise d'ouvrage du « Réseau de Transport Public du Grand Paris », devenu « Grand Paris Express » à l'issue de la consultation.

¹⁴³ Cf. Commission Particulière du Débat Public (2011), *Compte-rendu débat public Arc Express*, 98p. (p.19).

¹⁴⁴ Cf. Protocole entre l'Etat et la Région relatif aux transports publics en Île-de-France, 26 janvier 2011. URL : http://www.driea.ile-de-france.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/26_janvier_2011_-_Protocole_d_accord_Etat-Region_cle51ee31.pdf [consulté le 02.05.2017].

4.1.2. ... Où se jouent des tractations ferroviaires

Outre le tracé du futur métro automatique, d'autres négociations se sont jouées dans les coulisses du Grand Paris Express. Dans leur grande tradition de transporteur urbain, les dirigeants de la RATP, qui avaient déjà proposé en 2006 un projet de métro en rocade baptisé Métrophérique¹⁴⁵, se sont ainsi positionnés dès 2009 auprès de Christian Blanc pour que leur entreprise assure la maîtrise d'ouvrage de ce futur métro. Les propos de cet urbaniste alors en poste au sein de la RATP en rendent compte :

« À l'époque, on ne savait pas du tout qui porterait le projet. Il y avait encore l'idée que la RATP pourrait éventuellement le porter directement, comme elle le fait sur des prolongements de ligne. La SGP n'existait pas, personne n'y avait pensé. La RATP revendiquait un peu la parenté intellectuelle du concept de rocade de métro, avec Métrophérique. Puis la Région se l'est appropriée. Elle a changé le nom, mais Arc Express, c'était le même projet. Puis est arrivé le Grand Huit de Christian Blanc. Pendant cette période, j'étais à la RATP et il y avait des réflexions. Il y avait quelqu'un de nommé en tant que chef de projet Métrophérique, puis Arc Express. Il a été chargé par la direction générale de la RATP de coordonner tout le monde et de préparer les armes de la RATP sur ce projet. Ensuite, il est devenu responsable de la mission Grand Paris de la RATP, et c'est lui qui a conduit les études pour le secrétariat d'État du temps où la SGP n'existait pas encore. »¹⁴⁶

Alors que la RATP se structure pour éventuellement porter directement le projet de métro en rocade, la SNCF apparaît en 2009 davantage hors du jeu. A ce moment-là, aucune organisation spécifique n'y est mise en place. De plus, certaines des propositions qui ont alors pu émaner de ses rangs ont été plus que tièdement accueillies par les responsables politiques en particulier et la presse en général. C'est par exemple le cas de celle de faire

¹⁴⁵ Métrophérique est un projet de métro en rocade proposé par la RATP lors de la procédure de révision du SDRIF de 1994. Celui-ci reprenait une partie des principes d'Orbitale, projet esquissé par l'IAURIF au début des années 1990. Cf. Simon M., « Un « métrophérique » autour de Paris », *L'Express*, 09 octobre 2006. URL : www.lexpress.fr/actualite/politique/un-metropherique-autour-de-paris_460 [consulté le 11.11.2017].

¹⁴⁶ A.24., Urbaniste, Ex Département Maîtrise d'Ouvrage des Espaces, RATP. Entretien réalisé le 23 février 2016 (Saint-Denis).

circuler des TGV sur la future infrastructure du métro automatique dont Christian Blanc a pu se dire, par voie de presse, « pour le moins étonné. »¹⁴⁷

Pour autant, à un moment où l'entreprise ferroviaire est confrontée à l'effondrement de la rentabilité de sa branche Grandes Lignes d'une part, et sous la menace d'un effritement de son monopole national avec l'ouverture à la concurrence du transport de voyageurs d'autre part, certains de ses cadres dirigeants cherchent à porter une ambition nouvelle sur leur réseau de « banlieue ». Un article de Jean-Paul Malleret, directeur adjoint de Transilien, publié en 2010 dans la *Revue Générale des Chemins de Fer* en rend compte. Il y affirme tout d'abord « la nature – la vocation – de transporteur urbain » de la SNCF, et expose ensuite le projet porté sa structure, « Transilien d'Avenir », pensé pour « répondre aux besoins de transport de la vie quotidienne par un réseau efficace et maillé ». Celui-ci concerne tout à la fois le matériel roulant (le nouveau « Francilien »), le système d'exploitation (un nouveau système de gestion des circulations intitulé « NexT » ; une reconfiguration de l'exploitation des lignes avec un « Réseau Fréquent Régional » et un « Réseau Rapide Régional ») et l'infrastructure (des voies dédiées, des prolongements de lignes RER, de nouvelles lignes Tangentielles et Trams-trains, le réaménagement des gares, etc.)¹⁴⁸. Ce programme, qui n'a certes pas le clinquant d'un projet de nouveau métro, témoigne cependant d'une volonté de réinvestissement notable de la part de certains hauts responsables de la SNCF sur le réseau de « banlieue ». Le fait, en particulier, que le directeur adjoint de Transilien revendique une « vocation de transporteur urbain » apparaît, au regard de l'histoire de l'entreprise ferroviaire, comme une posture tout à fait inédite. Mais à l'heure où les deux projets d'Arc Express et de Réseau de Transport Public du Grand Paris sont sous le feu des projecteurs, cette nouvelle ambition du groupe ferroviaire reste assez peu audible, confinée au champ de résonance de *La Revue Générale des Chemins de Fer*. Alors que la question du coût des futurs métros commence à être publiquement posée¹⁴⁹, certains dirigeants de la SNCF craignent que les projets qu'ils portent pour la « banlieue » francilienne ne soient pas financés. C'est donc d'abord pour s'assurer de peser dans les arbitrages budgétaires du prochain Protocole d'accord entre l'État et la Région que

¹⁴⁷ Cf. AFP, « Grand Paris : Blanc « étonné » des réflexions de la SNCF, convoque Pépy », *AFP*, 30 juillet 2009. URL : <http://grandparis.over-blog.com/article-34433400.html> [consulté le 27/04/2017] ; Amedeo F., « La SNCF perturbe le Grand Paris avec ses TGV », *Le Figaro*, 14 octobre 2009. URL : <http://www.lefigaro.fr/societes/2009/10/14/04015-20091014ARTFIG00028-la-sncf-perturbe-le-grand-paris-avec-ses-tgv-.php> [consulté le 27/04/2017].

¹⁴⁸ Malleret J.P. (2010), « Le “Grand Paris” et la vocation urbaine de SNCF en Ile-de-France », *Revue Générale Des Chemins de Fer*, n°193 (4), p.7–18.

¹⁴⁹ Cf. Carrez G. (2009), *Grand Paris : financement du projet de transports*, rapport remis au Premier Ministre le 30 septembre 2009, 54p.

l'entreprise s'est invitée à la table des négociations du futur transport du Grand Paris, comme me l'expliquait un agent de la SNCF en charge du dossier à Transilien au début des années 2010 :

« On voyait déjà qu'avec le Grand Paris Express, il y avait des problèmes de financements, qui sont toujours d'actualité d'ailleurs. La crainte qu'on avait, c'est que tous nos projets, comme le RER E à l'ouest, les trams-trains, l'amélioration de l'existant, ... soient mis de côté. Donc c'est surtout pour ça qu'on est rentrés dans le Grand Paris. »¹⁵⁰

En 2010, l'entreprise se met en ordre de marche pour que ses propres projets soient inscrits dans le protocole en cours de négociation entre l'État et la Région, et dans lequel sont définies les orientations du prochain Contrat de Plan. Le président de l'entreprise ferroviaire, Guillaume Pépy, confie à Jean-Pierre Farandou, directeur de la branche Proximités, la mission de rassembler les forces de la SNCF sur le Grand Paris. Des groupes de travail (comités exécutifs, groupes de coordination, plateaux Grand Paris), réunissant les acteurs concernés aux différents niveaux hiérarchiques et dans les différentes branches de l'entreprise, sont organisés de manière hebdomadaire. Plusieurs contributions dans lesquelles la SNCF réaffirme ses projets sont par ailleurs préparées, à l'instar de celle adressée aux élus régionaux dans le cadre de leur nouvelle mise en révision du SDRIF¹⁵¹. À travers ces différentes initiatives, l'entreprise cherche à s'assurer du soutien financier des décideurs politiques. Mais c'est bien plus avec les représentants de la Région qu'avec ceux de l'État qu'un dialogue semble s'être noué au début des années 2010. Pour un membre du plateau Grand Paris de la SNCF, l'entreprise ferroviaire aurait été délibérément mise à l'écart par les plus hauts responsables de l'État :

« Ce qu'on interprète maintenant, c'est que la SNCF n'a pas été dans le Grand Paris dès le début. Mais en fin de compte, ce n'est pas tout à fait ça. C'est que Sarkozy, quand il a lancé ça, il a nommé comme secrétaire d'État Christian Blanc, et comme adjoint Marc Véron. Christian Blanc, ancien patron d'Air France, et ancien patron de la RATP. Quant à Véron, tous les anciens du Fret s'en souviennent, parce que ça été le début de la

¹⁵⁰ A.15., Parcours interne SNCF, Direction Prospective – Grand Paris, SNCF Transilien. Entretien réalisé le 08 février 2016 (Paris).

¹⁵¹ SNCF (2011), *Révision du Schéma Directeur de la Région Île-de-France : contribution de la SNCF*, 11, 66p.

dégringolade. Ils ne voulaient pas du tout de la SNCF. On n'était pas associés. On a été mis de côté. »¹⁵²

À l'inverse, le dialogue entre les agents de la SNCF et ceux de la Région aurait lui été bien plus facilement établi, car noué de plus longue date :

« Ça se passait bien avec le STIF, avec la Région, qui voyaient bien que nos projets, qui venaient de plus loin, il fallait continuer à les faire. En amont, la Région et le STIF avaient déjà leur plan. Ce n'était pas le Grand Paris Express, c'était le Plan de mobilisation pour les transports, avec tous nos projets. Il y avait aussi les projets de la RATP bien sûr, les prolongements de lignes de métro. Mais aussi les trams-trains, l'amélioration de l'existant sur chaque RER, sur chaque ligne Transilien. La grosse bagarre, ça a été d'influencer le Protocole qui était en cours de négociation entre l'État et la Région pour que nos projets y soient bien inscrits. Moi, j'avais une réunion tous les quinze jours avec le STIF, et J* [membre du groupe de coordination « Grand Paris » de la SNCF], avec le Directeur Transports, pour essayer de pousser nos projets. Ça a débouché sur le Protocole d'accord État-Région, où tous nos projets figurent. »¹⁵³

Cet écho favorable des propositions portées par la SNCF auprès de l'exécutif régional s'explique aussi par le fait que celles-ci contribuaient à asseoir la légitimité de ce dernier dans le pilotage des politiques d'aménagement en Île-de-France. Pour un élu régional écologiste qui avait conduit, au cours de la mandature précédente, la première révision du SDRIF de 1994, les projets sur les transports existants leur permettaient d'affirmer leur posture dans le conflit qui les opposait aux équipes de Christian Blanc :

« Le Schéma Directeur, ça a été un moment pour à la fois réaffirmer la Région, et pour réaffirmer l'existant. Avec une forme d'opposition certaine entre la vision de la Région et la vision d'un Grand Paris qui s'imposerait depuis l'État à la Région par une alliance entre les collectivités territoriales et l'État, sans passer par la Région et ses compétences. Avec le plan de

¹⁵² A.15., Parcours interne SNCF, Direction Prospective – Grand Paris, SNCF Transilien. Entretien réalisé le 08 février 2016 (Paris).

¹⁵³ A.15., *ibid.*

Mobilisation Transports, le nouvel exécutif de 2010 voulait dire : « la Région a des compétences, l'État ne les enlèvera pas, et il va falloir faire avec nous et le STIF ». Dire « c'est bien de s'occuper des trains pour dans trente ans, mais il faut déjà être en capacité d'améliorer ce qui existe aujourd'hui ». Ça, c'est la mobilisation sur les RER, sur le Transilien, la mise en omnibus, etc. »¹⁵⁴

À travers la promotion des projets de transports sur l'existant, les stratégies des dirigeants de la SNCF et celles des élus régionaux se rejoignent et s'appuient mutuellement. Ce thème confirme d'une part la position de l'entreprise ferroviaire comme transporteur régional, et conforte d'autre part celle de la Région comme pilote de l'aménagement en Île-de-France. Cette convergence d'intérêts a conduit à ce que l'ensemble des propositions portées par la SNCF soient inscrites dans le Plan de mobilisation des transports arrêté en 2008 par le conseil d'administration du STIF¹⁵⁵. L'alliance entre les deux se consolide ainsi à mesure que les tensions entre la Région et l'État s'accroissent, et participe d'une redéfinition des rapports de force dans la géopolitique francilienne qui se répercute à différents niveaux de l'action publique (Cf. Encadré 7 : Un exemple de répercussion des rapports de forces politiques en Île-de-France. La redéfinition des objets d'étude des ingénieries territoriales).

¹⁵⁴ A.27., Urbaniste, Ex élu régional Europe Écologie Les Verts. Entretien réalisé le 26 janvier 2016 (Paris).

¹⁵⁵ En particulier : « le RER d'avenir » (distinction entre RER fréquent et RER Rapide), « la Rode Ferrée de Moyenne Couronne » (Tangentielle Nord, débranchement du T4 sur Clichy et Montfermeil, tram-train Massy – Evry, Tangentielle Ouest), et « la rocade des TGV ». Cf. Garde A., Tribout J. (2014), « Les enjeux du réseau ferré en Île-de-France : Le Grand Paris du Train », *Revue Générale des Chemins de Fer*, n°237 (4), p.88-96.

Encadré 7 : Un exemple de répercussion des rapports de forces politiques en Île-de-France La redéfinition des objets d'étude des ingénieries territoriales

Les débats sur le futur transport du Grand Paris ont été traversés par une opposition politique entre les représentants de l'État et de la Région tant sur la vision du projet d'aménagement que sur le tracé du futur métro. Dans ce conflit, les représentants de chacune de ces deux institutions se sont en quelque sorte alliés avec ceux d'une entreprise de transport : ceux de la Région et de la SNCF ont porté de concert la promotion des projets sur les réseaux existants, tandis que ceux de l'État s'appuyaient sur les équipes de la RATP puis de la SGP pour préfigurer le « Réseau de Transport Public du Grand Paris ». Cette forme d'opposition s'est répercutée dans la feuille de route des ingénieries territoriales.

L'APUR, dont le champ d'étude s'inscrivait historiquement dans le domaine de l'urbanisme opérationnel et dans Paris intra-muros, a amorcé au début des années 2010 un positionnement métropolitain en s'associant avec la SGP et la DRIEA pour développer notamment un Observatoire des gares du Grand Paris. Pour un agent de la SGP, anciennement en poste au sein de la RATP, ce rapprochement serait pour partie lié à une affaire de personnes, « de liens privilégiés entre des gens de l'APUR et certaines personnes à la SGP »¹⁵⁶. Si l'état de mes sources ne me permet pas d'établir l'éventuelle origine sociale, politique ou militante de ces affinités, l'hypothèse qui peut être formulée est qu'à l'aune de certaines études menées par cette structure au cours de la décennie précédente¹⁵⁷, ces deux groupes d'acteurs avaient déjà une certaine expérience de collaboration. Face à cela, l'IAURIF, au sein duquel avaient été conduites les principales études sur les gares et les stations dans la région francilienne depuis les années 1990¹⁵⁸, est apparu bien moins présent sur le sujet. Un architecte-urbaniste en poste au sein du Département Urbanisme, Aménagement & Territoires de l'IAURIF, et qui travaillait depuis quelques années sur une étude consacrée à la question de la densité urbaine au niveau des gares franciliennes, a été témoin de cette montée en puissance de l'APUR sur le sujet. Pour lui, l'institut aurait payé là l'évolution du rapport de forces politiques entre l'État et la Région :

« Il y a eu la SGP qui est arrivée là-dessus, qui a insufflé des choses. L'APUR qui, en tant qu'ingénierie de ce nouveau phénomène de métropolisation, de concurrence d'ingénierie aussi avec l'IAURIF, déboule tout un attirail, sort un peu de ses murs par rapport à la ville de Paris. Elle avait déjà mené des travaux hors Paris. Mais là, de manière bien plus forte, l'organisme déploie une stratégie d'étude urbaine sur des territoires qui sont à

¹⁵⁶ A.24., Urbaniste, Unité Gares, SGP. Entretien réalisé le 23 février 2016 (Saint-Denis).

¹⁵⁷ Cf. APUR (2010), *Éviter la saturation programmée de la ligne 14*, note n°44 (12), 12p. ; APUR (2008), *Paris / Pantin : Autour du tramway, enjeux et projets* (7) 2008, 48p. ; APUR (2004), *Porte des Lilas : expertise des aménagements bus et intermodalité* (12), 49p.

¹⁵⁸ Cf. Navarre D., Jacob C. (1989), *Le rabattement sur les gares de la région d'Ile-de-France*, IAURIF, 133p. ; Said V., Al-Soufi-Zreik F., Santoire V., Hengoat, D. (1999), *Étude de densification des quartiers autour des stations de transport en commun. Première phase : analyse statistique et définition typologique*, IAURIF, 98p. ; Said V., Santoire V., Hengoat D. (2001), *Étude de valorisation des quartiers autour des stations de transport en commun. Deuxième phase : enjeux de la valorisation par l'analyse rétrospective des opérations d'aménagement*, IAURIF, 241 p. Charousset A., Fillastre A., Petit M., Boulain F., Dugue R., Legenne C., Pénifaire N. (2001), *La valorisation des quartiers autour des stations de transport en commun. Troisième phase : Analyse comparée de cinq stations*, IAURIF, 34p. ; Courel J., Nguyen-Luong D., Pretari A. (2007), *Habiter ou travailler près d'une gare de banlieue. Quels effets sur les comportements de mobilité ?*, IAURIF, 54p.

l'extérieur de Paris, dans un approche « stratégie territoriale », alors qu'avant ils étaient plutôt sur l'encadrement des PLU (Plans Locaux d'Urbanisme), des objets plutôt architecturaux, opérationnels. Là, ils passent à une échelle qui est celle du territoire, avec l'opportunité de la métropole du Grand Paris. Ça nous a vachement frustrés. On voit bien le rapport de forces, les liens avec la SGP. [...] Ce sont des histoires en interne, du fait d'avoir été un peu sous le guidon avec le Schéma Directeur ... Tout un tas de choses qui étaient un peu compliquées dans le jeu politique, et avec finalement un atterrissage au niveau des bureaux d'études, qui a fait qu'il y a eu une opportunité très forte de l'APUR à ce moment-là. »¹⁵⁹

Au final, les agents de l'IAURIF ont eu l'impression d'avoir été dessaisis d'un de leur objet d'étude de prédilection du fait d'un rapport de forces politiques défavorable à la Région. Néanmoins, ceux-ci semblent aujourd'hui s'être appropriés cette nouvelle ligne de partage et engagent un certain nombre de travaux sur les gares des réseaux existants. C'est notamment le cas avec l'Observatoire d'Eole, actuellement mis en place par le département Urbanisme, Aménagement et Territoire de l'IAURIF avec la SNCF, et avec la préparation d'un Carnet Pratique consacré aux quartiers de gare dont l'ambition est d'accompagner les collectivités locales dans la mise en œuvre du SDRIF. À travers ces nouveaux chantiers, l'IAURIF entérine une posture d'ingénierie sur un grand territoire régional, tandis que l'APUR, qui travaille actuellement avec de nouveaux partenaires au développement de son observatoire des quartiers de gares du Grand Paris sur de nouvelles thématiques (Santé, Culture, Logement et Sport), consolide sa posture de bureau d'étude du phénomène métropolitain.

À l'heure où toute l'attention médiatique et politique se concentre sur les deux projets concurrents de métro en rocade, certains représentants de la SNCF et de la Région se constituent en porte-voix de l'amélioration des transports existants. Les débats publics d'Arc Express et du Réseau de Transport Public du Grand Paris, organisés simultanément de septembre 2010 à janvier 2011, se sont présentés comme des arènes privilégiées pour donner une résonance particulière à ce message. La SNCF, à travers ses « cahiers d'acteurs »¹⁶⁰, a insisté sur le fait qu'une offre de service cohérente en matière de transports ne pouvait faire l'économie d'une hausse du « niveau de performance des réseaux

¹⁵⁹ A.28, architecte, Département Urbanisme, Aménagement & Territoires, IAU. Entretien réalisé le 10 décembre 2015 (Paris).

¹⁶⁰ Le cahier d'acteur est « un exposé argumenté consistant en des prises de position, des expertises, des contre-propositions portant sur un projet faisant l'objet d'un débat public. Ce moyen d'expression est rédigé par des acteurs du débat tels que les associations de défense, les associations de riverains, les collectifs d'associations ou d'élus, les organismes consulaires, les collectivités territoriales, etc. Le cahier d'acteur est une contribution libre et volontaire, son contenu relève de la totale responsabilité de son auteur et n'engage que lui-même. » Cf. <https://www.debatpublic.fr/glossaire/335> [consulté le 03.05.2017]. Ceux édités par la Commission Particulière du Débat Public pour le débat d'Arc Express sont disponibles sur <http://cpdp.debatpublic.fr/cdpd-arcexpress/documents/consultation-cahier-acteurs.html> ; pour le Réseau de Transport Public du Grand Paris sur http://cpdp.debatpublic.fr/cdpd-grandparis/site/DEBATPUBLIC_GRANDPARIS_ORG/INFORMER/LES_CAHIERS_D_ACTEURS.H TM.

existants », à travers notamment l'amélioration du RER telle que prévue dans ses propres Schémas Directeurs¹⁶¹. Ses représentants, de concert avec ceux de la Région et du STIF, ont rappelé cette nécessité lors de réunions publiques. C'est par exemple dans cette perspective qu'est intervenu le directeur de la ligne D du RER lors de la réunion organisée à Alfortville, le 24 novembre 2010 :

« Nous constatons aujourd'hui, sur le RER D, 40% de trafic en plus en huit ans. [...] Nous avons besoin de 1 milliard. [...] Avec cet argent-là, nous pourrions faire évoluer nos infrastructures qui n'ont pas bougé depuis toutes ces années. C'est vrai. Il n'y a pas eu d'évolution de notre infrastructure depuis trop d'années. Nous avons absolument besoin d'avoir ces évolutions. Cela nous permettra de faire rouler plus de trains. Avec 1 milliard, c'est 50% de trains en plus. »¹⁶²

Ils ont été rejoints dans cette entreprise aussi bien par des membres d'associations d'usagers¹⁶³ et environnementales¹⁶⁴, des acteurs économiques¹⁶⁵ ou encore des représentants des collectivités territoriales¹⁶⁶. L'expression de revendications en matière de modernisation des réseaux existants, en particulier celui de la SNCF, a ainsi traversé toute la consultation du Grand Paris au point qu'à l'issue de celle-ci, outre la fusion des deux projets de métro en rocade, l'autre grande conclusion a été l'« extrême urgence à l'amélioration immédiate du réseau existant, pour remédier sans délai aux difficultés quotidiennes des usagers. »¹⁶⁷ Une fois passées les élections présidentielle et législative de 2012, cette nouvelle urgence est réaffirmée par le premier ministre Jean-Marc Ayrault à travers l'annonce, le 6 mars 2013, d'un grand plan baptisé Le Nouveau Grand Paris,

¹⁶¹ Cf. « Cahier d'acteur » de la SNCF pour le débat public d'Arc Express (octobre 2010), et pour le débat public du Réseau de Transport Public du Grand Paris (octobre 2010).

¹⁶² Krakovitch A., Directeur de la ligne D, SNCF Transilien. Cf. « Verbatim de la réunion publique », Débat public sur le projet de réseau de transport public du Grand Paris, 24 novembre 2010 (p.35). URL : http://cpdp.debatpublic.fr/cdpd-grandparis/site/DEBATPUBLIC_GRANDPARIS_ORG/_SCRIPT/NTSP_DOCUMENT_FILE_DOWNLOAD14D2.PDF?document_id=734&document_file_id=744

¹⁶³ Cf. « Cahier d'acteur » de l'Association des usagers des transports en Île-de-France (décembre 2010), débat public d'Arc Express.

¹⁶⁴ Cf. « Cahier d'acteur » de l'association Val d'Oise Environnement (janvier 2011) pour le débat public d'Arc Express.

¹⁶⁵ Cf. « Cahier d'acteur » de l'Observatoire Régional de l'Immobilier d'entreprise en Île-de-France (décembre 2010) pour le débat d'Arc Express et celui de la Chambre de Commerce et d'Industrie de l'Essonne (décembre 2010) pour le débat du Réseau de Transport Public du Grand Paris

¹⁶⁶ Cf. « Cahier d'acteur » les cahiers d'acteur du Conseil Général du Val d'Oise (novembre 2010), de la ville de Stains (décembre 2010), ou encore de la Communauté d'agglomération des portes de l'Essonne (janvier 2011) pour le débat public d'Arc Express.

¹⁶⁷ Commission Particulière du Débat Public Arc Express (2011), *Compte-rendu du débat public Arc Express*, 98p.

composé de deux volets. Le premier, le « Grand Paris Express », prévoit un budget de 26,5 milliards d'euros pour la réalisation de quatre lignes nouvelles de métro automatique en rocade. Le second, « les transports du quotidien », prévoit 7 milliards d'euros pour moderniser le RER, prolonger certaines lignes de métro et mettre en service de nouvelles lignes de tramways. Ce volet du Nouveau Grand Paris fait dans la foulée l'objet d'un Protocole État – Région dans lequel « les modalités de mobilisation des 7 milliards d'euros d'engagement [...] pour les transports du quotidien »¹⁶⁸ sont précisées. Le « quotidien » s'impose alors dans les énoncés politiques et les documents réglementaires comme le résultat d'un rapport de forces politiques, le fruit de négociations entre acteurs nourrissant contextuellement des stratégies convergentes. Il se présente d'abord, de manière factuelle, comme la catégorie des transports en commun franciliens qui ne relèvent pas du Grand Paris Express.

4.2. Les transports du « quotidien » contre le Grand Paris Express

Le « quotidien » apparaît en 2013 comme un nouveau qualificatif pour désigner les transports en commun franciliens qui ne relèvent pas du Grand Paris Express. Le caractère tout à la fois plastique et consensuel de ce celui-ci va toutefois conduire différents acteurs à s'en saisir dans des perspectives sensiblement différentes, et ce faisant à le charger d'une signification particulière qui puise dans certaines représentations politiques de la « banlieue ».

4.2.1. Un contre-projet social...

La dimension imaginaire dont se charge peu à peu la catégorie des transports du « quotidien » tient, tout d'abord, aux conditions d'émergence de celle-ci, en creux des débats sur Arc Express et sur le Réseau de Transport Public du Grand Paris. Le premier

¹⁶⁸ [Anon.], « Les transports du quotidien, priorité des priorités », Région Île-de-France, STIF, le 19 juillet 2013. URL : <https://www.iledefrance.fr/fil-actus-region/transports-du-quotidien-priorite-priorites> [consulté le 03.05.2017].

visait à « satisfaire, par une rocade autour de Paris, les déplacements quotidiens des Franciliens, notamment vers leur lieu de travail »¹⁶⁹. Doté de nombreux points d'arrêts et d'interconnexions avec les radiales existantes, il était défendu par ses promoteurs comme un projet social permettant de relier les « banlieues » aux « banlieues ». Le second prévoyait lui de relier de manière rapide une dizaine de pôles économiques entre eux, ainsi qu'aux aéroports et aux gares TGV. Celui-ci s'inscrivait dans une finalité plus économique et avait, à ce titre, fait l'objet d'un certain nombre de critiques durant les débats publics, comme celle d'être « un projet qui ne s'intéresserait pas à la vie des gens »¹⁷⁰. Ce registre d'oppositions apparaît comme étant plus largement l'apanage des projets de transport de type rapide et comportant peu de points d'arrêt. Le CDG Express, liaison ferroviaire directe devant relier la gare de l'Est et à l'aéroport Paris-Charles-de-Gaulle en 20 minutes, est ainsi régulièrement attaqué pour être « un train de riches »¹⁷¹. Dans les années 1970, l'aérotrain avait également essuyé des critiques similaires. Pour Pierre Merlin, celui-ci se présentait comme « un moyen de transport rapide et cher, donc de luxe, entre des points groupant une clientèle importante à proximité de ses stations, lesquelles seront peu nombreuses. [...] Il restera réservé à une minorité de personnes aisées, hommes d'affaire surtout. Ce n'est pas de lui qu'il faut attendre la solution des problèmes qui se posent quotidiennement à la majorité de la population. » (Merlin, 1971, p.175-177) Concernant le Réseau de Transport du Grand Paris, sa fusion avec Arc Express ainsi que l'ajout de plusieurs points d'arrêts supplémentaires ont permis à ses promoteurs de désamorcer un certain nombre de ces critiques. Pour un agent de la SGP, cette évolution du tracé marque en particulier une forme de retour au « quotidien » de celui-ci :

« Ce qui est intéressant, c'est qu'on est revenu plus dans le « quotidien » à la fin du débat public, dans le sens où on a rajouté cette trentaine de gares. On s'arrêtait plus souvent. On a perdu un peu le côté critiqué de métro pour les hommes d'affaires, de TGV urbain, pour revenir à quelque chose qui était du métro rapide, certes, mais un peu plus identifié. Et donc avec des gares

¹⁶⁹ Loubière A. (2011), « Interview de Jean-Paul Huchon, président du Conseil Régional d'Île-de-France », *Urbanisme*, n°41 (12), p.5-7.

¹⁷⁰ Cf. Leblond F. (2011), *Compte-rendu du débat public du Réseau de Transport Public du Grand Paris*, Commission Nationale du Débat Public, p.76.

¹⁷¹ Cf. par exemple Allix G., « Charles-de-Gaulle Express : le « train des riches » attaqué au Sénat », *Le Monde*, 29 novembre 2017. URL : http://www.lemonde.fr/economie/article/2017/11/29/charles-de-gaulle-express-le-train-des-riches-attaque-au-senat_5222325_3234.html

qui sont des stations du « quotidien », dans le service qu'elles rendent aux habitants. »¹⁷²

À travers ses propos, les transports du « quotidien » se présentent donc comme ceux qui desservent les zones d'habitation et qui permettent aux individus d'effectuer leurs déplacements entre leur domicile et leur lieu de travail à l'intérieur de la région francilienne. Toutefois, le terme de « quotidien » n'a jamais, dans les discours politiques comme dans les textes réglementaires, été associé au Grand Paris Express, mais bien au contraire opposé à lui. Cela tient d'abord au fait que, malgré l'évolution du projet, celui-ci est resté associé à l'image d'un mode de transport plus au service des acteurs économiques qu'à celui de la population francilienne. Certaines manifestations qui continuent d'accompagner les événements organisés par la SGP en témoignent, à l'instar de celle organisée le 4 juin 2016 par des membres du mouvement social Nuit Debout, à l'occasion de la fête de lancement des travaux du Grand Paris Express à Clamart¹⁷³. Si ce contre-événement s'inscrit avant tout dans une dynamique de mobilisation contre le projet de loi travail porté, au printemps 2016, par la ministre Myriam El Khomri, l'argumentaire développé dans le descriptif de celui-ci est révélateur de la prégnance de cette image d'un transport au service des intérêts économiques :

« La Société du Grand Paris, créée en 2010 par Nicolas Sarkozy pour concurrencer le Syndicat des Transports d'Île-de-France alors dirigé par Jean-Paul Huchon, va lancer le 4 juin prochain la construction du Grand Paris Express à Clamart, première gare à être construite. À cette occasion, tout ce petit monde montre sa déconnexion totale avec les préoccupations du peuple en organisant l'évènement KM1, un gloubi-boulga de spectacles à la gloire du BTP, de greenwashing béat et d'entre-soi élitiste. [...] Si la région Île-de-France a bel et bien besoin de renforcer ses infrastructures de transports en commun, y compris le cas échéant par la construction de

¹⁷² A.24., Urbaniste, Unité Gares, SGP. Entretien réalisé le 23 février 2016 (Saint-Denis).

¹⁷³ « Le 4 juin, pour marquer le lancement des travaux et de la programmation artistique et culturelle qui accompagne ce projet hors normes, une journée inaugurale intitulée « KM1 » (Kilomètre 1), prend place au Sud de Paris, sur le chantier de la future gare de la ligne 15 Sud conçue par l'architecte Philippe Gazeau : Fort d'Issy – Vanves – Clamart, où démarrent les premiers travaux de génie civil du futur métro. [...] Dès 14h00, parade, performances de danse et de cirque, concerts, balades urbaines, marché culinaire, repas de chantier, créations visuelles, innovations interactives, grand bal populaire et DJ set rythmeront cette journée festive et ouverte à tous. » Cf. SGP, « KM1 : Lancement du premier chantier du Grand Paris Express et de sa programmation artistique et culturelle ». URL : <https://www.societedugrandparis.fr/wp-content/uploads/2016/04/cp-sgp-km1-210420162.pdf> [consulté le 03.05.2017].

nouvelles lignes de métro, le projet Grand Paris initial, qui était conçu pour les hommes d'affaires, a fait l'objet de nombreuses oppositions locales et régionales, que ce soit sur les choix des parcours, des stations et localités desservies, et sur le mode choisi : le métro souterrain, le plus coûteux financièrement mais aussi écologiquement. Ce sont ces luttes qui ont conduit à des évolutions positives permettant une meilleure desserte pour les habitants. Toutefois, il n'en demeure pas moins que ce projet a été décidé d'en haut, sans vraie consultation des habitants et des futurs usagers sur les réels besoins. »¹⁷⁴

À travers cet exemple, les motifs de contestation du Grand Paris Express renvoient à cette idée d'un projet qui se serait fait contre les usagers, contre leur « quotidien ». Si ce genre de manifestations demeure dans les faits assez rare, l'expression de critiques similaires a, selon un agent de la SGP, « ponctué toute la vie du projet »¹⁷⁵. C'est d'ailleurs en partie pour se prémunir contre celles-ci qu'un outil comme l'Observatoire des quartiers de gares du Grand Paris a été développé. Celui-ci a été mis en place en 2013 par la SGP, la DRIEA et l'APUR dans le but d'« améliorer la compréhension du tissu urbain, de mesurer les évolutions urbaines et sociales que sont appelées à connaître ces quartiers, d'évaluer les dynamiques de construction de logements, de développement économique, de transition énergétique et d'accessibilité des gares. »¹⁷⁶ Pour l'urbaniste en charge du dossier à l'APUR, la motivation sous-jacente était aussi et surtout de préparer les arguments des porteurs du projet face à ce genre de critiques :

« L'observatoire des quartiers de gare, il est né d'une demande des élus de la SGP de disposer d'éléments, de documentation sur ces quartiers de gare, parce que dès ce moment-là, plusieurs personnes ont commencé à s'emparer de la question avant même que le financement du métro soit assuré, dès que le tracé a été connu. Elles ont commencé à argumenter sur « fallait-il le faire en souterrain ou en aérien », « est-ce que c'est trop cher », « est-ce que c'est nécessaire », « est-ce que ça ne va pas provoquer une

¹⁷⁴ « Le Grand Paris « parade » : stoppons leur Valls ! », organisé par Nuit Debout Clamart, le 4 juin 2016. Détails de l'événement sur <https://www.facebook.com/events/832217650255769/> [consulté le 03.05.2017].

¹⁷⁵ A.24., Urbaniste, Unité Gares, SGP. Entretien réalisé le 23 février 2016 (Saint-Denis).

¹⁷⁶ Alba D. (2015), *Observatoire des quartiers de gare du Réseau du Grand Paris Express*, APUR, Société du Grand Paris, Direction Régionale et Interdépartementale de l'Équipement et de l'Aménagement (12), 4p. Disponible sur http://www.apur.org/sites/default/files/documents/presentation_observatoire_quartiers_gares_grand_paris.pdf [consulté le 05.05.2017].

montée des prix dans les quartiers de gares », ... Ce qui est apparu, c'est qu'à l'aune de tous ces discours, la SGP était un peu démunie pour répondre. [...] Il y a un intérêt commun pour la SGP et l'État à montrer le bon emploi de ces quartiers, que tout cet argent n'est pas un luxe mais une nécessité, et qu'il y a un effet levier important. Donner à voir que la ligne 16, elle dessert des quartiers d'habitat social, des quartiers où les populations sont en proie à de grandes difficultés. Il y a la ligne 15 Ouest qui relie Pont-de-Sèvre, La Défense, Saint-Denis Pleyel, des pôles d'emplois incroyables et d'ores et déjà très valorisés, mais ce n'est pas qu'un métro de riches, ce n'est pas qu'un métro entre des équipements aéroportuaires, même si la desserte d'Orly et de Roissy font partie du jeu. C'est bien un métro qui est au service de l'ensemble du territoire métropolitain. »¹⁷⁷

Outre le souci d'améliorer la connaissance des territoires desservis par le Grand Paris Express, l'Observatoire des quartiers de gare a ainsi vocation à montrer que ce métro a un réel rôle social et qu'il est bel et bien au service des habitants de toute la métropole. La nécessité de cette démonstration prouve dans le même temps combien il y avait justement présomption du contraire.

4.2.2. ... Pour les oubliés du Grand Paris

Au-delà de ce registre de contestations, les principales voix qui se sont élevées contre le Grand Paris Express l'ont été non pas pour critiquer le futur métro en lui-même, mais plutôt pour dénoncer ce qu'il délaissait : la grande couronne. Dans les débats publics d'Arc Express et du Réseau de Transport Public du Grand Paris qui se sont tenus parallèlement du 30 septembre 2010 au 31 janvier 2011, de nombreux représentants des collectivités locales ont ainsi exprimé avec une certaine véhémence leurs inquiétudes quant à la concentration des investissements en matière de transports sur ce métro qui ne concernait pas leur territoire, contrairement aux transports existants. Dans le « cahier d'acteur » du Conseil Général de Seine-et-Marne, il était ainsi indiqué :

¹⁷⁷ A.30., Urbaniste, APUR. Entretien réalisé le 10 mars 2016 (Paris).

« Avant d'envisager tout projet de nouvelle infrastructure ferrée lourde, le département entend réaffirmer son exigence de donner la priorité à l'amélioration des transports quotidiens des Seine-et-Marnais. »¹⁷⁸

Dans celui de la ville de Méry-sur-Oise, il était précisé :

« Ces deux projets [Arc Express et le Réseau de Transport du Grand Paris] vont mobiliser des ressources financières importantes, qui ne seront donc pas là pour améliorer le quotidien de millions d'usagers des transports en commun ; les motifs et les besoins ne nous manquent donc pas pour exposer nos motifs de contestation à ce projet prioritairement destiné à Paris et à la proche banlieue et peu soucieux de notre sort. »¹⁷⁹

Ces deux exemples sont représentatifs de nombreux « cahiers d'acteur » des collectivités de la seconde couronne rédigés pendant les débats publics. Pour plusieurs de leurs représentants, les futurs métros n'apportent aucune solution de déplacements à leurs administrés, contrairement aux transports existants, que l'on commence ici à qualifier de « quotidiens ».

L'expression de cette inquiétude a un écho d'autant plus important que le thème de la relégation du périurbain devient tout à fait central dans les discours politiques, en particulier pendant la campagne présidentielle de 2012 où la menace d'une poussée du Front national dans ces territoires est avancée¹⁸⁰. L'idée selon laquelle un « sentiment d'abandon, d'exclusion, d'éloignement des pouvoirs » conduirait les habitants de cette « banlieue de banlieue » (Fourcault & al., 2007, p.34) à exprimer un vote protestataire a été largement nuancée par de nombreux sociologues et géographes (Rivière, 2009 ; Charmes, 2011 ; Girard, 2017). Une analyse plus fine des résultats des élections nationales témoigne en particulier du fait que « les orientations politiques des périurbains sont loin d'être homogènes : la droite parlementaire domine certes le paysage, mais l'extrême gauche n'est jamais totalement absente et la gauche jouit toujours d'un poids significatif. » (Charmes,

¹⁷⁸ « Cahier d'acteur » du Conseil général de Seine-et-Marne (octobre 2010), débat public d'Arc Express.

¹⁷⁹ Contribution de la Ville de Méry-sur-Oise, débat public d'Arc Express.

¹⁸⁰ Cf. Wielder T., « Dans la France périurbaine, le « survote » pour le Front national exprime une colère sourde », *Le Monde*, 28 février 2012. URL : http://www.lemonde.fr/election-presidentielle-2012/article/2012/02/28/dans-la-france-peri-urbaine-le-survote-pour-le-fn-exprime-une-colere-sourde_1649247_1471069.html [consulté le 04.05.2017].

2011, p.94) Comme le souligne par ailleurs Paola Pucci, le périurbain présente en réalité une diversité et une pluralité de modes de vie qui reflètent des phénomènes tout aussi complexes que le travail à domicile et le dépassement des modèles traditionnels centre – périphérie (Pucci, 2016, p.4231), et ne saurait en cela être réduit à un espace homogène aux pratiques électorales illégitimes. Néanmoins, cette représentation est régulièrement ravivée par la publication de cartes électorales du vote FN qui, bien que chargées de nombreux « pièges » tels que des « effets d'échelles et de lissage » et des « jeux de ratios relatifs et de masses absolues » (Veltz, 2017), présentent une opposition a priori objective entre le cœur des métropoles et leur périphérie suburbaine¹⁸¹.

Certains travaux ont par ailleurs contribué à donner une résonance particulière à cette vision binaire. C'est tout d'abord le cas du best-seller de Christophe Guilluy, *La France périphérique*¹⁸², que François Hollande et Nicolas Sarkozy ont l'un comme l'autre mobilisé durant la campagne présidentielle de 2012¹⁸³. C'est également le cas des travaux de Jacques Lévy sur les « gradients d'urbanité » dans lesquels celui-ci explique le vote « tribunitien » par le choix-même des périurbains de résider dans des zones socialement homogènes et sans rapport à l'altérité (Lévy, 2007). Si, comme le suggère Pierre Veltz, le vote protestataire s'explique sans doute plus par « les difficultés de la vie quotidienne, le prix du loyer et le prix de l'essence » que par une « supposée fuite de l'altérité et de l'espace public » (Veltz, 2017), cette image d'une coupure manichéenne entre les métropoles et leurs périphéries est devenue, à partir de 2012, extrêmement présente dans les discours politiques. Or, pour lutter contre cette forme de cessation du périurbain, les transports en commun se présentent comme un instrument évident, puisqu'ils permettent justement d'intégrer ces territoires de la relégation dans les dynamiques métropolitaines. L'important relais médiatique¹⁸⁴, y compris par des personnalités politiques de premier rang¹⁸⁵, d'une récente étude de l'Institut Français d'Opinion Publique (IFOP) concluant sur le fait qu'« en France, plus les électeurs vivent loin d'une gare, plus ils ont tendance à voter Front

¹⁸¹ Cf. Cassely J.-C., « Front national : à la recherche du vote barbecue », *Slate*, 30 mai 2012. URL : www.slate.fr/story/56885/vote-barbecue-vote-fn [consulté le 04.05.2017].

¹⁸² Guilluy C. (2014), *La France périphérique : comment on a sacrifié les classes populaires*, Paris : Flammarion.

¹⁸³ Cf. Biseau G., « Le livre de gauche qui inspire la droite », *Libération*, 30 mars 2012. URL : http://www.liberation.fr/france/2012/03/30/le-livre-de-gauche-qui-inspire-la-droite_806919 [consulté le 04.05.2017].

¹⁸⁴ Cf. Europe 1, « Habiter loin d'une gare peut inciter à voter FN, selon une étude », *Europe 1*, 6 décembre 2016. URL : <http://www.europe1.fr/politique/habiter-loin-dune-gare-peut-inciter-a-voter-fn-selon-une-etude-2920412> [consulté le 04.05.2017] ; ATS/NXP, « Habiter loin d'une gare peut inciter à voter FN », *La tribune de Genève*, 6 décembre 2016. URL : <http://www.tdg.ch/monde/habiter-gare-peut-inciter-voter-fn/story/30722858> [consulté le 04.05.2017].

¹⁸⁵ Cf. tweet de Laurence Parisot du 06.12.2016 : « Plus on est éloigné d'une gare, plus on vote FN ». URL : <https://twitter.com/LaurenceParisot/status/806062913178009600> [consulté le 04.05.2017].

national »¹⁸⁶, montre en ce sens combien la mission intégratrice des transports relève d'une évidence partagée par nombre d'acteurs politiques.

Les principales critiques que le Grand Paris Express a essuyées sont ainsi d'avoir été fait contre les habitants d'une part, et d'avoir ignoré la grande couronne d'autre part. Or c'est justement sur fond de ces critiques que les transports du « quotidien » ont été imposés dans le vocabulaire du Grand Paris, d'abord par les porte-paroles des collectivités de seconde couronne qui, à travers leurs « cahiers d'acteurs », dénonçaient leur mise à l'écart du futur métro, puis par les représentants de l'État et de la Région qui, à travers leurs déclarations, voulaient donner à voir les efforts consentis par les pouvoirs publics en creux de celui-ci. C'est alors logiquement que les dirigeants de la SNCF ont repris à leur compte cette nouvelle catégorie, en fixant la « priorité des priorités aux transports du quotidien » dans leur projet industriel intitulé « Excellence 2020 », présenté par Guillaume Pépy le 12 septembre 2013 devant les membres de son conseil d'administration et largement relayé dans la presse généraliste :

« Nous voulons, en 7 ans, avoir hissé le niveau de satisfaction des clients des trains du quotidien à celui du TGV », annonce le président de la SNCF. Ce qui s'accompagnera « de travaux sans égal sur les lignes RER existantes. L'Île-de-France est une priorité nationale, je l'assume à 100%. »¹⁸⁷

En pointant les transports du « quotidien » comme nouvelle priorité du groupe ferroviaire, le président de la SNCF indique ainsi à un public d'élus locaux et de financeurs publics que l'entreprise ferroviaire entend bien jouer sa part dans la construction métropolitaine, mais aussi qu'elle a à cœur de s'occuper de celles et ceux auxquels le Grand Paris Express n'apporte pas de solutions.

Avant les débats sur le futur métro du Grand Paris, le « quotidien » se présentait comme un qualificatif assez peu connoté dans les milieux politiques. En cela, il se distinguait largement de la « banlieue », qui était elle bien plus largement associée à l'idée

¹⁸⁶ Cf. Fourquet J. (2016), *Trump, Brexit, Hofer, FN : les ressorts de la vague « nationale-populiste »*, Journée de restitution des enquêtes « Présidentielles 2017 : les rapports de force électoraux à cinq mois du scrutin » (06/12), IFOP, Paris.

¹⁸⁷ Steinmann L., « « Excellence 2020 », le plan de Guillaume Pépy pour la SNCF de demain », *Les Echos*, 27 septembre 2013. URL : https://www.lesechos.fr/27/09/2013/LesEchos/21531-078-ECH_--excellence-2020---le-plan-de-guillaume-pepy-pour-la-sncf-de-demain.htm [consulté le 06.05.2017].

d'un espace déqualifié et menaçant socialement. Comme le souligne Alain Faure, la « banlieue » est en effet, « de tous les mots de la ville, celui dont l'histoire est la plus heurtée », d'ailleurs en perte de vitesse car trop usé d'avoir servi « à désigner tout à la fois des lieux, les maux et les peurs associés à la crise de la société française née du chômage et du racisme qui aujourd'hui compromettent l'intégration d'une partie importante des enfants de migrants. » (Faure, 2003, p.57 ; 67) Du fait justement de sa présomption de neutralité politique et sociale, le « quotidien » s'est alors présenté comme un nouvel étendard, une nouvelle bannière autour de laquelle des acteurs d'horizons variés pouvaient se reconnaître et nouer de nouvelles alliances pour appuyer leurs stratégies respectives. Ce faisant, à mesure qu'ils l'utilisaient, ces acteurs le lestaient de certaines valeurs et représentations. Sur fond de luttes d'influence entre l'État et la Région, de repositionnement de la SNCF sur le transport urbain, et de montée en puissance du thème de la fracture périurbaine, le « quotidien » s'est ainsi imposé comme la catégorie des transports franciliens qui ne relèvent pas du Grand Paris Express, mais aussi et surtout comme celle des transports franciliens qui ont une vocation inclusive pour les habitants de la grande couronne. En brandissant le « quotidien », c'est ainsi la promesse d'une prise en considération nouvelle des laissés pour compte de la métropolisation que font, entre autres, les représentants de l'État, de la Région et de la SNCF.

4.3. Des gares pour donner à voir le réinvestissement dans le « quotidien »

L'accident ferroviaire de Brétigny, survenu le 12 juillet 2013, a révélé au grand jour et de la manière la plus dramatique l'état de vétusté dans lequel se trouvait l'infrastructure ferroviaire francilienne. Si celui-ci a eu l'effet d'un terrible rappel, il ne saurait toutefois être considéré comme le point de départ des transports du « quotidien », cette nouvelle catégorie des transports du Grand Paris se présentant comme le résultat de négociations entre acteurs engagées depuis la fin des années 2000. Néanmoins, celui-ci a eu pour conséquence d'attirer l'attention politique et médiatique sur les transports existants. Or les coûteuses opérations de maintenance et de régénération des réseaux, engagées pourtant dès

la fin des années 2000¹⁸⁸, s'inscrivent sur le temps long, et les améliorations directes sur l'exploitation ne seront visibles au mieux que d'ici une dizaine d'années. Selon Guillaume Pépy, elles s'accompagneront même d'une dégradation sur le court terme des conditions de transport en Île-de-France déjà reconnues par tous comme particulièrement difficiles¹⁸⁹. Face à ce chantier aussi immense qu'invisible, il apparaissait donc urgent de donner des gages rapidement perceptibles de ce réinvestissement dans le « quotidien ». Plusieurs initiatives ont été développées en ce sens au sein de la SNCF, à l'instar du « Grand Paris dès aujourd'hui », un plan de réalisations à court terme de 450 millions d'euros visant à « améliorer l'accueil et le confort des usagers » (information-voyageurs, espaces voyageurs, sécurisation des gares) et « renforcer la robustesse de l'exploitation des lignes » (rapidité des interventions sur le matériel roulant, protection vis-à-vis des intrusions sur les voies)¹⁹⁰. De manière bien plus significative, l'accent mis, à partir de 2013, sur les gares du réseau Transilien semble procéder d'une logique similaire.

4.3.1. Un sujet subalterne

Dans la hiérarchie des problèmes liés aux transports en commun en Île-de-France, les gares paraissent largement secondaires. Parmi les revendications qu'expriment les usagers à travers différents canaux, ce sont surtout la fiabilité, les conditions à bord des trains et le manque de prise en charge des voyageurs en situation perturbée qui sont les plus largement dénoncés. Dans une pétition ayant recueilli plus de 40 000 signatures et largement relayée dans la presse, une utilisatrice de la ligne C du RER dénonçait ainsi les « conditions inhumaines » des transports franciliens et exprimait son « ras-le-bol » général vis-à-vis des retards à répétition et de l'absence totale d'information délivrée aux usagers¹⁹¹. Interrogé sur la relative absence du thème des gares dans leur bulletin d'information mensuel, un des administrateurs de la FNAUT Île-de-France m'expliquait de son côté

¹⁸⁸ Cf. Putallaz Y, Tzieropoulos P. (2012), *Audit revisité sur l'état du réseau ferré national français*, École Polytechnique fédérale de Lausanne, LITEP, 39p.

¹⁸⁹ Chrzavzez-Flunkert V. (2017), « Île-de-France : les défis de Guillaume Pépy », *Ville Rail & Transports*, 03 janvier 2017. URL : <http://www.ville-rail-transports.com/content/23899-Ile-de-France-les-d%C3%A9fis-de-Guillaume-Pepy> [consulté le 09/05/2017].

¹⁹⁰ Tribout J. (2013), « SNCF Transilien au cœur du nouveau Grand Paris », *La jaune et la rouge, Revue mensuelle de l'association des anciens élèves et diplômés de l'École Polytechnique*, n°686 (12/13) p.80-81.

¹⁹¹ « Stop aux conditions de voyage désastreuses dans les RER franciliens », pétition proposée par « Alexandra Usagère » sur www.change.org, adressée au STIF, au ministère des transports, à la présidente de la région Île-de-France et au président de la SNCF. URL : <https://www.change.org/p/stif-stop-aux-conditions-de-voyage-d%C3%A9sastreuses-dans-les-rer-et-trains-de-banlieue> [consulté le 09.05.17].

qu'en dehors de certains aspects liés à l'intermodalité, ces objets n'étaient pas au cœur des enjeux qu'ils identifiaient :

« De par l'histoire, sur les gares, on est surtout sur des revendications ponctuelles de types interfaces avec les transports en commun, les parkings vélos, la présence humaine, ... Mais la gare en tant que telle... De ma perception, c'est que nous n'avons pas une vision urbanistique. C'est la vision de l'utilisateur au quotidien. »¹⁹²

Cette absence de revendications de la part des voyageurs d'une part, et de certains de leurs représentants d'autre part, s'expliquerait pour partie par le fait que les gares de « banlieue » seraient, contrairement aux trains, des espaces faiblement investis. C'est une des conclusions à laquelle parvenait Marie-Michelle Libilbéhéty dans sa thèse sur le développement client-centrisme à Transilien. En particulier, elles seraient presque exclusivement considérées par les usagers comme des espaces de transition pour accéder au moyen de transport, et le plus souvent réduites aux opérations effectuées aux guichets (Libilbéhéty, 2010). De leur côté, les acteurs ferroviaires seraient eux bien conscients qu'en Île-de-France, les principales attentes se situeraient ailleurs, en particulier sur la fiabilité des horaires et le nombre de dessertes. C'est d'ailleurs bien à l'aune de ces éléments et non pas des gares que ceux-ci évaluent leur action, comme l'illustre la « T° Mesure », baromètre de satisfaction « client » mis en place au sein de Transilien en 2008 (Cf. Encadré 8 : La place des gares dans l'évaluation de la satisfaction « client ». L'exemple de la « T° Mesure »). Pour les usagers des transports en commun, leurs représentants et les agents de Transilien, le sujet des gares apparaît donc marginal par rapport aux principaux enjeux du ferroviaire francilien.

¹⁹² A.31., Expert-comptable, administrateur, FNAUT. Entretien réalisé le 12 septembre 2016 (Paris).

Encadré 8 : La place des gares dans l'évaluation de la satisfaction « client »
L'exemple de la « T°Mesure »

La « T° Mesure », baromètre de satisfaction « client » mis en place à Transilien en 2008, est une enquête réalisée par téléphone auprès des utilisateurs des lignes du RER et du Transilien en Île-de-France. Ceux-ci sont identifiés de la manière suivante. Les agents de la division Études de Transilien s'appuient sur les données Origine-Destination issues de la dernière Enquête Globale Transport¹⁹³. Ils définissent à partir de ces données des zones de chalandise sur chacune des lignes, et appliquent ensuite sur ces zones une base de données appartenant au GIE (Groupement d'Intérêt Économique) Comutitres¹⁹⁴, qui recense l'ensemble des 2,6 millions de porteurs d'un Pass Navigo. Ce double filtrage leur permet de cibler au plus près les utilisateurs potentiels des lignes du RER et de Transilien, quitte à réduire ceux-ci à un seul et même type d'utilisateurs : les navetteurs abonnés. Tout le ressenti des autres types de voyageurs n'entre aucunement en compte dans la mesure de la satisfaction des « clients » du Transilien.

Les sondés sont alors invités à répondre à une série de questions pour alimenter les différents indicateurs définis dans le cadre de ce baromètre, des plus généraux (« satisfaction vis-à-vis de la qualité de service sur la ligne ») aux plus spécifiques (« amabilité, courtoisie des agents »). Leur ressenti vis-à-vis des gares franciliennes, qui n'est évalué de manière systématique que dans cette enquête, n'est abordé qu'au travers des indicateurs relatifs à la propreté, au sentiment de sécurité, et à la validation des titres de transport (Cf. Annexe 3. *T°Mesure* – Les indicateurs du baromètre de satisfaction-client de Transilien). Interrogé à ce sujet, l'agent en charge du pilotage de la « T°Mesure » au sein Transilien justifiait ce parti-pris de la manière suivante :

« On est dans un contexte assez particulier en Île-de-France. On mesure la perception des clients fréquents, et eux ont une particularité [...], c'est qu'ils passent très rarement dans nos bâtiments-voyageurs, dans nos gares. Ils arrivent deux minutes avant leur train et vont directement sur les quais. Les pôles d'échanges qu'ils fréquentent le plus, ce sont les grands nœuds ferroviaires, les grandes gares parisiennes. Mais leur gare, celle qui est la plus proche de leur domicile, celle qu'ils empruntent tous les jours, ils ne la fréquentent pas. En plus, bien souvent, ce sont des clients qui vont avoir un titre de transport type abonnement, donc ils n'ont pas à traiter avec l'agent de la gare, sauf problème d'après-vente ou autre. »¹⁹⁵

Certains travaux de sociologues inscrits dans le mouvement pragmatiste incarné par Isaac Joseph (1999) ont récemment montré que la réalité des pratiques de déplacements était souvent plus complexe et diversifiée que ce que laisse entendre cet agent de Transilien (Kokoreff, 2002 ; Tillous, 2016). Néanmoins, le choix a été fait ne pas aborder les gares sous un autre angle que celui de la

¹⁹³ Enquête Globale Transport 2010, STIF, OMNIL, DRIEA. Synthèse des principaux résultats disponibles sur <http://www.omnil.fr/spip.php?article81> [consulté le 31.01.2017].

¹⁹⁴ Comutitres est un GIE qui « mutualise la gestion des titres de transports communs aux entreprises intervenant en région Ile-de-France. Cette structure de droit privé, à taille humaine, s'inscrit dans un environnement structuré à la mesure des missions que les transporteurs Optile, RATP et SNCF lui confient. » Source : <http://www.comutitres.fr/#> [consulté le 20.01.2017].

¹⁹⁵ A.11., Parcours interne SNCF, Division Études Clientèles et Qualité de Service, SNCF – Transilien. Entretien réalisé le 27 janvier 2015 (Paris).

propreté, de la sécurité et de la vente dans la « T°Mesure ». Cela tient au fait que ce baromètre a été mis en place dans le cadre du programme d'investissement « D Maintenant »¹⁹⁶, dont les objectifs affichés étaient d'améliorer la ponctualité, l'information et l'accueil des voyageurs, le confort et la disponibilité des équipements. Dès lors, ces trois thèmes apparaissent tout à fait centraux dans la construction de la satisfaction des « clients » du Transilien, tandis que celui des gares y est lui bien plus marginal :

« Pour faire simple, on peut construire la satisfaction sur trois piliers. Un pilier fort, qui pèse pour un tiers de la construction de la satisfaction, c'est tout ce qui tourne autour de la régularité de la ligne. Vient ensuite un second pilier, qui est plus lié à l'information, notamment en situation perturbée. C'est très en lien avec la régularité, car si on a une régularité qui n'est pas bonne, le client, ce qu'il veut, c'est pouvoir s'organiser et savoir ce qu'il se passe, connaître les moyens de substitution. On a une troisième source, c'est le vécu à bord des trains. Le gros de l'expérience client de Transilien se joue à bord des trains. [...] Tout ce qui est lié à la gare, et du fait que nos clients abonnés ne passent pas dans nos gares, ça va être plus faible. »¹⁹⁷

Pour évaluer la satisfaction de leur « clients » dans une perspective managériale, les agents de Transilien ont donc fait le choix de mesurer le ressenti de ces derniers sur les aspects qu'ils jugeaient les plus fondamentaux, à savoir la fiabilité, l'information et le vécu à bord des trains. L'absence relative des gares dans la construction de cette satisfaction témoigne du fait que dans les rangs de Transilien au début des années 2010, celles-ci constituaient un enjeu subsidiaire.

4.3.2. Une opportunité de visibilité

Quand bien même l'expression des besoins les plus criants se situerait ailleurs, ce sont bien les gares qui, dans la foulée des annonces de Guillaume Pépy sur les « transports du quotidien », constituent le fer de lance de la SNCF en Île-de-France. Des travaux sont engagés dans plus de 150 d'entre elles, et le nombre de billets qui leur sont consacrés sur les blogs de ligne se démultiplie à ce moment-là¹⁹⁸. Pour un cadre dirigeant de Transilien, cet

¹⁹⁶ « D Maintenant » est un plan d'investissement de 83 millions d'euros engagé en 2008 visant à améliorer le niveau de service sur la ligne D du RER. Cf. Cuny V. (2009), « D Maintenant : ambitieux programme d'actions pour la ligne D du RER parisien », *Revue Générale des Chemins de Fer*, n°180, janvier 2009, p. 63-67.

¹⁹⁷ A.11., Parcours interne SNCF, Division Études Clientèles et Qualité de Service, SNCF – Transilien. Entretien réalisé le 27 janvier 2015 (Paris).

¹⁹⁸ Cf. par exemple Becavin C., « Créteil Pompadour : l'avancée des travaux en photos », *Le blog de la ligne D*, modifié le 06/06/13 ; Bellechasse F., « La ligne H : Mise en place d'un nouveau type d'écran en gare de Champ de Courses d'Enghien », *Le blog de la ligne H*, modifié le 12/06/13 ; Breton A., « L'affichage en gare de Saint-Quentin-en-Yvelines », *Le blog des lignes N & U*, modifié le 19/06/2013 ; Larrouy H., « Gare de Lieusaint-Moissy : la passerelle et les escaliers (enfin) rénovés ! », *Le blog des lignes L, A, J*, modifié 28/06/13 ; Becavin C., « Bras-de-Fer : votre gare accessible à tous », *Le blog de la ligne D*, modifié le 03/07/13 ; Breton A., « Nouvelle génération d'abri quai », *Le blog des lignes N & U*, modifié le 05/07/13 ; Bellechasse F., « La ligne H renforce son intermodalité en gares d'Enghien les Bains et Champ de Courses d'Enghien », *Le blog de la ligne*

état de fait s'expliquerait pour partie par l'écosystème de décision des investissements dans le ferroviaire, qui tendrait à faciliter ceux dans les gares :

« Transilien, ses équipes d'investissement faisaient des gares. Or le transporteur, dans sa politique d'investissements, certes il y a les gares, mais il y a les terminus, il y a toute la partie investissements système en lien avec RFF. Et ça, c'était des pans entiers qui à mon sens étaient un peu sous-investis. C'était d'ailleurs un mal un peu historique. Les investissements dont je parle – faire un atelier, investir sur les systèmes lourds, la signalisation, etc., – c'est difficile à porter, difficile à financer, ce n'est pas visible. Et finalement, je pense que Transilien avait développé, y compris en volumes et en euros, ces investissements dans les gares un peu par facilité. D'ailleurs ce n'est pas que la SNCF, mais aussi le STIF, tout le jeu de partenaires qui s'étaient engagés dans cette logique là parce que c'est plus facile. Basiquement, un élu, vous lui dites « on va moderniser ta gare » par rapport à « on va mettre un CBTC sur une rame MI79 »... Ce n'est pas toujours très facile à raconter pour séduire un élu, qui plus est pour le solliciter au portefeuille quand il est élu du STIF. »¹⁹⁹

Les investissements dans les gares auraient donc été facilités du fait de leur visibilité et d'un coût moindre, y compris en termes de négociations, vis-à-vis d'un public d'élus et de financeurs. Alors que les signes d'un réinvestissement ferroviaire dans le « quotidien » sont plus que jamais attendus, les gares se seraient présentées comme un moyen de donner rapidement à voir les améliorations concrètes apportées sur le réseau ferré francilien. C'est bien dans cette optique que des réflexions sur le développement des services semblent avoir été engagées, à partir de 2013, dans les gares, comme en témoignent les propos tenus par deux cadres dirigeants de la SNCF, chargés respectivement de la préparation du projet « Excellence 2020 » au sein du cabinet de Guillaume Pépy, et de sa mise en œuvre au sein de la nouvelle branche de l'entreprise ferroviaire, Gares & Connexions :

« Les gens qui prennent le train de banlieue, ce ne sont pas ceux qui ont la vie la plus facile. Donc il faut être capable de leur apporter rapidement de

H, modifié le 03/07/13 ; etc. URL : <https://www.transilien.com/fr/page-editoriale/les-blogs-de-ligne> [consulté le 16/06/17].

¹⁹⁹ A.10., Ingénieur, Ex Direction des Investissements, SNCF – Transilien. Entretien réalisé le 1^{er} décembre 2014 (Paris).

nouveaux services, de les aider dans leur vie quotidienne, de nous adapter à eux. Ça fait partie des défis qui sont les nôtres. »²⁰⁰

« Aujourd'hui, effectivement, la gare, c'est quand même un passage obligé. Donc quel est le service qu'on peut y amener. Le réseau, même si beaucoup d'efforts sont faits, la régularité, ça ne va pas se régler en un jour. Donc qu'est-ce qu'on est capable d'amener rapidement aux gens qui sont dans un transport pas toujours super fiable, et qui n'est pas toujours forcément bien vécu, notamment parce que c'est saturé. C'est pour ça qu'on réfléchit à comment compenser, comment amener du service dans les gares. »²⁰¹

Sous cet angle, les investissements et travaux engagés au niveau des gares de « banlieue » peuvent être vus comme des palliatifs qui servent à rendre sinon acceptables, du moins tolérables, des conditions de transport dont tout le monde s'accorde à dire qu'elles ne le sont pas en pratique. Ces gares se présenteraient en cela comme le symbole rapidement perceptible du réinvestissement des pouvoirs publics et de l'entreprise ferroviaire dans les transports du « quotidien », c'est-à-dire comme la preuve d'une prise en considération nouvelle des oubliés du Grand Paris.

Conclusion du Chapitre 4

À la faveur des débats sur les transports du Grand Paris, le « quotidien » a finalement remplacé la « banlieue » pour qualifier certains réseaux de transports existants en Île-de-France. Celui-ci est d'abord apparu à la convergence de stratégies d'acteurs comme une catégorie relativement factuelle : celle des transports en commun qui ne relèvent pas du Grand Paris Express. Mais par sa plasticité même et son caractère consensuel, le « quotidien » est devenu un mot de négociations entre acteurs qui l'ont progressivement lesté de différentes images et chargé d'une certaine gravitas. Il est ainsi peu à peu devenu la promesse d'une réintégration des oubliés du Grand Paris dans les dynamiques

²⁰⁰ A.18., Ingénieur, Ex cabinet de la présidence, SNCF. Entretien réalisé le 6 octobre 2015 (Paris).

²⁰¹ A.6., Architecte, Département Conception & Réalisation, SNCF DGIF. Entretien réalisé le 26 janvier 2015 (Paris).

métropolitaines. En cela, cette acceptation du « quotidien » se distancie largement de l'idée de réalisation individuelle que celui-ci charrie dans une certaine tradition Lefebvrienne. En devenant un mot du politique, il semble au contraire participer d'un effacement des résistances individuelles. Ce faisant, cette nouvelle catégorie du « quotidien » participe d'abord d'un processus de mise en visibilité, à un moment où toute l'attention politique se concentre sur les deux projets concurrents de métro en rocade. Elle permet ensuite à ceux qui l'utilisent de donner une certaine portée à leur action, en lui donnant d'une part une connotation sociale inclusive, et en occultant d'autre part la « banlieue » comme espace politique et socialement menaçant. Elle pose enfin la question du jeu d'acteurs, de ceux pour qui on utilise les mots. En reprenant à leur compte l'expression des transports du « quotidien », les dirigeants de la SNCF montrent ainsi à un public d'élus locaux et de financeurs publics qu'ils embrassent une mission commune. À travers l'émergence de cette nouvelle catégorie des transports du « quotidien » au tournant de l'année 2013, c'est ainsi, comme pour « les quartiers sensibles » dans la décennie précédente, « tout un travail de redéfinition symbolique des priorités de l'action publique » qui s'ouvre alors (Tissot, 2007, p.275).

Les gares de « banlieue », à travers lesquelles des signes perceptibles du réinvestissement des pouvoirs publics dans les transports du « quotidien » peuvent être rapidement donnés à voir du fait d'un écosystème de décisions qui leur est généralement propice, bénéficient dans ce contexte d'une dynamique politique favorable. Celle-ci s'enclenche cependant à un moment où l'entreprise ferroviaire, dans la foulée de l'adoption du troisième paquet ferroviaire relatif à l'ouverture à la concurrence du transport international de voyageurs en 2007, est en proie à d'importantes réorganisations internes. Les gares vont en particulier se trouver prises au cœur d'une controverse entre plusieurs groupes d'acteurs professionnels que la figure du « quotidien », chargée peu à peu d'une dynamique imaginaire propre, va pour partie permettre de dépasser.

Chapitre 5. La conversion des gares de « banlieue » au « quotidien »

L'inscription, en 2013, du « quotidien » comme priorité politique en matière de transports suppose que soient rapidement donnés à voir des signes du réinvestissement des pouvoirs publics sur le réseau ferroviaire francilien. Contrairement aux travaux sur l'infrastructure et sur le système d'exploitation, longs et peu visibles, les aménagements dans les gares de « banlieue » se présentent comme rapidement perceptibles des usagers comme des élus locaux et des financeurs publics. Ces gares, qui se présentent comme des espaces vieillissants, saturés et éclatés en de multiples dispositifs, font, dans la foulée des annonces du 6 mars 2013 du premier ministre Jean-Marc Ayrault sur le Nouveau Grand Paris, l'objet d'un plan d'investissements inédit. Mais cette opportunité survient à un moment de grands bouleversements dans l'écosystème ferroviaire. À la suite de l'adoption du troisième paquet ferroviaire relatif à l'ouverture à la concurrence du transport international de voyageurs en 2007, et du rapport de la sénatrice Fabienne Keller sur « la gare contemporaine » en 2009²⁰², une nouvelle branche en charge de la gestion et du développement des gares du Réseau Ferré National est créée au sein de la SNCF : Gares & Connexions. Cette entité, qui doit se situer dans une situation d'indépendance vis-à-vis des transporteurs pour répondre aux obligations du droit européen relatif à la libéralisation du secteur ferroviaire, a vocation à récupérer en son sein les gares de « banlieue », historiquement sous maîtrise d'ouvrage du transporteur. Cette nouvelle donne réglementaire et la réorganisation interne qu'elle suppose ouvre une période d'intenses controverses entre plusieurs groupes d'acteurs nourrissant des représentations contrastées de ces gares. Leurs négociations vont conduire à la création d'une organisation spécifique en charge de leur aménagement, mais aussi à la précipitation des gares du « quotidien » comme nouvelle catégorie du ferroviaire.

Dans ce chapitre, je m'intéresserai donc à la genèse des gares du « quotidien » dans les rangs de la SNCF, à l'imaginaire que cette nouvelle catégorie charrie, et aux

²⁰² Keller F. (2009), *La gare contemporaine*, Rapport remis au Premier Ministre le 10 mars 2009, 298p.

transformations auxquelles elle engage. Pour ce faire, je m'attacherai tout d'abord à dévoiler les processus qui conduisent certains acteurs au sein de l'entreprise ferroviaire à utiliser le « quotidien » plutôt que la « banlieue » pour qualifier celles-ci. Je chercherai ensuite à esquisser, à travers la mise en récit que ceux-ci en proposent dans certaines communications, les systèmes de représentations dans lesquelles cette catégorie se trouve prise. J'interrogerai enfin celle-ci en pratique, c'est-à-dire à travers les méthodes de travail et les projets développés par les acteurs qui, au sein de la SNCF, ont en charge de penser, d'aménager et de valoriser ces espaces.

La catégorie des gares du « quotidien » apparaît en particulier comme le produit de négociations entre acteurs qui, sur fond de controverse organisationnelle sur la gestion et le développement des gares du réseau Transilien, se réapproprient ce qualificatif déjà en vogue dans certains discours politiques. Au fur et à mesure de son utilisation par différents acteurs issus de la nouvelle organisation en charge de gérer et de développer ces espaces, celle-ci est lestée de plusieurs images qui jouent différentes fonctions. Celle de « clients » modernes et compétents participe d'une part à consolider des collectifs professionnels hétérogènes et à extirper d'autre part ces gares d'un certain registre de la déqualification. Celle de commerces et services « facilitateurs du quotidien » contribue à faire écran aux difficultés que connaît le ferroviaire en « banlieue », tout en asseyant la reconnaissance régionale de cette nouvelle organisation. Ce faisant, les gares du « quotidien » se chargent d'une dynamique imaginaire propre, accompagnent certains infléchissements dans les pratiques professionnelles, et redéployent dans le même temps certaines représentations de l'imaginaire ferroviaire de la « banlieue » dans la fabrique matérielle des espaces.

5.1. Le lieu contre le réseau : controverse autour des gares de « banlieue »

Depuis l'édification des premiers bâtiments à destination des voyageurs durant la seconde moitié du XIX^e siècle, les gares de « banlieue » ont toujours été (ré)aménagées par des ingénieurs et des architectes exerçant à l'intérieur des directions « transport » des entreprises ferroviaires. Dans les années 2000, ce sont les équipes rattachées à Transilien,

branche du groupe SNCF chargée de l'exploitation du réseau éponyme, qui en assurent la maîtrise d'ouvrage. Personne, dans l'écosystème ferroviaire de la « banlieue », n'envisage alors de séparer ces gares de l'exploitation du réseau, et ce d'autant plus que l'ouverture à la concurrence du transport intérieur de voyageur, contrairement à celui international, s'inscrit dans un horizon de temps plus éloigné²⁰³. À partir de 2009, la loi rend toutefois légitime la nouvelle branche Gares & Connexions sur l'ensemble des gares du Réseau Ferré National, y compris celles du réseau de « banlieue ». Néanmoins, au tournant de l'année 2010, l'équipe dirigeante de Transilien s'oppose à ce transfert, ouvrant alors une période d'importante controverse. Si celle-ci s'explique pour partie par des facteurs d'ordre organisationnel, elle semble reposer bien plus largement sur des représentations contrastées de ces gares et de leur rôle dans la « banlieue » ferroviaire.

5.1.1. La promotion du lieu

À partir de 2009, les cadres dirigeants de Gares & Connexions, qui se caractérisent par des profils professionnels plus diversifiés et plus commerciaux²⁰⁴ que ceux des branches transports de la SNCF, entreprennent un important travail de communication sur les objets dont ils assurent dorénavant le développement. Dans un entretien qu'elle a accordé à Etienne Riot (2015), Sophie Boissard explique cette stratégie de médiatisation de la manière suivante :

« La SNCF est partie tard dans cette construction d'activité de gestionnaire de gares, les autres réseaux l'ont fait avant nous. Si on est partis tard, c'est sans doute aussi lié à la partition avec RFF, puisque d'une certaine manière [...] la cote mal taillée [entre RFF et SNCF] passe aussi sur ce périmètre

²⁰³ Cf. ARAFER (2016), « Du 1^{er} au 4^e paquet ferroviaire », *Les paquets ferroviaires et le droit communautaire*. URL : www.arafer.fr/le-ferroviaire/le-cadre-juridique/les-paquets-ferroviaires/en-savoir-plus-sur-les-paquets-ferroviaires/ [consulté le 13.11.17].

²⁰⁴ Les trois dirigeants qui se sont succédés, depuis 2009, à la tête de Gares & Connexions sont ainsi Sophie Boissard, haute fonctionnaire diplômée de l'École Nationale d'Administration et ancienne directrice du Commissariat Général au Plan, du Centre d'analyse stratégique, et du cabinet de la ministre de l'Économie Christine Lagarde ; Rachel Picard, diplômée de l'École des Hautes Etudes Commerciales et ancienne directrice marketing de l'agence en ligne Voyages-sncf.com et de Thomas Cook France ; et Patrick Ropert, ingénieur de l'École Nationale Supérieure de Techniques Avancées de Paris, titulaire d'un Master of Business Administration (MBA) de la London Business School, et ancien directeur de la communication du groupe SNCF.

foncier autour des gares²⁰⁵. [...] Donc on est parti tard, on est parti avec un gros handicap d'image au départ, donc la médiatisation était aussi une manière de faire savoir qu'on avait vraiment changé pied et de mettre aussi en mouvement les acteurs, puisque finalement c'était aussi une manière de dire « venez »²⁰⁶.

À grands coups de conférences²⁰⁷, de colloques²⁰⁸, d'interviews dans des revues spécialisées²⁰⁹ ou dans des journaux à plus large diffusion²¹⁰, les représentants de Gares & Connexions saturent le champ des discours et se rendent incontournables dans les milieux professionnels du transport et de l'aménagement. Les « Ateliers de la gare » constituent à ce titre un exemple édifiant. Organisés de 2010 à 2014, ils réunissent, toutes les six semaines environ, au siège de Gares & Connexions, « des experts, des professionnels de l'aménagement et de l'exploitation, des responsables politiques, des journalistes, des clients, pour débattre et construire la gare de demain. »²¹¹ Les thèmes retenus ainsi que les invités conviés sont définis par un comité d'orientation composé d'acteurs d'horizons variés²¹², en lien avec l'équipe de communication et de direction de Gares & Connexions. Pour Étienne Riot, ces « Ateliers » permettent à ces derniers non seulement « d'organiser une socialisation des termes du débat et de construire un agenda sur la question », mais aussi « de structurer les négociations et de cerner les intérêts et les stratégies en place. » (Riot, 2015, p. 280-284) La décision de les suspendre, en 2014, correspond non pas à un désaveu de la démarche,

²⁰⁵ Sur la répartition des propriétés foncières entre RFF et SNCF dans les sites ferroviaires, Cf. Adisson, 2015, p.215-222, ainsi que le Schéma de principe d'un site ferroviaire proposé par RFF (Cf. Annexe 3).

²⁰⁶ Sophie Boissard, ex-Directrice Générale de Gares & Connexions, entretien réalisé avec Etienne Riot le 13 octobre 2012 (Paris). Cf. Riot, 2015, (p.243).

²⁰⁷ Cf. *Réinventer les gares du XXI^e siècle*, conférence de presse de Sophie Boissard, 13 avril 2010, SNCF Gares & Connexions, Paris.

²⁰⁸ Cf. *Les gares au cœur de la ville durable*, colloque organisé par Gares & Connexions, l'Association de Grandes Villes et la Fédération Nationale des Agences d'Urbanisme, le 30 juin 2010, Maison de la Chimie, Paris.

²⁰⁹ Cf. Beideler J., Miguet L. (2010), « Comment les gares deviennent des centrales de mobilité », *Le Moniteur Des Travaux Publics et Du Bâtiment*, n°5558 (4/6), p.53-54.

²¹⁰ Boissard S., « La nécessaire modernisation des gares en Ile-de-France », *Les Échos*, 19 janvier 2011. URL : https://www.lesechos.fr/19/01/2011/LesEchos/20851-076-ECH_la-necessaire-modernisation-des-gares-en-ile-de-france.htm [consulté le 04.10.17].

²¹¹ SNCF, *Les publications de SNCF Gares & Connexions*. URL : <https://www.gares-sncf.com/fr/journaliste/publications-sncf-gares-connexions> [consulté le 05.01.2017].

²¹² Le comité d'orientation des « Ateliers de la gare » se compose de : Mireille Apel-Muller, déléguée générale de l'Institut pour la ville en mouvement ; Christian Caye, directeur du développement durable de Vinci ; Annick Colybes, journaliste ; François Cusin, maître de conférence à Dauphine ; Laurent Davezies, professeur à Paris XII ; Julien Damon, professeur associé à Sciences Po ; Jean-Marie Duthilleul, président du Conseil de Surveillance d'AREP ; Raazi Hammadi, consultant ; Gilles Jeannot, professeur à l'ENPC, Véronique Lamblin, directrice d'études à Futuribes ; Ariella Masboungi, inspectrice générale de l'Administration du développement durable ; Olaf Merk, spécialiste transport à l'OCDE, et Ingrid Nappi-Choulet, Professeur titulaire de la Chaire Immobilier et Développement Durable. Source : SNCF (2012), « Les ateliers de la gare », *Transport Public*, (6), 27p.

mais plutôt à la nécessité de la réinventer pour accroître son champ de résonance. C'est ce qui transparaît dans les propos d'un actuel cadre dirigeant de Gares & Connexions :

« Je n'ai personnellement pas bien connu (les « ateliers de la gare ») parce que ça a été arrêté avant que j'arrive. C'était avant tout Sophie Boissard qui avait monté ça, et ça a permis une audience dans un écosystème. [...] Moi, je regarde ça en arrière, mais si vous avez un évènement qui a lieu tous les mois et que ce sont les cinquante mêmes personnes qui viennent à chaque fois, ces personnes ont une affinité avouée au système, et donc ça y est, elles sont ambassadrices ou porte-paroles. Et donc maintenant c'est comment j'élargis le groupe des amis. Ça veut dire aller en dehors de chez nous, ou faire venir d'autres gens chez nous. »²¹³

De la même manière que « Les entretiens de la ville » ont contribué, dans les années 1990, à la formalisation du problème des « quartiers sensibles » (Tissot, 2007, p.95-98), les « Ateliers de la gare » semblent avoir joué, au début des années 2010, un rôle-clé dans l'objectivation d'un certain récit de la gare. Celui-ci passe tout d'abord par le fait de raconter cet objet comme un « centre de services ». Le thème retenu pour la toute première séance organisée le 14 avril 2010, celui des commerces²¹⁴, donne ainsi le ton de l'orientation stratégique de la nouvelle branche, dont la feuille de route repose largement sur la valorisation des espaces en gare. Ce récit s'inscrit par ailleurs dans une histoire de la grande gare monumentale. Le fait que le programme de la seconde saison de ces « Ateliers » soit inspiré des thématiques du catalogue de l'exposition « Le temps des gares », organisée en 1978 au centre Pompidou, en témoigne. Les gares qui y sont mises à l'honneur sont celles de Paris-Lyon, Paris-Saint-Lazare, ou Marseille-Saint-Charles, et les exemples internationaux mobilisés sont celles de Saint-Pancras, Zurich ou encore Bilbao²¹⁵. Le registre discursif du voyage et de l'émotion est particulièrement usité. On parle ainsi de la gare comme d'un « lieu de vitesse, de projection, de voyage, à forte intensité émotionnelle »²¹⁶, ou d'un « lieu d'invitation à la rêverie »²¹⁷. La parution, en 2011, de deux

²¹³ A.18., Ingénieur, Direction générale SNCF – Gares & Connexions. Entretien réalisé le 6 octobre 2015 (Paris).

²¹⁴ Gares & Connexions, « Les gares, de nouveaux centres commerciaux ? », *Atelier de la gare n°1* (Saison 1), 14 avril 2010, Paris, SNCF.

²¹⁵ Cf. les actes des « Ateliers de la gare » dans la revue *Transport public*, Saison 1 (mars 2011), 2 (janvier 2012) et 3 (décembre 2012).

²¹⁶ Gares & Connexions (2011), « La gare : lieu public réinvesti », *Atelier de la gare n°6* (saison 2), Paris, SNCF.

livres publiés par Gares & Connexions et intitulés respectivement *La gare, en échappées belles*²¹⁸ et *Gares ! Fabriques d'émotions*²¹⁹ s'inscrit dans une tonalité similaire. Un vocabulaire spécifique y est développé, et les expressions de gare « lieu de vie » et « lien de ville » y sont régulièrement employées. Enfin, la notion d'évènement traverse la plupart des échanges qui s'y tiennent. Services et commerces, initiatives culturelles, animations en tout genre, sont largement mis à l'honneur et racontés comme autant de possibilités de moments particuliers à passer dans ces gares.

Les récits de la gare qui sont proposés dans ces « Ateliers » mobilisent en particulier tout un imaginaire du lieu. Ce faisant, ils donnent à voir cet objet comme un théâtre monumental, inséré dans un milieu urbain, à l'intérieur duquel se joue, notamment à travers les commerces et les services, tout un ensemble d'interactions. Une telle représentation de la gare n'est en soi pas nouvelle et paraît largement inspirée de celle mise en exergue à l'occasion du développement du TGV, au début des années 1990 (Cf. Encadré 9 : La renaissance du lieu gare. L'effet TGV). Mais elle semble ce faisant entrer assez peu en résonance avec l'imaginaire des gares de « banlieue » telle qu'il s'est façonné, depuis plusieurs décennies, chez les ingénieurs et les architectes de la « banlieue » ferroviaire.

Encadré 9 : La renaissance du lieu gare
L'effet TGV

En 1986, quelques années seulement après la mise en service des premières rames TGV, l'architecte-polytechnicien Jean-Marie Duthilleul intègre la Direction Voie et Bâtiment de la SNCF pour y monter un atelier d'architecture ferroviaire qui deviendra l'AREP en 1997. Celui-ci importe au sein de l'entreprise ferroviaire certaines pratiques professionnelles qu'il a expérimentées au cours de ses précédentes fonctions, notamment au sein du Groupe central des villes nouvelles dirigé par Jean-Eudes Roullier. La conception des villes nouvelles françaises dans les années 1970 a été, selon certains observateurs, l'occasion d'importantes « innovations méthodologiques » (Vadelorge, 2014, p.314). Celles-ci, pour partie inspirées des méthodes britanniques du *town design*²²⁰, résident en particulier dans le fait d'avoir « remis en cause la figure de l'architecture-urbaniste au profit d'équipes

²¹⁷ Gares & Connexions (2011), « La gare : incitation à l'imaginaire », *Atelier de la gare n°8 (saison 2)*, Paris, SNCF.

²¹⁸ Ballerat G. (2011), *La gare, en échappées belles*, SNCF Gares & Connexions.

²¹⁹ Magana J. (2011), *Gares ! Fabriques d'émotions*, 2011, Le Mook, Autrement.

²²⁰ Comme le précise Anne Portnoi, « bien qu'une transposition directe du modèle anglais de ville nouvelle n'ait à l'évidence pas eu lieu, il est clair que les expériences britanniques ont fait l'objet d'une attention soutenue de la part des Français, qui les ont analysés et discutés en détails. Les Français ont été confrontés directement à la tradition de l'urbanisme britannique et ont ainsi pu s'approprier certaines dimensions de cette tradition. » (Portnoi, 2017, p.196)

pluridisciplinaires » (Portnoi, 2017, p.317), et d'avoir développé des approches analytiques centrées sur la figure sur l'usager et sur ses attentes au quotidien (Cupers, 2014). Ces méthodes semblent avoir directement nourri la conception des gares ferroviaire telle que développée par Jean-Marie Duthilleul dans les années 1990.

Avec Etienne Tricaud, lui aussi architecte-polytechnicien, ils œuvrent pour que la gare, alors considérée comme le parent pauvre de l'Infrastructure, renoue avec une certaine ambition architecturale et urbaine, et devienne dans le même temps une source de profits pour l'entreprise. C'est ce qu'un ingénieur qui exerçait au sein de la nouvelle Direction de l'Architecture, de l'Aménagement et des Bâtiments (DAAB) de la SNCF à la fin des années 1980 appelle « l'effet TGV » :

« Et puis après il y a eu l'effet TGV. Là, on s'est aperçu que les gares, il fallait les faire évoluer. Petit à petit est venue l'idée de faire un centre de profits quelque part. Pas simplement de vendre du train, mais aussi de vendre des services. Des services, des commerces, des choses comme ça. »²²¹

Leur position, relativement isolée au sein de la SNCF, les conduit à investir des canaux de communication inédits pour faire valoir leur vision de la gare. Ce n'est ainsi ni dans *La Revue Générale des Chemins de Fer* ni dans *La vie du Rail* qu'ils exposent et précisent celle-ci, mais dans *Architecture Intérieure Créé*, un bimestriel d'architecture, d'aménagement intérieur et de design, dont la directrice de rédaction d'alors, Joëlle Letessier, est une proche de Jean-Marie Duthilleul. Les deux numéros consacrés aux gares qui paraissent fin 1994 et début 1995²²² constituent en quelque sorte leur manifeste. Ici, la gare nouvelle – c'est-à-dire celle du TGV – est présentée comme intermodale, ouverte sur la ville, et valorisée par des commerces et des services, dont il est attendu qu'ils apportent tout à la fois des réponses aux attentes des voyageurs, qu'ils participent à l'intégration de ces espaces dans leur environnement urbain, et qu'ils constituent une source de profits pour l'entreprise. À travers ces articles, la gare se présente tout à la fois comme un patrimoine architectural, un microcosme social et un espace de services, c'est-à-dire comme un lieu en soi.

Les efforts de Jean-Marie Duthilleul et d'Etienne Tricaud pour préciser et diffuser leur vision de la gare portent leurs fruits puisqu'en 1998, l'objectif de « valoriser les gares » est inscrit pour la première fois de l'histoire de la SNCF dans son projet industriel. La parution, la même année, d'un numéro spécial « La gare et la ville » coordonné par Jean-Marie Duthilleul dans *La Revue Générale des Chemins de Fer*²²³ témoigne par ailleurs de leur audience grandissante au sein même du milieu cheminot. Si l'argumentaire est assez similaire à celui développé dans les deux numéros d'*Architecture Intérieure Créé*, la nouveauté réside plutôt dans le fait que, de manière assez exceptionnelle dans cette revue, le point d'entrée est l'objet gare lui-même, et non l'infrastructure ou le système d'exploitation ferroviaire.

²²¹ A.2., Ingénieur, Ex Direction de l'Architecture, de l'Aménagement et des Bâtiments, SNCF. Entretien réalisé le 13 octobre 2014 (Paris).

²²² « Gares et quartiers de gares : Histoire et enjeux urbains », *Architecture intérieure Créé*, n°262, nov.-déc. 1994 ; « Gares et quartiers de gares : architecture et pari européen », *Architecture intérieure Créé*, n°263, déc. 1994 - janv. 1995.

²²³ « La gare et la ville », *Revue Générale des Chemins de Fer*, n°61, avril 1998.

Les enjeux de « la gare de demain » tels qu'ils sont présentés dans les « Ateliers de la Gare », au premier rang desquels se trouve celui de la valorisation commerciale des espaces, ne semblent concerner qu'assez peu les gares de « banlieue ». Pour un chef de projet alors en poste à la direction du développement de Gares & Connexions :

« Les enjeux, la feuille de route, c'étaient les grandes gares et les commerces. On s'en foutait un peu des gares du Transilien. »²²⁴

Néanmoins, celles-ci ont, au regard de la réglementation européenne, vocation à rejoindre le domaine de compétences de la nouvelle branche. Le fait que la SNCF soit parvenue à maintenir en son sein l'activité de gestionnaire de gares encourage de surcroît les dirigeants du groupe à donner des gages quant à l'effectivité de la séparation de l'activité de gestionnaire de gares et de celle des transporteurs. Dans le même temps, certains agents de Gares & Connexions commencent de leur côté à identifier dans les gares de « banlieue » un potentiel en termes de chiffre d'affaire sur les concédés, ces gares ne représentant que 5% des recettes commerciales de l'entreprise alors qu'elles accueillent plus de la moitié des voyageurs de la SNCF²²⁵. C'est notamment le cas d'un ingénieur alors en poste au sein de la direction du développement de la branche :

« La moitié des personnes qui sont transportées par la SNCF passe dans les gares Transiliennes. Et pour tous ces voyageurs, tu n'as pratiquement pas de commerces, tu n'as pas de vie. [...] Elles sont anxieuses, ... Ce ne sont pas des gares adaptées. Donc on se dit qu'on peut leur apporter plus. [...] Ça me renforce dans l'idée que la gare transilienne de demain, c'est plus un lieu de vie, un lieu où tu te sens bien, et où tu peux trouver ce dont tu as besoin pour ne pas perdre ton temps. »²²⁶

En 2010, des discussions sont engagées par certains cadres dirigeants de Gares & Connexions avec l'équipe de direction de Transilien pour évoquer les conditions du

²²⁴ A.16., Ingénieur, Ex Direction du Développement, SNCF – Gares & Connexions. Entretien réalisé le 28 novembre 2014 (Paris).

²²⁵ Sources : Peynot J. (2016), « Réinventer les gares du quotidien en Ile-de-France : quels services innovants ? », *Les gares, nouveaux villages urbains ?*, Séminaire de la chaire Gare organisé par le Plan Urbanisme Construction Architecture (PUCA), l'ENPC et Gares & Connexions, le 11 avril 2016 au siège de Gares & Connexions (Paris).

²²⁶ A.3., Ingénieur, Ex Direction du Développement, SNCF Gares & Connexions. Entretien réalisé le 19 novembre 2014 (Paris).

transfert des gares de « banlieue ». Mais cette dernière s'est tout d'abord ouvertement opposée à une telle opération. Si des facteurs organisationnels peuvent expliquer pour partie ce refus, celui-ci semble aussi et surtout reposer sur une divergence entre ces deux groupes d'acteurs dans les représentations qu'ils se font de ces gares.

5.1.2. La résistance du réseau

La première des raisons, d'ordre juridique, pour laquelle l'équipe dirigeante de Transilien, majoritairement composée d'ingénieurs-polytechniciens, s'est opposée au transfert des gares de son périmètre vers Gares & Connexions est liée au fait que le directeur de cette activité transport est signataire du contrat que la SNCF signe avec le STIF, et dans lequel sont entre autres définis les engagements financiers en matière de gares franciliennes. Le fait qu'il soit responsable des investissements réalisés sur ces gares devant l'autorité organisatrice des transports justifiait, à leurs yeux, que soient conservées au sein de Transilien les équipes en charge de leur aménagement et de leur développement. Mais au regard des arguments mis en avant par différents agents de Transilien, c'est surtout l'expression d'une crainte vis-à-vis des ambitions affichées en matière de valorisation des espaces qui semble avoir motivé leur opposition. Pour un ingénieur-polytechnicien occupant un poste de direction au sein de Transilien de 2008 à 2012, le développement des commerces dans les gares ne correspondait tout d'abord pas aux attentes supposées des « clients » de la « banlieue » :

« Le voyageur francilien, quand il arrive dans une gare le matin, qu'il arrive en bus, en vélo, à pied ou en voiture, son problème, c'est d'être en mouvement. Il n'a pas besoin de s'arrêter pour prendre un café dans la gare. Ce n'est pas son sujet. Lui, il minimise son temps. Et tout ce temps de transport qu'il se tape le matin, le soir, c'est du temps personnel. Et donc il doit toujours être en mouvement, pour ne pas avoir le sentiment de perdre du temps, d'être gêné dans l'organisation de sa vie quotidienne. »²²⁷

²²⁷ A.12, Ingénieur, Ex Direction générale, SNCF – Transilien. Entretien réalisé le 20 mai 2015 (Saint-Denis).

Outre cette explication par les attentes supposées des « clients » du Transilien²²⁸, le développement des commerces et des services dans ces gares serait aussi et surtout incompatible avec les contraintes d'exploitation du réseau de « banlieue » :

« La croissance du trafic ces dernières années a juste été considérable. En Île-de-France, les dix dernières années, l'ordre de grandeur pour les voyageurs, c'est plus 40%, et pour les trains, c'est moins de 10%. Et la régularité, elle se dégrade. Plus vous avez de voyageurs dans un train, plus vous augmentez le risque d'irrégularité, parce que le temps de descente et de montée est plus élevé. Ça se joue sur quelques dizaines de secondes. Si vous mettez une caméra au-dessus d'une rame – on est dans de la mécanique des fluides – vous avez un cône inversé avec les gens qui attendent sur un quai. Et les quelques secondes perdues là, elles dégradent toute la régularité. Je pense que tant qu'on n'a pas vécu au sein de Transilien, on ne peut pas avoir cette représentation des choses. [...] Cette question de la densité des flux et de la constante temps, je pense qu'elle est véritablement au cœur des différences de vues que j'avais avec Gares & Connexions. »²²⁹

L'interface quai / train est considérée par celui-ci comme un espace-temps tout à fait crucial pour la régularité d'ensemble des trains sur une ligne ferroviaire. Du point de vue de cet ingénieur exerçant au sein de la branche en charge de l'exploitation du réseau de « banlieue », il est donc essentiel que les échanges de voyageurs à ce niveau s'effectuent le plus efficacement possible. Or, pour ce faire, toute la conception et tous les aménagements de ces gares doivent, sinon contribuer, du moins ne pas entraver la réalisation de cet objectif. On se situe ici au cœur d'une représentation « transporteur » de la gare de « banlieue », résumée en ces termes par un dirigeant d'une ligne du réseau Transilien :

« L'objectif prioritaire d'une ligne, c'est produire l'offre ferroviaire au quotidien. C'est un peu un métier de boulanger : il faut sortir la pointe du matin et la pointe du soir, tous les jours, 365 jours par an. On est vraiment guidé par ça. Nos indicateurs, c'est d'abord le nombre de trains qui ont circulé – le moins de suppressions possibles – et la ponctualité

²²⁸ Outre la thèse de Marie-Michèle Libilbéhéty (2010), aucune étude ne semble avoir été menée sur les attentes des clients de ce réseau au sein de Transilien dans les années 2000.

²²⁹ A.12, Ingénieur, Ex Direction générale, SNCF – Transilien. Entretien réalisé le 20 mai 2015 (Saint-Denis).

« voyageurs ». Pour ça, la gare, c'est d'abord l'échange quai / train. Ma première priorité, la manière dont moi, un directeur de ligne, je regarde une gare, c'est d'abord ça, l'échange quai / train, s'il se passe bien. Après, je pars du quai et je remonte la gare dans son ensemble. Donc ce sont les flux dans la gare, les équipements, les escaliers mécaniques, l'information-voyageurs... C'est faire en sorte que le voyageur ait la bonne information, que tel escalator soit bien positionné pour ne pas qu'il y ait des points de congestion. Et puis après je descends vers le souterrain, vers le BV, avec là des priorités connexes, comme la propreté, la disponibilité des équipements, le fonctionnement des lignes de CAB [Contrôle Automatique de Billets], les espaces de vente et de distribution. »²³⁰

Par l'acheminement des voyageurs qu'elle organise, par la répartition des flux sur les quais qu'elle conditionne, la gare de « banlieue » est, du point de vue de ces deux acteurs, un maillon-clé du système d'exploitation, puisqu'elle contribue directement à la régularité d'ensemble des trains. Cet enjeu se présente véritablement comme celui qui détermine la feuille de route de l'ensemble des agents de Transilien, y compris ceux du Centre de Services en charge, à la fin des années 2000, de l'aménagement et du développement de ces gares. C'est d'ailleurs celui-ci qui conduisit ces derniers à abandonner, au début des années 2000, un programme intitulé « cœur de gare ». Comme me l'expliquait l'ingénieur en poste à la direction du Transilien :

« Le cœur de gare emporte l'idée qu'il y a un endroit qui va être le lieu de regroupement, le lieu où on va s'affairer, le lieu de vie quelque part. À la réflexion, et quand on a vu la montée en puissance du trafic voyageurs, ça importe l'idée d'un point fixe, or c'est tout ce qu'il faut éviter. Ça doit circuler. »²³¹

La crainte des dirigeants de Transilien est donc qu'avec leur transfert à Gares & Connexions, la conception des gares de « banlieue » ne perde cette culture de réseau au profit d'une approche exclusivement centrée sur le lieu et sa valorisation commerciale. C'est donc bien plus l'opposition entre deux systèmes de représentations qui explique

²³⁰ A.10., Ingénieur, Direction de ligne, SNCF – Transilien. Entretien réalisé le 1^{er} décembre 2014 (Paris).

²³¹ A.12, Ingénieur, Ex Direction générale, SNCF – Transilien. Entretien réalisé le 20 mai 2015 (Saint-Denis).

L'ouverture, au début des années 2010, de cette controverse sur les gares de « banlieue » au sein de la SNCF.

5.1.3. Un compromis organisationnel

Des négociations entre les représentants de Gares & Connexions et de Transilien sont engagées à partir de 2011 pour trouver une issue à cette controverse. Une première phase d'échanges aboutit à ce que certains acteurs partie prenante du processus ont appelé un « Yalta des gares »²³². Parmi les 387 gares franciliennes, une quarantaine sont retenues comme pouvant être transférées à Gares & Connexions, du fait notamment de leur potentiel en matière de développement de chiffre d'affaire sur les concédés. On retrouve parmi celles-ci les principaux pôles d'échanges d'Île-de-France tels que Juvisy-sur-Orge, Versailles-Chantiers, ou encore Nanterre-Université. En sus de cette répartition, les représentants de Transilien exigent que certains programmes demeurent dans leur portefeuille de missions, à l'instar du Schéma Directeur d'Accessibilité (SDA)²³³, qui représente près de 1,4 milliards d'euros d'investissements sur les gares de « banlieue » pour la période 2012-2015²³⁴. Pour un cadre dirigeant de Transilien, celui-ci ne pouvait être piloté que par ses équipes, du fait de ses interfaces, nombreuses, avec la circulation des trains :

« Un sujet comme le SDA / PMR est véritablement un projet système, et sa mise en œuvre emporte des conséquences sur l'exploitation de la ligne. Donc c'était bien Transilien qui devait être en responsabilité. »²³⁵

Vu de la personne en charge de porter les négociations pour le compte de Gares & Connexions, cette exigence est apparue d'autant plus impudente qu'elle conduisait à faire coexister des logiques de programmes et des logiques de pôles, incompatibles avec la construction d'une vision cohérente de la gare en tant que lieu :

²³² A.10., Ingénieur, Direction de ligne, SNCF – Transilien. Entretien réalisé le 1^{er} décembre 2014 (Paris).

²³³ En application de la loi du 11 février 2005 sur l'égalité des droits et des chances, le SDA est élaboré par le STIF avec les différents maîtres d'ouvrages des infrastructures de transport et les exploitants. Il vise à rendre accessible aux Personnes à Mobilité Réduite (PMR) les transports publics et passe, dans les gares ferroviaires, par le rehaussement des quais, l'installation d'ascenseurs, la mise en place d'un mobilier adapté et des dispositifs d'information type bandes sonores. Cf. http://www.stif.org/IMG/pdf/DP_STIF-_Accessibilite.pdf [consulté le 10.01.2017].

²³⁴ SNCF (2012), *Contrat STIF 2012 – 2015 : Un contrat ambitieux et exigeant*, document interne, 35p.

²³⁵ A.12, Ingénieur, Ex direction générale, SNCF – Transilien. Entretien réalisé le 20 mai 2015 (Saint-Denis).

« On nous a dit d'accord, il y a peut-être quelques grandes gares que vous pouvez prendre. On se dispute pendant six mois sur quelles sont ces gares où on a des enjeux. Nous on dit qu'il y en a 100, ensuite 80, ensuite Transilien dit qu'il y en a 40... Tout ça continue, et nous on cède beaucoup. Quand on s'est mis d'accord sur les 40, ils disent que certains programmes, le SDA, c'est quand même eux qui le maîtrisent. Mais on ne peut pas couper les gares en deux ! Donc ça ne pouvait pas marcher. »²³⁶

Cet exemple du SDA illustre les différences de représentations que nourrissent les transporteurs et les gestionnaires de site vis-à-vis des gares de « banlieue ». Pour être cohérents, les projets menés dans ce cadre doivent être envisagés à l'échelle du réseau pour le représentant de Transilien, à celle du lieu pour celui de Gares & Connexions.

Ces points de blocage conduisent, en 2011, à la mise en place d'une organisation opérationnelle hybride : l'exploitation des gares de « banlieue » est assurée par les établissements de ligne de Transilien ; la réalisation des investissements par l'Agence Ile de France de Gares & Connexions, à l'exception de certains sites et programmes qui demeurent rattachés à la direction de Transilien. Celle-ci se présente rapidement insatisfaisante pour l'ensemble des parties, et ce d'autant plus qu'elle s'ajoute à une répartition déjà complexe des périmètres de maîtrise d'ouvrage entre SNCF et RFF. En particulier, elle multiplie les zones de flou et de recouvrement entre les prérogatives des uns et des autres, et rend de surcroît opaque l'organisation de la SNCF pour les partenaires – notamment financiers – externes à l'entreprise. La solution qui est finalement retenue consiste alors en la création d'une direction unique sous la double tutelle de Gares & Connexions et de Transilien, censée faire la synthèse des enjeux du transporteur et du gestionnaire de gares. La Direction Déléguée des Gares Transiliennes (DDGT) – rebaptisée Direction des Gares d'Île-de-France (DGIF) en 2015 – assure, à partir de 2012, la maîtrise d'ouvrage de l'ensemble des gares du réseau Transilien, à l'exception des principales gares TGV d'Île-de-France²³⁷ (Cf. Annexe 4. Situation de la DDGT dans l'organigramme

²³⁶ A.3., Ingénieur, Ex Direction du développement, SNCF – Gares & Connexions. Entretien réalisé le 19 novembre 2014 (Paris).

²³⁷ Celles-ci relèvent du segment A, soient « les gares de voyageurs d'intérêt national ». Elles sont distinctes des gares du périmètre de la DDGT, qui relèvent pour l'essentiel du segment B (« les gares de voyageurs d'intérêt régional »), plus rarement du segment C (« les gares d'intérêt local »), car elles reposent sur un modèle économique différent. Sur le modèle économique des gares ferroviaires et le calcul des redevances en fonction de leur segmentation, voir le Document de Référence des Gares de voyageurs 2016, ainsi que le

simplifié de la SNCF au 1er janvier 2014). Elle réunit les équipes du Centre de Services de Transilien ainsi que celles qui commençaient à se constituer au sein de Gares & Connexions. La création de la DDGT se présente ainsi comme une réponse tout d'abord organisationnelle à la nécessité de trouver un compromis entre deux groupes d'acteurs nourrissant des représentations contrastées des gares de « banlieue ».

5.2. L'émancipation des gares du « quotidien »

Certains représentants de la nouvelle DDGT investissent, à partir de 2013, différents espaces médiatiques pour exposer leurs ambitions sur les gares de « banlieue ». Un « Atelier de la gare » consacré à « La gare de banlieue dans 10 ans » est ainsi programmé dans les locaux de Gares & Connexions au mois de juin 2013. Ceux-ci interviennent par ailleurs dans différents espaces d'entre-soi professionnels, comme par exemple au Salon de la Nouvelle Ville organisé en juin 2014 au Parc Floral par l'Association des Maires d'Île-de-France²³⁸, ou à la conférence internationale GreenCity organisée par le pôle de compétitivité Advancity à la Cité Descartes en novembre de la même année. Dans la foulée des annonces du premier ministre Jean-Marc Ayrault sur le Nouveau Grand Paris du 6 mars 2013, ces acteurs se réapproprient le « quotidien » pour qualifier les gares de leur périmètre, comme en témoigne la publication, en mai 2014, d'un dossier de presse intitulé « Inventer les gares du quotidien en Île-de-France »²³⁹. Si cette nouvelle catégorie correspond d'abord à une évidente opportunité sémantique, celle-ci est, au fur et à mesure de son utilisation par ces acteurs, lestée de différentes images qui jouent plusieurs fonctions et lui confèrent dans le même temps une portée particulière.

décret n°2012-70 du 20 janvier 2012 relatif aux gares de voyageurs et aux autres infrastructures de services du réseau ferroviaire.

²³⁸ L'Association des Maires d'Île-de-France regroupe l'ensemble des élus de la grande et de la petite couronne. Elle est présentée comme une structure « totalement pluraliste » qui assure « un rôle de représentation des élus locaux dans le débat régional », et dont la vocation est d' « intervenir comme un interlocuteur privilégié sur les grandes questions qui conditionnent l'avenir de la région : la future Métropole, la carte intercommunale, la péréquation financière, les transports... ». En 2014, elle était présidée par Michel Teulet, maire UMP de Gagny, aujourd'hui remplacé par Stéphane Beudet, maire républicain de Courcouronnes. URL : <https://www.amif.asso.fr/amif/son-histoire/78-l-association-des-maires-d-ile-de-france> [consulté le 15.11.17].

²³⁹ SNCF (2014), *Inventer les gares du quotidien en Île de France*, Dossier de presse (5), 25 p.

5.2.1. Des « clients » modernes et compétents

La nouveauté dans le récit des gares du « quotidien » réside tout d'abord dans le fait de raconter celles-ci du point de vue des « clients » et de leurs attentes. Roxane Raynaud, responsable du département Immobilier de la DDGT, déclare ainsi en ouverture de son intervention à l'« Atelier de la gare » du 19 juin 2013 consacré à « la gare de banlieue » que « s'interroger sur la gare Transilienne dans 10 ans revient à s'interroger sur les attentes et les comportements nouveaux des clients ». Dans le dossier de presse « Inventer les gares du quotidien en Île-de-France », une double-page est consacrée à la gare idéale vue de différents « voyageurs types »²⁴⁰. En adoptant le point de vue du « client », cette mise en récit des gares du « quotidien » permet de dépasser les apparentes contradictions entre les impératifs d'une vision « transporteur », articulée autour de la figure du réseau, et ceux d'une vision « gestionnaire de gares », articulée autour de celle du lieu. Dans la mesure où cette figure du « client » est mise en exergue aussi bien par les dirigeants de Transilien²⁴¹ que par ceux de Gares & Connexions²⁴², elle apparaît en effet comme celle autour de laquelle peut se consolider la nouvelle DDGT. Il est toutefois à noter que ce changement de focale ne saurait être l'apanage du récit des gares du « quotidien ». Dans *La Revue Générale des Chemins de Fer*, il n'est par exemple plus question, à partir de 2013, d'« articulation des modes » ni même d'« intermodalité », mais de « chaîne des mobilités »²⁴³ ou de « bout en bout »²⁴⁴. Ce glissement d'une vision surplombante à une vision « client » traverse ainsi la rhétorique ferroviaire depuis le début des années 2010. Il illustre ce faisant la consécration du client-centrisme au sein du secteur ferroviaire dans son ensemble.

Les « clients » qui sont par ailleurs mis en exergue dans les communications relatives aux gares du « quotidien » présentent des profils particuliers. Dans le dossier de

²⁴⁰ SNCF (2014), « Dans la tête des voyageurs : au-delà du train-train quotidien », *Inventer les gares du quotidien en Île de France*, Dossier de presse (5), p.12-14.

²⁴¹ Dans une interview accordée à Bertrand Lambert pour *France 3 Régions*, Alain Krakovitch, directeur de Transilien, déclarait : « Mon credo : que les 13 000 salariés sous mon autorité aient toujours la satisfaction client à l'esprit. » Lambert B., « Nous avons passé une journée avec le directeur du Transilien », *France 3 Régions*, 5 mai 2016. URL : <https://france3-regions.blog.francetvinfo.fr/transportez-moi/2016/05/05/exclu-nous-avons-passe-une-journee-avec-le-directeur-du-transilien.html> [consulté le 15.11.17].

²⁴² Lors des vœux qu'il a prononcés le 12 janvier 2015 au siège de Gares & Connexions, Patrick Ropert déclarait : « nous devons garder comme objectif que c'est le client qui est le sujet final de toutes nos attentions. Du moment que le client final est satisfait de notre action, on satisfait aussi les autres composantes du groupe. »

²⁴³ Faussurier J. (2014), « Le Grand plan de modernisation du réseau de l'Île-de-France », *Revue Générale Des Chemins de Fer*, n°237 (4), p.34-40.

²⁴⁴ Verchère P.-M. (2014), « Des espaces pour une bonne gestion des flux voyageurs dans les gares en Ile-de-France », *Revue Générale Des Chemins de Fer*, n°237 (4), p.148-151.

presse qui leur est consacré en 2014, ce sont ainsi des actifs modernes (« ils consomment sur Internet »), compétents (« ils jonglent entre les horaires »), et menant un train de vie intense (« ils ne sont pas souvent chez eux »)²⁴⁵ qui sont pris pour exemple. Le portrait proposé de Stéphane, 48 ans, « cadre (hyper)actif et toujours pressé du secteur bancaire » en constitue un exemple édifiant : il « saute sur son vélo, un fixie de folie, dès qu'il fait beau », consomme spontanément en fonction de ses besoins, par exemple « lorsque le frigo est vide ou pour acheter une bouteille de vin lorsqu'il va dîner chez des amis », et utilise des vélos-taxis, « ce moyen sympa et éco-respectueux de la planète, pour rallier l'entreprise de l'un de ses clients »²⁴⁶. Les différents exemples retenus (Cécile, 42 ans, mère de famille ; Stéphane 48 ans, cadre du secteur bancaire ; Colette, 67 ans, retraitée ; Lucas, 24 ans, étudiant en cinquième année de médecine) correspondent à une représentation choisie de la réalité sociale qui utilise les transports en commun, et qui occulte, ce faisant, les éventuelles populations « à problèmes ». Comme me l'expliquait par ailleurs un ingénieur occupant un poste de direction à la DDGT, le choix-même de l'expression « les voyageurs du quotidien » procède plus généralement de cette intention de revalorisation symbolique de leurs « clients » :

« Le « quotidien », c'est plus de la communication. Parce qu'il y a des termes qu'on veut éviter d'utiliser. Quand on parle de « banlieusards », de « pendulaires », etc., et bien on dit les voyageurs « du quotidien », tout simplement pour essayer de donner un sens moins négatif. »²⁴⁷

En consacrant, à travers le récit des gares du « quotidien », la figure de « clients » dont le mode de vie est traversé de valeurs positives, les communicants de la DDGT occultent celle des « banlieusards », c'est-à-dire celle des « salariés dont la vie est marquée par les horaires de transport, plus ou moins trimbalés sinon exploités par des réseaux décrits soit comme obsolètes soit comme monstrueux ou inhumains » (Faure, 2003, p. 63), et de surcroît toujours en proie à de potentielles révoltes. Ce faisant, ils extirpent ces gares d'une certaine idée de déqualification, mais aussi d'un certain registre de contestations.

²⁴⁵ Raynaud R. (2014), « L'audace commerciale, l'innovation des services », *Inventer les gares du quotidien en Île de France*, Dossier de presse (5), p. 16-17.

²⁴⁶ Cf. « Stéphane, 48 ans, cadre du secteur bancaire », *Inventer les gares du quotidien en Île de France*, Dossier de presse (5), p. 14.

²⁴⁷ A.3., Ingénieur, Direction générale, SNCF – DGIF. Entretien réalisé le 19 novembre 2014 (Paris).

5.2.2. *Des commerces et services hors-sol*

Outre celle des « clients » modernes et compétents, l'autre image qui sature le récit de ces gares est celle des commerces et des services. La première phrase du dossier de presse qui leur est consacré en mai 2014 donne ainsi le ton :

« Gares & Connexions, Transilien et leurs partenaires – le STIF, la Région Île-de-France et RFF –, s'engagent dans un vaste programme d'aménagement, de développement de services et commerces. »²⁴⁸

Cette mise en exergue des commerces et des services dans le récit des gares du « quotidien » procède avant tout du fait que les cadres de la DDGT voient dans cette diversification programmatique un véritable moyen de réhabiliter l'image de leurs gares et de montrer des signes tangibles d'une prise en considération nouvelle de leurs « clients ». En effet, contrairement aux grandes gares centrales où leur développement correspond à une stratégie assumée de valorisation des actifs immobiliers (Riot, 2015, p.476-477), les retombées économiques que ceux-ci en espèrent se révèlent ici bien plus marginales. Comme me l'expliquait un agent du service Valorisation de la DDGT, un certain nombre de programmes envisagés n'ont même pas vocation à être rentables, au mieux à s'équilibrer :

« Les gares de la vie quotidienne, par définition, elles sont dans un tout autre univers économique que les grandes gares, ou que les grandes réserves foncières dans les endroits juteux. C'est une économie fragile, de services, et ce que l'on peut viser de plus intelligent, c'est un service équilibré économiquement. C'est-à-dire avec des services qui, s'ils ne sont pas exclusivement publics, c'est-à-dire subventionnés puisque c'est comme ça malheureusement qu'on les appelle, puissent être d'intérêt général. »²⁴⁹

À travers cette offre programmatique diversifiée, les dirigeants de la DDGT ambitionnent de faire des gares du « quotidien » les « lieux de vie » de demain. C'est en

²⁴⁸ Picard R. (2014), « Edito : La gare du quotidien doit faciliter la vie et apporter du bien-être », *Inventer les gares du quotidien en Île-de-France*, Dossier de presse (5), SNCF, p.4-5.

²⁴⁹ A.7., Ingénieur, Département Valorisation, SNCF – DGIF. Entretien réalisé le 10 février 2015 (Paris).

substance ce qu'explique le directeur de cette nouvelle organisation dans le dossier de presse de mai 2014 « Inventer les gares du quotidien en Île-de-France » :

« Notre mission consiste à redonner du sens à la gare pour qu'elle devienne plus et mieux qu'un simple lieu de passage obligé. C'est sur ce ferment que s'est créée la DDGT en février 2012. Tout au long de l'année 2013, nous avons mené des expérimentations. Conciergerie, food truck, crèche, stands commerciaux éphémères, triporteurs de cafés-croissants, paniers fraîcheur... Nous passons aujourd'hui au déploiement de ces concepts : il s'agit d'impacter massivement le réseau afin de modifier sensiblement l'allure et l'usage de nos gares. »²⁵⁰

Ces commerces et services sont en particulier racontés par certains acteurs comme autant d'« expériences uniques » à vivre en gare, grâce notamment à une esthétique particulière, des effets d'ambiance ou encore des animations événementielles²⁵¹. En mobilisant plusieurs principes au fondement même du marketing expérientiel (Schmitt, 1999 ; Carù Cova, 2006), ceux-ci se rapprochent l'idée – déjà développée dans le secteur de la grande distribution²⁵² – selon laquelle le fait d'offrir la possibilité aux « clients » de vivre des expériences inhabituelles dans des espaces ordinaires permet de revaloriser tout à la fois ces lieux et le « quotidien » de ceux qui les fréquentent. Contrairement aux gares de « banlieue », les gares du « quotidien » se présentent donc non plus comme des espaces où peuvent être installés des services pour améliorer la prestation ferroviaire, mais comme des lieux à valoriser pour améliorer la vie des « clients ». Ce double déplacement, de la ligne au lieu d'une part, et de l'expérience transport au « quotidien » d'autre part, est bien sûr lié au fait que ces gares sont dorénavant gérées par une direction consacrée et non plus exclusivement par la branche en charge du transport régional de voyageurs. Le fait d'avoir renommé, en 2015, la Direction Déléguée des Gares Transiliennes (DDGT) en Direction des Gares d'Île-de-France (DGIF) participe d'ailleurs de ce même mouvement

²⁵⁰ Peynot J. (2014), « Un chantier XXL : contexte, enjeux et objectifs », *Inventer les gares du quotidien en Île-de-France*, Dossier de presse (5), SNCF, p.8-9.

²⁵¹ Cf. intervention de François Pedone, Directeur chez Eurogroup Consulting, lors de l'« Atelier de la gare » du 19 juin 2013 consacré à « la gare de banlieue dans 10 ans ». URL : https://www.youtube.com/watch?v=mrR-u_jDWYE [consulté le 25.05.2017].

²⁵² Une campagne de communication intitulée « Non au quotidien quotidien ! » avait été lancée en 2011 par l'enseigne Monoprix, dans laquelle l'accent avait été mis sur l'expression de valeurs positives et l'affichage de couleurs vives dans les produits de consommation pour « réinjecter du plaisir et de l'étonnement dans l'acte automatisé voire rébarbatif de faire ses courses. » Cf. Riou N., « Cas n°40 : Monoprix, « non au quotidien quotidien ! », Ionis Brand ©culture. URL : <https://www.ionisbrandculture.com/monoprix-non-au-quotidien-quotidien--40> [consulté le 08.03.2017].

d'émancipation des gares du transporteur²⁵³. Il participe par ailleurs d'une nouvelle mise en cohérence de ces gares. Depuis les années 1970, celles-ci avaient été éclatées en de multiples dispositifs liés à l'équipement du réseau. À travers la lentille du « quotidien », les différentes séquences de ces gares retrouvent une forme de cohérence d'ensemble à travers leur inscription dans les modes de vie de ceux qui la pratiquent.

Dans le dossier de presse consacré aux « gares du quotidien en Île-de-France », ces différents programmes commerciaux et de services sont par ailleurs illustrés par une abondante iconographie. Dans la mesure où ces clichés sont proposés dans un support de communication à large diffusion, ils ne sauraient être mis sur le même plan que les photographies retenues dans *La Revue Générale des Chemins de Fer* pour incarner, par exemple, le programme Transilien. Néanmoins, ils semblent avoir une même vocation illustrative, puisqu'aucun commentaire, aucun élément de contexte, et aucun renvoi dans le corps des textes ne précise leur nature. Les différentes photographies proposées donnent à voir des scènes de vie et de consommation (Cf. Figure 35)²⁵⁴, sans qu'aucun lien avec l'environnement territorial ne transparaisse. En cela, le parti-pris iconographique des communicants de la DDGT s'inscrit dans une certaine continuité avec celui des ingénieurs des directions transport au cours des décennies précédentes. Il s'en distingue en revanche par une déconnexion notable avec l'environnement ferroviaire, la gare dans sa dimension monumentale ou bien technique y étant totalement occultée. Traduite en images, la gare du « quotidien » apparaît ainsi émancipée de la « banlieue » comme réseau ferroviaire confronté à des problèmes d'exploitation, mais aussi de la « banlieue » comme territoire en proie à des difficultés sociales.

²⁵³ Ce mouvement ne saurait cependant être vu comme l'apanage de l'Île-de-France, la question du rattachement organisationnel des gares au sein de la SNCF n'ayant jamais été autant d'actualité que depuis la promulgation de la loi n°2014-872 du 4 août 2014 portant réforme ferroviaire. Cf. ARAFER (2016), *Études thématique sur la gestion des gares de voyageurs en France* (7), 32p.

²⁵⁴ Parmi les clichés proposés dans le dossier de presse « Inventer les gares du quotidien en Île-de-France » de mai 2014, les trois retenus ici figurent à au moins deux reprises. Cette récurrence est apparue comme un bon indicateur des images que les acteurs de la DDGT souhaitaient mettre en avant pour illustrer leur vision des lieux.



Figure 35 : Les gares du « quotidien » comme scènes de vie et de consommation
Source : SNCF (2014), *Inventer les gares du quotidien en Île de France*, Dossier de presse (5), 25 p.

Les gares du « quotidien » se présentent donc comme des lieux hors-sol, des parenthèses marchandes et servicielles entre des extérieurs territoriaux et infrastructurels. Alors qu'au même moment, la SNCF est plus que jamais accablée dans l'accident de Brétigny-sur-Orge²⁵⁵, les agents de la DDGT parviennent de leur côté à fédérer un certain nombre d'acteurs professionnels autour de cette image a priori consensuelle. Par exemple, Valérie Vernet, directrice de l'unité Gares de la SGP, souligne dans un article d'*Urbanisme*²⁵⁶ le caractère novateur de « la politique volontariste en matière de services » engagée par la SNCF dans ses gares franciliennes. Pour un chef de projet au sein de cette même unité, c'est à travers les commerces et les services que la SNCF serait en quelque sorte revenue dans le Grand Paris :

« C'est vrai qu'au niveau du débat public, il se disait que la SNCF avait loupé le coche du Grand Paris, qu'elle avait peu pesé. Je trouve que depuis, c'est beaucoup moins le cas. Tout ce qui est commerces et services dans les gares, c'est quand même la SNCF qui est moteur. Il y a quand même beaucoup de choses qui sont faites. Quand on regarde finalement les espaces en Île-de-France, ce sont ceux de la SNCF qui bougent aujourd'hui. »²⁵⁷

Au niveau local, des porteurs de projets de la DDGT parviennent, à travers ce sujet, à s'assurer du soutien, notamment financier, de certaines collectivités territoriales. Les gares concernées par le prolongement de la ligne E du RER jusqu'à Mantes-la-Jolie ont par exemple fait l'objet d'une charte entre la SNCF et le Conseil Départemental des Yvelines dans laquelle le principe d'un cofinancement de « services innovants » a été établi. À travers les commerces et les services, les promoteurs des gares du « quotidien » assoient donc une reconnaissance à leur organisation auprès d'un public de professionnels des transports et des territoires. Les « clients », en revanche, apparaissent plus largement sceptiques quant à ces signes de considération nouvelle qui leur sont envoyés. Les commentaires postés par certains d'entre eux sur les blogs de ligne à la suite d'articles relatifs à quelques-uns de ces programmes en rendent compte, comme par exemple ceux laissés par « cougar27 », « suby »

²⁵⁵ Cf. [Anon.] (2016), « Accident de Brétigny : les éléments accablant la SNCF s'accumulent », *L'EXPRESS.fr*, publié le 09/05/2016. URL : http://www.lexpress.fr/actualite/societe/justice/accident-de-bretigny-les-elements-accablant-la-sncf-s-accumulent_1790146.html [consulté le 10/05/2017].

²⁵⁶ Vernet V. (2012), « De la station à la gare de métro », *Urbanisme*, n°382/01-02, p.58-60 (p.59).

²⁵⁷ A.24., Urbaniste, Unité Gares, SGP. Entretien réalisé le 23 février 2016 (Saint-Denis).

ou « voyageuse1110 » à propos de la vente de « paniers fraîcheur » dans certaines gares de la ligne J du réseau Transilien²⁵⁸ :

« MDR, nous ce que l'on demande, c'est des trains qui roulent. »

« « utiles pour gagner du temps ». Vous voulez sans doute dire essayer de rattraper le retard du train ?? »

« ah bon y'avait ça à Herblay ? j'avais même pas remarqué tiens... sans doute trop occupée à râler après les trains en retard ou absents :p »

Cette expression plus directe d'individus qui pratiquent ces espaces offre un contraste saisissant avec les récits des gares du « quotidien ». Alors même qu'elles participent d'un effacement des tensions à travers les figures de « clients » choisis et de services et commerces hors-sol, les gares du « quotidien » apparaissent comme rattrapées par les difficultés ordinaires d'un réseau défaillant.

5.3. Un infléchissement des méthodes de travail

À travers le récit que certains acteurs de la DDGT en proposent, les gares du « quotidien » consacrent les figures de « clients » modernes et compétents d'une part, et de commerces et services « facilitateurs du quotidien » d'autre part. Ce faisant, elles apparaissent comme émancipées des difficultés propres à la « banlieue », celle-ci étant entendue tout à la fois comme réseau défaillant et comme espace social. Loin de n'être qu'affaire de narrativité, cette nouvelle catégorie et les images qu'elle véhicule semblent accompagner des infléchissements dans les pratiques professionnelles. En particulier, certains acteurs renouvèlent leur compréhension de ces espaces à la lumière d'un certain « quotidien », et explorent en ce sens de nouvelles perspectives pour valoriser ces gares.

²⁵⁸ SNCF, « Ligne J, jusqu'au 16 juillet, des paniers fraîcheurs à moitié prix... », *Le blog de la ligne J*, publié le 08/07/2014. URL : <https://malignej.transilien.com/2014/07/08/ligne-j-jusquau-16-juillet-des-paniers-fraicheurs-a-moitie-prix/> [consulté le 19/06/2017].

5.3.1. Une compréhension des objets renouvelée

Parallèlement à la diffusion d'un certain récit sur les gares du « quotidien », certains agents de la DDGT mettent en place de nouvelles méthodes de travail visant à renouveler leur compréhension des gares franciliennes au prisme des pratiques de leurs « clients », et ce afin de développer une offre de services périphériques qu'ils estiment davantage en adéquation avec leurs attentes supposées. C'est notamment le cas des agents du département Valorisation Immobilier, en charge du développement commercial et de la gestion locative. Ceux-ci se caractérisent par des profils plus commerciaux que dans les autres départements de la DDGT²⁵⁹. Entre 2013 et 2015, ils engagent plusieurs études *ad hoc* sur les « expériences-clients » dans les gares de leur périmètre. Une enquête intitulée « Dans la tête d'un voyageur du quotidien » a par exemple été commanditée à l'institut d'études marketing et d'opinion CSA en avril 2014, afin de « mieux comprendre les comportements, besoins et attentes de celles et ceux qui vivent les gares Transiliennes au quotidien »²⁶⁰. Ces enquêtes, qui aboutissent invariablement à la conclusion que ces « clients » attendent davantage de commerces et de services dans les gares, ont une dimension performative évidente. En ce sens, elles témoigneraient d'une volonté de légitimer, *a posteriori*, ce qui apparaît comme l'une des orientations principales de la DDGT.

Un certain nombre d'initiatives s'inscrivant dans la mouvance du *Design Thinking*, démarche d'innovation centrée sur l'expérience-utilisateur (Buchanan, 1992 ; Manzini, 2015), sont par ailleurs mises en place, notamment avec le nouveau Design Lab d'AREP. Dans la présentation qui est faite de celui-ci sur le site Internet du bureau d'études, il est précisé que « cette démarche vient donner corps au projet à travers des approches différentes qui placent les usagers au cœur de l'observation, de l'analyse et de la conception. »²⁶¹ Enfin, pour identifier les services et enseignes à développer dans les gares de banlieue, les agents du département Valorisation Immobilier de la DDGT engagent un certain nombre de travaux afin de préciser les comportements et les attentes de leurs « clients ». Ils travaillent par exemple à des scénarios de pratiques dans lesquels les

²⁵⁹ Les deux responsables qui se sont succédées à la tête du département ainsi qu'une chargée de mission développement commercial avec laquelle j'ai eu l'occasion de m'entretenir sont par exemple toutes diplômées de l'École Supérieure des Sciences Économiques et Commerciales (ESSEC).

²⁶⁰ CSA, Gares & Connexions (2014), *Dans la tête d'un voyageur du quotidien*, Restitution de l'enquête, 9 mai 2014, 2p. URL : <https://www.csa.eu/media/1212/etu20140513-dans-la-tete-d-un-voyageur-du-quotidien-en-ile-de-france.pdf> [consulté le 11.01.2017].

²⁶¹ SNCF – Gares & Connexions, *Lancement du AREP Designlab*. URL : <https://www.gares-sncf.com/fr/journaliste/lancement-du-arep-designlab> [consulté le 31.01.2017].

différentes étapes qui ponctuent leur « quotidien » sont séquencées, depuis leur lieu de départ jusqu'à leur destination finale (Cf. Figure 36)²⁶².

À partir de ces scénarios de pratiques, les agents du département Valorisation Immobilier de la DDGT imaginent par exemple qu'entre le moment où le « voyageur du quotidien » part de son domicile et arrive en gare, celui-ci peut avoir à « déposer son enfant à la crèche », « poster son avis d'imposition en recommandé », et « déposer son linge au pressing ». En donnant la possibilité à celui-ci de réaliser ces différentes opérations en gare, ils estiment être en mesure de lui faire gagner 45 minutes dans l'organisation de son « quotidien ». Dans la gare de départ, celui-ci prendrait « un café et un croissant » et achèterait un « journal pour lire dans le train » ; dans celle d'arrivée, il achèterait « son repas du midi ». Dans la séquence retour, il ferait, en gare, « ses courses pour le soir », récupérerait « un colis commandé sur Internet » ainsi que « son linge au pressing » et « son enfant à la crèche », ce qui lui permettrait de gagner 1h30. À travers ce récit du « quotidien » proposé par les agents du département Valorisation Immobilier de la DDGT, le « client » cible se présente comme un actif doté d'un certain pouvoir d'achat et dont les pratiques de consommation correspondent à un certain mode de vie. Cette figure est bien sûr loin de correspondre à la majorité des individus qui utilisent les transports en commun en Île-de-France²⁶³. Le fait que ces acteurs se fondent néanmoins sur celle-ci pour penser les opportunités de développement dans les gares du « quotidien » montre que la revalorisation des « clients » s'effectue aussi en pratiques, c'est-à-dire par l'imprégnation de cet idéal-type dans certains outils de travail.

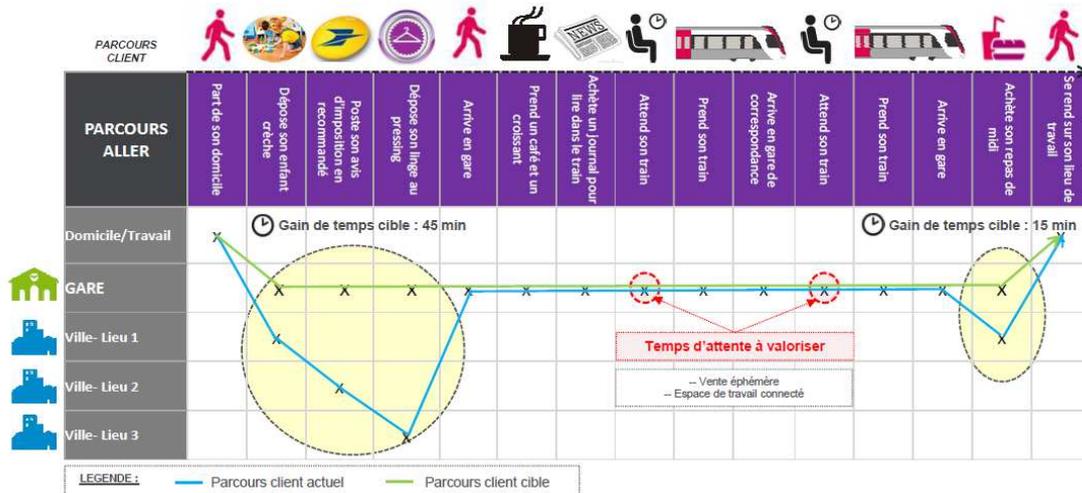
²⁶² Cette méthode de travail a été exposée en février 2016 par un agent du département Valorisation Immobilier de la DGIF aux élèves du département Ville Environnement Transport de l'ENPC, dans le cadre d'un module d'enseignement « Transports, Gares et Pôles d'Echanges ».

²⁶³ Cf. OMNIL, *Les déplacements domicile-travail des Franciliens*, Groupe d'échanges et de recherches IFSTTAR « Mobilités liées au travail des actifs », 11 juin 2015, 22p.

Valoriser les gares transiliennes – Parcours client cible

Parcours aller type

➤ VUE PARCOURS CLIENT : simplifier le parcours client et gagner du temps sur le quotidien



Parcours retour type

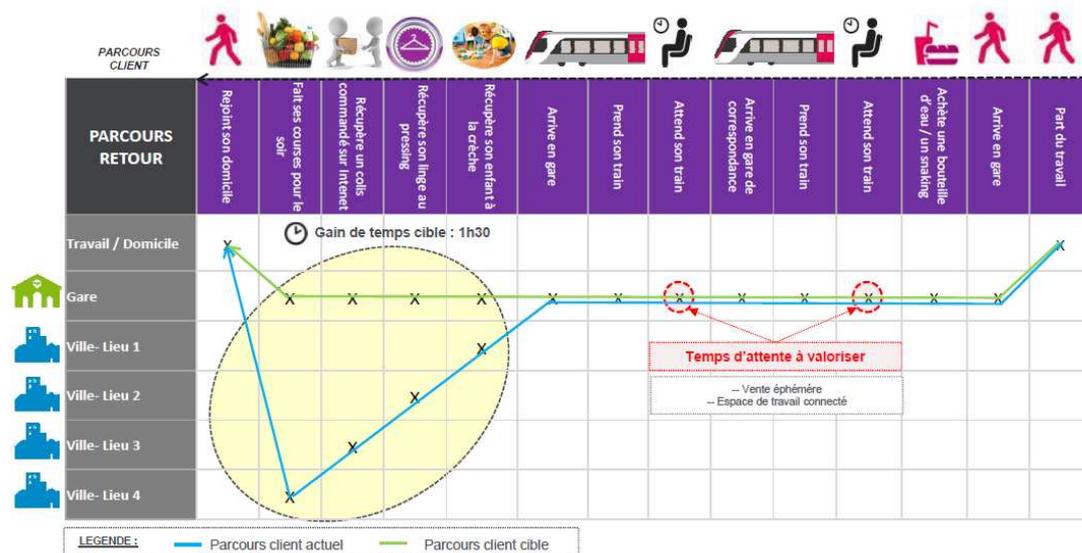


Figure 36 : Valoriser les gares transiliennes : parcours-client cible

Source : DGIF, Département Valorisation Immobilier, Février 2016

Présentation effectuée le 4 février 2016 aux élèves ingénieurs de l'ENPC (Département Ville, Environnement, Transport), dans le cadre du module d'enseignement « Transport, Gares et Pôles d'échanges ».

Par ailleurs, à travers ces études et démarches, ces acteurs réfléchissent au développement des commerces et des services dans les gares du « quotidien » non plus à l'aune des seuls avantages que leurs « clients » peuvent en tirer dans leur expérience des transports, mais plus globalement dans l'organisation de leur journée. Ce faisant, ils en viennent à s'intéresser à certaines tendances qui dépassent leurs strictes pratiques de déplacements, comme par exemple à l'apparition de nouveaux modes de consommation (« commandes sur Internet », « drives », etc.) et de travail (« nomadisme », collaboratif, etc.), ainsi qu'à l'émergence d'aspirations à un mode de vie plus sain et responsable (« bio », « localisme », « marques éthiques », etc.)²⁶⁴. Sur la base de ces tendances nouvelles – ou plutôt de ces tendances nouvellement identifiées – ces agents étudient un certain nombre de concepts « facilitateurs de la vie quotidienne » dans les gares de banlieue, qui s'inscrivent non pas dans une stricte fonctionnalité ferroviaire, mais plus largement dans le « quotidien » de celles et ceux qui les pratiquent.

5.3.2. De nouvelles perspectives de valorisation explorées

Outre les équipements liés directement aux pratiques de déplacements, comme par exemple les parkings à vélos sécurisés ou les places réservées pour le covoiturage, un ensemble de commerces et services sont envisagés pour répondre aux nouvelles attentes de consommation supposées des « clients du quotidien ». C'est par exemple le cas des « Pickup Stations », automates de retraits-colis qui sont déployés dans une centaine de gares franciliennes par une filiale de la Poste, et qui permettent aux usagers de récupérer à toute heure des commandes effectuées sur Internet²⁶⁵. Des partenariats avec des acteurs plus locaux et tournés vers l'économie collaborative sont également mis en place, comme par exemple le service « Market & Station », lancé début 2017 avec La Ruche Qui Dit Oui²⁶⁶. Pour la responsable du département Valorisation Immobilier de la DDGT, ce thème de la proximité ouvre en particulier de grandes opportunités en matière de valorisation des gares du « quotidien » :

²⁶⁴ Gares & Connexions (2013), « La gare de banlieue dans 10 ans », *Les Ateliers de la gare*, Synthèse n°5 de l'Atelier du 19 juin 2013, Paris, 12p. (p.6).

²⁶⁵ La Tribune, « Retrait de colis : La poste mise sur les guichets automatiques », *La Tribune*, 28 octobre 2014. URL : <http://www.latribune.fr/actualites/economie/france/20141028trib74b00a4aa/retrait-de-colis-la-poste-mise-sur-les-guichets-automatiques.html> [consulté le 15.11.2017]

²⁶⁶ Cf. Godart N., « La SNCF ouvre ses gares aux paniers bio de « la Ruche qui dit oui » », *BFM Business*, 25 janvier 2017. URL : <http://bfmbusiness.bfmtv.com/entreprise/la-sncf-ouvre-ses-gares-aux-paniers-bio-de-la-ruche-qui-dit-oui-1089477.html> [consulté le 03.03.2017].

« Cette économie collaborative, on est en train de la creuser, de la développer, de l'approfondir. À mon avis, c'est vraiment ce sur quoi il faut miser dans ces gares d'Île-de-France qui sont un peu particulières. Et je trouve qu'avec l'économie collaborative, on a vraiment des gens qui arrivent et qui collent aux besoins locaux. Du coup, c'est plus une offre, un service, qui va décoller par rapport à une grande enseigne ou quelque chose de plus classique. Eux, ils arrivent avec une vision souple des besoins, et un savoir-faire plus local, plus d'animation. Ils vont plus savoir attirer certains voyageurs. À mon avis, l'économie collaborative a de beaux jours dans les gares. En tout cas, on essaye de creuser ça. »²⁶⁷

Un autre ensemble de services, regroupés sous l'intitulé « Work & Station », renvoie quant à lui aux nouvelles formes de travail. Parmi ceux-ci, le développement de tiers-lieux²⁶⁸ a par exemple été envisagé à proximité de certaines gares en seconde couronne, où les charges foncières sont les plus faibles et où les actifs sont, selon le porteur du projet au sein du département Valorisation Immobilier de la DDGT, « les plus touchés par la saturation des trains, des gares, l'allongement de la durée des trajets et des distances, et par les perturbations »²⁶⁹. Ces espaces ont vocation à être réservés par des entreprises parisiennes ou implantées dans les départements limitrophes pour permettre à leurs salariés de télétravailler à proximité de leur domicile, tout en réduisant le volume des actifs dans les transports aux heures de pointe.

Ces quelques exemples témoignent de la volonté des agents de la DDGT d'explorer de nouvelles perspectives en matière d'offre de services périphériques à la prestation ferroviaire dans les gares du « quotidien ». En désignant par ailleurs ces différents concepts par des termes anglophones (« Pickup Station », « Market & Station », « Work & Station », ...), ils affichent un style de marketing urbain assez inédit dans le milieu des transports urbains. Toutefois, ceux-ci semblent aussi contraints à cette inventivité du fait de la frilosité de certaines grandes enseignes à venir s'installer dans ces gares, comme en témoignent les

²⁶⁷ B.4., Diplômée d'école de commerce, Département Valorisation Immobilier, SNCF – DGIF. Groupe de travail « Services en Gare », 21 mars 2016 (Paris).

²⁶⁸ Ce concept a été développé en France à la fin des années 2000 par l'association d'entreprises Silicon Sentier (Cf. Silicon Sentier, La Fing (2009), *Action d'évaluation et de diffusion de la plate-forme d'innovation « La Cantine » par Silicon Sentier*, 47p.), puis largement relayé auprès des professionnels du transport par Bruno Marzloff, dont l'ouvrage sur le sujet est d'ailleurs préfacé par le président de la SNCF Guillaume Pépy (Cf. Marzloff, 2013).

²⁶⁹ A.7., Ingénieur, Département Valorisation Immobilier, SNCF – DGIF. Entretien réalisé le 10 février 2015 (Paris).

propos de ces deux cadres de la DGIF ayant, à un moment donné, travaillé à nouer des partenariats avec ce type de sociétés :

« Pour avoir travaillé sur le commerce en Île-de-France, au début, on se disait comment on va faire pour faire venir les enseignes, les Cojean, les Segafredo et autres. On se rend vite compte qu'ils n'ont pas forcément envie de venir, en tout cas pas dans certaines gares. »²⁷⁰

« On aurait beau vouloir installer des commerces plutôt classiques dans les gares d'Île-de-France, de toute façon, ça ne fonctionnerait pas. On doit quand même se coller aux besoins, et ce sont des besoins du quotidien. On ne peut pas faire du Saint-Lazare partout. »²⁷¹

Si certains réseaux de distribution, à l'instar de Relay, parviennent à construire un modèle économique robuste par un jeu de péréquation (Mazaud, 2004), ceux dont le réseau de points de vente est moins étendu apparaissent plus réticents à développer des franchises dans les gares du « quotidien » compte tenu de leur caractère peu lucratif. La recherche de concepts innovants, au plus près des aspirations supposées des « clients du quotidien », procède donc aussi de cette difficulté à y déployer les mêmes enseignes que dans les grandes gares centrales. Elle n'en conduit pas moins les agents de la DDGT à porter une attention accrue à certaines évolutions dans le mode de vie de leurs « clients », et à réinterroger un certain nombre de leurs outils de travail et procédures internes. Plutôt que de passer systématiquement par des marchés-cadres ou autres Autorisations d'Occupation Temporaire du domaine public, peu adaptés aux acteurs locaux, des réflexions sont par exemple engagées pour s'appuyer sur des structures relais davantage au fait des opportunités locales, comme les Chambre de Métiers et de l'Artisanat ou certains réseaux d'agences immobilières.

Le thème des commerces et des services en gare n'est bien sûr pas apparu avec les gares du « quotidien ». Le développement commercial, notamment dans les gares centrales, est inscrit de longue date dans la stratégie de valorisation des actifs immobiliers des entreprises ferroviaires (Öki-Debayles, 2008 ; Riot, 2015). En « banlieue », il avait été en

²⁷⁰ A.6., architecte, Département Conception & Réalisation, SNCF – DGIF. Entretien réalisé le 26 janvier 2015 (Paris).

²⁷¹ B.4., Diplômée d'école de commerce, Département Valorisation Immobilier, SNCF – DGIF. Groupe de travail « Services en Gare », 21 mars 2016 (Paris).

particulier exploré dans les années 1970 au sein de la RATP, à l'occasion du prolongement de certaines lignes de métro dans les communes de la proche couronne, dans une perspective sensiblement différente, davantage orientée vers le développement social et les commerces « identitaires » (Simon, Ma Mung, 1990). Plusieurs chercheurs de l'Unité Prospective de la RATP l'avaient par ailleurs remis au goût du jour dans les années 1990, notamment dans le cadre de leurs réflexions sur les « lieux-mouvements » (Stathopoulos, Amar, Peny, 1993). Mais en cherchant à développer de nouveaux concepts plus en phase avec les modes de vie et les aspirations supposées de leurs « clients », les agents du département Valorisation Immobilier de la DDGT renouvellent ce thème. Cela tient d'abord au fait que la manière dont les individus organisent leurs déplacements évolue et que les techniques marketings développées dans l'entreprise participent à la détection de nouvelles tendances, en même temps qu'elles contribuent à dévier et façonner les trajectoires de leurs publics cibles (Cochoy, 2004). Mais cela tient aussi au fait que la figure du « client du quotidien » en fonction de laquelle ces agents réfléchissent à de nouveaux concepts correspond à une représentation construite largement affranchie des contraintes qui pouvaient être celles du « banlieusard ».

5.4. Une catégorie médiatrice entre imaginaires et pratiques : exemple de la valorisation des bâtiments-voyageurs de Mantes-la-Jolie

Au sein de la DDGT, certains acteurs renouvellent leur compréhension des gares et explorent de nouvelles perspectives en matière de commerces et services à la lumière d'un certain « quotidien ». Leurs réflexions nourrissent par ailleurs les projets qui sont actuellement développés au niveau de certaines de certaines d'entre elles. C'est notamment le cas du réaménagement de celle de Mantes-la-Jolie, engagé à l'occasion du prolongement de la ligne E du RER (Cf. Annexe 2. Prolongement d'Eole à l'ouest, réaménagement des gares existantes et de leurs quartiers). L'examen de celui-ci permet d'apprécier comment cette catégorie des gares du « quotidien » relie imaginaires et pratiques, en fournissant d'une part la matière première du projet, et en redéployant d'autre part certaines images de la « banlieue ».

5.4.1. Une matière première des projets

À l'occasion du prolongement du RER E, l'ensemble des gares existantes sur l'actuelle ligne J du réseau Transilien font l'objet de projets de réaménagement. La consigne de montrer la capacité d'innovation de la SNCF en matière de commerces et de services a en particulier été donnée par les cadres de la DDGT à l'ingénieur de l'École Spéciale des Travaux Publics (ESTP) chargé de piloter ceux-ci. Cette injonction concerne l'ensemble des gares existantes de la ligne. Toutefois, celui-ci a fait le choix de mener en premier lieu la réflexion sur le site de Mantes-la-Jolie, cette gare étant, avec 3 400 montants et descendants à l'heure de pointe du matin²⁷², l'une des plus fréquentées sur cette future portion de la ligne E du RER, mais aussi celle offrant le plus d'opportunités en termes de mètres carrés à valoriser, du fait de l'extension du bâtiment-voyageurs historique côté Mantes-la-Jolie, et de la création d'un nouveau bâtiment-voyageurs côté Mantes-la-Ville. Conforté dans cette idée par une étude d'A2C, la filiale de Gares & Connexions en charge du développement commercial et de la gestion locative (rebaptisée entre temps Retail & Connexions), ce directeur de projets a engagé un travail avec les agents du département Valorisation Immobilier de la DDGT afin de définir les programmes susceptibles d'être installés dans les surfaces préalablement identifiées.

Leurs résultats, restitués lors d'une réunion de travail à laquelle j'ai eu l'occasion d'assister²⁷³, sont en synthèse les suivants. Dans le bâtiment historique, côté Mantes-la-Jolie, les agents du département Valorisation Immobilier de la DDGT proposaient de remplacer l'actuel Relay par une vaste « Boutique du quotidien », de développer une micro-crèche, d'installer un nouvel automate de retrait-colis (« Pickup Station ») et de réserver un espace pour de la vente éphémère (« Paniers fraîcheurs » ou stand de La Ruche qui dit Oui). Sur l'un des larges quais de la gare où demeurent d'anciennes installations à destination des voyageurs, ils suggéraient de développer un espace de travail doté de prises électriques et d'une connexion wifi (« Microworking »), ainsi que de réserver une zone pour de la vente ambulante (installation d'un triporteur). Enfin, dans le bâtiment en construction côté Mantes-la-Ville, ceux-ci envisageaient de reloger des services internes à l'activité ferroviaire

²⁷²Cf. STIF, « Eole : prolongement RER à l'ouest », *Schéma de principe*, décembre 2011, 163 p. (p.47). Disponible sur http://www.rer-eole.fr/app/uploads/2014/11/SdP_STIF_RFF_EOLE_Indd_BD.pdf [consulté le 23.02.2017].

²⁷³ Groupe de travail « Services en Gare », DGIF, 21 mars 2016 (Paris).

(Unité Opérationnelle, Etablissement de ligne Transilien, etc.), afin de libérer un maximum de surfaces dans le bâtiment historique, au nord du faisceau ferroviaire.

Au regard de ces éléments, et en comparaison de l'offre actuelle limitée à un Relay et quelques distributeurs automatiques de boissons et friandises, les nouveaux concepts de « services facilitateurs du quotidien » développés par les agents du département Valorisation Immobilier de la DDGT constituent bien la matière première du projet de valorisation du bâtiment-voyageurs de Mantes-la-Jolie. Toutefois, ceux dont le développement est effectivement envisagé s'inscrivent dans des montages relativement traditionnels avec certaines grandes enseignes partenaires. Pour le directeur des projets-gares d'Eole, cet état de fait procède avant tout de la nécessaire sécurisation des opérations de valorisation :

« C'est sans doute un élément de confort pour nous. On a moins de questions à se poser en proposant ces services. C'est compliqué de travailler avec des locaux pour au moins deux raisons : c'est beaucoup de temps passé pour un commerce, et puis quand ce commerce commence à avoir des difficultés, on se retrouve parfois dans des situations juridiques inextricables. »²⁷⁴

Une certaine exigence d'efficacité conduirait ainsi les acteurs des projets à privilégier les programmes dont ils estiment qu'ils présentent des risques moindres du point de vue de leur modèle économique. La répartition des programmes dans les différents espaces de la gare procède pour l'essentiel des résultats des études de flux commanditées à AREP, filiale de Gares & Connexions. Sur la base des données de fréquentation et de desserte, les techniciens d'AREP Flux ont réalisé une analyse de la capacité des installations existantes au regard des flux attendus à l'horizon de la mise en service de la ligne E du RER (Cf. Encadré 10 : Les déplacements domicile – travail au cœur de la démarche de projet. L'exemple des études de flux). En l'occurrence, elle concluait sur le fait que seulement 30% des voyageurs entreraient ou sortiraient par le sud de la gare, côté Mantes-la-Ville²⁷⁵. Dès lors, l'option d'installer dans le nouveau bâtiment certaines activités commerciales comme la « Boutique du quotidien » a d'emblée été écartée, dans la mesure où les acteurs de la distribution auraient conditionné leur implantation au fait d'être situés dans les espaces les

²⁷⁴ B.1., Ingénieur, Plateau Eole - DGIF, Direction de projets-gare. Groupe de travail « Services en Gare », 21 mars 2016 (Paris).

²⁷⁵ AREP, *Mantes-la-Jolie : étude de flux*, document de travail provisoire, 16 novembre 2015.

plus exposés aux flux de voyageurs. C'est donc dans le bâtiment historique côté Mantes-la-Jolie et dans les installations existantes sur les quais qu'il a été décidé d'installer ces nouveaux commerces et services.

D'autres facteurs de nature plus politique ont également pesé sur la répartition spatiale des programmes. Pour certains d'entre eux, à l'instar de la micro-crèche, l'argument de l'exposition au flux n'apparaissait en effet pas déterminant. Pour autant, l'opportunité d'installer celle-ci dans le bâtiment sud, qui présentait pourtant de plus grandes opportunités foncières, n'a pas non plus été retenue. Cela tiendrait au fait que les partenaires institutionnels du projet, à savoir la Protection Maternelle et Infantile (PMI) et le Conseil Départemental des Yvelines, n'auraient pas souhaité que celle-ci soit implantée sur le territoire de Mantes-la-Ville. Si différents critères territoriaux ont pu entrer en ligne de compte, le fait que cette municipalité soit administrée par un maire frontiste n'aurait pas été neutre quant à l'arbitrage effectué sur son emplacement.

Les nouvelles perspectives en matière de commerces et de services développées par les agents du département Valorisation Immobilier de la DDGT en fonction d'un certain « quotidien » nourrissent donc le projet de valorisation de la gare de Mantes-la-Jolie. Elles s'y présentent toutefois de manière atténuée, comme modérées par une certaine mécanique du projet. Cela tient au fait que ces projets reposent sur un ensemble de pratiques juridiques, techniques et politiques qui se présentent comme des « construits intermédiaires » intériorisés par les acteurs. Or comme le souligne Dominique Lorrain, ceux-ci « incorporent un point de vue cognitif sur les choses » (Lorrain, 2006, p.429) qui puiserait, dans le cas des projets-gare, dans un certain imaginaire ferroviaire de la « banlieue ».

Encadré 10 : Les déplacements domicile – travail au cœur de la démarche de projet L'exemple des études de flux

Les études de flux sont réalisées par une équipe dédiée au sein de la maîtrise d'œuvre interne de Gares & Connexions, AREP Flux. À partir des données de fréquentation et de desserte, les agents de cette entité étudient la capacité des installations existantes et projetées à absorber les flux actuels et futurs, à différents horizons de temps. Elles visent avant tout à définir les dimensionnements nécessaires pour gérer la fréquentation attendue au niveau des quais, des accès, des franchissements et du bâtiment-voyageurs, et ce pour que soient respectées certaines directives de « confort » et de « dimensionnement » que certains responsables de la SNCF se sont eux-mêmes fixée²⁷⁶.

Dans cette optique, les techniciens d'AREP Flux réalisent des modélisations spatialisées sur la base de prévisions de trafic. Par exemple, en gare de Poissy, cet exercice a permis d'identifier que les capacités des accès au niveau du quai 1 ne permettraient pas de respecter les conditions d'attente telles que définies par la norme d'évacuation de la directive IN 1724, soit moins de 0.5 m² par personne au niveau des franchissements, après le passage des trains les plus chargés (Cf. Figure 37 : zones en orange). C'est ensuite sur la base de ces éléments que les équipes des projets-gare au sein de la DDGT établissent des pré-projets spatialisés devant permettre de résorber les points de congestion identifiés.

Les prévisions de trafic constituent donc les données-clé de ces études de flux. Celles-ci sont élaborées par les agents du service Prévisions et Prospective rattaché à la Direction de la Stratégie de Transilien. Pour les élaborer, ils utilisent des modèles dit à quatre étapes (Chatzis, 2011) qu'ils alimentent par les chiffres des déplacements domicile – travail de la dernière Enquête Globale Transport²⁷⁷, et qu'ils projettent sur la base des prévisions de développement urbain telles que définies dans le SDRIF de 2013. Ces modèles leur permettent d'établir des prévisions de trafic à la journée, à l'heure de pointe du matin et à celle du soir. Parmi elles, seules celles correspondant à l'« heure de pointe dimensionnante »²⁷⁸ sont retenues par les techniciens d'AREP Flux, c'est-à-dire celles où le nombre de voyageurs montants et descendants des trains dans une gare donnée sera la plus importante, soit une heure de pointe du matin un Jour Ouvré de Base (JOB).

En objectivant les largeurs utiles des espaces de circulation, les études de flux menées dans le cadre des projets-gare se présentent avant toute comme un outil d'aide à la conception architecturale. Mais leur rôle dans la définition des projets ne saurait toutefois s'y limiter, puisque c'est aussi en fonction de leurs résultats que le développement de commerces et services dans la gare est par exemple réfléchi. Elles se présentent donc comme la véritable pierre angulaire des gares

²⁷⁶ Outre la réglementation technique relative à l'accessibilité du cadre bâti aux personnes handicapées en application de la loi du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances (accessible sur <http://www.accessibilite-batiment.fr/> [consulté le 27.01.2017]), les règles de dimensionnement des espaces appliquées dans les gares SNCF sont issues de la Directive IN 1724 du Référentiel infrastructure « Sécurité du public dans les gares à la traversée des voies et sur les quais » et des « Niveaux de service Fruin » issus de Fruin J.-J. (1971), *Pedestrian planning and design*, New York: Metropolitan Association of Urban Designers and Environmental Planners, 206p.

²⁷⁷ Enquête Globale Transport 2010, STIF, OMNIL, DRIEA. Synthèse des principaux résultats disponibles sur <http://www.omnil.fr/spip.php?article81> [consulté le 31.01.2017].

²⁷⁸ A.21., Ingénieur, AREP Flux. Entretien réalisé le 2 juillet 2015 (Paris).

ferroviaires et impriment dans le même temps une logique de flux, fondée sur les déplacements domicile – travail, à l’ensemble de la démarche de projet.

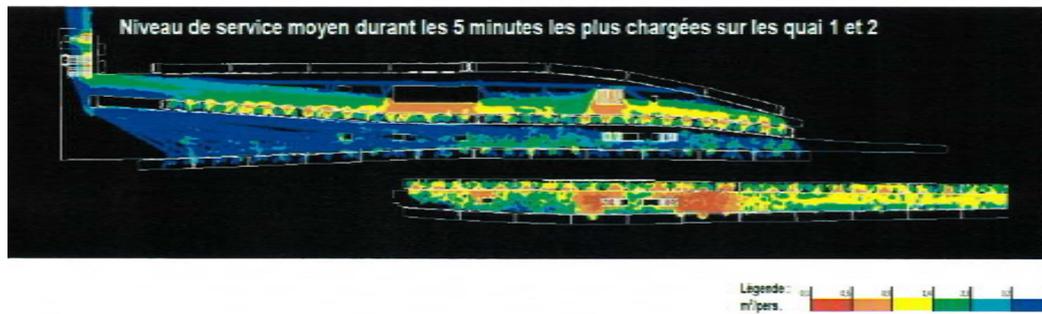


Figure 37 : Modélisation des flux, Gare de Poissy

Source : *Prolongement d'Eole à l'ouest et réaménagement des gares*, Plateau Eole, février 2016.

Présentation effectuée le 3 février 2016 aux élèves de l'École des Ponts et Chaussées (Département VET), dans le cadre du module d'enseignement « Transport, Gares et Pôles d'échanges ».

5.4.2. Un redéploiement de la « banlieue »

L'ensemble des programmes commerciaux et de services actuellement envisagés dans les bâtiments-voyageurs de Mantes-la-Jolie est pensé à destination d'un seul et même type de « clients » du « quotidien ». La « Boutique du quotidien », le « Pickup station », l'espace de « Microworking » et la micro-crèche répondent ainsi avant tout aux besoins supposés qu'ont les actifs pendulaires avec un certain pouvoir d'achat et train de vie de gagner du temps dans l'organisation de leur journée de travail. Leur emplacement est ensuite défini en fonction d'études de flux qui ne prennent exclusivement en compte que les heures de pointe en jour ouvré de base. Leur opportunité-même est enfin envisagée en fonction de scénarios de pratiques définis entre le « domicile » et le « travail ». Cette figure du « client » du « quotidien » se présente ainsi comme une synecdoque : elle dit la partie pour le tout, le navetteur pour la multitude des individus susceptibles d'exister dans et à proximité de ces gares.

Bien sûr, elle se fonde sur une réalité, puisque plus des deux tiers des utilisateurs du RER et du Transilien sont effectivement des actifs habitant en banlieue²⁷⁹. Certains sociologues du Laboratoire des Sciences Sociales Appliquées à l'Urbain (LASSAU) observaient par ailleurs en 1976 que «le postulat d'homogénéité dissimule une homogénéité réelle : celle des usagers des trains de banlieue qui présentent une assez grande égalité de conditions.» (Raymond & al., 1976, p.7) Mais le navetteur ne saurait toutefois, et de moins en moins, saturer la réalité des réseaux de transports régionaux. Dans la région urbaine de Milan, Paola Pucci fait ainsi le constat que «la morphologie de la mobilité est plus complexe et articulée que celle qui ressort des déplacements domicile-travail», et en particulier que de «nouveaux rythmes liés aux mutations de l'organisation du travail et des normes sociales ont contribué à produire de nouvelles pratiques de mobilités : les «déplacements obligés» (travail, école) deviennent moins importants car les temps personnels s'organisent selon des temps devenus plus fragmentaires.» (Pucci, 2010, p.105) Pour la région Île-de-France, on sait également que les formes du travail se modifient (De Coninck, Massot, 2007), et que la plus forte progression des déplacements dans les transports collectifs concerne ceux non contraints²⁸⁰.

Alors que le trajet domicile-travail correspond de moins en moins à la réalité des déplacements en Île-de-France, concentrer la lecture de ces gares et envisager leur potentiel de valorisation à l'aune de la seule figure de l'actif pendulaire pourrait se présenter comme une gageure. Cela apparaît d'autant plus vrai que l'on sait par ailleurs, grâce à certains travaux inscrits dans la mouvance du Transit Oriented Development, que l'usage du train et *in fine* de la gare serait finalement assez peu corrélé aux caractéristiques de l'environnement urbain²⁸¹. Néanmoins, celle-ci se présente comme un puissant mythe cognitif et moral (Barthes, 1957), un véritable guide pour la compréhension des lieux et de leur fonctionnement par les acteurs de la DDGT. Cela tiendrait au fait qu'en dépit de leur ambition nouvelle de requalification, l'image que ceux-ci se feraient de ces gares resterait marquée par les déterminations du travail salarié, par l'idée qu'elles sont «le premier lieu où, en quelque sorte, il faut pointer.» (Raymond & al., 1976, p.4) En cela, la catégorie des

²⁷⁹ Cf. OMNIL (2015), « RER et train : utilisateurs et déplacements », *Enquête globale transport : la mobilité en Ile-de-France*, n°22, mai 2015. URL : http://www.omnil.fr/IMG/pdf/egt2010_rer_et_train_v09_mel.pdf [consulté le 26.01.2017].

²⁸⁰ Cf. OMNIL (2015), « RER et train : utilisateurs et déplacements », *Enquête globale transport : la mobilité en Ile-de-France*, n°22, mai 2015. URL : http://www.omnil.fr/IMG/pdf/egt2010_rer_et_train_v09_mel.pdf [consulté le 26.01.2017].

²⁸¹ C'est notamment la conclusion à laquelle arrive Anne Grillet-Aubert après avoir analysé les différents quartiers du tram-train entre Massy et Evry selon la méthode *node / place* (Grillet-Aubert, 2015, p.133-220).

gares du « quotidien » apparaît assez largement branchée sur l’imaginaire de la « banlieue » tel qu’il s’est façonné, depuis des décennies, au sein de l’entreprise ferroviaire. Mais en ajoutant d’une part la figure d’un « client » moderne et compétent à celle d’un « banlieusard » aliéné, et en adjoignant d’autre part celle de commerces et des services hors-sol à celle du monument et de la technique, cette nouvelle catégorie semble dans le même temps le redéployer.

Conclusion du Chapitre 5

Au cours de l’année 2013, les gares du « quotidien » sont précipitées comme nouvelle catégorie du ferroviaire dans différents supports de communication de la SNCF. Celles-ci correspondent d’abord à une certaine opportunité sémantique, contextualisée dans les débats relatifs aux futurs transports du Grand Paris. À travers la mise en récit qu’ils en proposent, certains acteurs de la nouvelle organisation en charge de la gestion et du développement des gares du réseau Transilien, la DDGT, lui associent les images de « clients » modernes et compétents, et de commerces et services hors-sol. En occultant une certaine « banlieue », ils extirpent ainsi ces gares d’un registre de la déqualification, et parviennent, ce faisant, à fédérer des collectifs hétérogènes et à consolider leur organisation, mais aussi à s’assurer du soutien d’un certain nombre d’acteurs professionnels et à s’assurer d’une certaine reconnaissance régionale. La cristallisation de cette catégorie accompagne par ailleurs un inflexionnement des méthodes de travail, qui se reporte dans la fabrique des projets. En cela, les gares du « quotidien » ne sauraient être prises comme un contenu mental détaché du réel, mais bien plutôt comme une catégorie médiatrice entre imaginaires et pratiques.

Bien que les gares du « quotidien » se soient peu à peu chargées d’une dynamique imaginaire propre, cette nouvelle catégorie du ferroviaire semble surtout redistribuer certaines représentations de la « banlieue », et en particulier celle d’un navetteur pris dans les contraintes du mode de production. En cela, ce « quotidien » s’inscrirait assez peu dans l’idée de réalisation individuelle telle que développée dans la tradition lefebrienne, mais se présenterait au contraire comme l’expression renouvelée d’une forme d’aliénation

(Lefebvre, 1947 ; 1974). Par ailleurs, si les gares du « quotidien » redéployent l'imaginaire ferroviaire de la « banlieue », elles en prolongent aussi certaines caractéristiques structurantes. En ce sens, elles apparaissent au moins autant détachées de leur environnement territorial que ne l'étaient auparavant les gares de « banlieue ». Pour autant, elles n'en porteraient pas moins les germes d'une certaine promesse urbaine.

Chapitre 6. La promesse urbaine des gares du « quotidien »

À partir de 2013, les gares du « quotidien » se substituent aux gares de « banlieue » dans certains milieux professionnels ferroviaires. Celles-ci sont lestées de différentes images à travers lesquelles elles apparaissent émancipées de tout environnement territorial. Cela tient pour partie au fait que cette catégorie, établie dans les rangs de la SNCF, redistribue un certain imaginaire ferroviaire de la « banlieue » qui s'est bien plus largement forgé à travers l'idée d'un réseau soumis à des contraintes particulières qu'à travers des considérations d'ordre territorial. Pour autant, à travers l'usage que les individus en font (Tillous, 2009) et le rôle qu'ils jouent dans l'organisation des villes (Ménerault, 2006), ces objets – contrairement à la catégorie – ne sauraient être vus comme parfaitement hors-sol. En particulier, les acteurs au sein des collectivités locales ne seraient pas sans nourrir des représentations particulières à l'égard de leurs gares, et ce d'autant plus que celles-ci sont dorénavant définies dans les documents opposables²⁸² en matière d'urbanisme comme les nouvelles « centralités » sur lesquelles doit se concentrer le développement urbain, les lieux privilégiés de l'« intensification urbaine »²⁸³. Si les matériaux mobilisés dans cette recherche – et notamment les revues professionnelles – ne m'ont pas permis de mettre à jour cet imaginaire des gares du côté des territoires, on peut néanmoins supposer, compte tenu de certains effets de segmentations professionnels (Desjardins, 2014), que celui-ci diffère sensiblement de celui nourri par les acteurs ferroviaires. Toutefois, les gares du « quotidien », à travers une certaine idée de l'urbain qu'elles véhiculeraient, se présenteraient comme un médiateur possible entre ces deux systèmes de représentations.

Dans ce chapitre, c'est ainsi à la promesse urbaine des gares du « quotidien » que l'on entend s'intéresser. Je chercherai en particulier à voir si celles-ci permettent de fédérer des acteurs d'horizons variés et, ce faisant, de renouveler la fabrique urbaine de leur

²⁸² Cf. SDRIF (2013) et Loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris.

²⁸³ C'est-à-dire comme ceux où « une offre globale en matière de logements, de transports, d'équipements et de services, de densité d'emplois et d'espaces verts », doit être concentrée. Cf. IAU (2009), « Comment encourager l'intensification urbaine ? », *Carnet Pratique* (8), 76p.

quartier. Pour ce faire, je caractériserai dans un premier temps les images de l'urbain que cette catégorie, telle qu'elle est utilisée par certains acteurs ferroviaires, véhiculent, en confrontant leur récit à celui des gares du Grand Paris Express. À travers l'examen de plusieurs projets menés dans leurs abords immédiats, je révélerai ensuite les différents systèmes de représentations dans lesquels ces gares, en tant qu'équipements locaux, me semblent prises, et resituerai cette catégorie du ferroviaire à la charnière des différents mondes professionnels en présence.

De cela, il ressort que les gares du « quotidien », bien qu'en décalage notable avec l'image de l'urbain véhiculée dans les récits relatifs aux gares du Grand Paris Express, n'en suggèrent pas moins, à travers les virtualités d'interactions qu'elles mettent en scène, une forme d'« urbanité » particulière. Si celle-ci ne se manifeste qu'à l'intérieur d'un périmètre ferroviaire, elle fait néanmoins écho à certaines représentations de l'urbain que nourrissent, par ailleurs, certains acteurs territoriaux qui considèrent un « quotidien » bien plus métropolitain que local. La catégorie se charge ainsi d'un imaginaire urbain particulier, que les opérations immobilières actuellement menées dans les quartiers de gare permettent d'incarner.

6.1. Les gares du « quotidien » au miroir des gares du Grand Paris Express

Dans les communications autour du Grand Paris Express, l'accent a d'emblée été mis sur les gares du futur métro automatique. Celles-ci occupaient déjà une place tout à fait centrale dans l'ouvrage de Christian Blanc, *Le Grand Paris du XXI^e siècle*²⁸⁴, paru en 2010. En privilégiant le terme de « gare » à celui de « station », pourtant traditionnellement associé à ce mode de transport, celui-ci affichait une certaine ambition, notamment en matière de monumentalité, pour ces futurs espaces. Depuis, l'expression des « gares du Grand Paris Express » s'est imposée dans l'espace médiatique comme dans le vocabulaire des acteurs du transport et de l'urbanisme. Celles-ci ont en particulier été au cœur de la stratégie de

²⁸⁴ Blanc C. (2010), *Le Grand Paris du XXI^e siècle*, Paris : Le Cherche Midi.

communication de la SGP. Différentes expositions²⁸⁵, publications institutionnelles²⁸⁶, dossiers spéciaux dans des revues professionnelles²⁸⁷ ou à plus large diffusion²⁸⁸ leur ont été consacrés. Le récit qui en est proposé à travers ces différents supports permet, par effet de miroir, de caractériser les images de l'urbain véhiculées par les gares du « quotidien ».

6.1.1. Les gares du Grand Paris Express comme virtualités de quartiers

Dans les différentes communications qui leur sont consacrées, les gares du Grand Paris Express sont principalement racontées par les agents de la SGP à travers le rôle que celles-ci jouent dans le développement urbain des quartiers qu'elles desservent. Par exemple, dans le dossier relatif aux « gares du Grand Paris Express » publié en 2012 dans la revue *Urbanisme*, Catherine Barbé, haute fonctionnaire en charge de l'urbanisme et de l'aménagement à la SGP, parle d'elles comme d'« accélérateurs de projets urbains »²⁸⁹. Valérie Vernet, architecte responsable de l'Unité gares de cet établissement, met en avant leur rôle dans l'« intensification »²⁹⁰ des quartiers, et Etienne Guyot, président du directoire, précise qu'elles permettront d'en faire les « nouvelles centralités »²⁹¹ des territoires. Cette rhétorique traverse également le hors-série de la revue consacré aux « Passagers du Grand Paris Express » en 2015, dans lequel ces mêmes auteurs donnent à voir les différentes opérations immobilières qui prennent effectivement corps à partir de ces gares²⁹².

²⁸⁵ Cf. *Architecture et design des gares du Grand Paris*, exposition organisée par la SGP du 10 au 15 juillet 2012 à la Galerie d'architecture de Paris ; *Les passagers du Grand Paris Express*, exposition organisée par la SGP du 13 juin au 20 septembre 2015 au MacVal (Vitry-sur-Seine), et du 10 mars au 22 mai 2016 à l'Espace Landowski (Boulogne-Billancourt).

²⁸⁶ Cf. les quatre numéros de la collection « Les essentiels gares » de la SGP : *Les gares du Grand Paris au service des voyageurs et de la ville* (20 février 2012), *Les gares du Grand Paris efficaces et fonctionnelles* (20 février 2013), *Les gares du Grand Paris, quelle architecture ?* (5 mars 2013), *Les gares du Grand Paris, accessibles à tous les voyageurs* (19 novembre 2014) ; *Métros du monde : catalogue de gares de référence*, Société du Grand Paris, janvier 2012, 62p. ; *Les places du Grand Paris : repère pour l'aménagement des espaces publics autour des gares du Grand Paris Express*, Société du Grand Paris, juillet 2015, 123p. URL : <https://www.societedugrandparis.fr/liste-documents-multimedia/parutions?thematic=collection-les-essentiels-gares> [consulté le 09.07.2017].

²⁸⁷ Cf. « Les gares du Grand Paris Express », *Urbanisme*, n°382, janvier/février 2012, pp. 43-72.

²⁸⁸ Cf. « 57 gares en quête de 57 modèles économiques », *La Tribune du Grand Paris*, Hors-série trimestriel, n°1, décembre 2013, pp. 14-24.

²⁸⁹ Barbé C. (2012), « Des accélérateurs de projets urbains », *Urbanisme*, n°382 (1/2), pp.52-53.

²⁹⁰ Vernet V. (2012), « De la station à la gare de métro », *Urbanisme*, n°382 (1/2), pp.58-59.

²⁹¹ Guyot E. (2012), « Une ambition au service des voyageurs », *Urbanisme*, n°382 (1/2), pp.48-50.

²⁹² Cf. Barbé C. (2015), « Les enjeux d'aménagement des quartiers de gare », *Urbanisme*, Hors-série n°53 (10), pp.26-27.

Ces énoncés sont par ailleurs accompagnés par une abondante iconographie. De nombreuses perspectives donnent à voir des gares monumentales, intégrées dans de vastes ensembles immobiliers avec lesquels elles semblent faire corps, dessinant autant de quartiers que l'on imagine denses, neufs et tout en transparence (Cf. Figures 38 et 39). Qu'il s'agisse des perspectives publiées dans la presse professionnelle – mais aussi des maquettes exposées au MacVal du 13 juin au 20 septembre 2015 lors de l'exposition *Les passagers du Grand Paris Express* organisée par la SGP (Cf. Figure 40), des projections de gares sont certes données à voir, mais aussi et surtout des virtualités de quartiers. Ces différentes images ont plus vocation à susciter l'enthousiasme d'un public élargi que de donner à voir un futur programmé. Dans cette perspective, c'est bien à travers une certaine idée du « projet urbain » que ces gares sont mises en images. Si cette notion, inscrite dans différentes tendances historiographiques, peut renvoyer à une multitude de significations (Cf. Graber, 2011), elle semble revêtir ici une acceptation singulière : celle d'un processus qui met en transformation des quartiers, en particulier au travers d'une certaine valorisation immobilière. Cette dimension traverse l'ensemble des gares du Grand Paris Express : c'est à partir d'elle qu'elles ont été pensées (Cf. Encadré 11 : La valorisation immobilière au fondement des gares du Grand Paris Express), sur elle que les agents de la SGP communiquent²⁹³, et à travers elle qu'ils s'assurent, parfois avec l'entremise de l'État²⁹⁴, du soutien d'un certain nombre d'élus locaux de la première couronne²⁹⁵.

²⁹³ Le fait que chaque année, depuis 2011, la SGP participe au MIPIM, le salon international des professionnels de l'immobilier, s'inscrit dans cette logique.

²⁹⁴ Par exemple, dans le concours international des « hubs du Grand Paris », lancé en mars 2016 par le ministre de l'Économie Emmanuel Macron lors de la 27^e édition du MIPIM, les acteurs locaux sont invités à identifier eux-mêmes le foncier sur lequel des « projets urbains se distinguant par leurs aspects innovants, dans les domaines de l'urbanisme, de la construction, de l'économie, de l'énergie, de la culture, de la multimodalité, du numérique, tout en intégrant une forte dimension sociale » pourront être développés. Cf. SGP, *Coup d'envoi des « HUBS du Grand Paris », un concours international pour dessiner la métropole du XXI^e siècle*, mis en ligne le 15.03.2016. URL : <https://www.societedugrandparis.fr/gpe/actualite/coup-denvoi-des-hubs-du-grand-paris-un-concours-international-pour-dessiner-la> [consulté le 17.11.17].

²⁹⁵ Cf. Loubière A. (2015), « Une opportunité rare pour une ville de banlieue : le point de vue de Franck Le Bohellec, maire de Villejuif », *Urbanisme*, Hors-série n°53 (10), p.40.



Figure 38 : Perspective de la gare du Grand Paris Express de Pont de Sèvre (Boulogne-Billancourt)
 Jean-Marie Duthilleul, Agence Duthilleul
 Source : Mestres J.-M. (2015), « Des gares dans leurs quartiers », *Urbanisme*, Hors-Série n°53 (10), pp.17-25



Figure 39 : Perspective de la gare du Grand Paris Express de Villejuif - Institut Gustave Roussy
 Dominique Perrault, Dominique Perrault Architecture
 Source : Mestres J.-M. (2015), « Des gares dans leurs quartiers », *Urbanisme*, Hors-Série n°53 (10), pp.17-25



Figure 40 : Maquette du quartier de gare de Saint-Maur – Créteil, MacVal (Vitry-sur-Seine)
 Source : Jomni B. (2015), « Grand Paris : Ruedi Baur plonge les visiteurs du Mac Val dans l'univers graphique d'une gare », *France Graphique*, mis en ligne le 17 juin 2015. URL : <http://www.francegraphique.com/article/grand-paris-ruedi-baur-plonge-les-visiteurs-du-mac-val-dans-l-univers-graphique-d-une-gare,5506> [consulté le 21.07.2017].

Encadré 11 : La valorisation immobilière au fondement des gares du Grand Paris Express

La logique de conception des gares du Grand Paris Express trouve ses origines à la RATP, au sein du département Maîtrise d’Ouvrage des Espaces dirigé par Rémi Feredj. Au milieu des années 2000, les agents de cette entité réfléchissent à reconstruire un certain nombre de sites industriels de la RATP dans Paris et dans les communes de la première couronne. Compte tenu du caractère non-délocalisable de ces installations et de leur emplacement dans des secteurs attractifs, ceux-ci cherchent à financer ces reconstructions par la cession de charges foncières des volumes en superposition. Un certain nombre d’opérations de ce genre sont engagées à la fin de la décennie, dont les premières sortent actuellement de terre dans plusieurs arrondissements parisiens²⁹⁶.

L’idée d’engager une démarche similaire au niveau des stations de métro germe alors dans les rangs de cette entité. Des équipes d’urbanistes sont missionnées entre 2007 et 2008 pour étudier les développements immobiliers possibles, et des discussions sont amorcées avec les acteurs locaux, notamment dans le cadre des projets de prolongement des lignes 4 à Bagneux et 12 à Aubervilliers. Mais dans la mesure où ces projets étaient déjà largement amorcés, le principe d’intégrer ces stations dans des opérations immobilières mixtes a été abandonné, et seule l’insertion de celles-ci dans leur environnement a été à cette occasion réinterrogée.

Pour donner un plus grand écho à ces réflexions sur la combinaison des stations de métro et des opérations immobilières, mais aussi pour peser dans les débats qui s’amorcent sur les futurs métros du Grand Paris, Thierry Du Crest, responsable de la mission Grand Paris auprès du Directeur Général de la RATP, demande à Rémi Feredj de travailler à un « démonstrateur ». Celui-ci lance en 2009 une étude prospective sur les stations de métro du XXI^e siècle, et s’associe dans cette entreprise le concours de plusieurs agences d’architecture internationales. Leurs résultats font l’objet d’une exposition à la Cité de l’Architecture du 26 mai au 14 juin 2010 dans laquelle cette station du futur, baptisée « Osmose »²⁹⁷, est systématiquement représentée comme un « projet urbain » à part entière (Cf. Figure 41).

Cette représentation de la station du futur a directement nourri les discours du maître d’ouvrage du « Réseau de Transport Public du Grand Paris » lors des débats publics qui se sont déroulés de septembre 2010 à janvier 2011. Plusieurs images d’« Osmose » ont d’ailleurs été directement utilisées dans le dossier du Maître d’Ouvrage²⁹⁸. Par la suite, un certain nombre de personnes qui travaillaient au sein du département Maîtrise d’Ouvrage des Espaces de la RATP ont rejoint l’unité Gares de la SGP, à l’instar de sa directrice, l’architecte Valérie Vernet. Les individus qui ont écrit le récit des gares du Grand Paris Express sont ainsi les mêmes qui, dix ans plus tôt, réfléchissaient à développer des opérations immobilières à partir des sites industriels de la RATP. Il est en ce sens révélateur que le principe de financer pour partie le métro du Grand Paris Express par

²⁹⁶ Voir les opérations du centre bus de Lagny-Pyrénées (30 000 m² de bureaux et un collège), des ateliers Jourdan – Coirentin – Issoire (résidence étudiante et 299 logements sociaux et privés) et des ateliers Vaugirard (logements). Cf. http://www.ratp.fr/ja/ratp/v_145319/architecture-et-urbanisme/print/ [consulté le 31.05.2017].

²⁹⁷ Cf. RATP, « Osmose, quelles stations pour demain ? », *Communiqué de presse*, 25 mai 2010. URL : <http://www.ratp.fr/fr/upload/docs/application/pdf/2010-06/osmose.pdf> [consulté le 31.05.2017].

²⁹⁸ Cf. SGP, *Le réseau de transport public du Grand Paris*, Dossier du Maître d’Ouvrage pour le débat public, 2010, 188p. (p.150, 154, 155).

la plus-value foncière dégagée au niveau des gares ait fait l'objet, au début du projet, d'une attention particulière²⁹⁹.



Figure 41 : « Osmose », la station de métro du futur de la RATP

Source : SGP, *Le réseau de transport public du Grand Paris*, Dossier du Maître d'Ouvrage pour le débat public, 2010, 188p. (p.150).

²⁹⁹ Cf. Carrez G. (2009), *Grand Paris : financement du projet de transports*, rapport remis au Premier Ministre le 30 septembre 2009, 54p. (p.25-27).

À l'opposé, les gares de la SNCF en Île-de-France sont racontées dans les mêmes dossiers et numéros spéciaux de la revue *Urbanisme* comme largement dépourvues de cette dynamique de « projets urbains ». Celles-ci sont présentées par certains observateurs comme de « pauvres gares ou gares de pauvres »³⁰⁰, « à l'écart, dedans »³⁰¹ des villes. Des agents de la SGP soulignent en particulier le « rapport ubuesque » qu'elles entretiennent à leur quartier, dont l'urbanisation est qualifiée de « médiocre », « disparate » et « avec un sentiment d'inachevé »³⁰². Les quelques clichés proposés pour les illustrer montrent essentiellement ces gares de l'intérieur, comme si celles-ci étaient renfermées sur elles-mêmes, et n'offraient au mieux qu'une ouverture sur l'infrastructure ferroviaire (Cf. Figure 42). Quant aux rares photographies de ces gares prises de l'extérieur, elles donnent à voir des bâtiments-voyageurs surannés, coincés – comme à Choisy-le-Roi – entre des ouvrages d'art, offrant ainsi un contraste saisissant avec les virtualités de quartiers associées aux gares du Grand Paris Express (Cf. Figure 43).

Ces photographies de gares existantes ne sauraient être mises sur le même plan que les perspectives des gares du Grand Paris Express, puisqu'elles renvoient à un instantané du réel, tandis que les secondes s'apparentent à ce que Nathalie Roseau qualifie de « narrations du futur » (Roseau, 2008, p.51). Elles semblent surtout avoir été retenues dans ces numéros et dossiers spéciaux de la revue *Urbanisme* pour mieux démontrer, par effet de contraste, tout l'intérêt de la démarche portée par les agents de la SGP de fonder la conception de leurs gares sur une certaine idée du « projet urbain » faite d'opérations immobilières et de monumentalité. Ce faisant, elles montrent combien celle-ci est absente des gares existantes sur les réseaux ferroviaires franciliens. Si les gares du « quotidien » s'émancipent, tout comme les gares du Grand Paris Express, d'une certaine instantanéité qui les ramène dans la réalité, les futurs qu'elles mettent en scène semblent toutefois s'inscrire dans un tout autre registre : plutôt que des virtualités de quartiers, ce sont des virtualités de rencontres que celles-ci proposeraient.

³⁰⁰ Damon J. (2012), « Pauvres gares... de pauvres », *Urbanisme*, n°382 (1/2), p.65

³⁰¹ Paquot T. (2012), « Qu'est-ce qu'une gare de banlieue ? », *Urbanisme*, n°382 (1/2), p.68-69.

³⁰² Cf. Barbé C. (2015), « Les enjeux d'aménagement des quartiers de gare », *Urbanisme*, Hors-série n°53 (10), pp.26-27.



Figure 42 : Gare de Choisy-le-Roi, vue intérieure (photo C.M.)

Source : Paquot T. (2012), « Qu'est-ce qu'une gare de banlieue ? », *Urbanisme*, n°382/01-02, p.68-69.



Figure 43 : Gare de Choisy-le-Roi, vue d'ensemble (photo C.M.)

Source : Paquot T. (2012), « Qu'est-ce qu'une gare de banlieue ? », *Urbanisme*, n°382/01-02, p.68-69.

6.1.2. Les gares du « quotidien » comme virtualités d'interactions

Si les gares du « quotidien » telles qu'elles sont présentées dans les communications de la SNCF apparaissent assez largement dépourvues de l'idée de « projet urbain » véhiculée dans le récit des gares du Grand Paris Express, celles-ci ne sauraient pour autant, notamment dans leurs déclinaisons locales, dépourvues de toute forme d'expression de l'urbain. Les perspectives affichées dans plusieurs gares du réseau ferroviaire francilien faisant actuellement l'objet de travaux de rénovation proposent ainsi une toute autre virtualité que celles des gares du Grand Paris Express.

Par exemple, à Mantes-la-Jolie (Cf. Figure 44), des personnes discutent, déposent leur vélo, consultent les panneaux d'information-voyageurs ; à Villennes-sur-Seine (Cf. Figure 45), certaines lisent leur journal, d'autres écoutent de la musique. Les inscriptions qui les accompagnent mettent l'accent soit sur les programmes, comme à Mantes-la-Jolie où il est indiqué qu'un « guichet SNCF et une boutique bus, des commerces » occuperont le nouveau bâtiment voyageurs sud, soit sur le confort qu'apportera la modernisation de la gare, comme à Villennes-sur-Seine. Par rapport aux perspectives des gares du Grand Paris Express publiées dans la revue *Urbanisme*, l'angle de vue apparaît beaucoup plus resserré, au plus près des bâtiments voyageurs. Si ce cadrage met hors-champ l'environnement extérieur et occulte toute idée de quartier, il permet, dans le même temps, d'incarner davantage les individus qui fréquentent les lieux : là où ceux-ci étaient au mieux des silhouettes peu discernables dans les perspectives des gares du Grand Paris Express, ils se présentent ici comme des personnes à part entière qui expérimentent un certain nombre d'interactions.



Figure 44 : Perspective du nouveau bâtiment-voyageurs sud, gare de Mantes-la-Jolie

Source : auteur (13.10.2017)



Figure 45 : Perspective de la gare de Villennes-sur-Seine après travaux

Source : auteur (13.10.2017)

Bien sûr, ces perspectives affichées en gare ne sauraient être mises sur le même plan que celles publiées dans la revue *Urbanisme*. Elles ont vocation à informer des « clients » sur la nature de travaux en cours ou en passe d'être réalisés, et non à susciter l'adhésion collective. Elles s'inscrivent en ce sens dans une temporalité bien plus courte et dans une réalité bien plus prégnante que celles des gares du Grand Paris Express. Néanmoins, en mettant en scène non pas des quartiers ou des « projets urbains » mais des virtualités d'interactions, ces perspectives n'en suggèrent pas moins une autre image de l'urbain. Celle-ci renverrait en particulier à une idée d'« urbanité », entendue non pas à la manière des concepteurs des villes nouvelles dans les années 1960, c'est-à-dire comme forme de compacité des bâtiments qui permet d'intensifier les interactions entre les habitants (Portnoï, 2017, p.161), mais au sens qu'en donne initialement Jacques Lévy, c'est-à-dire comme expression de l'intime, de la sociabilité et de l'interaction, en un lieu sans configuration spatiale particulière (Lévy, 1994, p.314)³⁰³. Les deux images de l'urbain qui germent donc à partir des gares franciliennes semblent ainsi assez peu se rencontrer. Là où il y a l'expression d'un « projet urbain », les individus apparaissent désincarnés, et là où une image d'« urbanité » transparait, le quartier semble s'effacer, comme si les deux ne pouvaient tenir ensemble dans un même cadre.

6.2. Une urbanité systémique

Au miroir des gares du Grand Paris Express, les gares du « quotidien » se présentent donc comme la promesse d'une certaine « urbanité ». À travers les images qu'en proposent les acteurs ferroviaires, celle-ci semble porter sur un périmètre resserré au plus près des bâtiments-voyageurs, sans inscription particulière dans leur environnement territorial. Pour autant, sous l'effet conjugué des politiques en faveur de l'amélioration de l'intermodalité d'une part, et des incitations à densifier ces quartiers d'autre part, les gares du « quotidien » sont prises dans un certain nombre de projets qui visent à transformer sensiblement leur environnement (Cf. Annexe 2. Prolongement d'Eole à l'ouest, réaménagement des gares existantes et de leurs quartiers) – sans toutefois que les mutations à l'œuvre puissent être comparées avec celles qui s'opèrent actuellement au niveau des

³⁰³ Cette signification se rapproche également de celle d'«Urbanism» comme mode de vie urbain telle qu'esquissée par le sociologue américain Louis Wirth (1938).

futures gares du Grand Paris Express, en première couronne (Desjardins, 2016). Parmi ceux-ci, des projets de « pôles d'échanges » sont engagés, sous l'impulsion du STIF, au niveau de plusieurs gares franciliennes (Cf. Encadré 12 : Politique d'intermodalité et « projets de pôle » en Seine Aval). Ces pôles peuvent être définis comme les « lieux d'organisation des réseaux qui visent à faciliter les pratiques intermodales entre différents modes de transport et qui assurent, par leur insertion urbaine, des interfaces entre la ville et le réseau de transport » (Richer, 2008, p.4). Ils constituent des cas d'étude privilégiés pour les chercheurs intéressés à la dimension urbaine des réseaux d'infrastructure. Paola Pucci s'est par exemple attachée à explorer « l'interconnexion ponctuelle des réseaux physiques » au niveau de la gare de Modène pour « mesurer la capacité de l'intervention urbaine à transformer les opérations sur les gares et sur les nœuds d'infrastructure », et en particulier à les « insérer dans un projet territorial. » (Pucci, 1999, p.30) Les projets de « pôle » se situent donc à l'interface entre plusieurs mondes professionnels. En suivant les circonvolutions de tels projets au niveau des gares de la Seine Aval, je chercherai ici à identifier les différentes représentations de l'urbain en tension à cette échelle, et en particulier celles auxquelles les gares du « quotidien » semblent se raccrocher.

Encadré 12 : Politique d'intermodalité et « projets de pôle » en Seine Aval

Le STIF, en tant qu'Autorité Organisatrice des Transports en Île-de-France, est l'établissement réglementairement compétent pour définir les orientations en matière d'intermodalité, ainsi que le principal financeur des équipements y concourant³⁰⁴. L'aménagement de « pôles d'échanges » constitue en particulier l'un des axes forts de sa politique en faveur de l'amélioration de l'intermodalité. Dans le cadre du prolongement de la ligne E du RER jusqu'à Mantes-la-Jolie, l'ensemble des gares existantes font actuellement l'objet de « projets de pôle ». Dans le Schéma de Principe d'Eole, un budget de 10,78 millions d'euros a été accordé pour réaliser les travaux liés à l'intermodalité au niveau des neuf gares existantes concernées par le prolongement de la ligne E du RER³⁰⁵. Pour l'ingénieur en charge du pilotage des projets-gares d'Eole à la SNCF, cette enveloppe est apparue comme particulièrement conséquente et inattendue :

« Le STIF, qui était à l'époque échaudé par la phase 1 de la TLN (Tangentielle Légère Nord), avait trouvé qu'on avait des gares qui n'étaient connectées à rien. Ils insistaient sur

³⁰⁴ Le STIF finance les équipements concourant à l'intermodalité à travers cinq Schémas Directeurs de Qualité de Service (Gares Routières, Parcs Relais, Parcs à vélos, Information Voyageur, Accessibilité PMR) et sa politique d'aménagement des pôles d'échanges multimodaux. Cf. Plan de déplacements urbains en Île-de-France, Approuvé par la délibération du Conseil Régional d'Île-de-France du 19 juin 2014, 276p. URL : <http://www.pduif.fr/-Le-PDUIF-.html> [consulté le 16.05.2017]

³⁰⁵ Cf. « Prolongement du RER E », *Dossier d'Avant Projet Modificatif* présenté au Conseil du STIF pour approbation, Juin 2015.

l'intermodalité. Donc on a commencé à travailler là-dessus. Quand on a présenté le schéma de principe d'Eole en 2012, tout le monde était venu en se disant c'est trop cher, il faut couper, il faut enlever des millions, on a un budget qui explose... [...] À la réunion de présentation du Schéma de Principe, tout le monde était dans ses petits souliers. « On va faire des économies, on va enlever ceci, cela. » Nous on arrive avec nos cinq millions pour l'intermodalité. Et là, eux nous disent : « quoi ? Seulement cinq millions pour l'intermodalité ? Ha non ce n'est pas assez ! » Donc on a eu le droit à 10 millions. Mais nous on se demandait ce qu'on allait en faire... On n'avait pas d'idées. On n'avait rien à mettre en face à ce moment-là. »³⁰⁶

À travers cette décision d'accorder un budget deux fois supérieur à celui initialement demandé par les porteurs des projets, les représentants du STIF réaffirment leur ambition en matière d'amélioration de l'intermodalité dans les gares de la Seine Aval. Pour définir les aménagements intermodaux correspondant à cette enveloppe budgétaire, des « comités de pôle » sont mis en place au niveau de chacune des neuf gares existantes. Ceux-ci constituent le cadre à l'intérieur duquel les « projets de pôles » sont définis. Ils sont en principe pilotés par les représentants des collectivités locales en lien avec ceux du STIF³⁰⁷, et réunissent les différents propriétaires fonciers, maîtres d'ouvrage, transporteurs et financeurs potentiels présents sur chacun des sites de projets. Ces acteurs ont tout d'abord la tâche de suivre, orienter et valider des « études de pôle » conduites par la collectivité et financées par le STIF, dans lesquelles sont définis les besoins en matière d'intermodalité et proposées des solutions d'aménagement. Sur la base de ces études, les acteurs s'accordent sur les coûts, les périmètres de maîtrise d'ouvrage et le calendrier du « projet de pôle ». Celui-ci fait alors l'objet d'un contrat qui engage, notamment financièrement, les différents partenaires. Il s'agit donc d'un dispositif partenarial dont l'objectif est de parvenir à une vision partagée des aménagements intermodaux à réaliser au niveau des gares ferroviaires, et de régler les relations entre les différents intervenants.

6.2.1. L'enjeu urbain des « projets de pôle » en question : l'exemple de Vernouillet – Verneuil

En 2016, l'ensemble des gares existantes sur l'actuelle ligne J du Transilien concernées par le prolongement de la ligne E du RER font l'objet de « projets de pôle ». Celui de Vernouillet – Verneuil est toutefois le seul à faire l'objet d'un « contrat de pôle » dans lequel les aménagements, les coûts, les périmètres de maîtrise d'ouvrage, et le calendrier d'ensemble sont définis et validés par l'ensemble des partenaires des « comités de

³⁰⁶ B.1., Ingénieur, Plateau Eole - DGIF, Direction de projets-gare, SNCF. Entretien réalisé le 19 novembre 2015 (Paris).

³⁰⁷ Le processus d'un « projet de pôle » est précisé dans un guide à destination des collectivités locales et des maîtres d'ouvrage conçu par les équipes de la division Intermodalité et Plan de Déplacements Urbains (PDU) du STIF. Cf. STIF (2015), *Guide pour l'aménagement des pôles d'échanges d'Ile-de-France : concevoir l'intermodalité des gares*, (5), 132 p.

pôles ». Celui-ci prévoit de réorganiser les différents modes de transport présents sur le site³⁰⁸ de la manière suivante. Côté nord, le parc-relais sera réhabilité et labellisé. Côté sud, la gare routière sera entièrement refaite, deux zones de dépose-minute et un emplacement taxis créés, un parking moto et des abris vélos aménagés, et la zone bleue (zone de stationnement gratuit et limité dans le temps) étendue. Ces aménagements supposent d'élargir le périmètre du « pôle-gare » sur une partie du jardin public qui jouxte actuellement la gare routière, l'emprise foncière existante ne permettant pas aux bus, pour la plupart terminus à ce niveau, d'effectuer leurs manœuvres dans des conditions satisfaisantes. Comme le montre le plan d'ensemble ci-après (Cf. Figure 46), l'ensemble des modes par lesquels les voyageurs peuvent accéder à la gare sont ainsi ramassés au plus près de la gare ferroviaire, et ce afin de réduire la pénibilité liée aux ruptures de charge pour les voyageurs en correspondance. Le pôle est de plus organisé de manière à ce que les différents modes ne se croisent pas, avec des espaces dédiés aux bus (en violet), aux voitures (en orange) et aux deux roues (en vert), et ce afin de fluidifier l'ensemble des circulations, notamment aux heures de pointe.



Figure 46 : Plan d'ensemble du projet de pôle de Vernouillet-Verneuil

Eole – prolongement du RER E vers l'ouest, Dossier d'avant-projet modificatif présenté au conseil du STIF pour approbation, Juin 2015.

³⁰⁸ La gare de Vernouillet – Verneuil est actuellement desservie par la ligne J du Transilien (1 400 montants et descendants à l'heure de pointe du matin selon le Schéma de principe d'Eole de décembre 2011), neuf lignes d'autocars, une de bus, et un Noctilien. À deux exceptions près, toutes ces lignes sont terminus au niveau de la gare ferroviaire. Elle dispose également d'un parc de stationnement payant de 500 places et d'un parc à vélos.

Le projet tel qu'esquissé dans le « contrat de pôle » de Vernouillet – Verneuil se présente comme l'aboutissement d'une réflexion sur l'optimisation des correspondances et des conditions de rabattement des autres modes vers la gare ferroviaire. Au regard de l'absence d'aménagements relatifs à son insertion urbaine, ce futur pôle se caractérise par une dimension extra-territoriale, c'est-à-dire sans relation et « à part » vis-à-vis du territoire (Dupuy, 1985).

Le fait que ce projet ne prenne exclusivement en compte que des considérations « transports » s'expliquerait pour partie par la gouvernance du « comité de pôle ». Les représentants des collectivités locales, sensés piloter l'ensemble de la démarche de projet pour faire converger celui-ci avec leurs stratégies territoriales, auraient été, dans le cas présent, assez largement en retrait. Les représentants du STIF en auraient assuré le pilotage, avec comme principal enjeu celui de sécuriser le prolongement de la ligne dans son ensemble, notamment vis-à-vis d'autres projets locaux susceptibles de remettre en cause certains des éléments programmatiques d'ores et déjà validés :

« On voulait s'assurer que le programme Eole, dans sa conception, ne faisait pas de fausses manœuvres par rapport au développement urbain, aux projets connexes, ou à l'émergence de projets à plus grande échelle, qui aurait pu remettre en cause certains choix, certains partis-pris d'Eole. Pour nous, il s'agissait de sécuriser le projet Eole, et donc d'aller assez vite dans sa définition et dans ses éléments de programmes, de façon certaine par rapport au devenir de tout ce qui allait se passer autour, malgré l'absence de certitudes. On a fait des études de pôle, avec des subventions STIF, dans une définition d'ensemble du schéma de pôle, validée par toutes les parties de façon officielle. »³⁰⁹

Compte tenu de cet impératif d'efficacité dans la conduite du projet Eole de la part des représentants de l'autorité organisatrice des transports d'une part, et de l'effacement de ceux des collectivités locales d'autre part, ce « projet de pôle » n'aurait été abordé dans ces comités qu'à l'aune d'une approche exclusivement « transport ». La potentielle fonction d'« organisateur urbain » (Ménerault, 2006, p.9) de ces pôles semble, dans le cas présent, avoir été occultée, les pratiques de déplacements ayant largement supplanté les pratiques

³⁰⁹ B.6., Ingénieur, Division Projets Ferroviaires et Pôles, STIF. Entretien réalisé le 5 Avril 2016 (entretien téléphonique).

urbaines dans la conception du projet. Cet exemple révèle donc une absence de projection urbaine dans certains « projets de pôle ». Mais loin d'être un non-sujet, cette occultation apparaît largement critiquée par l'ensemble des acteurs qui ont été partie prenante du processus. Les raisons que ceux-ci mettent en avant diffèrent toutefois sensiblement selon l'échelle à laquelle ceux-ci envisagent leur action. Elles révèlent, ce faisant, une mise en tension de différents systèmes de représentations urbaines à cette échelle, que la catégorie des gares du « quotidien » semble par ailleurs cristalliser.

6.2.2. Des importunités locales

Dans la plupart des « comités de pôle » mis en place au niveau des gares existantes concernées par le prolongement d'Eole, les représentants des communes sont apparus relativement en retrait. Selon l'agent du STIF qui assure le pilotage de la démarche :

« Les communes ont du mal à se projeter. C'est vrai qu'on parle d'horizons un peu lointains à l'échelle de la gestion opérationnelle communale. Mais elles ne font pas valoir une vision assez marquée autour des gares. [...] Je dois avouer qu'avec certaines municipalités, on a une écoute polie... »³¹⁰

Les représentants municipaux se seraient en particulier trouvés quelque peu démunis face au caractère visiblement très technique des échanges qui s'y déroulaient, comme en témoignent les propos de cet agent en poste à la direction du Développement de Mantes-la-Jolie :

« Vous allez avoir Systra qui va venir et vous dire voilà, la bordure fait 2,50 mètres. [...] Les « comités de pôle », c'est très technique. C'est tout. C'est un peu dommage ce truc-là. »³¹¹

Les seuls sujets que ces derniers auraient véritablement cherché à mettre l'ordre du jour sont ceux de la congestion routière et du stationnement automobile. Les agents municipaux de Mantes-la-Jolie et de Mantes-la-Ville que j'ai eu l'occasion de rencontrer

³¹⁰ B.6., Directeur de projets, Division Projets Ferroviaires et Pôles, STIF. Entretien réalisé le 5 Avril 2016 (entretien téléphonique).

³¹¹ B.10., Urbaniste, Direction du développement, Mairie de Mantes-la-Jolie. Entretien réalisé le 10 mai 2016 (Mantes-la-Jolie).

considéraient en effet ceux-ci comme leur cheval de bataille, et espéraient que les « projets de pôle » apporteraient des améliorations significatives en la matière :

« On a été vigilants à l'offre de stationnement et à la circulation dans le quartier. C'est surtout l'offre de stationnement qui nous a interpellés. On considérait qu'ils [les représentants du STIF] avaient un calcul de l'offre de stationnement insuffisant. »³¹²

« Le quartier de gare, c'est déjà saturé, on ne peut pas se garer. C'est un peu le problème qu'on peut avoir nous. On est bien d'accord avec ce projet de « pôle d'échanges », travailler l'intermodalité ou l'intéropérabilité etc. Mais vous pouvez foutre un milliard sur la ligne pour gagner 15 minutes, si on les perd pour venir à la gare, ça ne sert à rien. [...] Je trouve franchement que les « pôles gares », ils répondent à des enjeux fonctionnels, c'est tout. Après, tout ce qui est mobilités routières autour, ils n'en parlent pas. C'est nous qui mettons ces enjeux-là. »³¹³

Les représentants des municipalités ont été rejoints dans cette entreprise par ceux du Conseil départemental des Yvelines. Bien que dépourvus de compétences réglementaires en matière de transports, ces derniers ont pris le parti de pallier à ce qu'ils considéraient comme des lacunes des « projets de pôle » en finançant, à travers un Schéma Départemental des Équipements Intermodaux, des places de parking supplémentaires au niveau des gares d'Eole. En se saisissant de cette problématique du stationnement, ceux-ci se constituent en porte-voix des municipalités. La plupart de ces communes étant assez largement rurales, ce soutien s'inscrit par ailleurs dans une certaine continuité du rôle des départements dans la représentation des intérêts ruraux (Le Galès, 1995).

À travers cette mise en exergue des problèmes de congestion routière et de stationnement automobile, les agents municipaux rencontrés portent un regard assez négatif sur les pôles d'échanges. De manière générale, ils demeurent dans leurs propos avant tout générateurs de nuisances, et associés à des problèmes d'insécurité. Plus encore que des non-lieux, ils se présentent comme les lieux par où les problèmes arrivent, donnant

³¹² B.11., Ingénieur, Direction des espaces publics, Mairie de Mantes-la-Ville. Entretien réalisé le 19 septembre 2016 (Mantes-la-Ville).

³¹³ B.10., Urbaniste, Direction du développement, Mairie de Mantes-la-Jolie. Entretien réalisé le 10 mai 2016 (Mantes-la-Jolie).

ainsi raison à Eric Charmes quand celui-ci avance que dans l'esprit de beaucoup d'habitants du périurbain – et par extension dans celui de leurs représentants, les transports collectifs « amènent des ménages peu fortunés notamment dans le cœur villageois. » (Charmes, 2011, p.102) Par ailleurs, les pôles d'échanges croiseraient finalement assez peu les priorités politiques locales. Par exemple, l'un des principaux engagements de campagne du maire frontiste de Mantes-la-Ville était de ne pas augmenter les impôts locaux, avec pour corolaire celui de limiter au maximum les dépenses publiques. Or pour l'agent territorial qui représente cette commune aux « comités de pôles » :

« Si j'amène un sujet sur la table, il faut que je le finance. »³¹⁴

Au-delà d'un éventuel manque de compétences ou d'intérêts, celui-ci chercherait donc à ne pas être partie prenante du « projet de pôle » pour ne pas que la commune soit sollicitée financièrement. Pour le maire de Mantes-la-Jolie, améliorer l'attractivité du territoire est en revanche affiché comme un objectif politique majeur. Mais quand l'agent qui représente la commune aux « comités » expose les moyens à mettre en œuvre pour y parvenir, les pôles d'échanges ne sont pas évoqués une seule fois :

« Nous, on est vraiment un territoire rotule. Grumbach en 2008 a identifié ce territoire-là comme la porte d'entrée ou de sortie, le pivot de la métropole. On entre, on sort, et Mantes-la-Jolie, c'est un territoire où l'on passe, mais où on ne s'arrête pas forcément. Nous, on n'a pas attendu 2008 pour se poser ces questions-là. Il y a une vraie ambition d'asseoir, d'ancrer ce territoire, en essayant d'y proposer une offre événementielle, des manifestations culturelles, des emplois, etc., vraiment tout ce qui fait ville dans un même espace, qui fait concentration. »³¹⁵

De son point de vue, les pôles d'échanges ne se présentent pas comme une opportunité pour asseoir l'attractivité du territoire. Y concentrer le développement urbain encouragerait au contraire une forme de vacance dans d'autres secteurs de la commune. Pour cet acteur, ils sont bien plus ce par quoi les forces vives quittent le territoire, et contribuent en cela à encourager l'effet ville-dortoir. Dès lors, si ce représentant de la

³¹⁴ B.11., Ingénieur, Direction des espaces publics, Mairie de Mantes-la-Ville. Entretien réalisé le 19 septembre 2016 (Mantes-la-Ville).

³¹⁵ B.10., Urbaniste, Direction du développement, Mairie de Mantes-la-Jolie. Entretien réalisé le 10 mai 2016 (Mantes-la-Jolie).

commune de Mantes-la-Jolie n'exprime pas de « vision marquée »³¹⁶ au cours des « comités de pôle », ce n'est pas parce que lui et ses équipes n'ont pas de stratégies territoriales à long terme, mais plutôt parce qu'ils envisagent celles-ci ailleurs qu'au niveau des pôles d'échanges.

Ces éléments ne sont pas sans soulever quelques questions quant à l'idée même de « quotidien » qui traverse ces espaces. Vu de ces agents municipaux travaillant dans des communes périurbaines aux marges de l'Île-de-France, le « quotidien » qui semble les concerner ne se situerait pas au niveau des pôles d'échanges, mais dans le reste du territoire communal, notamment dans le centre-ville. Le fait que les navetteurs soient, par ailleurs, assez peu influents dans le système de décision local n'est sans doute pas sans effets quant à la représentation que ceux-ci se font du « quotidien » qui les concerne. De plus, il est à noter que ces deux individus résident pour leur part en Normandie et privilégient l'automobile aux transports en commun pour effectuer leurs déplacements domicile – travail. Ils auraient donc un habitus de type « localisé fort », et seraient en cela plus portés à identifier un « capital de position » (Lévy, 1993, p.58). Or les acteurs municipaux sont aussi ceux qui semblent le moins se réappropriier la catégorie des gares du « quotidien ». Elle ne figure en particulier dans aucun des PLU des dix communes desservies par la ligne J du Transilien. Interrogé à ce sujet, l'agent municipal de Mantes-la-Jolie me répondait :

« Les gares du quotidien, c'est très bien, mais pour nous, le « quotidien », il est surtout en dehors des gares »³¹⁷.

Pour certains acteurs qui considèrent le « quotidien » à l'échelle communale et qui côtoient les quartiers de gare à la contre-pointe, les gares du « quotidien » se présentent ainsi bien plus comme des importunités locales que comme des aubaines pour asseoir des stratégies territoriales, notamment en matière de développement urbain.

³¹⁶ B.6., Ingénieur, Division Projets Ferroviaires et Pôles, STIF. Entretien réalisé le 5 Avril 2016 (entretien téléphonique).

³¹⁷ B.10. Urbaniste, Direction du développement, Mairie de Mantes-la-Jolie. Entretien réalisé le 10 mai 2016 (Mantes-la-Jolie).

6.2.3. Des évidences métropolitaines

Un autre ensemble d'acteurs partie prenante des « comités de pôle » s'offusquent de ce qu'ils considèrent comme une absence de prise en compte des enjeux urbains. Pour un responsable du plateau Eole de la SNCF, ce dispositif serait « dépourvu d'ambition, dépourvu de vision. »³¹⁸ En particulier, celui-ci souligne avec une certaine véhémence le manque d'ambition urbaine du projet de Vernouillet – Verneuil :

« Aujourd'hui, il y a un contrat de pôle qui a abouti. On se tape sur le ventre, on se dit c'est super, il a abouti. C'est la gare de Vernouillet-Verneuil. On a la gare qui est presque à la limite communale entre ces deux villes, qui pourrait du coup être un lieu de centralité pour les deux. C'est comme ça que j'aurais tendance à le voir, avec un vrai travail de couture à faire pour accéder aux centres-villes et aux zones d'habitation. Ce n'est pas abordé. En revanche, on a beaucoup réfléchi pour agrandir le parking de bus en bouffant le jardin public qui faisait le lien entre les deux villes. Et on très fiers de nous. Et bien moi je trouve ça consternant. Et en plus, considérer que la gare, c'est uniquement un point d'accès à un terminus de bus, ça me paraît être une vision extrêmement déprimante du développement urbain de ce secteur. »³¹⁹

Ce registre de critiques est assez largement partagé par d'autres acteurs représentant le Conseil Départemental des Yvelines et la Communauté Urbaine GPSO, pour qui les « comités de pôle » sont exclusivement motivés par le fait de « faire avancer vite les problèmes de transports collectifs »³²⁰, et « trop centrés sur les éléments techniques, les parkings relais, les gares routières, les déposes minutes, les accès modes doux. »³²¹ La directrice de la communauté urbaine envisageait d'ailleurs, en septembre 2016, de porter un coup d'arrêt à l'ensemble des projets à l'étude, « le temps de définir ce qu'on veut faire autour des pôles d'échanges au niveau urbain, et éventuellement réadapter les équipements

³¹⁸ B.5., ingénieur, Plateau Eole, direction générale, SNCF. Entretien réalisé le 14 avril 2016 (Paris).

³¹⁹ B.5., *ibid.*

³²⁰ B.7., Urbaniste, Direction de la politique des transports et des mobilités, Conseil Départemental des Yvelines. Entretien réalisé le 9 septembre 2016 (Versailles).

³²¹ B.8., Ingénieur, Direction Stratégies, Grands Projets, GPSO. Entretien réalisé le 16 septembre 2016 (Aubergenville).

multimodaux dans un projet urbain plus large.»³²² Contrairement aux représentants des municipalités, ces différents acteurs considèrent l'enjeu urbain des pôles d'échanges comme primordial. Pour le responsable du plateau Eole de la SNCF, l'« enjeu de renouveau urbain » autour de ceux-ci relève « à la fois de l'intérêt général, mais aussi de l'intérêt du système de transports. »³²³ Pour celui du Conseil départemental, c'est en investissant le développement urbain autour de ces pôles que le département se prémunira du risque d'« une dégradation du territoire » et, « comme on a un rôle social, que ça nous revienne. »³²⁴ Enfin, pour celui de la Communauté urbaine, « rendre l'ensemble d'un territoire attractif passe aussi par le fait de rendre ces quartiers très attractifs. »³²⁵

Ce souci commun de l'enjeu urbain des pôles d'échanges n'est sans doute pas sans liens avec les profils de ces différents acteurs. Respectivement diplômés de l'ENPC, du Centre d'Études Supérieures d'Aménagement de Tours (devenu entre-temps Polytech Tours) et de l'Institut d'Urbanisme de Paris (devenu entre-temps École d'Urbanisme de Paris), ils auraient été acculturés à une approche systémique des questions urbaines. Le représentant de la Communauté urbaine m'indiquait en ce sens que de son point de vue, « un urbaniste, ça lie surtout les choses. »³²⁶ Par ailleurs, ceux-ci apparaissent assez largement acquis à l'idée de concurrence entre les métropoles dans un contexte d'économie globalisée. Avec cette grille de lecture, ils semblent considérer comme une évidence le principe suivant lequel l'avenir de la Seine Aval se joue non pas à l'intérieur du territoire, mais dans ses relations avec les pôles économiques d'Île-de-France. Ils auraient en cela un habitus plus « métropolitain » que les agents municipaux, et seraient dès lors davantage portés à identifier « un capital de situation », c'est-à-dire à repérer la valeur dans les relations systémiques plutôt que dans chaque point pris en particulier (Lévy, 1993, p.57). Dès lors, les pôles d'échanges se présentent pour eux comme les points autour desquels il convient d'encourager le développement urbain, car ils sont ce par quoi le territoire de la Seine Aval se rattache aux dynamiques métropolitaines et intègre, en quelque sorte, « l'espace des flux », entendu comme « la manifestation spatiale dominante du pouvoir et des fonctions dans la société informationnelle. » (Castells, 1996, p.427) Or ceux-ci sont aussi ceux qui se réapproprient plus largement la catégorie des gares du « quotidien ». Par exemple, au cours

³²² B.8., Ingénieur, Direction Stratégies, Grands Projets, GPSO. Entretien réalisé le 16 septembre 2016 (Aubergenville).

³²³ B.5., ingénieur, Plateau Eole, direction générale, SNCF. Entretien réalisé le 14 avril 2016 (Paris).

³²⁴ B.7., Urbaniste, Direction de la politique des transports et des mobilités, Conseil Départemental des Yvelines. Entretien réalisé le 9 septembre 2016 (Versailles).

³²⁵ B.8., *ibid.*

³²⁶ B.8., *ibid.*

des entretiens réalisés auprès d'eux, le représentant du Conseil Départemental m'indiquait qu'à travers la charte sur les services en gare que lui et ses équipes étaient en train de préparer avec la SNCF, « l'idée, c'est de créer une sorte de modèle yvelinois des gares du quotidien »³²⁷. De son côté, l'agent de la communauté urbaine GPSO évoquait les « préoccupations communes » que sa directrice et celui du Plateau Eole de la SNCF avaient sur « les gares du quotidien »³²⁸.

Les gares du « quotidien » semblent ainsi aller de soi pour ceux qui considèrent le « quotidien » des individus qui utilisent les transports en commun et fréquentent la gare à l'heure de pointe ; elles apparaissent en revanche bien moins évidentes pour ceux qui s'intéressent au « quotidien » de ceux qui restent sur place et la côtoient à la contre-pointe. Cette catégorie se présente, en ce sens, comme autant fédératrice que clivante. En étant cependant appropriée par différents acteurs territoriaux ayant un habitus de type « métropolitain », elle apparaît peu à peu lestée d'une image d'urbanité systémique, à laquelle serait par ailleurs associée un certain type de production urbaine.

6.3. Des concentrés de services

Au fur et à mesure de leur réappropriation par des acteurs territoriaux ayant un habitus de type « métropolitain », les gares du « quotidien » se chargent d'une image urbaine systémique. Or celle-ci semble correspondre à un certain type de production urbaine, ce dont l'examen de plusieurs projets et opérations immobilières réalisés dans ces quartiers permet de rendre compte. Ce faisant, ceux-ci donnent une consistance matérielle à cette image, et précisent dans le même temps l'idée de même de « quotidien » que cette catégorie charrie.

³²⁷ B.7., Urbaniste, Direction de la politique des transports et des mobilités, Conseil Départemental des Yvelines. Entretien réalisé le 9 septembre 2016 (Versailles).

³²⁸ B.8., Ingénieur, Direction Stratégies, Grands Projets, GPSO. Entretien réalisé le 16 septembre 2016 (Aubergenville).

6.3.1. Une pseudo-citadinité

Au cours des dernières années, plusieurs projets urbains mixtes ont été engagés ou sont en passe de l'être dans trois des neuf quartiers de gares de l'actuelle J du Transilien : la ZAC Université à proximité de la gare de Mantes-la-Jolie³²⁹, le Nouveau Projet National de Renouvellement Urbain au niveau de celle des Mureaux³³⁰, et l'opération d'aménagement du quartier de gare d'Épône-Mézières³³¹. Le montage opérationnel de ceux-ci se heurte toutefois à plusieurs difficultés. Par exemple, selon un agent municipal de Mantes-la-Ville, les surfaces commerciales et de bureaux de la ZAC Université « ne se vendent pas » et « certaines opérations patinent »³³², à l'instar de la reconversion commerciale de la halle Sulzer dont le modèle économique resterait visiblement à trouver³³³. Les agents de la direction régionale Île-de-France de RFF – devenu entre-temps SNCF Réseau –, rencontrent de leur côté des difficultés similaires pour y valoriser certaines parcelles³³⁴. Outre une relativement faible tension sur le marché immobilier, un de ces agents explique l'enlisement de ces opérations par la posture politique de certains élus municipaux :

« Il y a quand même un grand nombre de terrains mutables depuis longtemps mais les choses n'avancent pas dans certains cas en grande banlieue, parce qu'il n'y a pas de marché, parce que le programme fait soucis, parce que les communes soumises à la loi SRU ne veulent pas de logement social mais l'Etat le demande quand même...³³⁵ Notamment dans

³²⁹ La ZAC Mantes-Université, lancée en 2006 par l'EPAMSA, prévoit la création sur 47 hectares de 2 500 logements, 83 000 m² de surface de plancher d'espaces de bureaux, d'activités et de services, des équipements universitaires et commerciaux ainsi qu'un parc urbain de 1,5 hectares. Cf. EPAMSA, *Mantes Université : inventer un nouveau quartier de gare*. URL : <http://www.epamsa.fr/operation/mantes-universite/> [consulté le 18.05.2017].

³³⁰ Agence Nationale pour la Rénovation Urbaine, *Les Mureaux : le Nouveau Programme National de Renouvellement Urbain en perspective*. URL : <http://www.anru.fr/index.php/fre/Actualites/NPNRU/Les-Mureaux> [consulté le 18.05.2017].

³³¹ CAMY, ville d'Épône, ville de Mézières, EPAMSA, Magnaville, *Secteur gare d'Épône-Mézières – un nouveau quartier pour l'arrivée d'Eole*, Communiqué de presse, 21 septembre 2015. URL : http://www.operation-seineaval.fr/images/K-ACTUALITES/K3-espace-presse/150915_CP_Epone_M%C3%A9zi%C3%A8res_lancement_%C3%A9tudes_op%C3%A9rationnelle_VF.pdf [consulté le 18.05.2017].

³³² B.11., Ingénieur, Direction des espaces publics, Mairie de Mantes-la-Ville. Entretien réalisé le 19 septembre 2016 (Mantes-la-Ville).

³³³ Cf. Le Parisien, « Mantes-la-Ville : l'avenir de la halle Sulzer dans le flou », 17 janvier 2016. URL : <http://www.leparisien.fr/mantes-la-ville-78200/mantes-la-ville-l-avenir-de-la-halle-sulzer-dans-le-flou-17-01-2016-5459403.php> [consulté le 19.05.2017].

³³⁴ Sur les stratégies de valorisation du patrimoine immobilier des établissements ferroviaires dans le cadre de leurs restructurations sectorielles, Cf. Pradella, 2011 et Adisson, 2015.

³³⁵ La loi n°61 du 18 janvier 2013 relative à la mobilisation du foncier public en faveur du logement et au renforcement des obligations de production du logement social, dite loi Duflot 1, associe les obligations de production de logements sociaux à la mobilisation du foncier public. Pour Félix Adisson, « l'esprit de la loi est

l'ouest, il y a beaucoup de terrains dont la valorisation a mis beaucoup de temps pour que le programme puisse être mis au point et accepté par les communes. »³³⁶

Dans ces quartiers de gare, les opérations d'immobilier de bureaux, d'équipements commerciaux et de logements sociaux peinent à sortir de terre. En cela, les gares du « quotidien » ne présenteraient, contrairement à celles du TGV, qu'une faible « valeur assurantielle » (Delage, 2013). Un type de programmes semble toutefois décoller significativement dans ces secteurs : celui des logements neufs sur le marché privé. Un recensement effectué le 8 mai 2017 sur un site de ventes immobilières spécialisées m'a permis de dénombrer onze de ces opérations, livrées d'ici à 2019, dans six des neuf quartiers de gare de la ligne J, soit plus de la moitié de celles engagées à cette date sur l'ensemble du territoire de la Seine-Aval (Cf. Tableau 2 : Programmes immobiliers neufs à proximité des gares Eole). Ces différents programmes se situent dans un rayon d'un kilomètre de la gare ferroviaire, sans toutefois n'être jamais à moins de cinq cent mètres de cette dernière. Pour un cadre dirigeant de Kaufman & Broad, ils constituent des opérations relativement sécurisées, si tant est que les prix de sortie sont suffisamment bas pour attirer un public de primo-accédants. La centaine de logements d'un programme qu'il avait livré en 2016, « Les jardins des Arts », situé à proximité de la gare d'Aubergenville – Elisabethville, s'était par exemple vendue « en moins de quatre mois. »³³⁷

d'un côté d'être plus contraignant vis-à-vis des communes en ce qui concerne la construction de logement et, de l'autre, de mettre à disposition de celles-ci des terrains permettant de réaliser les objectifs qui leur sont assignés » (Adisson, 2015, p.310).

³³⁶ A.23., Ingénieur, Direction Régionale Île-de-France, SNCF Réseau. Entretien réalisé le 15 avril 2016 (Paris).

³³⁷ B.12., Ingénieur, Direction générale, Kaufmann & Broad. Entretien réalisé le 19 octobre 2017 (Neuilly-sur-Seine).

Tableau 2 : Programmes immobiliers neufs à proximité des gares Eole (rayon de 1000 mètres³³⁸)

Gare	Programme	Promoteur	Adresse (distance à la gare)	Livraison
Poissy	Mairie	Nexity	Rue de la Libération, Poissy (900m)	1 ^{er} trimestre 2018
Poissy	Scénéo	Edelis	Avenue Meissonier, Poissy (550m)	1 ^{er} trimestre 2018
Poissy	Signature	Sogéprom	Rue des Près, Poissy (700m)	2 ^e trimestre 2019
Poissy	Helios Parc	Groupe Arc	Avenue de l'Europe, Carrière-sous-Poissy (900m)	Immédiate
Vernouillet-Verneuil	Résidence du Parc des Cèdres	Les Nouveaux Constructeurs	Grande rue de Verneuil, Vernouillet (600m)	3 ^e trimestre 2019
Les Mureaux	Nouvel'R	Nexity	Avenue Paul Raoult, Les Mureaux (650m)	Immédiate
Les Mureaux	Villa Victoria	Camar Finance	Avenue Paul Raoult, Les Mureaux (500m)	2 ^e trimestre 2019
Epône-Mézières	Le Domaine de Castel	Nexity	Rue Edouard Jumentier, Epône (900m)	4 ^e trimestre 2018
Mantes-Station	Cœur de Vie	Nexity	Rue de la Somme, Mantes-la-Ville (750m)	1 ^{er} trimestre 2019
Mantes-Station	Jardin d'Eau	Groupe Carrere	Avenue Jean Jaurès, Mantes la Ville (550m)	2 ^e trimestre 2018
Mantes-la-Jolie	Intuition's	BGP Marignan	Avenue de la Grande Halle, Mantes la Ville (800m)	1 ^{er} trimestre 2019

Source : www.immoneuf.fr [consulté le 18.05.2017]

À travers l'intitulé de ces opérations (« Helios Parc », « Nouvel'R », « Jardin d'Eau », etc.), c'est bien plus une image de nature domestiquée qu'une image proprement citadine qui est véhiculée. Dans le descriptif des opérations, les arguments mis en avant sont ceux d'une vie au calme, dans un cadre verdoyant, tout en étant à une faible distance des commerces, des services, et de toutes les commodités. La proximité de la gare y est presque systématiquement mentionnée ainsi que la faible distance-temps aux principaux pôles d'activités que sont La Défense et Saint-Lazare, sans toutefois que l'inscription dans un quartier de gare à proprement parler ne soit jamais évoquée. Enfin, les perspectives qui incarnent ces opérations immobilières donnent bien plus souvent à voir des logements de l'intérieur que des bâtiments insérés dans leur environnement. C'est par exemple le cas de celle de la Résidence « Signature », affichée sur le parvis de la gare de Poissy, dans laquelle une terrasse agrémentée d'un mobilier moderne, ouverte sur de larges baies vitrées, est mise en scène, et dans laquelle une « rare qualité de vie au cœur d'un environnement verdoyant »

³³⁸ Cette distance de 1000 mètres autour de la gare ferroviaire correspond à la définition du « quartier de gare » proposée dans le schéma directeur de la Région Île-de-France de 2013 et sur lequel sont fixés des objectifs de construction en matière de logements.

ainsi qu'une « proximité au centre-ville et aux transports » sont garanties aux potentiels acheteurs (Cf. Figure 47).



Figure 47 : Résidence « Signature », perspective d'une opération de logements neufs dans le quartier de la gare de Poissy

Source : auteur (13.10.2017)

Bien plus qu'un quartier de gare « dense » et « intense », c'est une certaine idée de la qualité de vie qui est mise en avant dans la promotion de ces logements neufs. Or celle-ci ne semble emporter aucune idée de citoyenneté, pas plus que d'inscription territoriale. Cette disparition du rapport au local sous l'effet de l'essor des transports et de l'avènement d'une « culture de mobilité » (Rémy, 2004) n'est en soi pas nouvelle. François Ascher (1998) et John Urry (2000) avaient déjà montré que l'essentiel de la vie de quartier se déroulait non plus autour du domicile mais dans un espace éclaté dont l'échelle est dorénavant métropolitaine. Les publicités des promoteurs immobiliers n'en suggèrent pas moins que de leur point de vue, pour vendre des logements dans ces quartiers, il faut proposer autre chose que de la ville, et autre chose que de la « banlieue ». Elles consacrent ce faisant le caractère servant de ces espaces et donne une résonance particulière à l'analyse d'Alain Faure selon laquelle, aux yeux de certains, « il ne saurait exister de population vivant sur place en banlieue – la banlieue, c'est pas une vie –, et qu'autrement dit la banlieue ne saurait exister sans Paris. » (Faure, 2003, p.65) L'image d'urbanité systémique dont se sont

chargées les gares du « quotidien » semble donc redéployer celle d'une « banlieue » résidentielle et servante.

6.3.2. Des clubs résidentiels

La promesse de pseudo-citadinité que véhiculent les opérations immobilières dans ces quartiers de gare repose bien plus largement sur un ensemble de prestations que sur des caractéristiques territoriales. Les descriptifs de ces programmes qui sont proposés sur les sites de ventes spécialisés en témoignent, comme par exemple ceux des futures résidences « Signature » à Poissy et « Le domaine du Castel » à Épône :

« Une luminosité exceptionnelle et des prestations spécialement retenues pour les appartements « Signature » afin de vous offrir confort, esthétisme et qualité de vie. Nombreux balcons, terrasses généreuses et jardins privatifs dans un quartier verdoyant avec plus de 85% des espaces extérieurs végétalisés. À proximité des transports et du centre-ville. »³³⁹

« Cadre de vie idéal aux portes du Grand Paris ! Dans une nature préservée, la Résidence « Le domaine du Castel » s'adapte à vos besoins avec ses appartements avec jardin, terrasse ou balcon. Ses bâtiments contemporains vous accueillent. »³⁴⁰

En mettant l'accent sur certaines aménités bien plus que sur l'environnement territorial, ces annonces immobilières font largement écho au modèle des « clubs résidentiels » développé par l'économiste Charles Tiebout (1956), remis au goût du jour à travers le fonctionnement des communes périurbaines par Éric Charmes (2011). Celui-ci modélise le marché immobilier en le faisant reposer sur un choix entre des cocktails de services et d'équipements offerts par les municipalités. Une des principales hypothèses sur laquelle il repose est que « les habitants des communes ne se comportent pas en citoyens mais en consommateurs : ils vivent dans une municipalité non pas en tant que membres

³³⁹ Programme Immobilier « Signature » à Poissy. URL : <https://www.immoneuf.com/programme/annonce-immobilier-neuf/poissy-78300-g39147/p6200016> [consulté le 18.05.2017].

³⁴⁰ Programme Immobilier « Le domaine du Castel » à Épône. URL : <https://www.immoneuf.com/programme/annonce-immobilier-neuf/epone-78680-g39215/p1503459> [consulté le 18.05.2017].

d'une communauté politique, mais en tant que membres d'un club fondé sur la jouissance partagée d'un ensemble de biens et de services. » (Charmes, 2011, p.74) Cette hypothèse a fait l'objet de nombreuses critiques de la part de chercheurs considérant que la relation des individus avec la commune dans laquelle ils résident ne pouvait être réduite à la consommation. Toutefois, pour Éric Charmes, « sous l'effet des mobilités quotidiennes et résidentielles, les choses évoluent et de plus en plus de périurbains perçoivent leur commune comme une structure prestataire de service plus que comme un lieu constitutif de leur identité. » (Charmes, 2011, p.74) À l'aune de ces éléments, il apparaît que l'image d'urbanité systémique associée aux gares du « quotidien » s'incarne, dans la production immobilière, comme un ensemble de prestations, de services, d'aménités. De la même manière qu'à l'intérieur d'un périmètre ferroviaire, le territoire en tant qu'espace politique devient, avec les gares du « quotidien », une abstraction.

Ce rapport consumériste à l'environnement résidentiel repéré dans les communes périurbaines apparaît ainsi exacerbé au niveau des quartiers de gare. À travers la promotion qui est faite des opérations immobilières dans ces secteurs, le choix d'y habiter semble bien plus reposer sur la possibilité de jouir d'un cadre de vie et d'un cocktail de prestations que sur celle de faire partie d'une communauté politique. Pour être attractifs, ces quartiers sont donc présentés comme des « clubs résidentiels » pour des individus partageant a priori des modes de vie, des aspirations et des niveaux de ressources similaires. Or cette « clubbisation » n'est pas sans suggérer une forme d'homogénéisation sociale qui y remettrait en cause, comme dans certaines communes périurbaines, « la confrontation quotidienne à l'altérité et, au-delà, la solidarité sociale. » (Charmes, 2011, p.256) Au regard de cela, l'évidence du développement urbain autour des gares du « quotidien », bien que fondée sur des enjeux d'aménagement du territoire régional largement partagés (la lutte contre l'étalement urbain, le renforcement de l'attractivité économique, la promotion de l'usage des transports en commun, etc.), ne serait pas sans soulever des questions d'ordre social. Les enseignements qui commencent à être tirés de certaines expériences du Transit Oriented Development dans certaines villes américaines (Kahn, 2007) en témoignent.

Conclusion du Chapitre 6

Les gares du « quotidien » sont, en premier lieu, une catégorie du ferroviaire. Le fait que l'image d'urbanité qu'elles suggèrent soit concentrée au plus près des bâtiments-voyageurs rend compte d'une relative absence de dimension territoriale dans la culture professionnelle des agents de la SNCF qui pensent et aménagent ces espaces. Pour autant, à l'occasion de certains « projets de pôle », celle-ci est reprise par plusieurs acteurs territoriaux, témoignant ce faisant d'une relative plasticité de cette catégorie. En se l'appropriant, ceux-ci la chargent d'une image d'urbanité systémique, bien plus rattachée à l'espace métropolitain qu'ancrée localement. Celle-ci s'incarne en particulier dans certaines opérations immobilières actuellement engagées au niveau de leur quartier, qui sont données à voir comme un ensemble de prestations et de services. En cela, l'image urbaine charriée par les gares du « quotidien » renvoie bien plus à l'idée d'une certaine qualité de vie qu'à celle d'un territoire.

Si cette image d'urbanité systémique et servicielle associée au « quotidien » contraste sensiblement avec celle d'une « banlieue » comme espace politique et social, cette catégorie semble toutefois redéployer le caractère servant de cette dernière, en confinant ces quartiers à une fonction essentiellement résidentielle. Ceci étant, en ne considérant *a priori* qu'un même type d'individus intégrés à la « société informationnelle » (Castells, 1996), elle extirperait ceux-ci d'un certain registre d'exclusion et de marginalité.

Conclusion générale

L'ambition de cette thèse était de comprendre ce qu'il se passait de décisif avec la substitution, au début des années 2010, des gares du « quotidien » aux gares de « banlieue » dans certains discours politiques et communications professionnelles. Pour ce faire, je me suis d'abord attachée à retracer, sur le temps long, certains itinéraires qui ouvraient la possibilité de cette substitution. En confrontant les points de vue et en examinant les mécanismes d'ajustement entre acteurs, j'ai cherché, dans un second temps, à mettre à jour les processus de cristallisation des gares du « quotidien » comme nouvelle catégorie du Grand Paris pour apprécier, d'une part, les significations qui la traversaient et esquisser, d'autre part, les transformations auxquelles elle engageait. À la lumière de ce travail, les gares du « quotidien » se présentent comme une construction rendue possible par la convergence de plusieurs processus politiques et organisationnels, traversée de significations, et porteuse d'une certaine dynamique de changement. La genèse de cette catégorie révèle dans le même temps des évolutions notables dans les systèmes d'acteurs et de représentations dans lesquels est prise plus largement la « banlieue ». Je propose de restituer ici celles-ci – et ainsi d'éprouver les hypothèses de cette recherche – en dressant un schéma d'interprétation de l'imaginaire de cette catégorie en trois phases : d'abord celle de la consolidation d'un socle d'imaginaires sur lequel elle se branche, ensuite celle de la captation d'imaginaires qu'elle permet, et enfin celle du redéploiement d'imaginaires qu'elle organise.

Une catégorie branchée sur des imaginaires

Loin de se présenter comme une création *ex nihilo*, la catégorie des gares du « quotidien » est apparue bien plus largement branchée sur un certain imaginaire de la

« banlieue ». À l'échelle des entreprises ferroviaires, celui-ci s'est forgé à travers l'expression d'une forme de déconsidération, d'abord comme un impensé (ce que le ferroviaire traverse pour relier Paris aux villes régionales), ensuite comme une contrainte imposée, souvent par l'intermédiaire de l'État (une exploitation spécifique rendue nécessaire par une certaine politique de peuplement et par une certaine planification régionale). À l'échelle des ingénieurs ferroviaires de la « banlieue », il s'est façonné autour de la figure d'un réseau à équiper d'une part, et de « banlieusards » à domestiquer d'autre part, ce dont rend compte l'accumulation de dispositifs bâtis, techniques, ou encore de services dans les gares de ce réseau.

Cet imaginaire ferroviaire de la « banlieue » s'est consolidé dans les rangs des compagnies puis de la SNCF par un long processus de sédimentation. Ce faisant, il est peu à peu devenu un ensemble de dispositions mentales partagées par ses différents agents, un habitus professionnel traversé de représentations qui caractérise le milieu ferroviaire. Celui-ci contraste en particulier avec l'imaginaire aménagiste de la « banlieue » comme espace politique et social, incarnant tantôt des résistances (la ceinture rouge, les grands ensembles, le périurbain), tantôt le renouveau de la ville (les lotissements, les villes nouvelles, les quartiers de gare). Il se distingue également de celui qui s'est forgé dans les rangs de la RATP, où une certaine « banlieue » – celle de la proche couronne et des villes nouvelles – a toujours constitué une évidence, et semble avoir été bien plus largement considérée sous l'angle de l'urbanisme, ce dont l'aménagement des stations du RER (les « points forts des urbanisations »³⁴¹) et les orientations retenues en matière de développement des services (développement social et commerces « identitaires ») rendent compte. En cela, les représentations de l'agglomération, de l'infrastructure ou encore des gares qui se sont installées au sein de la SNCF apparaissent singulières. Prises dans leur ensemble, celles-ci constituent toutefois le socle imaginaire sur lequel la catégorie des gares du « quotidien » se branche, à partir des années 2010.

³⁴¹ [Anon.] (1981), « Mise en service du prolongement de la ligne A du RER de Noisy-le-Grand à Torcy », *Revue Générale des Chemins de Fer*, 100^e année (3), p.170-175.

Une catégorie « frontière »

Au début des années 2010, la catégorie des gares du « quotidien » apparaît à la croisée de plusieurs stratégies d'acteurs, en creux des débats sur le Grand Paris. Le repositionnement de la SNCF sur le transport urbain du fait de l'effondrement de la rentabilité de son activité Grandes Lignes, les luttes d'influence entre l'État et la Région sur le pilotage des politiques d'aménagement du territoire régional, et la montée en puissance du thème de la fracture périurbaine durant la campagne présidentielle de 2012, conduisent à l'inscription, en 2013, du « quotidien » comme nouvelle priorité en matière de transports. Sur fond d'urgence politique à montrer des signes d'un réinvestissement sur le réseau ferroviaire francilien d'une part, et de réorganisations internes à la SNCF sur la gestion et le développement des gares de « banlieue » d'autre part, les gares du « quotidien » sont alors précipitées par certains acteurs ferroviaires dans plusieurs communications professionnelles.

De prime abord, cette nouvelle catégorie du ferroviaire se présente comme un simple élément de langage, une opportunité sémantique saisie par quelques communicants de la SNCF pour ne plus associer ces gares à la « banlieue », c'est-à-dire à l'idée d'un espace déqualifié tant sur les plans urbains que sociaux. Mais du fait de sa plasticité-même, celle-ci permet de fédérer des acteurs issus d'horizons variés. C'est tout d'abord le cas en interne, au sein de la nouvelle organisation en charge de la gestion et du développement de ces gares, où le « quotidien » rassemble des acteurs nourrissant d'un côté une vision *transporteur* de la gare, articulée autour de la figure du réseau, et de l'autre une vision *gestionnaire de gares*, articulée autour de celle du lieu. En cela, le « quotidien » se présente comme un ciment organisationnel, une figure autour de laquelle se consolide des collectifs hétérogènes au sein de la SNCF. C'est également le cas en externe, à l'interface avec les mondes urbains, où celui-ci permet le ralliement de certains acteurs territoriaux. En cela, le « quotidien » joue le rôle d'un étendard autour duquel des acteurs issus de différents mondes professionnels se reconnaissent et nouent des alliances de circonstance. Il se présente alors comme mot de convergence entre les secteurs de l'urbanisme et des transports et fait, à ce titre, figure d'exception. Cela ne semble toutefois valoir que pour certains acteurs territoriaux partageant un habitus de type « métropolitain », ceux de type « localisé fort » (Lévy, 1993, p.57) ne se reconnaissant qu'imparfaitement dans cette bannière du « quotidien ». Loin de

n'être qu'une figure unificatrice, il cristallise ainsi tout autant les divergences de représentations avec certains groupes d'acteurs, en fonction notamment de l'échelle à laquelle ceux-ci envisagent leur action.

Par rapport à la première hypothèse de recherche formulée, cette catégorie se présente donc non pas tant comme la manifestation de changements majeurs dans les segmentations professionnelles, que comme un pont possible entre des groupes d'acteurs issus d'horizons variés, ici les ingénieurs transports et les gestionnaires de gares d'une part, les professionnels du ferroviaire et ceux de l'urbain d'autre part. Du fait de sa capacité à « manier des ordres de réalités hétérogènes » et à « mélanger des genres et le coq à l'âne » (Picon, 2001, p.46), le « quotidien » s'apparente à une catégorie « frontière », c'est-à-dire à un objet à la croisée de différents mondes sociaux, qui satisfait les exigences de chacun d'eux, permet de tenir compte de leurs contraintes et autorise la construction d'une identité commune, tout en étant faiblement structuré dans l'usage commun (Star, Griesemer, 1989). Dans le modèle d'analyse de l'imaginaire technique que Patrice Flichy a élaboré à partir de l'exemple d'Internet, l'« objet-frontière » amorce une forme de passage de l'imaginaire au réel. Après les phases d'« exploration de la gamme des possibles » et de « construction d'alternative aux dispositifs existants », il apparaît dans un moment d'« expérimentation », c'est-à-dire de confrontation à la technique et aux acteurs sociaux (Flichy, 2001). Dans le schéma d'interprétation que je propose, les gares du « quotidien » comme catégorie « frontière » se présentent au contraire comme l'amorce vers l'imaginaire. Elles apparaissent dans une phase d'ajustements entre acteurs comme une coquille souple qui va permettre de rassembler des acteurs issus de différents horizons professionnels. Or ceux-ci nourrissent des représentations particulières de la « banlieue » qu'elle va capter, et dans le même temps redéployer.

Un catalyseur d'imaginaires

À travers l'usage que plusieurs acteurs en font, la catégorie des gares du « quotidien » se charge peu à peu d'un ensemble d'images : des « clients » modernes et compétents, des commerces et des services, une urbanité particulière, ou encore une

certaine idée de la qualité de vie. Si, par la mise en scène qui en est faite, ces images contrastent sensiblement avec celles qui pouvaient être associées aux gares de « banlieue », elles n'en constituent pas moins les directes héritières. Ce sont ainsi toujours les idées d'un « salarié dont la vie est marquée par les déterminations du travail salarié » (Raymond & al., 1976, p.1-4) d'une part, et celle d'un espace servant, « synonyme uniquement d'espace de résidence » (Fourcault & al., 2007, p.37) d'autre part, qu'elles semblent, en trame de fond, véhiculer. L'hypothèse selon laquelle les gares du « quotidien » traduiraient un nouvel imaginaire de la « banlieue » serait, de ce point de vue, invalidée. Un déplacement notable de celui-ci semble cependant s'être opéré au travers de cette catégorie.

Les gares du « quotidien » et leurs quartiers se présentent, dans les récits qui en sont faits comme dans les projets mis en œuvre à leur niveau, comme relativement peu ancrés dans leur environnement territorial. Si le territoire n'était pas, loin s'en faut, au cœur de la fabrique ferroviaire des gares de « banlieue », on peut néanmoins considérer, dans la foulée des travaux de Gabriel Dupuy (1991) et de Marion Tillous (2009), qu'elles se raccrochaient à celui-ci à travers la figure du réseau. Avec les gares du « quotidien », celles-ci semblent bien plus largement hors-sol. Bien plus qu'un type de territoire, c'est un type de mode de vie qui est donné à voir. Cet effacement ne serait pas dénué de logiques politiques : en évacuant le territoire, on se débarrasserait de certaines résistances que la « banlieue » incarne. Il n'est, de ce point de vue, pas étonnant que cette dernière ait glissé, comme le notait Annie Fourcault en 1988, d'une certaine géographie – où l'on utilise dorénavant des vocabulaires plus précis comme « première et seconde couronne », « périphérie urbaine » ou « périurbain » – à celui de l'histoire et de la sociologie (Fourcault, 1988, p.17). Cette tendance ne serait d'ailleurs pas propre au domaine des gares. La substitution de la notion de « transports » par celle de « mobilités » – que l'on retrouve par exemple dans le changement de nom du Syndicat des Transports d'Île-de-France (STIF) rebaptisé Île-de-France Mobilités en juin 2017 –, ainsi que la montée en puissance du thème des « services » dans les discours sur la ville – en particulier autour du thème de la Smart City³⁴² –, participeraient d'un même mouvement d'effacement des territoires et de leurs dimensions politiques, quand bien même ceux-ci reviennent en force à travers, par exemple, les élections ou certains mouvements de protestation.

³⁴² Cf. « La ville des services », *Forum Smart City du Grand Paris*, organisé par La Tribune, France Urbaine et la mairie de Paris les 28/29 novembre 2017 à l'Hôtel de Ville (Paris).

Au fur et à mesure que les acteurs s'en saisissent, la catégorie des gares du « quotidien » cristallise en même temps qu'elle déplace certaines représentations de la « banlieue ». Ce faisant, elle se charge d'une dynamique imaginaire propre qui se traduit dans les projets. Dans la mesure où ceux-ci consistent à esquisser ce qui n'existe pas encore, les représentations imagées que nourrissent les acteurs en constituent naturellement la matière première (Wunenberg, 2011). En redéployant celles-ci, les gares du « quotidien » modifient donc la fabrique des espaces urbains. C'est ainsi en fonction de l'idée qu'ils se font du « quotidien » que certains acteurs vont penser les programmes commerciaux et de services à développer en gare, identifier ou non des potentialités en matière de développement urbain dans leur quartier, ou encore définir des programmes immobiliers particuliers à leurs abords. La catégorie joue donc comme un médiateur entre imaginaires et pratiques.

Au final, la catégorie des gares du « quotidien » s'est présentée dans ce travail comme un véritable « outil d'analyse de la fabrication des villes. » (Ratouis, 2003, p.13) Si celle-ci se présentait *a priori* plus comme un élément de langage dans l'air du temps que comme une catégorie politique ou administrative installée, les processus qui l'ont rendue possible s'inscrivent eux dans une certaine épaisseur historique. Parce qu'elle est en particulier branchée sur certaines représentations qui la précèdent et qu'elle redéploie celles-ci dans une autre dimension, cette catégorie aurait par ailleurs quelques effets d'irréversibilité : à travers sa genèse, ce seraient les structures-mêmes de l'imaginaire politique et ferroviaire de la « banlieue » qui auraient ainsi été modifiées.

Perspectives de recherche

Dans cette recherche, le parti-pris qui a été le mien fut de me concentrer sur la genèse d'une catégorie en creux de l'actualité des transports franciliens, et en particulier du Grand Paris Express. Si les gares du « quotidien » ne concernent ni les mêmes acteurs, ni les mêmes territoires que celles de ce futur métro, les trajectoires et les variations qui se rapportent à celles-ci n'en sont pas moins ponctuées d'effets de mise en miroir avec ces dernières. Dans la mesure où elles constituent en quelque sorte leur négatif, les gares du

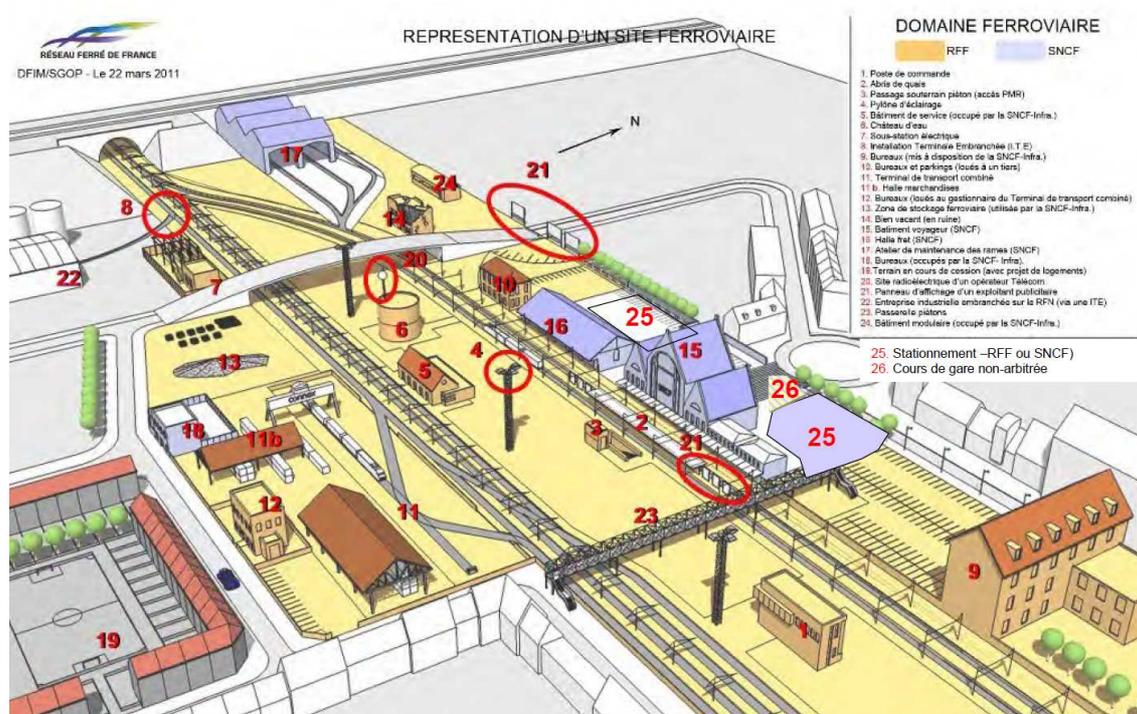
« quotidien » interrogent nécessairement, en retour, celles du Grand Paris Express. Ce travail invite en particulier à mettre en parallèle les imaginaires que ces deux catégories captent et redéployent, l'expression-même de « Grand Paris Express » renvoyant à une toute autre image de la « banlieue », prise ici dans ses relations mouvementées avec la ville centre (Bellanger, 2013), et du réseau technique (Merlin, 1971). Il invite par ailleurs à les interroger dans leur dynamique de « projets », ceux-ci étant inscrits d'un côté dans une certaine réalité, de l'autre dans une forme de virtualité.

En explorant par ailleurs la genèse des gares du « quotidien », j'ai été conduite, dans ce travail, à m'intéresser à un groupe restreint d'acteurs politiques et de professionnels des transports et de l'urbanisme. En particulier, les individus qui utilisent et côtoient quotidiennement ces espaces n'ont été ici abordés qu'à travers les représentations que ceux-ci s'en faisaient ou voulaient en donner : celles de clients choisis dont les pratiques et les attentes correspondent à un certain mode de vie. Si des nuances ont pu être apportées grâce aux travaux de certains sociologues sur les espaces de la mobilité d'une part (Raymond & al., 1976 ; Joseph, 1987, 1999 ; Kokoreff, 2002 ; Tillous, 2009), et qu'une forme d'expression plus directe de certains d'entre eux a pu être recueillie via les réseaux sociaux d'autre part, les représentations alternatives que nourrissent, le cas échéant, celles et ceux qui pratiquent et côtoient ces espaces, y compris entre les heures de pointe, n'ont pu être données à voir. Considérant, à la suite de certains travaux dans le champ des Science and Technological Studies, que la réussite d'une innovation peut aussi être décrite « en termes d'ajustement ou d'interface qui s'établie entre l'imaginaire constitutif du projet technique et l'imaginaire du public qu'il finit par toucher » (Flichy, Picon, 2001), mettre à jour ces représentations alternatives permettrait d'apprécier l'ampleur des transformations qui s'opèrent au niveau des gares du « quotidien ». En particulier, il est apparu dans ce travail que l'idée même de « quotidien » que véhiculait cette catégorie exacerbait certaines valeurs, certaines conventions, rattachées au mode de production. Or dans la tradition lefebvrine, si le « quotidien » est bien traversé de vecteurs d'aliénation, il est aussi, pour Michel de Certeau en particulier, « la science pratique du singulier » par laquelle les usagers, les clients et les consommateurs déjouent les codes que plusieurs acteurs, mus par une certaine « raison technicienne », impriment dans l'espace (Certeau, 1990). En ce sens, révéler cet imaginaire « indigène » des gares du « quotidien » permettrait de discuter en retour la vision que se font les concepteurs de leurs « clients », de leurs modes de vie et de

leurs attentes, mais aussi d'apprécier leur capacité à susciter éventuellement de nouvelles représentations collectives et *in fine* de nouveaux usages.

Annexes

Annexe 1. Répartition des propriétés entre RFF et SNCF – Schéma de principe d'un site ferroviaire



Source : RFF, DFIM / SGOP, 22 mars 2011

URL : http://www.territoires-ville.cerema.fr/IMG/pdf/Table-ronde_RFF_illustrations_cle032ccb.pdf

[consulté le 24.11.2017]

Légende :

1. Poste de commande (domaine RFF)
2. Abris de quais (domaine SNCF)
3. Passage souterrain piéton (accès PMR) (domaine RFF)
4. Pylône d'éclairage (domaine RFF)
5. Bâtiment de service (occupé par SNCF – Infra) (domaine RFF)
6. Château d'eau (domaine RFF)
7. Sous-station électrique (domaine RFF)

8. Installation Terminale Embranchée (ITE) (domaine RFF)
9. Bureau (mis à disposition de SNCF – Infra) (domaine RFF)
10. Bureaux et parkings (loués à un tiers) (domaine RFF)
11. Terminal de transport combiné (domaine RFF)
12. Bureaux (loués au gestionnaire de Terminal de transport combiné) (domaine RFF)
13. Zone de stockage ferroviaire (utilisé par SNCF – Infra) (domaine SNCF)
14. Bien vacant (domaine RFF)
15. Bâtiment-voyageurs (domaine SNCF)
16. Halle fret (domaine SNCF)
17. Atelier de maintenance des rames (domaine SNCF)
18. Bureaux (occupés par SNCF – Infra) (domaine SNCF)
19. Terrain en cours de cession (avec projet de logements)
20. Site radioélectrique d'un opérateur télécom
21. Panneau d'affichage d'un exploitant publicitaire (domaine SNCF)
22. Entreprise industrielle embranchées sur le RFN (via une Installation Terminale Embranchée)
23. Passerelle piéton (domaine RFF)
24. Bâtiment modulaire (domaine RFF)
25. Stationnement (domaine RFF ou SNCF)
26. Cours de gare (non arbitrée)

Annexe 2. Prolongement d'Eole à l'ouest, réaménagement des gares existantes et de leurs quartiers

L'opération de prolongement de la ligne E du RER à l'ouest consiste à réaménager le tronçon de 47 kilomètres de l'actuelle ligne J du Transilien entre les gares de Nanterre et Mantes-la-Jolie, ainsi qu'à percer un nouveau tunnel d'environ 8 kilomètres entre celles d'Hausmann – Saint-Lazare, actuel terminus de la ligne E du RER, et de la Défense. Trois gares nouvelles sont créées à l'occasion : Porte-Maillot, La Défense – CNIT et Nanterre-la-Folie (Cf. Figure 48). L'exploitation de cette ligne est prévue en recouvrement : une branche Mantes-la-Jolie – Rosa Parks et une branche Nanterre – Chelles / Villiers / Tournan fonctionneront de manière autonome et parallèle sur le tronçon central, et ce pour limiter les impacts d'une branche sur l'autre en cas de situation perturbée³⁴³. Les enjeux principaux tels qu'affichés sur le site Internet consacré à Eole sont les suivants :

« Le projet Eole va permettre d'améliorer la qualité du transport du quotidien en Île-de-France en répondant à un double objet :

- Améliorer la qualité de services pour les voyageurs franciliens : désaturer les RER A, B et D [...], désaturer la gare Saint-Lazare [...], créer un meilleur maillage du réseau [...], offrir une meilleure résilience [...].
- Accompagner le développement des territoires : La nouvelle ligne E du RER va contribuer au développement des territoires traversés et à leur attractivité économique, en répondant à l'enjeu initial de développement de l'offre de transports en commun et surtout en offrant d'importants bénéfices aux voyageurs du quotidien de nature à renforcer cette attractivité. »³⁴⁴

Selon les documents du dossier d'enquête publique (septembre 2015), le coût global du projet est estimé à 3,7 milliards d'euros dont 1,750 milliards sont financés dans le cadre

³⁴³ Selon le dossier d'enquête publique (2014), moins de 1% des voyageurs sont concernés par le trajet est – ouest, de part et d'autre de la zone centrale.

³⁴⁴ SNCF, « Les enjeux principaux d'Eole », *Faits et chiffres*. URL : <http://www.rer-eole.fr/les-points-cle-deole/> [consulté le 14.12.2017]. ,

du Contrat de Plan État-Région 2015 – 2020. La mise en service de la ligne E jusqu'à Nanterre est prévue pour 2020, celle jusqu'à Mantes-la-Jolie pour 2022.



Figure 48 : Présentation du projet de prolongement d'Eole à l'Ouest

Source : SNCF, *Projet Eole à l'Ouest*, Concertation avec les riverains du sentier du bord de l'eau, Villennes-sur-Seine, 21 janvier 2016.

Les neuf gares existantes de Poissy à Mantes-la-Jolie font à cette occasion l'objet d'opérations de réaménagement sur le domaine ferroviaire³⁴⁵, de projets de pôle engagés sous l'impulsion du STIF³⁴⁶ sur le périmètre de l'intermodalité, et certains de leur quartier sont concernés par des projets urbains ou des opérations immobilières³⁴⁷. L'ensemble de ces opérations sont recensés ci-après gare par gare.

³⁴⁵ Source : SNCF, *Les travaux au jour le jour dans ma gare*. URL : <http://www.rer-eole.fr/les-travaux-au-jour-le-jour/> [consulté le 15.12.2017].

³⁴⁶ Source : *Eole – prolongement du RER E vers l'ouest*, Dossier d'avant-projet modificatif présenté au conseil du STIF pour approbation, Juin 2015, 202p.

³⁴⁷ Source : www.immoneuf.fr [consulté le 18.05.2017]

Gare de Poissy

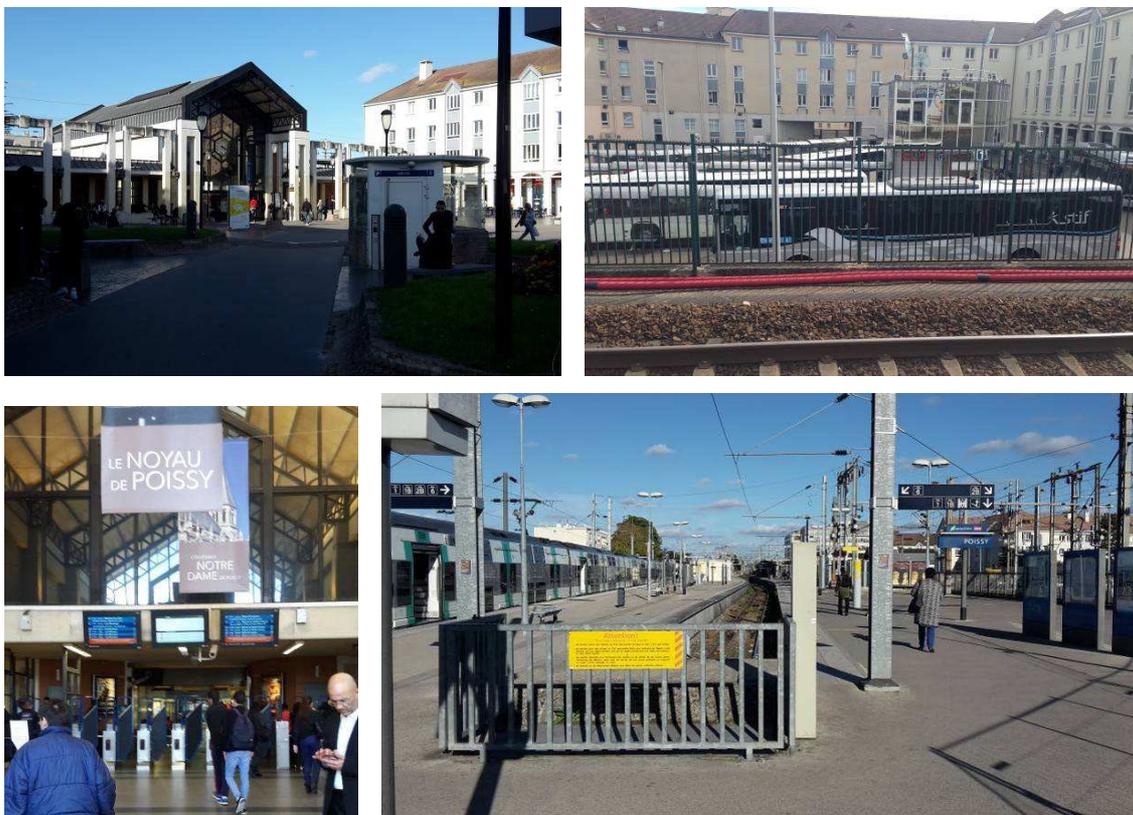


Figure 49 : Gare de Poissy – situation actuelle

Source : auteur (15.09.2016 ; 13.10.2017)

De gauche à droite, de haut en bas : bâtiment-voyageurs côté place Georges Pompidou, place Georges Pompidou, intérieur du bâtiment-voyageurs, quais centraux.

Projets sur domaine ferroviaire :

- Travaux de voirie (création d'une troisième voie et équipements caténares) et de signalisation.
- Travaux d'ouvrage d'art : élargissement du pont-rail rue de la Gare, rehaussement du mur soutènement côté Cours du 14 juillet, création d'un mur antibruit.
- Travaux de mise en accessibilité : rehaussement et allongement des quais.
- Travaux de gestion des flux : création d'un passage souterrain depuis le quai 1 vers la gare routière.
- Réaménagement du bâtiment-voageurs : en cours de planification.

- Aménagements de services : installation d'un abri de quai supplémentaire et d'un nouveau mobilier.

Projet de pôle³⁴⁸ :

Trois scénarios ont été soumis à la concertation publique qui s'est tenue du 12 juin au 13 juillet 2017 (non encore arbitré) :

- Scénario socle : aménagement et extension du parvis sud, aménagement de la correspondance piétonne avec la station du T13, adaptation du plan de circulation aux abords de la gare, création d'aires de dépose-minute et de dépose-taxi, embellissement du parking et réaménagement de la passerelle), réorganisation des gares routières dans leurs emprises actuelles, amélioration du confort sous les ponts ferroviaires, création d'une passerelle piétonne traversant la RD190 depuis la gare (coût estimé : 13.5 M€).
- Scénario intermédiaire (en complément des aménagements du scénario socle) : extension du parking, transformation de la rue du Pont Ancien en couloir de bus et modification du sens de circulation des véhicules, modification du carrefour, extension et réorganisation de la gare routière nord (coût estimé : 18 M€).
- Scénario maximal (en complément des aménagements du scénario socle et intermédiaire) : réalisation d'une gare routière unique, libération de la gare routière sud pour d'autres usages (coût estimé : 23.5M€).

³⁴⁸ Source : Poissy, « du 12 juin au 13 juillet, donnez votre avis sur l'avenir du pôle gare » *Projet de réaménagement du pôle gare*. URL : <http://www.ville-poissy.fr/index.php/cadre-de-vie/les-grands-projets/pole-gare.html> [consulté le 15.12.2017].

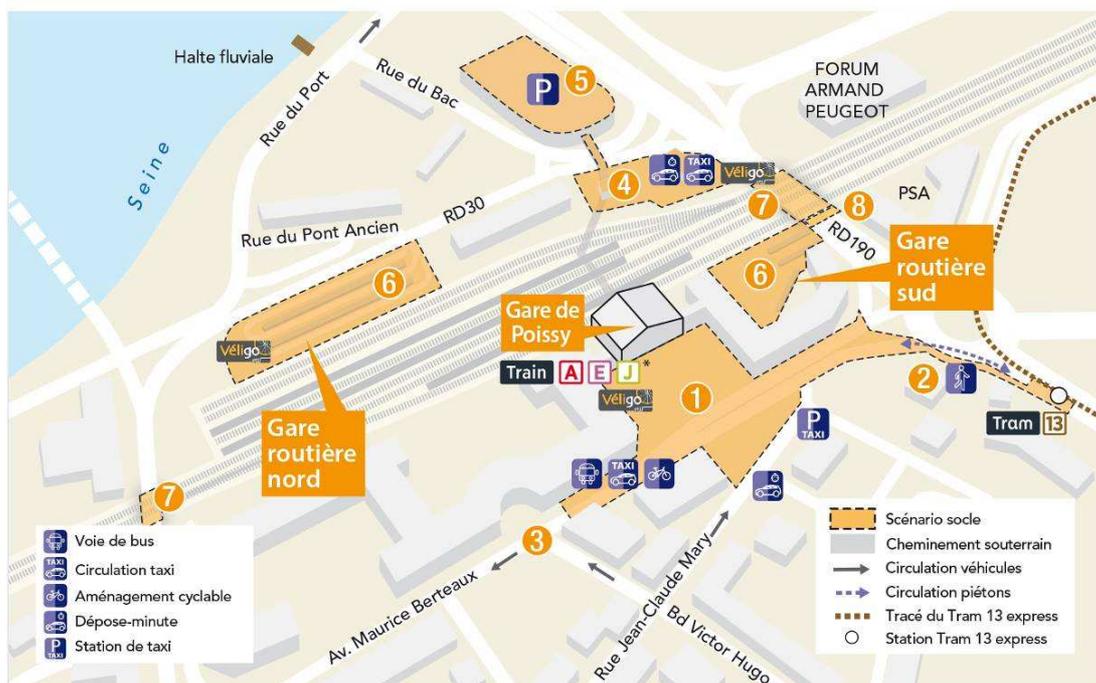


Figure 50 : projet de pôle (Poissy) : scénario socle

Source : Poissy, *Projet de réaménagement du pôle gare*. URL : <http://www.ville-poissy.fr/index.php/cadre-de-vie/les-grands-projets/pole-gare.html> [consulté le 15.12.2017].

Opérations immobilières sur le marché privé :

- Opération « Mairie » (Nexity), Rue de la libération, livraison au premier trimestre 2018
- Opération « Scénéo » (Edelis), Avenue Meissonier, livraison au premier trimestre 2018
- Opération « Signature » (Sogeprom), Rue des Près, livraison au second trimestre 2019
- Opération « Helios Parc » (Groupe Arc), Avenue de l'Europe, livraison immédiate.

Gare de Villennes-sur-Seine



Figure 51 : Gare de Villennes-sur-Seine – situation actuelle

Source : auteur (13.10.2017)

De gauche à droite, de haut en bas : bâtiment-voyageurs (en travaux) côté place de la Libération, place de la Libération, quais latéraux.

Projets sur domaine ferroviaire :

- Rénovation du bâtiment-voyageurs : ravalement de la façade, installation de portes automatiques, réhabilitation de la salle d'attente.
- Travaux de mise en accessibilité : rehaussement et élargissement des quais, aménagement de rampes d'accès, de contremarches et de bande d'éveil à la vigilance, installation d'ascenseurs et d'un guichet accessible aux PMR.
- Aménagements de services : remplacement des équipements sur les quais (info-voageurs, haut-parleurs, vidéo-protection), amélioration de l'éclairage, installation de sanitaires public.

Projet de pôle :

- Création de deux nouveaux accès rue du Chemin de fer (côté Paris Nouvel) et rue du Pont (côté Paris).

- Provision pour aménagement du parvis
- Etude de l'aménagement du cheminement rue de la Gare.

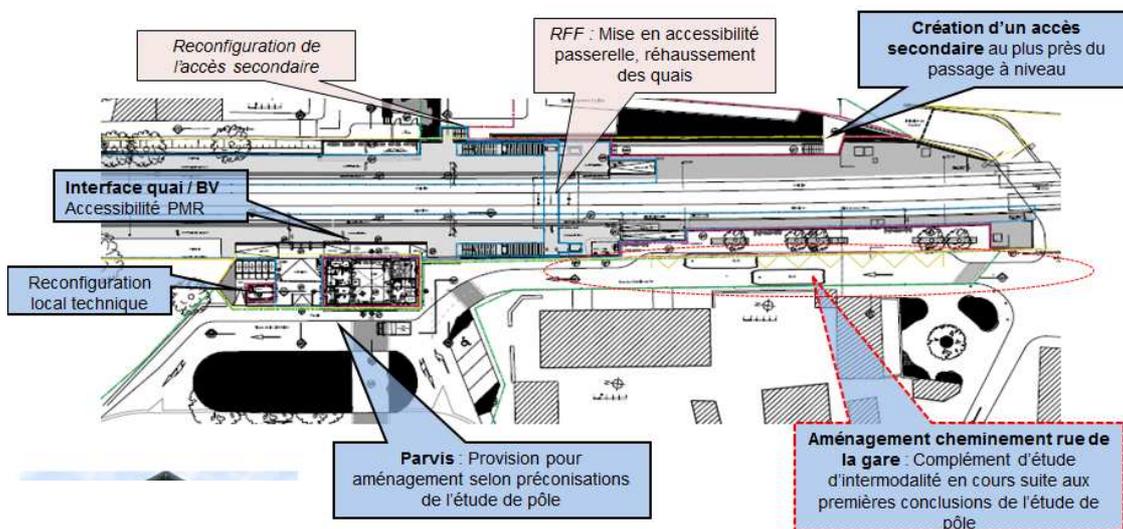


Figure 52 : projet de pôle (Villennes-sur-Seine)

Fond bleu : périmètre de maîtrise d'ouvrage Eole – DDGT

Fond saumon : périmètre de maîtrise d'ouvrage Eole SNCF – Réseau

Source : *Eole – prolongement du RER E vers l'ouest*, Dossier d'avant-projet modificatif présenté au conseil du STIF pour approbation, Juin 2015, 202p.

Gare de Vernouillet – Verneuil



Figure 53 : Gare de Vernouillet – Verneuil – situation actuelle

Source : auteur (13.10.2017)

De gauche à droite, de haut en bas : bâtiment-voyageurs côté place du Général de Gaulle, place du Général de Gaulle, intérieur du bâtiment-voyageurs, quais latéraux.

Projets sur domaine ferroviaire :

- Réaménagement du hall du bâtiment-voyageurs.
- Aménagements de services : installation de sanitaires publics.
- Travaux de gestion des flux : modernisation du passage entre le parking et le souterrain, déplacement des valideurs de titres de transport.

Projet de pôle :

- Aménagement d'un accès secondaire
- Côté sud : réaménagement de la gare routière, aménagement de deux zones de dépose/reprise automobile (8 places) et une place de stationnement taxis, extension de la zone bleue existante aux abords de la gare, création d'un parking motos de dix places, création de 40 places en consigne Véligo et 60 places en abri Véligo.
- Côté nord : réhabilitation et labellisation du Parc Relais.

Opérations immobilières sur le marché privé :

- Opération « Résidence du Parc des Cèdres » (Les Nouveaux Constructeurs), Grande rue de Verneuil, livraison au troisième trimestre 2019.

Gare des Clairières de Verneuil



Figure 54 : Gare des Clairières de Verneuil – situation actuelle

Source : auteur (13.10.2017)

De gauche à droite, de haut en bas : bâtiment-voyageurs côté Place de la Résistance, place de la Résistance, quai central.

Projets sur domaine ferroviaire :

- Réaménagement et rénovation du bâtiment-voyageurs : pose d'une toiture végétalisée.
- Travaux de gestion des flux : création d'une nouvelle passerelle.
- Travaux de mise en accessibilité : rehaussement et élargissement du quai, aménagement de rampes d'accès, de contremarches et de bande d'éveil à la vigilance, installation d'ascenseurs et d'un guichet de vente accessible aux PMR.
- Aménagements de services : renouvellement et allongement des abris des quais, amélioration de l'éclairage, installation de sanitaires publics.

Projet de pôle :

- Aménagement de deux points d'arrêt bus accessibles aux PMR.
- Réalisation d'un Parc Relais au sol labellisé P+R de 85 places.

- Aménagement d'une aire de dépose / reprise automobile (3 places) et de 2 places taxis.
- Aménagement d'un accès secondaire nord.

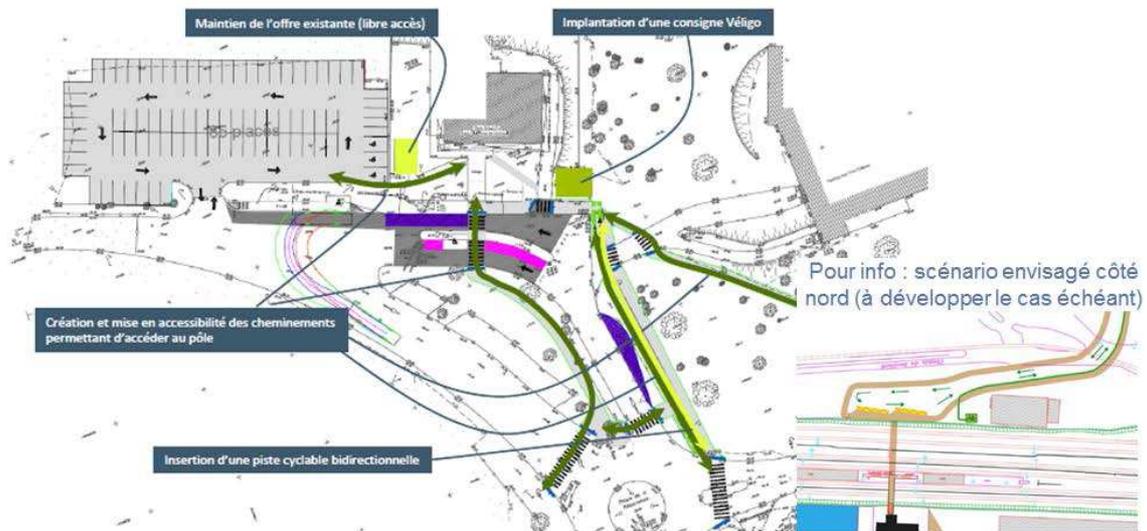


Figure 55 : projet de pôle (Les Clairières de Verneuil)

Source : *Eole – prolongement du RER E vers l'ouest*, Dossier d'avant-projet modificatif présenté au conseil du STIF pour approbation, Juin 2015, 202p.

Gare des Mureaux



Figure 56 : Gare des Mureaux – situation actuelle

Source : auteur (15.09.2016 ; 13.10.2017)

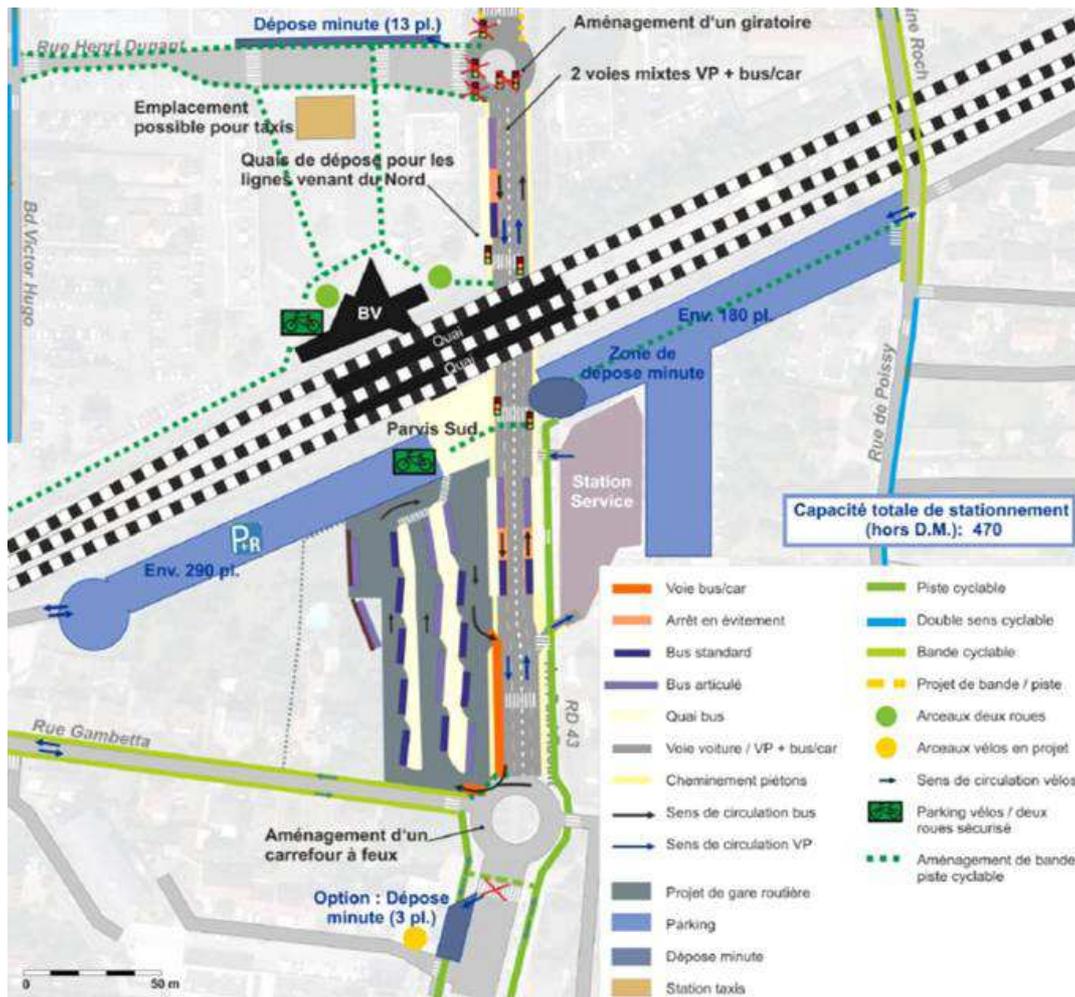
De gauche à droite, de haut en bas : bâtiment-voyageurs côté place du 8 Mai 1945, place du 8 Mai 1945, intérieur du bâtiment-voyageurs, quais centraux.

Projets sur domaine ferroviaire :

- Travaux de voirie et de signalisation.
- Travaux de gestion des flux : élargissement du souterrain
- Travaux de mise en accessibilité : rehaussement et élargissement des quais, installation de deux ascenseurs, travaux sur les pentes du souterrain
- Aménagements de services : modernisation des abris existants

Projet de pôle :

- Aménagement d'une gare routière côté sud-ouest.
- Création de plusieurs abris à vélos dont un abri Véligo.



Projet urbain :

Dans le cadre du Nouveau Programme National de Renouvellement Urbain (NPNRU), le programme d'étude en vue d'établir un protocole de préfiguration prévoit, entre autres, la restructuration du pôle gare via « une double liaison vers le centre-ville tout proche et vers la Seine au nord, tout en s'ouvrant sur l'axe stratégique de la RD43. Les potentialités foncières permettront de développer l'attractivité du quartier et d'y refaire venir des habitants. »³⁴⁹

³⁴⁹ Agence Nationale pour la Rénovation Urbaine, *Les Mureaux : le Nouveau Programme National de Renouvellement Urbain en perspective*. URL : <http://www.anru.fr/index.php/fre/Actualites/NPNRU/Les-Mureaux> [consulté le 18.05.2017].

Opérations immobilières sur le marché privé :

- Opération « Nouvel'R » (Nexity), Avenue Paul Raoult, livraison immédiate.
- Opération « Villa Victoria » (Camar Finance), Avenue Paul Raoult, livraison second trimestre 2019.

Gare d'Aubergenville - Élisabethville



Figure 58 : Gare d'Aubergenville – Élisabethville – situation actuelle

Source : auteur (13.10.2017)

De gauche à droite, de haut en bas : bâtiment-voyageurs côté place François Mitterrand, place François Mitterrand, intérieur du bâtiment-voyageurs, quais latéral et central.

Projets sur domaine ferroviaire :

- Travaux de voirie et de signalisation.
- Travaux de gestion des flux : redéploiement des valideurs de titres de transport, reprise de l'escalier.
- Travaux de mise en accessibilité : rehaussement et allongement des quais, reconstitution de la rampe d'accès au quai 1, création de deux ascenseurs.
- Aménagements de services : installation de sanitaires publics, modernisation des abris de quai existants et création d'un abri sur le quai 2.

Projet de pôle :

En juin 2015, l'étude de pôle n'était pas encore engagée. Seule la création d'un abri Véligo est en cours d'étude.

Gare d'Épône - Mézières



Figure 59 : Gare d'Épône - Mézières – situation actuelle.

Source : auteur (15.09.2016 ; 13.10.2017)

De gauche à droite, de haut en bas : bâtiment-voyageurs côté place de la Gare, place de la Gare, intérieur du bâtiment-voyageurs, quais latéral et central.

Projets sur domaine ferroviaire :

- Travaux de voirie et de signalisation.
- Travaux de gestion des flux : création d'une sortie de gare sur le quai 1, création d'une nouvelle passerelle côté Paris.
- Travaux de mise en accessibilité : rehaussement et allongement des quais, installation de guichets de vente accessible aux PMR.
- Aménagements de services : modernisation des abris de quai existants, installation de sanitaires publics.

Projet de pôle :

- Adaptation du parvis.
- Aménagement d'une gare routière sur l'emprise du parking Est de la gare, au plus proche de la passerelle ferroviaire.
- Aménagement d'un Parc Relais sur deux niveaux sur l'emprise du parking Ouest de la gare.
- Mise en place de stationnement Véligo (consigne et abri).
- Amélioration des cheminements piétons et vélos

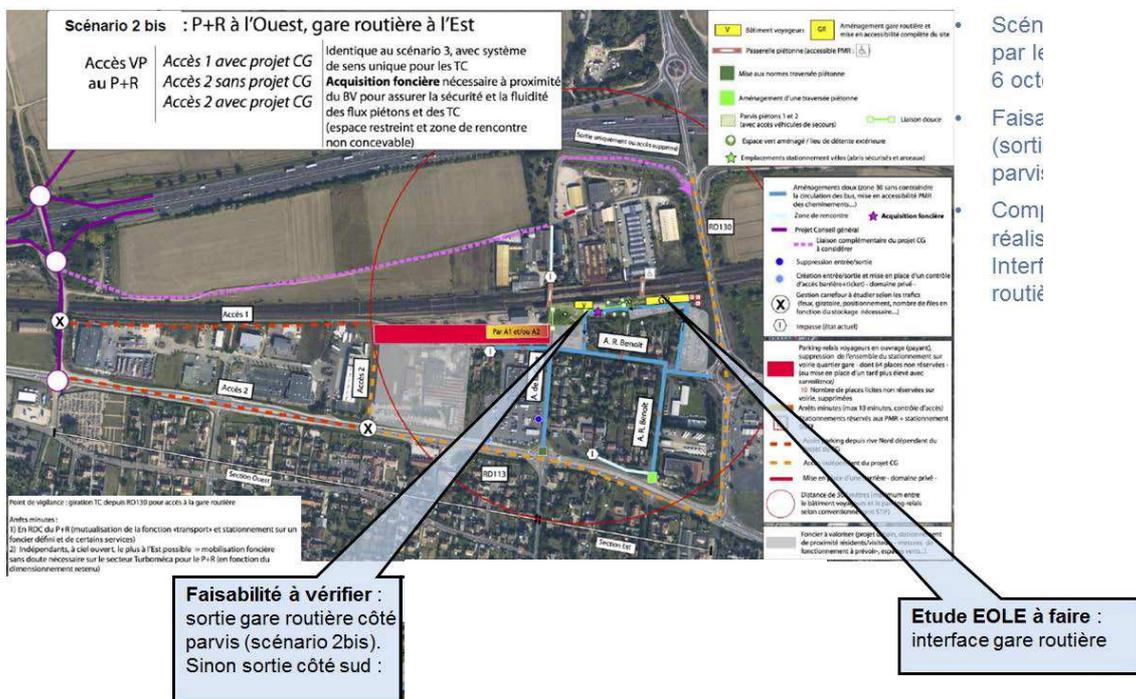


Figure 60 : projet de pôle (Épône – Mézières)

Source : *Eole – prolongement du RER E vers l'ouest*, Dossier d'avant-projet modificatif présenté au conseil du STIF pour approbation, Juin 2015, 202p.

Projet urbain :

En 2015, la CAMY, les villes d'Épône et de Mézières-sur-Seine, en partenariat avec l'EPAMSA, ont lancé une opération d'aménagement du quartier de gare d'Épône – Mézières. L'objectif du projet est « de développer un quartier à destination d'une part, des habitants de Mézières et d'Épône et des nouveaux arrivants sur le secteur grâce au

développement d'une offre adaptée de logements dans un objectif de mixité sociale, d'espaces publics qualitatifs et de services de proximité complémentaires de l'offre existante en centres-bourgs ; d'autre part, des actifs des zones d'activités environnantes en améliorant l'offre de services et en confortant l'activité économique ; enfin, des usagers du futur Pôle d'Échanges Multimodal en lien avec l'amélioration des flux, du stationnement et des services à la mobilité. »³⁵⁰ Un potentiel de cinq-cents logements neufs a été estimé lors de la première phase d'étude.

Opérations immobilières sur le marché privé :

- Opération « Le Domaine de Castel » (Nexity), Rue Edouard Jumentier, livraison quatrième trimestre 2019.

³⁵⁰ CAMY, ville d'Épône, ville de Mézières, EPAMSA, Magnaville, *Secteur gare d'Épône-Mézières – un nouveau quartier pour l'arrivée d'Eole*, Communiqué de presse, 21 septembre 2015. URL : http://www.operation-seineaval.fr/images/K-ACTUALITES/K3-espace-presse/150915_CP_Epone_M%C3%A9zi%C3%A8res_lancement_%C3%A9tudes_op%C3%A9rationnelle_VF.pdf [consulté le 18.05.2017].

Gare de Mantes-Station



Figure 61 : Gare de Mantes-Station – situation actuelle.

Source : auteur (15.09.2016 ; 13.10.2017)

De gauche à droite, de haut en bas : bâtiment-voyageurs côté boulevard Calmette, intersection boulevard Calmette – boulevard Victor Duhamel, intérieur du bâtiment-voyageurs, quais latéral et central.

Projets sur domaine ferroviaire :

- Travaux de voirie et de signalisation (création d'une troisième voie).
- Travaux de mise en accessibilité : rehaussement et allongement des quais
- Aménagements de services : installation de sanitaires publics.

Projet de pôle :

En juin 2015, l'étude de pôle est en phase de définition du scénario d'aménagement.

Opérations immobilières sur le marché privé :

- Opération « Cœur de vie » (Nexity), Rue de la Somme, livraison premier trimestre 2019.

- Opération « Jardin d'Eau » (Groupe Carrere), avenue Jean Jaurès, livraison premier trimestre 2019.

Gare de Mantes-la-Jolie

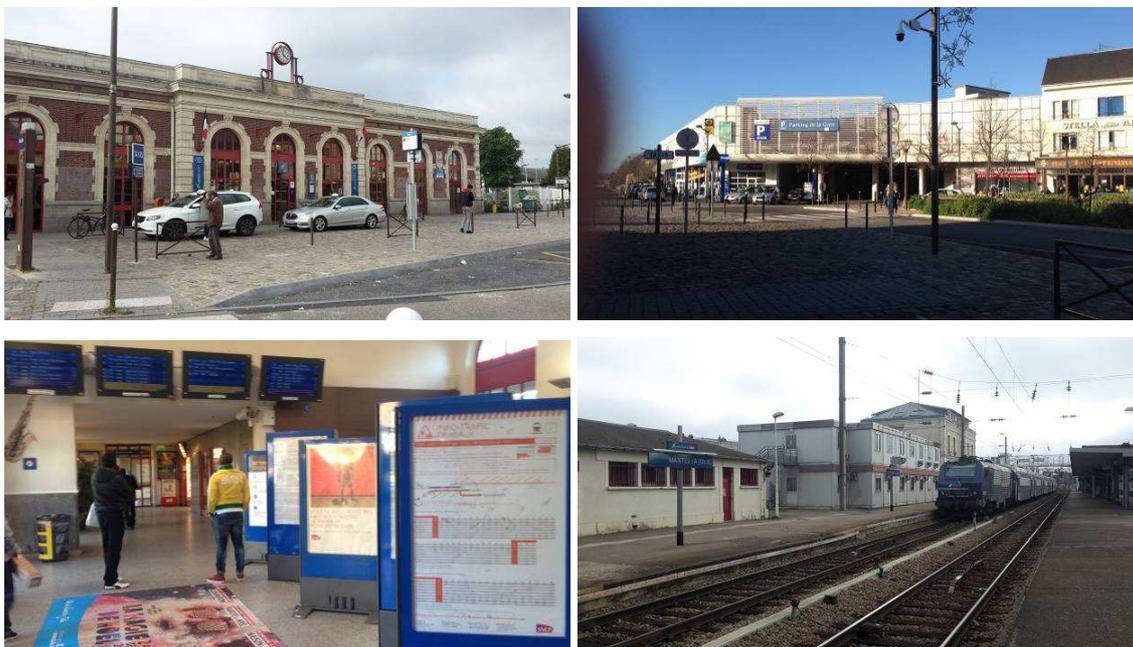


Figure 62 : Gare de Mantes-la-Jolie – situation actuelle.

Source : auteur (15.09.2016 ; 13.10.2017)

De gauche à droite, de haut en bas : bâtiment-voyageurs côté Place du 8 Mai 1945, Place du 8 Mai 1945, intérieur du bâtiment-voyageurs, quais latéral et central.

Projets sur domaine ferroviaire :

- Travaux de voirie et de signalisation.
- Travaux d'ouvrage d'art : création d'un viaduc.
- Création d'un atelier de maintenance et de garage de rames.
- Création d'un nouveau bâtiment-voyageurs côté sud ; extension et rehaussement du bâtiment-voyageurs côté nord
- Travaux de mise en accessibilité : rehaussement et allongement des quais.
- Travaux de gestion des flux : création d'une nouvelle passerelle.
- Aménagements de services : installation d'un guichet SNCF, d'une boutique bus, des espaces de commerces (bâtiment sud) ; installation d'un guichet SNCF, d'une agence Navigo, d'une boutique bus et des espaces de commerces (bâtiment nord) ; remplacement d'abris de quais et de mobilier.

Projet de pôle :

- Aménagement du parvis sud : suppression du rond-point, élargissement du parvis, mise en place des quais du TCSP du Mantois en vis-à-vis du nouveau bâtiment-voyageurs.
- Adaptation du parvis nord

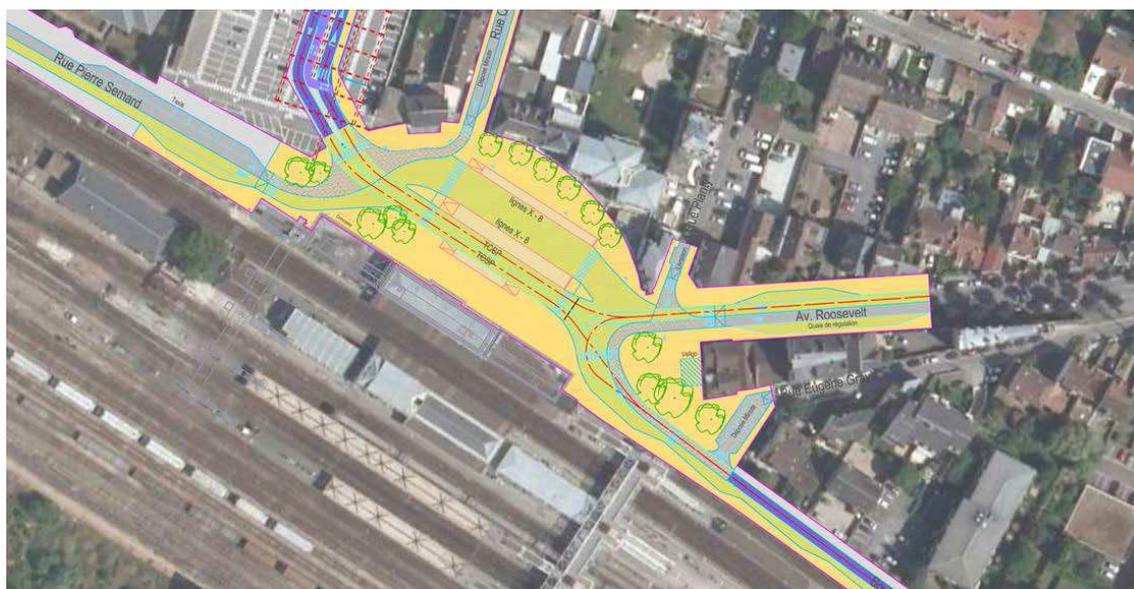


Figure 63 : projet de pôle (Mantes-la-Jolie)

Source : Eole – prolongement du RER E vers l'ouest, Dossier d'avant-projet modificatif présenté au conseil du STIF pour approbation, Juin 2015, 202p.

Projet urbain :

L'EPAMSA a lancé en 2006 un projet urbain, la ZAC Mantes Université, dans le quartier de la gare de Mantes-la-Jolie. Son programme prévoit sur 47 hectares la création de 2 500 logements en accession ou logements aidés (dont plus de 800 étaient déjà livrés fin 2016), 83 000 m² de Surface De Plancher de commerces de proximité, de bureaux, d'activités et de services, ainsi que plusieurs équipements et espaces publics structurants : un parc urbain de 1,5 hectares, l'École Nationale de Musique, l'Institut des Sciences et Techniques des Yvelines, le centre aquatique Aquasport et une résidence étudiante et jeunes actifs³⁵¹.

³⁵¹ Source : EPAMSA, *Mantes Université : inventer un nouveau quartier de gare*. URL : <http://www.epamsa.fr/operation/mantes-universite/> [consulté le 18.05.2017].

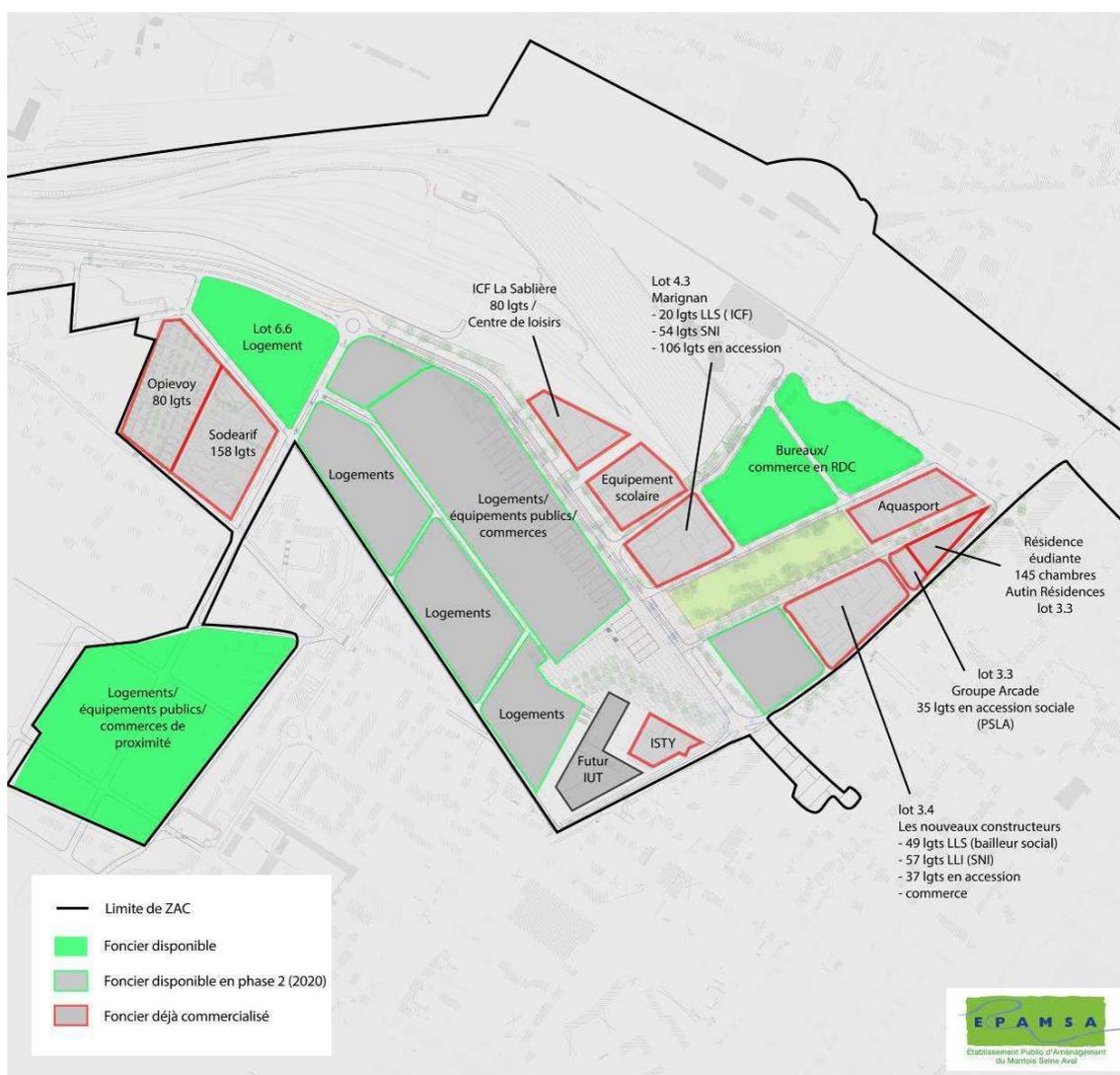


Figure 64 : ZAC Mantes Université (Mantes-la-Ville)

Source : EPAMSA, *Mantes Université : inventer un nouveau quartier de gare.*

URL : <http://www.epamsa.fr/operation/mantes-universite/> [consulté le 18.05.2017].

Opérations immobilières sur le marché privé :

- Opération « Intution's » (BGP Marignan), Avenue de la Grande Halle, livraison premier trimestre 2019.

Annexe 3. T°Mesure – Les indicateurs du baromètre de satisfaction-client de Transilien



LES INDICATEURS CLE DU BAROMETRE

Satisfaction vis-à-vis de la qualité de service
Amélioration de la qualité de service
Taux de perturbation de la veille
Satisfaction vis-à-vis de l'information en situation « perturbée »
Satisfaction vis-à-vis de la prise en charge des clients en situation « perturbée »
Satisfaction vis-à-vis de la régularité
Amélioration de la régularité
Sentiment de sécurité sur la ligne : en gare et à bord

L'INFORMATION VOYAGEURS

Taux de réception d'une information en situation « perturbée »
Taux de réception d'une information à distance en situation « perturbée »
Taux de réception d'une information en gare et/ou à distance en situation « perturbée »
Taux de réception d'une information en gare en situation « perturbée »
Information en gare en situation « perturbée » : annonce sonore
Information en gare en situation « perturbée » : panneaux ou écrans
Information en gare en situation « perturbée » : « un agent informait les clients »
Information en gare en situation « perturbée » : information à distance
Taux de réception d'une information à bord en situation « perturbée »
Information à bord en situation « perturbée » : annonce sonore
Information à bord en situation « perturbée » : information à distance
Information en situation « perturbée » : utilité de l'information transmise
Information en situation « perturbée » ; indication de la cause du problème
Information en situation « perturbée » : indication du délai de retard estimé
Amélioration de l'information en situation « perturbée »
Satisfaction vis-à-vis de l'information en situation « normale » dans la gare habituelle du client
Amélioration de l'information en situation « normale »

LES AGENTS DE LA LIGNE

Visibilité des agents en gare
Facilité à trouver un agent sur la ligne

Aimables, courtois, avec les clients
En cas de besoin, vous apportent les réponses que vous attendez
Vont au-devant des clients pour les assister ou les informer
Lutte contre la fraude sur la ligne

LES GARES DE LA LIGNE

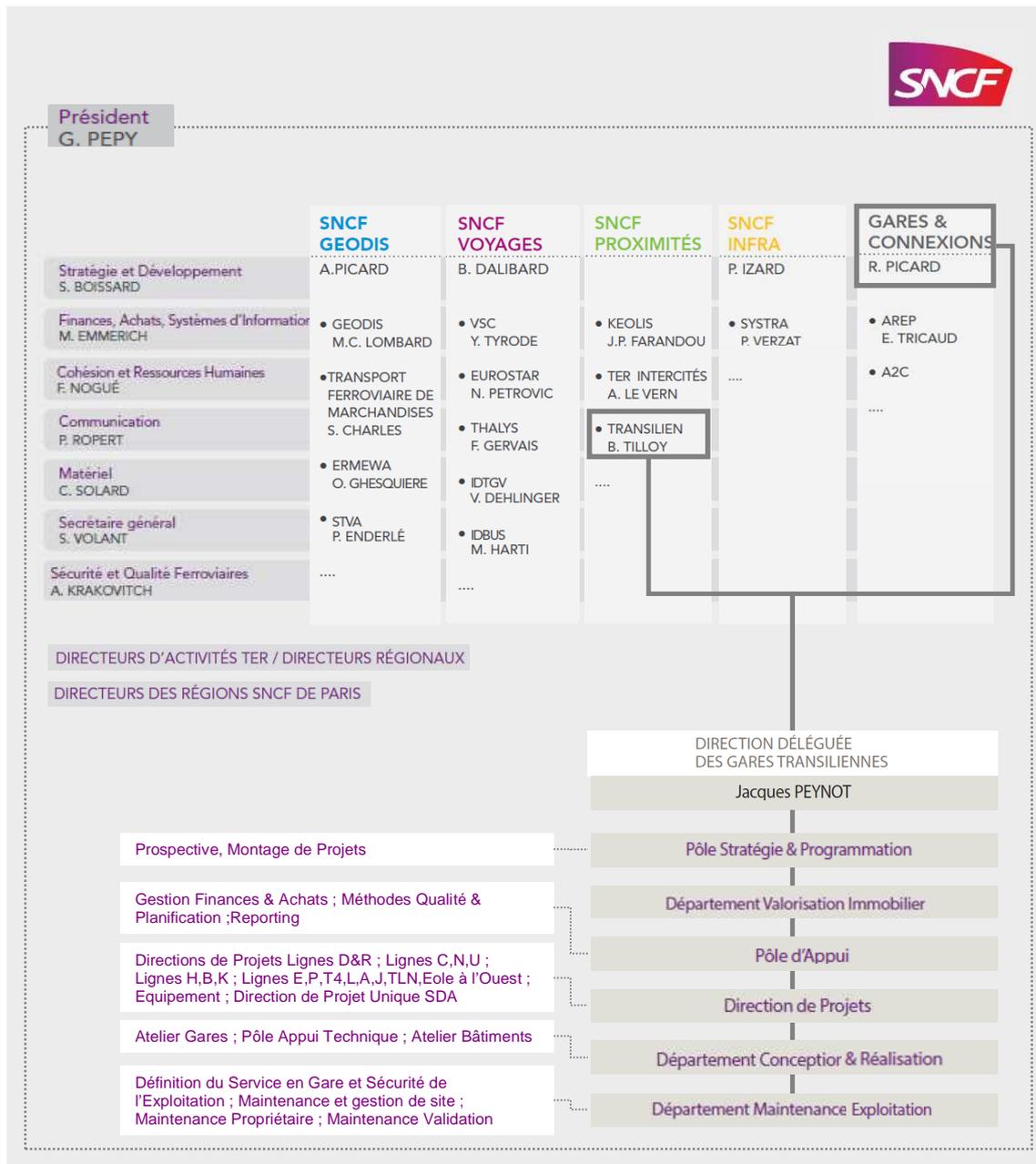
La gare « habituelle » du client : propre, bien entretenue
Dans la gare « habituelle » du client : sentiment de sécurité
Déclaration de validation du titre de transport dans la gare « habituelle »

A BORD DES TRAINS DE LA LIGNE

Annonce sonores à bord
Via le conducteur
Via le SIVE
A bord des trains de la ligne : l'intérieur est propre, bien entretenu
A bord des trains de la ligne : sentiment de sécurité

Source : Transilien, *T°Mesure : Tableau de bord Direction Transilien*, Direction des Services, Division Études Clientèles et Qualité de Service, décembre 2014.

Annexe 4. Situation de la DDGT dans l'organigramme simplifié de la SNCF au 1^{er} janvier 2014



Sources : SNCF, Organigramme SNCF simplifié au 1^{er} janvier 2014. URL : <http://multimedia.sncf.com/pdf/organigrammejanvier2014/organigrammejanvier2014.pdf> [consulté le 23.11.2017] ; SNCF, Organigramme de la Direction Déléguée des Gares Transiliennes au 1^{er} janvier 2014, document interne. Modifiés par l'auteur.

Sources principales³⁵²

Revue professionnelle

Revue Générale des Chemins de Fer

Charon M., Robertin M. (1961), « Les installations terminus de la gare de Suresnes », *Revue Générale des Chemins de Fer*, 80^e année (2), p.81-88.

Robertin M. (1961), « Une nouvelle gare de banlieue : La Chataigneraie-Beauregard », *Revue Générale des Chemins de Fer*, 80^e année (3), p.169-173.

Varin M. (1962), « Le nouveau bâtiment des voyageurs de la gare de Lagny-Thorigny-Pomponne », *Revue Générale Des Chemins de Fer*, 81^e année (9), p.481-484.

Topart M., Breton-Robert M. (1964), « Remaniement de la gare du Bourget à l'occasion de l'électrification », *Revue Générale Des Chemins de Fer*, 83^e année (3), p.175-183.

Cexus M., Germa A. (1967), « Aménagement de la gare de Melun et de ses abords », *Revue Générale Des Chemins de Fer*, 86^e année (11), p.625-630.

[Anon.] (1968), « Conférence de presse sur le service de banlieue de la région parisienne », *Revue Générale Des Chemins de Fer*, 87^e année (12), p.677-681.

Charles J. (1969), « La banlieue de Paris », *Revue Générale Des Chemins de Fer*, 88^e année (4), p.207-224.

[Anon.] (1970), « Inauguration de la branche est de la transversale est-ouest du Réseau Express Régional de Paris », *Revue Générale Des Chemins de Fer*, 89^e année (2), p.161-163.

[Anon.] (1970), « Électrification des lignes de la banlieue de Paris-Nord Épinay – Persan-Beaumont et Montsoult-Maffliers – Luzarches », *Revue Générale des Chemins de Fer*, 89^e année (7), p.455-457.

[Anon.] (1971), « Électrification de la section de ligne Ermont-Valmondois de la banlieue Paris-Nord de la SNCF », *Revue Générale des Chemins de Fer*, 90^e année (1), p.58-59.

³⁵² À l'exception des entretiens réalisés (référencés par organisme de rattachement), les sources principales sur lesquelles ce travail s'appuie sont ici référencées par ordre chronologique, et ce pour rendre compte des moments d'accumulation ou de rareté des énoncés, mais aussi des évolutions, des glissements et des basculements dans les thèmes mis à l'honneur.

- Rappart H., Guilnard A., Lemaire, L. (1971). « La banlieue Nord de Paris électrifiée », *Revue Générale Des Chemins de Fer*, 90^e année (5), p. 345–356.
- Balayer J. (1971), « Gares nouvelles et gares rénovées de la banlieue de Paris », *Revue Générale des Chemins de Fer*, 90^e année (11), p. 681-687.
- [Anon.] (1971), « Le rôle de la SNCF dans les transports de la banlieue parisienne », *Revue Générale des Chemins de Fer*, 90^e année (11), p.700-703.
- Robertin J., Colnat M. (1972), « L'adaptation au Réseau Express Régional de la section « La Folie – Saint-Germain-en-Laye » de la ligne de banlieue SNCF « Paris Saint-Lazare – Saint-Germain-en-Laye » », *Revue Générale des Chemins de Fer*, 91^e année (12), p.773-784.
- Simon P., Ricour F. (1973), « L'électrification Saint-Cyr – Plaisir-Grignon », *Revue Générale des Chemins de Fer*, 92^e année (2), p.101-106.
- Stein M. (1973), « Une pièce maîtresse des transports en région parisienne : La banlieue SNCF », *Revue Générale des Chemins de Fer*, 92^e année (4), p.197-204.
- Charles J. (1973), « Situation actuelle et perspectives d'avenir du réseau de la banlieue SNCF », *Revue Générale Des Chemins de Fer*, 92^e année (4), p.205–212.
- Jay A. (1973), « Une ligne nouvelle pour une ville nouvelle : l'antenne d'Évry », *Revue Générale Des Chemins de Fer*, 92^e année (4), p.233-237
- Guibert R. (1973), « La SNCF et le service public », *Revue Générale des Chemins de Fer*, 92^e année (6), p.361-370.
- [Anon.] (1973), « La nouvelle gare de « Pont de Saint-Cloud » », *Revue Générale des Chemins de Fer*, 92^e année (9), p.538-540.
- Kleitz H. (1973), « Des gares nouvelles sur la ligne Noisy – Tournan à l'occasion de son électrification », *Revue Générale Des Chemins de Fer*, 92^e année (11), p.653–662.
- [Anon.] (1974), « Mise en service de la traction électrique sur le parcours Noisy-le-Sec – Gretz-Armainvilliers – Tournan », *Revue Générale Des Chemins de Fer*, 93^e année (2), p.105-107.
- [Anon.] (1974), « L'inauguration du premier tronçon de la ligne nouvelle d'Evry », *Revue Générale Des Chemins de Fer*, 93^e année (3), p.179–183.
- Jamet R. (1974), « La modernisation des gares de la ligne Paris – Meaux », *Revue Générale Des Chemins de Fer*, 93^e année (6), p. 348–256.
- Karcher P., Mahaud D., Gauvain P. (1975), « La gare nouvelle Les Clairières de Verneuil », *Revue Générale Des Chemins de Fer*, 94^e année (4), p.246–250.
- Toudic M., Guilloux J.-P. (1975), « La modernisation du groupe II de Saint-Lazare », *Revue Générale Des Chemins de Fer*, 94^e année (11), p.631-638.

- Moineau A. (1975), « Les gares nouvelles édifiées sur la ligne Noisy – Tournan à la suite de l'électrification », *Revue Générale Des Chemins de Fer*, 94^e année (11), p.663–670.
- [Anon.], (1975), « Modernisation des installations de la gare d'Orly », *Revue Générale Des Chemins de Fer*, 94^e année (11), p. 684–686.
- Renoux J.-P. (1976), « Juvisy : construction d'une salle et d'un nouveau passage souterrains », *Revue Générale Des Chemins de Fer*, 95^e année (6), p.384-386.
- Stein M. (1976), « Une mission de service public en plein développement », *Revue Générale Des Chemins de Fer*, 95^e année (9), p.455–467.
- Saint Vaulry H. de, Soudry P. (1976), « La place de la SNCF dans les déplacements en région d'Île-de-France : structure et évolution du trafic », *Revue Générale Des Chemins de Fer*, 95^e année (9), p.468-474.
- Alias J. (1976), « L'Aménagement de l'Infrastructure du réseau de la banlieue », *Revue Générale Des Chemins de Fer*, 95^e année (9), p.489-496.
- Humbertjean R. (1976), « La conception des gares de banlieue », *Revue Générale Des Chemins de Fer*, 95^e année (9), p.497-499.
- Descadeillas A. (1976), « La ville nouvelle d'Évry et sa desserte ferroviaire », *Revue Générale Des Chemins de Fer*, 95^e année (9), p.503-504.
- Camand P., Le Guern Y. (1976), « Les travaux réalisés sur la banlieue de Paris-Montparnasse à l'occasion de la création de la ville nouvelle de Saint-Quentin-en-Yvelines », *Revue Générale Des Chemins de Fer*, 95^e année (9), p.505-509.
- Sautter D. (1976), « La desserte de l'aéroport Roissy-Charles-de-Gaulle », *Revue Générale Des Chemins de Fer*, 95^e année (9), p.510-514.
- Desvaux F., Couvert J. (1976), « Le projet de desserte ferroviaire de la ville nouvelle de Cergy », *Revue Générale Des Chemins de Fer*, 95^e année (9), p.518-525.
- [Anon.] (1977), « Deux évènements sur la banlieue parisienne du nord-ouest », *Revue Générale Des Chemins de Fer*, 96^e année (1), p.43-45.
- [Anon.] (1977) « La modernisation du groupe II de Paris-Saint-Lazare », *Revue Générale Des Chemins de Fer*, 96^e année (4), p.234–236.
- Daviaud M. (1977), « La transformation du groupe II de Paris-Saint-Lazare », *Revue Générale Des Chemins de Fer*, 96^e année (9), p.464-470.
- [Anon.] (1977), « Un nouveau bâtiment voyageurs à Chaville », *Revue Générale Des Chemins de Fer*, 96^e année (10), p.563.
- [Anon.] (1977), « Mises en service sur la banlieue parisienne », *Revue Générale Des Chemins de Fer*, 96^e année (11), p.613-617.

- [Anon.] (1977), « Rénovation du bâtiment voyageurs de Villeneuve-Saint-Georges », *Revue Générale Des Chemins de Fer*, 96^e année (12), p.677.
- [Anon.] (1978), « Naissance d'une nouvelle gare en Île-de-France : Chanteloup-les-Vignes », *Revue Générale Des Chemins de Fer*, 97^e année (2), p.142-143.
- Joly M. (1978), « Rénovation du bâtiment voyageurs de la gare de Chelles-Gournay », *Revue Générale Des Chemins de Fer*, 97^e année (6), p.383–384.
- [Anon.] (1979), « Inauguration de la liaison ferroviaire Paris-Saint-Lazare – Cergy-Pontoise », *Revue Générale Des Chemins de Fer*, 98^e année (6), p.328-333.
- Ravelli J., Guilloux J.-P. (1979), « La liaison Cergy – Paris-Saint-Lazare : construction et exploitation », *Revue Générale Des Chemins de Fer*, 98^e année (9), p.425-436.
- [Anon.] (1980), « Inauguration des gares de Viroflay-Rive Gauche et Versailles-Rive Gauche », *Revue Générale Des Chemins de Fer*, 99^e année (2), p.123.
- Fournier J. (1980), « Modernisation de la ligne Invalides – Versailles-Rive-Gauche », *Revue Générale Des Chemins de Fer*, 99^e année (5), p.291-298.
- [Anon.] (1981), « Mise en service du prolongement de la ligne A du RER de Noisy-le-Grand à Torcy », *Revue Générale Des Chemins de Fer*, 100^e année (3), p.170–175.
- Boudier Y. (1981), « Mise en service de la nouvelle gare de banlieue du Mée », *Revue Générale Des Chemins de Fer*, 100^e année (6), p.373-377.
- [Anon.] (1982), « Reconstruction du bâtiment voyageurs de Combs-la-Ville », *Revue Générale Des Chemins de Fer*, 101^e année (2), p.369-371.
- Saint-Victor P. de (1985), « La liaison Vallée-de-Montmorency – Invalides : Une nouvelle dimension pour la ligne C du RER », *Revue Générale Des Chemins de Fer*, 104^e année (8), p.343-350.
- Comarteau P., Perret J. (1985), « Architecture et gares de banlieue », *Revue Générale Des Chemins de Fer*, 104^e année (10), p.533-536.
- Magdalena E., Taille, J.-Y. (1986), « Desserte ferroviaire de Cergy-ville nouvelle, 2^{ème} étape : de Cergy-Préfecture à Cergy-Saint-Christophe », *Revue Générale Des Chemins de Fer*, 106^e année (5), p.310–312.
- Boutanquoi J. (1987), « La banlieue SNCF en Ile-de-France », *Revue Générale Des Chemins de Fer*, 106^e année (11), p.69–76.
- [Anon.] (1988), « Une nouvelle liaison pour la région Île-de-France : la branche Nord-Ouest de la ligne C du RER », *Revue Générale Des Chemins de Fer*, 107^e année (12), p.53-58.

- [Anon.] (1990), « De nouvelles liaisons ferroviaires pour l'Île-de-France », *Revue Générale Des Chemins de Fer*, 109^e année (2), p.45-49.
- [Anon.] (1990), « Le livre blanc de l'Ile-de-France », *Revue Générale Des Chemins de Fer*, 109^e année (5), p.58-61.
- Berducou J. (1992), « Ile-de-France : la SNCF, un partenaire actif de l'aménagement », *Revue Générale Des Chemins de Fer*, 111^e année (9), p.31-36.
- Coriat A. (1993), « Les transports en Île-de-France : Les investissements », *Revue Générale Des Chemins de Fer*, n°10 (10), p.19-22.
- Chanterac G. de (1993), « Les transports en Île-de-France : Transports et aménagement », *Revue Générale Des Chemins de Fer*, n°10 (10), p.27-28.
- Bourdon B. (1993), « Les transports en Île-de-France : Développement des transports : les propositions de la SNCF », *Revue Générale Des Chemins de Fer*, n°10 (10), p.33-37.
- Dorel P., Bardes J.-C. (1993), « Les transports en Île-de-France : La ligne D du RER », *Revue Générale Des Chemins de Fer*, n°10 (10), p.79-82.
- Braun A., Heurgon E. (1995), « Un transport adapté à la mobilité des personnes en Île-de-France », *Revue Générale Des Chemins de Fer*, n°30 (6), p.27-39.
- [Anon.] (1997), « Aménagement de la zone Sud-Est de Cergy-Pontoise : création de la gare de Liesse », *Revue Générale Des Chemins de Fer*, n°48 (3), p.21.
- Coriat A. (1998), « La gare du transport public », *Revue Générale des Chemins de Fer*, n°61 (4), p.31-36.
- Perrel B. (1998), « Pour réussir la rénovation des gares du transport public en Île-de-France », *Revue Générale Des Chemins de Fer*, n°61 (4), p.63-67.
- Masse J.P. (1998), « Deux gares pour la Coupe du Monde football », *Revue Générale Des Chemins de Fer*, n°63 (6), p.29-30.
- Blanc A. (1999), « Région parisienne. Quand le réseau de « banlieue » devient le Transilien », *Revue Générale Des Chemins de Fer*, n° 79 (12), p.47-51.
- Casiglia J. (2000), « Transilien. Le renouveau des transports en Ile-de-France », *Revue Générale Des Chemins de Fer*, n°89 (11), p. 19-25.
- Sevel E. (2000), « L'information des voyageurs en Île-de-France », *Revue Générale des Chemins de Fer*, n°86 (7/8), p.25-34.
- Raynard T. (2001), « Opération confort dans les gares d'Île-de-France », *Revue Générale Des Chemins de Fer*, n°99 (10), p.17-20.
- [Anon.] (2003), « Nouvelle liaison ferroviaire directe Ermont-Eaubonne – Paris Saint-Lazare », *Revue Générale Des Chemins de Fer*, n°123 (12), p.53-55.

- [Anon.] (2003), « Ce que le programme Transilien a apporté aux voyageurs d'Île-de-France depuis 4 ans », *Revue Générale Des Chemins de Fer*, n°123 (12), p.56–62.
- Charlante J.-P. (2006), « Transilien se mobilise pour ses voyageurs », *Revue Générale des Chemins de Fer*, n°149 (4), p.41-43.
- Farandou J.-P. (2007), « SNCF Proximités, la branche Transport public de la SNCF place l'intermodalité au cœur de sa stratégie », *Revue Générale Des Chemins de Fer*, n°166 (11), p.39-43.
- Mercadier M. (2008), « Les spécificités de l'accessibilité des voyageurs dans les zones denses », *Revue Générale Des Chemins de Fer*, n°174 (7/8), p.27-36.
- Cuny V. (2009), « D Maintenant : ambitieux programme d'actions pour la ligne D du RER parisien », *Revue Générale des Chemins de Fer*, n°179 (1), p.63-67.
- Taquin B. (2009), « Le réseau de vidéoprotection de la SNCF en Île-de-France », *Revue Générale Des Chemins de Fer*, n°180 (2), p.7-16.
- Cuny V. (2009), « Radio Ligne D, la radio d'info trafic de Transilien », *Revue Générale Des Chemins de Fer*, n°186 (9), p.74–76.
- Cuny V. (2009), « Le Centre des Opérations « Accessibilité » pour SNCF Transilien », *Revue Générale Des Chemins de Fer*, n°188 (11), p.60-61.
- Cuny V. (2009), « Amélioration de l'intermodalité et de l'offre périphérique Transilien », *Revue Générale Des Chemins de Fer*, n°189 (12), p.58-61.
- Ciry B. (2010), « Première installation de quais modulaires en banlieue parisienne », *Revue Générale Des Chemins de Fer*, n°190 (1) p.66-67
- Malleret J.P. (2010), « Le “Grand Paris” et la vocation urbaine de SNCF en Ile-de-France », *Revue Générale Des Chemins de Fer*, n°193 (4), p.7–18.
- Bernheim A. (2010), « Achères-Ville : la première gare « haute qualité environnementale » française », *Revue Générale Des Chemins de Fer*, n°197 (9), p.32-33.
- Larmet D., Candelle J.-F. (2011), « Réaménagement du pôle d'échanges de Versailles-Chantiers », *Revue Générale Des Chemins de Fer*, n°207 (7/8), p.46-52.
- Faussurier J. (2014), « Le Grand plan de modernisation du réseau de l'Île-de-France », *Revue Générale Des Chemins de Fer*, n°237 (4), p.34-40.
- Darmendrail N. (2014), « Le gestionnaire d'infrastructure ferroviaire, partenaire de l'aménagement urbain », *Revue Générale Des Chemins de Fer*, n°237 (4), p.84-86.
- Garde A., Tribout J. (2014), « Les enjeux du réseau ferré en Île-de-France : Le Grand Paris du Train », *Revue Générale des Chemins de Fer*, n°237 (4), p.88-96.

- Ragueneau P. (2014), « Accessibilité : le chantier du siècle », *Revue Générale Des Chemins de Fer*, n°237 (4), p.122-126.
- Verchère P.-M. (2014), « Des espaces pour une bonne gestion des flux voyageurs dans les gares en Ile-de-France », *Revue Générale Des Chemins de Fer*, n°237 (4), p.148–151.
- [Anon.] (2015), « Perspectives du Transilien pour 2015 », *Revue Générale Des Chemins de Fer*, n°251 (7/8), p.42-44.

Urbanisme

- [Anon.] (1965), « Les relations », *Urbanisme*, n°87, p.46–56.
- Frybourg M. (1965), « Les transports dans les métropoles », *Urbanisme*, n°89, p.66–71.
- Carle P., Zublena A.-N., Lemaistre M., Baietto, J.-P (1969), « Axe d'urbanisation nouvelle de la vallée de la Marne », *Urbanisme*, n°114, p.26–31.
- Mottez M. (1976), « Evry, une ville nouvelle au fil du temps », *Urbanisme*, n°155, p.68–73.
- Lanier L. (1978), « Région d'Ile-de-France : Bilan et perspectives », *Urbanisme*, n°162/163, p.3–17.
- SNCF (1978), « Le chemin de fer et le développement de la banlieue », *Urbanisme*, n°162-163 (1-2), p.19-21.
- Cornu M. (1981), « Le RER à Marne-la-Vallée et l'ossature de la ville nouvelle », *Urbanisme*, n°181-182 (1-2), p.100-105.
- Sauvez M. (1984), « Prochain arrêt 1989 – Deux gares de banlieue : Massy-Palaiseau et Choisy-le-Roi », *Urbanisme*, n°205 (12), p.86–89.
- Merlin P. (1987), « L'espace de la région parisienne et les transports », *Urbanisme*, n°221 (9), p.99–101.
- Bachmann C. (1989), « La civilisation RER », *Urbanisme*, n°231/232 (10), p.19.
- Moncomble F. (2005), « La mixité par les flux ? » *Urbanisme*, n°340 (1), p.64–67.
- Loubière A. (2011), « Creil mise sur sa gare. Entretien avec Christian Grimbert », *Urbanisme*, n°378 (5), p.64-65.
- Mougard S. (2011), « Une nouvelle vision de la mobilité pour l'Ile-de-France de 2030 », *Urbanisme*, Hors-Série n°41 (12), p.27–28.
- [Anon.]. (2011), « La question de l'intensité : entretien avec Philippe Panerai », *Urbanisme*, Hors-Série n°41 (12), p.46–47.
- Paquot T. (2012), « Les Gares du Grand Paris Express », *Urbanisme*, n°382 (1/2), p.43.
- Zimmermann A., Paquot T. (2012), « Un chantier exaltant : entretien avec André Santini », *Urbanisme*, n°382 (1/2), p.44-47.

- Guyot E. (2012), « Une ambition au service des voyageurs », *Urbanisme*, n°382 (1/2), p.48-50.
- Barbé C. (2012), « Des accélérateurs de projets urbains », *Urbanisme*, n°382 (1/2), p.52-53.
- Trevelo P.-A. (2012), « Cancer Campus », *Urbanisme*, n°382 (1/2), p.54-55.
- Mangin D. (2012), « Les Ardoines », *Urbanisme*, n°382 (1/2), p.56-57.
- Vernet V. (2012), « De la station à la gare de métro », *Urbanisme*, n°382 (1/2), pp.58-59.
- Damon J. (2012), « Pauvres gares... de pauvres », *Urbanisme*, n°382 (1/2), p.65
- Gargov P. (2012), « La gare du père Ubu », *Urbanisme*, n°382 (1/2), p.66-67.
- Paquot T. (2012), « Qu'est-ce qu'une gare de banlieue ? », *Urbanisme*, n°382 (1/2), p.68-69.
- Mestres J.-M. (2015), « Les passagers du Grand Paris Express », *Urbanisme*, Hors-série n°53 (10), p.3.
- Yvin P. (2015), « Les gares vont marquer l'espace urbain », *Urbanisme*, Hors-série n°53 (10), p.5-6.
- Mestres J.-M. (2015), « Des gares dans leurs quartiers », *Urbanisme*, Hors-Série n°53 (10), p.17-25
- Cf. Barbé C. (2015), « Les enjeux d'aménagement des quartiers de gare », *Urbanisme*, Hors-série n°53 (10), p.26-27.
- Groueff S (2015), « Une charte pour des gares sensuelles », *Urbanisme*, Hors-série n°53 (10), p.31-32.
- Groueff S. (2015), « Comment la gare transforme-t-elle la ville ? », *Urbanisme*, Hors-série n°53 (10), p.34-35.
- Groueff S. (2015), « Architectures et contextes urbains, impressions et sensations », *Urbanisme*, Hors-Série n°53 (10), p.36-38.
- Loubière A. (2015), « Une opportunité rare pour une ville de banlieue : le point de vue de Franck Le Bohellec, maire de Villejuif », *Urbanisme*, Hors-série n°53 (10), p.40.
- Groueff S. (2015), « Une transition douce entre la ville et le métro », *Urbanisme*, Hors-série n°53 (10), p.44.
- Groueff S. (2015), « Le café de la gare », *Urbanisme*, Hors-série n°53 (10), p.45.
- Loubière A. (2015), « L'intermodalité au service de l'utilisateur », *Urbanisme*, Hors-série n°53 (10), p.47-48.
- Mestres J.-M. (2015), « Laisser la place à la différence », *Urbanisme*, Hors-série n°53 (10), p.62-63.
- SEURA Architectes (2015), « Pour un Grand Paris en toutes correspondances », *Urbanisme*, Hors-série n°54 (11), p.34-37.

Autres

- Fillion O. (1976), « Evry : la première gare en ville nouvelle », *Architecture Intérieure Créée*, n°39 (2), p.68–71.
- Barberon M., Cartier B., Collardey B., Levee P (1985), « De Cergy-Préfecture à Cergy-Saint-Christophe », *La Vie Du Rail*, n°2014 (10), p.2–13.
- Chlastacz M. (1988), « RER : dix ans de développement », *La Vie Du Rail*, n°2134 (3), p.9–14.
- [Anon.] (1990), « Banlieue parisienne : la SNCF à l'écoute des associations », *La Vie Du Rail*, n°2230 (2), p.45–49.
- Berducou J. (1990), La banlieue aussi importante que le TGV, *Transport Public*, n°878 (4), p.26–33.
- Ribeill G. (1994), « Gares et trains de la vie quotidienne : un essor imprévu », *Architecture Intérieure Créée*, n°262 (11), p.66–67.
- Dumont F., Grassart P., Paris D. (1999), « Un nouveau nom pour l'Île-de-France », *La Vie Du Rail et Des Transports*, n°98 (9), p.34–42.
- Braustein M. (1999), « Les gares du RER se refont une beauté », *La Vie Du Rail et Des Transports*, n°109 (12), p.43–48.
- Lemonier M. (2000), « Noisy-le-Sec : une porte ouverte vers l'Île-de-France », *Diagonal*, n°143 (5), p.54–55.
- Aliadiere L. (2000), « La SNCF en Ile-de-France : du train de banlieue au Transilien », *Transport Environnement Circulation*, n°161 (9), p.8–10.
- Lemarc F. (2008), La banlieue reste le parent pauvre du monde des transports », *Transport Public*, n°1077 (2), p.30–32.
- Nodin, Y. (2008), « Un écoquartier autour d'une gare RER », *Le Moniteur Des Travaux Publics et Du Bâtiment*, n°5435(25/12), p.54–55.
- Chlastacz M. (2009), « Evry-Courcouronnes : un nouveau pôle intermodal », *Transport Public*, n°1090 (4), p.42.
- Marien R. J., Vader R. (2009), « Des petites gares ferroviaires performantes : une nouvelle approche pour la réhabilitation des petites gares ferroviaires rurales et suburbaines », *Transport Public International*, n°58 (6), p.33–35.
- Davoine G., Errard D., Moutarde N. (2009), « La SNCF est au service du Grand Paris, interview de Guillaume Pépy », *Le Moniteur Des Travaux Publics et Du Bâtiment*, n°5511 (10/07), p.46–48.

- Grassart P. (2009), « Ligne H : une batterie de nouveaux services dans le sillage du Francilien », *Ville, Rail & Transport*, n°485 (16), p.50–51.
- [Anon.] (2010), « Grand Huit contre Arc Express : la bataille pour le futur métro francilien fait rage », *MobiliCités*, 14 avril 2010. URL : <http://www.mobilicites.com/011-2-Grand-Huit-contre-Arc-Express-la-bataille-pour-le-futur-metro-francilien-fait-rage.html> [consulté le 02.05.17].
- Beideler J., Miguet L. (2010), « Comment les gares deviennent des centrales de mobilité », *Le Moniteur Des Travaux Publics et Du Bâtiment*, n°5558 (4/6), p.53–54.
- Grassart P. (2010), « Ile-de-France : que restera-t-il pour le RER ? » *Ville, Rail & Transport*, n°507 (11), p.19–20.
- Atger C. (2010), « Promouvoir un urbanisme orienté vers le rail », *Diagonal*, n°182 (12), p.24–26.
- Ginisty A. (2013), « Les heures de pointe en Île-de-France : une fatalité ? », *Décideurs d’Île-de-France*, n°1140 (2).
- Dumont, F. (2013), « Bénédicte Tilloy, directrice générale de SNCF Transilien : « Nous avons des foules, et ces foules constituent une intelligence collective » », *Ville, Rail & Transport*, (4) p.26–28.
- Nangeroni C. (2013), « Gare. Les “plus” du RER B », *La Vie Du Rail*, n°3421 (6), p.10–11.
- Tribout J. (2013), « SNCF Transilien au cœur du nouveau Grand Paris », *La jaune et la rouge, Revue mensuelle de l’association des anciens élèves et diplômés de l’Ecole Polytechnique*, n°686 (12/13) p.80-81.
- [Anon.] (2015), « Tiers-lieux : Arrivée en vue du “coworking” dans les gares », *Maires En Ile-de-France*, n°22 (10).
- Chrzavzez-Flunkert V. (2017), « Île-de-France : les défis de Guillaume Pépy », *Ville Rail & Transports*, 3 janvier 2017. URL : <http://www.ville-rail-transports.com/content/23899-Ile-de-France-les-d%C3%A9fis-de-Guillaume-Pepy> [consulté le 09/05/2017].

Entretiens

Désignation	Profil, organisation de rattachement	Date (lieu)
<u>SNCF - DGIF</u>		
A.1.	Architecte, Direction de projets-gare	10 septembre 2014 (Paris)
A.2.	Ingénieur, Direction de projets-gare <i>Ex Direction de l'Architecture, de l'Aménagement et des Bâtiments</i>	13 octobre 2014 (Paris)
A.3.	Ingénieur, Direction générale <i>Ex Direction du Développement, SNCF Gares & Connexions</i>	19 novembre 2014 (Paris)
A.4.	Ingénieur, Direction de projets-gare	21 janvier 2015 (Paris)
A.5.	Diplômée d'école de commerce, Département Valorisation Immobilier	21 janvier 2015 (Paris)
A.6.	Architecte, Département Conception & Réalisation <i>Ex AREP</i>	26 janvier 2015 (Paris)
A.7.	Ingénieur, Département Valorisation Immobilier <i>Ex Direction de l'Architecture, de l'Aménagement et des Bâtiments</i>	10 février 2015 (Paris)
A.8.	Parcours interne SNCF, Département Maintenance	20 avril 2015 (Paris)
A.9.	Urbaniste, Direction de projets-gare	18 novembre 2015 (Paris)
<u>SNCF – Transilien</u>		
A.10.	Ingénieur, Direction de ligne <i>Ex Direction des Investissements, SNCF – Transilien</i>	01 décembre 2014 (Paris)
A.11.	Parcours interne SNCF, Division Études Clientèles et Qualité de Service	27 janvier 2015 (Paris)
A.12.	Ingénieur <i>Ex direction générale</i>	20 mai 2015 (Saint-Denis)

- A.13. Ingénieur, Pôle modélisation et prévisions de trafic 28 septembre 2015 (Paris)
- A.14. Ingénieure, Pôle modélisation et prévisions de trafic 28 septembre 2015 (Paris)
- A.15. Parcours interne SNCF, Direction Prospective – Grand Paris 08 février 2016 (Paris)

SNCF - Gares & Connexions

- A.16. Ingénieur 28 novembre 2014 (Rueil-Malmaison)
Ex Direction du Développement, SNCF Gares & Connexions
- A.17. Parcours interne SNCF, Direction des services en gare 21 avril 2015 (Paris)
- A.18. Ingénieur, Direction générale 06 octobre 2015 (Paris)
Ex cabinet de la présidence, SNCF

AREP

- A.19. Architecte 12 janvier 2015 (Paris)
Ex Direction de l'Architecture, de l'Aménagement et des Bâtiments
- A.20. Architecte 13 février 2015 (Paris)
- A.21. Ingénieur, AREP Flux 02 juillet 2015 (Paris)

SNCF Réseau

- A.22. Ingénieur, Direction Régionale Île-de-France 15 avril 2016 (Paris)
- A.23. Ingénieur, Direction Régionale Île-de-France 15 avril 2016 (Paris)

SGP

- A.24. Urbaniste, Unité Gares 23 février 2016 (Saint-Denis)
Ex Département Maîtrise d'Ouvrage des Espaces, RATP

STIF

- A.25. Ingénieur, Division Intermodalité et Plan de Déplacements Urbains 9 février 2015 (Paris)

Étude de cas

Désignation	Fonction, organisation de rattachement	Contexte, Date (lieu)
<u>SNCF</u>		
B.1.	Ingénieur, Plateau Eole / DGIF, Direction de projets-gare	Entretien, 19 novembre 2015 (Paris) Groupe de travail « Services en gare », 21 mars 2016 (Paris)
B.2.	Architecte, Plateau Eole / DGIF, Direction de projets-gare	Entretien, 19 novembre 2015 (Paris)
B.3.	Diplômée d'école de commerce, Direction des Gares d'Île-de-France, Département Valorisation Immobilier	Groupe de travail « Services en gare », 21 mars 2016 (Paris)
B.4.	Diplômée d'école de commerce, Direction des Gares d'Île-de-France, Département Valorisation Immobilier	Groupe de travail « Services en gare », 21 mars 2016 (Paris)
B.5.	Ingénieur, Plateau Eole, direction générale	Entretien, 14 avril 2016 (Paris)
<u>STIF</u>		
B.6.	Ingénieur, Division Projets Ferroviaires et Pôles	Entretien téléphonique, 5 avril 2016
<u>Conseil Départemental des Yvelines</u>		
B.7.	Urbaniste, Direction de la politique des transports et des mobilités	Entretien, 9 septembre 2016 (Versailles)
<u>Communauté Urbaine GPSO</u>		
B.8.	Ingénieur, Direction Stratégies, Grands Projets	Entretien, 16 septembre 2016 (Aubergenville)
<u>Mairie de Mantes-la-Jolie</u>		
B.9.	Ingénieure, Direction du Développement	Entretien, 10 mai 2016 (Mantes-la-Jolie)

B.10. Urbaniste, Direction du Développement Entretien, 10 mai 2016
(Mantes-la-Jolie)

Mairie de Mantes-la-Ville

B.11. Ingénieur, Direction des espaces publics Entretien, 19 septembre
2016 (Mantes-la-Ville)

Kauffman & Broad

B.12. Ingénieur, Direction générale Entretien, 19 octobre
2017 (Neuilly-sur-Seine)

Littérature grise

- Service Régional de l'Équipement de la Région Parisienne (1968), *Nouvelles gares S.N.C.F. dans la région parisienne : étude économique*, Paris : Division des transports et de la circulation, 13p.
- Farah M. (1969), *Étude sommaire d'estimation du nombre de places de stationnement d'échange route-fer à prévoir aux abords des gares S.N.C.F. de la banlieue parisienne non proche*, Service Régional de l'Équipement de la Région Parisienne, Paris : 34p.
- Raux-Filio J.-D., Vercammen P. (1984), *Influence de l'ouverture de la grande ceinture entre Saint-Germain-en-Laye et Achères*, Paris : DREIF, 74p.
- Flageollet-Saadna C. (1987), *Centralités en banlieue parisienne. Étude exploratoire*, Paris : DREIF, 127p.
- IAURIF (1989), *Retrouver les joyaux de la couronne*, Paris : IAURIF, p.32-37.
- Navarre D., Jacob C. (1989), *Le rabattement sur les gares de la région d'Ile-de-France*, Paris : IAURIF, 133p.
- Sceta M., Urbiel M. (1996), *État de l'offre actuelle du réseau en matière d'accessibilité du réseau ferré : les gares, les stations*, IAURIF : Paris, 41p.
- Grebert J., Toupin F., Beauvais J.M. (1999), *Les petites gares du périurbain en région tourangelle, continuité territoriale et rupture de charge*, Atelier d'Urbanisme de l'agglomération de Tours, Rapport PREDIT, 160p.
- Said V., Al-Soufi-Zreik F., Santoire V., Hengoat, D. (1999), *Etude de densification des quartiers autour des stations de transport en commun. Première phase : analyse statistique et définition typologique*, Paris : IAURIF, 98p.
- Said V., Santoire V., Hengoat D. (2001), *Etude de valorisation des quartiers autour des stations de transport en commun. Deuxième phase : enjeux de la valorisation par l'analyse rétrospective des opérations d'aménagement*, Paris : IAURIF, 241 p.
- Charoussat A., Fillastre A., Petit M., Boulin F., Dugue R., Legenne C., Pénifaure N. (2001), *La valorisation des quartiers autour des stations de transport en commun. Troisième phase : Analyse comparée de cinq stations*, Paris : IAURIF, 34p.
- Mariotte S., Heurtel H., Le Delliou S. (2004), *Évaluation de l'impact de la vidéosurveillance sur la sécurisation des transports en commun en Région Île-de-France*, Paris : IAURIF, 82p.

- Tassin C. (2006), *La valorisation des secteurs gare du territoire Centre Essonne Seine Orge, enjeu stratégique pour le développement urbain à l'échelle de la région Île-de-France*, Morsang-sur-Orge : AUDESO, 104p.
- Courel J., Nguyen-Luong D., Pretari A. (2007), *Habiter ou travailler près d'une gare de banlieue. Quels effets sur les comportements de mobilité ?*, Paris : IAURIF, 54p.
- Thépin P., Tassin C. (2007), *Valoriser les quartiers de gare ? Le cas de six quartiers majeurs du Centre Essonne Seine Orge*, Morsang-sur-Orge : AUDESO, 92p.
- Carrez G. (2009), *Grand Paris : financement du projet de transports*, rapport remis au Premier Ministre le 30 septembre 2009, 54p.
- Haenel M. (2009), *La libéralisation des transports ferroviaires dans l'Union Européenne*, Rapport d'information n°220, Commission des affaires européennes, 49p.
- IAU (2009), « Comment encourager l'intensification urbaine ? », *Carnet Pratique* (8), 76p.
- Keller F. (2009), *La gare contemporaine*, Rapport remis au Premier Ministre le 10 mars 2009, 298p.
- STIF (2009), *Arc Express : débat public sur le métro de rocade*, Dossier du Maître d'Ouvrage, Cahier central, 84 p.
- Quincerot R. (2010), *Articuler urbanisme et transport : Chartes, contrat d'axe, etc.*, Paris : Certu, 12p.
- SGP (2010), *Le réseau de transport public du Grand Paris : débat public*, Dossier du Maître d'Ouvrage, 188 p. (p.6).
- Commission Particulière du Débat Public (2011), *Compte-rendu débat public Arc Express*, 98p.
- Leblond F. (2011), *Compte-rendu du débat public du Réseau de Transport Public du Grand Paris*, Commission Nationale du Débat Public, p.76.
- SNCF (2011), *Révision du Schéma Directeur de la Région Île-de-France : contribution de la SNCF*, 11, 66p.
- Baud M. (2012), *Démarche gares : rapport des groupes de travail sur les gares du Grand Paris*, Paris : DRIEA, 76p.
- Karpeles J.-C. (2012), *Les gares du Grand Paris : nouvel enjeu économique de la métropole*, Paris : Chambre de Commerce et d'Industrie de Paris, 71p.
- Putallaz Y, Tzieropoulos P. (2012), *Audit révisité sur l'état du réseau ferré national français*, École Polytechnique fédérale de Lausanne, LITEP, 39p.
- Alba D. (2015), *Observatoire des quartiers de gare du Réseau du Grand Paris Express*, APUR, Société du Grand Paris, Direction Régionale et Interdépartementale de l'Équipement et de l'Aménagement (12), 4p.

- Cerema (2015), *Articuler urbanisme et transport : Les contrats d'axe français à la lumière du Transit Oriented Development*, CERTU, coll. Connaissances, 152 p.
- OMNIL, *Les déplacements domicile-travail des Franciliens*, Groupe d'échanges et de recherches IFSTTAR « Mobilités liées au travail des actifs », 11 juin 2015, 22p.
- ARAFER (2016), *Études thématique sur la gestion des gares de voyageurs en France* (7), 32p.
- Commissariat Général au Développement Durable (2016), *Les infrastructures linéaires de transport : évolution depuis 25 ans*, 12, 32p.

Presse Quotidienne Nationale et Régionale

- Simon M., « Un « métrophérique » autour de Paris », *L'Express*, 09 octobre 2006. URL : www.lexpress.fr/actualite/politique/un-metropherique-autour-de-paris_460 [consulté le 11.11.2017].
- AFP, « Grand Paris : Blanc « étonné » des réflexions de la SNCF, convoque Pépy », *AFP*, 30 juillet 2009. URL : <http://grandparis.over-blog.com/article-34433400.html> [consulté le 27/04/2017].
- Amedeo F., « La SNCF perturbe le Grand Paris avec ses TGV », *Le Figaro*, 14 octobre 2009. URL : <http://www.lefigaro.fr/societes/2009/10/14/04015-20091014ARTFIG00028-la-sncf-perturbe-le-grand-paris-avec-ses-tgv-.php> [consulté le 27/04/2017].
- Le Monde, « Joyandet et Blanc démissionnent du gouvernement », *Le Monde*, 4 juillet 2010. URL : http://www.lemonde.fr/politique/article/2010/07/04/joyandet-et-blanc-demissionnent-du-gouvernement_1383113_823448.html [consulté le 02.05.17].
- Dicharry E., Honoré R., « La fin de l'âge d'or du TGV », *Les Échos*, décembre 2010. URL : https://www.lesechos.fr/23/12/2010/lesechos.fr/0201025221560_la-fin-de-l-age-d-or-du-tgv.htm [consulté le 28/04/2017].
- Boissard S., « La nécessaire modernisation des gares en Ile-de-France », *Les Échos*, 19 janvier 2011. URL : https://www.lesechos.fr/19/01/2011/LesEchos/20851-076-ECH_la-necessaire-modernisation-des-gares-en-ile-de-france.htm [consulté le 04.10.17].
- Wielder T., « Dans la France périurbaine, le « survote » pour le Front national exprime une colère sourde », *Le Monde*, 28 février 2012. URL : http://www.lemonde.fr/election-presidentielle-2012/article/2012/02/28/dans-la-france-peri-urbaine-le-survote-pour-le-fn-exprime-une-colere-sourde_1649247_1471069.html [consulté le 04.05.2017].
- Cassely J.-C., « Front national : à la recherche du vote barbecue », *Slate*, 30 mai 2012. URL : www.slate.fr/story/56885/vote-barbecue-vote-fn [consulté le 04.05.2017].
- Gendron G., « RER : le STIF rame pour imposer des changements », *Libération*, 12 février 2013. URL : http://www.liberation.fr/societe/2013/02/12/rer-le-stif-rame-pour-imposer-des-changements_881313 [consulté le 28.04.2017].

- Arenson N., « Six milliards pour améliorer les transports du quotidien en Île-de-France », *MobiliCités*, 24 juin 2013. URL : <http://www.mobilicites.com/011-2178-Six-milliards-pour-ameliorer-les-transports-du-quotidien-en-Ile-de-France.html>
- Steinmann L., « Excellence 2020 », le plan de Guillaume Pépy pour la SNCF de demain », *Les Echos*, 27 septembre 2013. URL : https://www.lesechos.fr/27/09/2013/LesEchos/21531-078-ECH_--excellence-2020---le-plan-de-guillaume-pepy-pour-la-sncf-de-demain.htm [consulté le 06.05.2017].
- Piquet C., « La SNCF veut redynamiser les petites gares d'Île-de-France », *Le Figaro économie*, 15 mai 2014. URL : <http://www.lefigaro.fr/societes/2014/05/15/20005-20140515ARTFIG00086-la-sncf-veut-redynamiser-les-petites-gares-d-le-de-france.php> [consulté le 15.11.2017].
- La Tribune, « Retrait de colis : La poste mise sur les guichets automatiques », *La Tribune*, 28 octobre 2014. URL : <http://www.latribune.fr/actualites/economie/France/20141028trib74b00a4aa/retrait-de-colis-la-poste-mise-sur-les-guichets-automatiques.html> [consulté le 15.11.2017].
- Lambert B., « Nous avons passé une journée avec le directeur du Transilien », *France 3 Régions*, 5 mai 2016. URL : <https://france3-regions.blog.francetvinfo.fr/transportez-moi/2016/05/05/exclu-nous-avons-passe-une-journee-avec-le-directeur-du-transilien.html> [consulté le 15.11.17].
- Acou-Bouaziz K., « Île-de-France : cinq astuces pour rentabiliser son temps passé dans les transports en commun », *20 minutes*, 4 juin 2015. URL : <http://www.20minutes.fr/paris/1623495-20150604-ile-france-cinq-trucs-pouvez-regler-transports-commun>
- L'Express, « Accident de Brétigny : les éléments accablant la SNCF s'accumulent », *L'Express*, 9 mai 2016. URL : http://www.lexpress.fr/actualite/societe/justice/accident-de-bretigny-les-elementes-accablant-la-sncf-s-accumulent_1790146.html [consulté le 10/05/2017].
- Europe 1, « Habiter loin d'une gare peut inciter à voter FN, selon une étude », *Europe 1*, 6 décembre 2016. URL : <http://www.europe1.fr/politique/habiter-loin-dune-gare-peut-inciter-a-voter-fn-selon-une-etude-2920412> [consulté le 04.05.2017].
- ATS/NXP, « Habiter loin d'une gare peut inciter à voter FN », *La tribune de Genève*, 6 décembre 2016. URL : <http://www.tdg.ch/monde/habiter-gare-peut-inciter-voter-fn/story/30722858> [consulté le 04.05.2017].

Le Monde, « Macron veut donner la priorité aux « transports du quotidien », *Le Monde*, 1^{er} juillet 2017. URL : http://www.lemonde.fr/politique/article/2017/07/01/macron-veut-donner-la-priorite-aux-transports-du-quotidien_5154393_823448.html [consulté le 27.07.2017].

Godart N., « La SNCF ouvre ses gares aux paniers bio de « la Ruche qui dit oui » », *BFM Business*, 25 janvier 2017. URL : <http://bfmbusiness.bfmtv.com/entreprise/la-sncf-ouvre-ses-gares-aux-paniers-bio-de-la-ruche-qui-dit-oui-1089477.html> [consulté le 03.03.2017].

Allix G., « Charles-de-Gaulle Express : le « train des riches » attaqué au Sénat », *Le Monde*, 29 novembre 2017. URL : http://www.lemonde.fr/economie/article/2017/11/29/charles-de-gaulle-express-le-train-des-riches-attaque-au-senat_5222325_3234.html

Bibliographie

- Adisson F. (2015), *De l'aménagement du territoire au réaménagement des terrains de l'Etat : Politiques et projets de reconversion urbaine du domaine ferroviaire en France et en Italie*, thèse de doctorat en Aménagement de l'espace et Urbanisme sous la direction d'Olivier Coutard et Paola Pucci, Politecnico di Milano, Université Paris Est.
- Albecker M.-F. (2014), *Recycler les premières couronnes des villes globales : politiques d'aménagement urbain et restructurations des banlieues industrielles de Paris et New York*, thèse de doctorat en Géographie sous la direction de Sylvie Fol, Université Paris I.
- Alexander M., Hamilton K. (2015), "A 'placeful' station? The community role in place making and improving hedonic value at local railway stations", *Transportation Research, Part A* 82, p.65-77.
- Amar G. (1989), *Lieu-Mouvement, les enjeux de la station*, Paris : RATP, Unité Prospective, 30p.
- Anderson B. (2006) *Imagined Communities: Reflections on the Origin and Spread of Nationalism*, London: Verso Editions.
- Ascher F. (1998), « La fin des quartiers », in N. Haumont (dir.), *L'urbain dans tous ses états : Faire, vivre, dire la ville*, Paris : L'Harmattan, p.183-201.
- Augé M. (1992), *Non-lieux. Introduction à une anthropologie de la surmodernité*, Paris : Seuil.
- Backouche I., Montel N. (2007), « La fabrique ordinaire de la ville », *Histoire urbaine*, n°19 (2), p.5-9.
- Balandier G. (1983), « Essai d'identification du quotidien », *Cahiers internationaux de sociologie*, vol.74 (1/6), p.5.12.
- Baron N., Roseau N. (2016), « Les gares au miroir de l'urbain », *Flux*, n°103-104 (1), p.1-8.
- Barré A., Ménerault P. (dir.) (2001), *Gares et quartiers de gares, signes et marges : Lille, Rennes et expériences internationales, Italie, Japon, Pays-Bas*, Actes du séminaire international du 22 mars 1999, Villeneuve d'Asq, TRACES, Centres de socio-économie des transports, INRETS.
- Barthes R. (1957), *Mythologies*, Paris : Seuil.
- Bastie J. (1964), *La croissance de la banlieue parisienne*, Paris : PUF.

- Beaucire F. (1988), « Les transports collectifs devant l'extension des banlieues et l'essor de la mobilité citadine », in Fourcaut A. (dir.), *Un siècle de banlieue parisienne (1859-1964) : Guide de recherche*, Paris : L'Harmattan, p.81-99.
- Béhar D. (2012), *L'État et la gouvernabilité métropolitaine : une apologie conceptuelle du Grand Paris*, Conférence Internationale « Gouverner la métropole : pouvoirs et territoires, bilans et directions de recherche », 28, 29 et 30 novembre, Paris, 16 p.
- Bellanger E. (2010), « De de Gaulle à Pompidou, lorsque l'État s'opposait aux élus locaux : l'exemplarité du Grand Paris », in Nivet P., Flonneau M., Geneste P., Willaert E. (dir.), *Le Grand dessein parisien de Georges Pompidou. L'aménagement de Paris et de la région capitale*, Paris : Somogy, p.43-53.
- (2013), « La traversée historique du Grand Paris », *Mouvements*, n°74 (2), p.52-62.
- Berger M. (2012), « Au-delà des banlieues : trois décennies de périurbanisation pavillonnaire en Île-de-France », in Bourillon F., Fourcaut A. (dir.), *Agrandir Paris : 1860-1970*, Paris : Publications de la Sorbonne, p.373-388.
- Berger P., Luckmann T. (1966), *La construction sociale de la réalité*, Paris : Méridiens-Klincksieck.
- Bertolini L., Spit T. (1998), *Cities on rail: The Redevelopment of Railways Stations and their Surroundings*, London: Spon Press.
- Bonnafous S., Tournier M. (1995), « Analyse du discours, lexicométrie, communication et politique », *Langages*, vol.29, n°117, p.67-81.
- Boutinet J.-P. (1990), *Anthropologie du projet*, Paris : PUF.
- Bowie K. (1986), « *L'éclectisme pittoresque* » et l'architecture des gares parisiennes au XIX^e siècle, thèse doctorat en Histoire de l'Art et Archéologie, sous la direction de Marc Le Blot, Université Paris I.
- (1996), « De la gare du XIX^e siècle au lieu-mouvement, évolution ou rupture ? », *Les Annales de la recherche urbaine*, n°71, p.14-23.
- Buchanan R. (1992), « Wicked problems in Design Thinking », *Design Issues*, vol.8, n°2 (Spring), p.5-21.
- Buton F. (2009), *L'administration des faveurs. L'État, les sourds et les aveugles (1789-1885)*, Rennes : Presses Universitaires de Rennes, coll. « Histoire ».
- Calthorpe P. (1993), *The Next American Metropolis: Ecology, Community, and the American Dream*, New York: Princeton Architectural Press.

- Caron F. (1973), *Histoire de l'exploitation d'un grand réseau. La Compagnie des chemins de fer du Nord (1846-1937)*, Paris – La Haye : Mouton.
- (1997), *Histoire des chemins de fer en France. Tome 1^{er} : 1740-1883*, Paris : Fayard.
- (2002), *Histoire des chemins de fer en France. Tome 2 : 1883-1937*, Paris : Fayard.
- Carrière B. (1998), *Les trains de banlieue. Tome 1^{er} : De 1837 à 1938*, Paris : La vie du Rail.
- (2012), « La ligne du Paris au Pecq et à Saint-Germain : 175 ans d'innovation continue », *Les Rails de l'histoire*, Hors-série (11), p.4-6.
- Carù A., Cova B. (2006), « Expériences de consommation et marketing expérientiel », *Revue française de gestion*, n°162 (3), p.99-113.
- Castagnino F. (2017), *Les chemins de faire de la surveillance : Une sociologie des dispositifs de sécurité et de sûreté ferroviaires en France*, thèse de doctorat en Sociologie, sous la direction de Valérie November, Université Paris Est.
- Castells M. (1998), *La société en réseaux : l'ère de l'information*, Paris : Fayard.
- Cefaï D. (1996), « La construction des problèmes publics. Définitions de situations dans les arènes publiques », *Réseaux*, vol.14, n°75, p.43-66.
- Certeau M. de (1990), *L'invention du quotidien, tome 1 : Arts de faire*, Paris : Gallimard, coll. Folio essais.
- Charmes É. (2011), *La ville émiettée : essai sur la clubbisation de la vie urbaine*, Paris : Presses Universitaires de France.
- Chatzis K. (2000), *La pluie, le métro et l'ingénieur*, Paris : L'Harmattan.
- (2011), « La modélisation des déplacements urbains en France depuis les années 1980, ou la domination progressive du champ par le secteur privé », *Flux*, n°85-86 (3), p.22-40.
- Chauveau G. (1988), « Logement et habitat populaire de la fin de la deuxième guerre mondiale aux années soixante », in Fourcaut A. (dir.), *Un siècle de banlieue parisienne (1859-1964) : Guide de recherche*, Paris : L'Harmattan, p.130-154.
- Clozier R. (1940), *La gare du Nord*, Paris : Baillière.
- Cochoy F. (2004), « La captation des publics entre dispositifs et dispositions, ou le petit chaperon rouge revisité », in Cochoy F. (dir.), *La captation des publics : « c'est pour mieux te séduire mon client »*, Toulouse : Presses Universitaires du Mirail, p.11-68.
- Collardey B. (1999), *Les trains de banlieue. Tome 2 : De 1938 à 1999*, Paris : La vie du Rail.
- Commenges A. (2013), *L'invention de la mobilité quotidienne. Aspects performatifs des instruments de la socio-économie des transports*, thèse de doctorat en Géographie sous la direction Nadine Cattan et Lena Sanders, Université Paris Diderot.

- Croome D., Jackson A. (1993), *Rails through the Clay*, London: Capital Transport.
- Cupers K. (2014), *The Social Project: Housing Postwar France*, Minneapolis: University of Minnesota Press.
- Curtis C., Renne J.L., Bertolini L., (2009), *Transit Oriented Development: Making it Happens*, Farnham: Ashgate Publishing.
- De Coninck F., Massot M.-H. (2007), *La mobilité dans le travail et le travail dans la mobilité : ce qui a changé*, Dossier de recherche de l'Ecole des Ponts, n°13, 4p.
- Delage A. (2013), *La gare, assurance métropolitaine de la ville post-industrielle : Le retournement de valeur dans les projets de quartiers de gare, à Saint-Étienne Châteaureux et Liège Guillemins (Belgique)*, thèse de doctorat en Aménagement et Urbanisme sous la direction de Franck Sherrer, Université de Lyon 2.
- Delaplace M. (2012), « Pourquoi les « effets TGV » sont-ils différents selon les territoires ? L'hétérogénéité au cœur du triptyque « Innovations, Territoires et Stratégies », *Recherche, Transports et Sécurité*, n°28, p.290-302.
- Deleuze G. (1986), *Foucault*, Paris : Les Éditions de Minuit.
- Desjardins X. (2010), « La bataille du Grand Paris », *L'information géographique*, vol. 74 (4), p.29-26.
- (2014), « Entre urbanisme et transport, détecter une mutation dans les cultures professionnelles », *Transports urbains*, n°123 (5), p. 28-29.
- (2016), « Ce Grand Paris qui advient. Leçons pour la planification métropolitaine », *L'information géographique*, vol. 80 (4), p.96-114.
- Desjardins X., Douay N., Gagnière V. (2012), « Évolution des schémas, permanence des tracés : la planification de la région parisienne au prisme des réseaux ferroviaires », *Géocarrefour*, vol.87 (2), p.209-224.
- Doumayrou V. (2007), *La fracture ferroviaire. Pourquoi le TGV ne sauvera pas le chemin de fer*, Paris : L'Atelier.
- Dupuy G. (1985), *Systèmes, réseaux et territoires. Principes de réseautique territoriale*, Paris : Presse de l'ENPC.
- (1991), *L'urbanisme des réseaux : théories et méthodes*, Paris : Armand Colin.
- (1993), « Les stations nodales du métro de Paris : le réseau métropolitain et la revanche de l'histoire », *Les Annales de géographie*, t. 102, n°569 (1/2), p.17-31.
- Durnova A., Zittoun P. (2013), « Les approches discursives des politiques publiques », Introduction, *Revue française de science politique*, vol.63 (3), p.569-577.

- Edwards B. (1997), *The Modern Station: New Approaches to Railway Architecture*, Oxford: Taylor & Francis.
- Faure A. (1993), « À l'aube des transports de masse. L'exemple des « trains ouvriers » de la banlieue de Paris (1883-1914) », *Revue d'Histoire moderne et contemporaine*, (4/6), p.228-225.
- (2003), « Un faubourg, des banlieues, ou la déclinaison du rejet », *Genèses*, n°51 (2), p.48-69.
- Faure A. (2012), *Les métropoles à l'épreuve de leur récit politique : le transcodage contrarié des émotions et de la technique*, Conférence Internationale « Gouverner la métropole : pouvoirs, territoires, bilans et directions de recherche », 28, 29 et 30 novembre 2012, Paris, 17 p.
- Faure A., Lévy-Vroelant C. (2007), *Une chambre en ville : Hôtels meublés et garnis parisiens, 1886-1990*, Grâne : Créaphis.
- Finez J. (2013), « Aux origines de la préoccupation marchande à la SNCF (1960-2011) », *La nouvelle revue du travail* [En ligne], n°2, mis en ligne le 30 mars 2013 [consulté le 04.07.2017]. URL : <http://nrt.revues.org/909>
- (2015), *Pratiques économiques et pensées du changement dans un service public marchand : Une sociologie des chemins de fer français au XIX^e et XX^e siècles*, thèse de doctorat en Sociologie sous la direction de Bernard Convert et Marnix Dressen, Université de Lille 1.
- Flichy P. (2001), *L'imaginaire d'Internet*, Paris : La Découverte.
- (2001), « La place de l'imaginaire dans l'action technique : le cas de l'internet », *Réseaux*, n°109 (5), p.52-73.
- Flichy P., Picon A. (2001), « Présentation », *Réseaux*, n°109 (5), p.9-14.
- Fontanon C. (1988), « L'industrie de la banlieue parisienne (1860-1960) », in Fourcaut A. (dir.), *Un siècle de banlieue parisienne (1859-1964) : Guide de recherche*, Paris : L'Harmattan, p.49-80.
- Foucault, M. (1966), *Les mots et les choses*, Paris : Gallimard
- (1969), *Archéologie du Savoir*, Paris : Gallimard.
- (2001), « Le jeu de Michel Foucault », *Dits et écrits II, 1976-1988*, Paris : Gallimard, p.298-329.
- Fourcaut A. (1988), « Introduction : Le guide, mode d'emploi », in Fourcaut A. (dir.), *Un siècle de banlieue parisienne (1859-1964) : Guide de recherche*, Paris : L'Harmattan, p.11-47.
- (1992), « Banlieue rouge, au-delà du mythe politique », in *Banlieue rouge 1920-1960. Année Thorez, années Gabin : archétype du populaire, banc d'essai des modernités*, Paris : Autrement, p.12-37.

- Fourcault A., Bellanger E., Flonneau M. (dir.) (2007), *Paris – banlieues : conflits et solidarités. Historiographie, anthologie, chronologie, 1788-2006*, Grâne : Créaphis.
- Gagnière V. (2014), *Tensions socio-économiques et territoriales sur la mobilité quotidienne en Île-de-France. Eléments de réponse du système ferroviaire*, thèse de doctorat en Géographie sous la direction de Francis Beaucire, Université Paris 1.
- Gardiner E. M. (2000), *Critiques of everyday life*, London: Routledge.
- Gilbert C., Henry E. (2012), « La définition des problèmes publics : entre publicité et discrétion », *Revue française de sociologie*, n°53 (1), p.25-59.
- Gilli F., Offner J.-M. (2008), *Paris, métropole hors les murs : aménager et gouverner un Grand Paris*, Paris : Presses de Sciences Po.
- Girard V. (2017), *Le vote FN au village : Trajectoires de ménages populaires du périurbain*, Vulaines-sur-Seine : Éditions du Croquant, coll. « Sociopo ».
- Graber F. (2011), « Du faiseur de projet au projet régulier dans les Travaux Publics (XVIII^e - XIX^e siècles) : pour une histoire des projets », *Revue d'histoire moderne et contemporaine*, n°58 (3), p.7-33.
- Grillet-Aubert A. (dir.) (2015), *La desserte ferroviaire des territoires périurbains : construire la ville autour des gares*, Paris : Éditions Recherches.
- Guerrand R.-H. (1986), *L'aventure du métropolitain*, Paris : La Découverte.
- Guigueno V. (2001), « Des phares-étoiles aux feux-éclairs. Les paradigmes de la signalisation maritime française au XIX^e siècle », *Réseaux*, n°109 (5), p.96-112.
- Gusfield J. (1981), *The Culture of Public Problems. Drinking-Driving and the Symbolic order*, Chicago: The University of Chicago Press.
- Harvey D. (1989), *The Condition of Postmodernity*, London: Oxford University Press.
- (2000), *Spaces of Hope*, Berkeley: University of California Press.
- Jannièr H. (2008), « Planifier le quotidien. Voisinage et unité de voisinage dans la conception des quartiers d'habitation en France (1945-1965) », *Strates*, n°14, mis en ligne le 4 mars 2013. URL : <http://strates.revues.org/6656> [consulté le 01.10.2016].
- Jasanoff S., Kim S.-H. (dir.), *Dreamscapes of Modernity: Sociotechnical Imaginaries and the Fabrication of Power*, Chicago: University of Chicago Press.
- Jeannot G. (1998), *Les usagers du service public*, Paris : PUF, coll. « Que sais-je ? ».
- Jones C. O. (1977), *An introduction to the study of public Policy*, Belmont: Duxbury Press.
- Joseph I. (1987), *L'enjeu-Station, la station de métro comme espace public*, Réseau 2000, RATP, 48p.
- (dir.) (1995), *Gare du Nord. Mode d'emploi*, Paris : RATP- Editions Recherches.

- (dir.) (1999), *Villes en gares*, La Tour d'Aigues : Éditions de l'Aube.
- Kahn. M. E. (2007), "Gentrification Trends in New Transit-Oriented Communities: Evidence from 14 Cities That Expanded and Built Rail Transit Systems", *Real Estate Economics*, n°35 (2), p.155-182.
- Kokoreff M. (1990), *Le lisse et l'incisif. Les tags dans le métro*, Paris : IRIS.
- (2002), « Pratiques urbaines d'un quartier de gare », *Espaces et Sociétés*, n°108-109 (1), p. 177-196.
- Kracauer S. (1995), *Rues de Berlin et d'ailleurs*, Paris : Le Promeneur.
- L'Hostis A. & al. (2009), *Concevoir la ville à partir des gares*, Rapport final du projet Bahn.Ville 2 sur un urbanisme orienté vers le rail, 84p.
- Lahire B. (2005), *L'invention de l'illettrisme : rhétorique publique, éthique et stigmates*, Paris : La Découverte.
- Larroque D., Margairaz M., Zembri P. (2002), *Paris et ses transports. XIX^e – XX^e siècles : deux siècles de décisions pour la ville et sa région*, Paris : Éd. Recherches.
- Le Bas A. (2007), *Juvisy-sur-Orge : Un territoire, des réseaux*, Lyon : Lieux-dits.
- Le Galès P. (1995), « Du gouvernement des villes à la gouvernance urbaine », *Revue française de Science Politique*, vol.45 (1), p.57-95.
- Lefebvre H. (1947), *Critique de la vie quotidienne*, Paris : Grasset.
- (1974), *La production de l'espace*, Paris : Anthropos.
- Lefèvre C. (2009), *Gouverner les métropoles*, Paris : L.G.D.J.
- Lemoine B. (1986), *L'architecture du fer. France, XIX^e siècle*, Seyssel : Champ Vallon
- Leroy J. (dir.) (1998), « Les mots de la ville », *Genèses*, n°33.
- Lévy J. (1993), « Espace intime, espace légitime ? Paris, l'urbain, l'urbanité », *Politix*, n°21, p.52-64.
- (1994) ; *L'espace Légitime. Sur la dimension géographique de la fonction politique*, Paris : Presse de la Fondation Nationale des Sciences Politiques.
- (2007), « Regarder, voir : Un discours informé par la cartographie », *Les Annales de la recherche urbaine*, n°102 (7), p.131-140.
- Libilbéhéty M.-M. (2010), « *Client-centrisme* » à Transilien SNCF : *Étude sur quelques dispositifs de captation des « clients* », thèse de doctorat en Sociologie sous la direction de Bernard Valade, Université Paris V.
- Lorrain D. (2006), « La dérive des instruments. Les indicateurs de la politique de la ville et l'action publique », *Revue française de science politique*, vol. 56 (3), p.429-455.

- MacKenzie J.-M., Richards J. (1986), *The Railway Station: a Social History*, Oxford: Oxford University Press.
- Manzini E. (2015), *Design. When everybody designs. An introduction to Design for Social Innovation*, Cambridge: The MIT Press.
- Marx L. (2000), *The Machine in the Garden: Technology and the Pastoral Ideal in America*, London: Oxford University Press.
- Marzloff B. (2013), *Sans bureau fixe : transition du travail, transition des mobilités*, Limoges : FYP Éditions.
- Maulat J. (2014), *Coordonner urbanisme et transport ferroviaire régional: le modèle à l'épreuve des pratiques. Étude croisée des métropoles de Toulouse et Nantes*, thèse de doctorat en Géographie sous la direction de Francis Beaucire, Université Paris I.
- Mazaud J.-P. (2004), « Les consommateurs de livres : les marchés de la librairie Hachette », *Le temps des médias*, n°3 (2), p.83-94.
- Mazoyer H. (2011), *Les calculs de la puissance : Socio-histoire d'une science de gouvernement : l'économie des transports (1960-1982)*, thèse de doctorat en Science politique sous la direction de Gilles Pollet, Université de Lyon 2.
- Mazzoni C. (2001), *Gares : Architecture 1990 – 2010*, Arles : Actes Sud, Motta.
- Meeks C.L.V. (1956), *The railroad station: an architectural history*, New Haven: Yale University Press.
- Ménerault P. (dir.) (2006), *Multipolarités urbaines et nouvelles organisations intermodales*, Contrat GRRT n°C04-21 (6), INRETS, 126 p.
- Merlin P. (1967), *Les transports parisiens, étude de géographie économique et sociale*, Paris : Masson.
- (1971), *Vivre à Paris : 1980*, Paris : Hachette.
- Mitscherlich A. (1967), *Psychanalyse et urbanisme*, Les essais, NFR 1967
- Musso P. (2014), *L'imaginaire industriel*, Paris : Manucius, « Modélisation des imaginaires ».
- Newman P., Kenworthy J., (2006), “Urban Design to Reduce Automobile Dependence”, *Opolis*, vol.2 (1), p.35-52.
- Offner J.-M. (1988), « L'expertise locale en transports urbains : entre logiques professionnelles et organisationnelles », *Politiques et Management Public*, n°6 (1), p.81-102.
- Ôki-Debayles K. (2008), *Le rôle des activités commerciales en grandes gares ferroviaires à Paris, Londres, Tokyo et Osaka*, thèse de doctorat en Géographie sous la direction de Jean Robert, Université Paris I.

- Ollivro J. (1999), « Quand la vitesse recompose le territoire. Localisation des gares TGV et organisation urbaine. », *Annales des Ponts et Chaussées*, n°89, p.26-38.
- Pérec G. (1973), « Approches de quoi », *Cause commune*, n°5 (2), p. 3-4.
- (1989), *L'infra-ordinaire*, Paris : Seuil.
- Pialoux J., Biry J.-M. (1978), « Le développement de la gare en 1830, l'exemple de Sélestat », *Monuments Historique*, n°6, p.29-31.
- Picon A. (1992), *L'invention de l'ingénieur moderne : L'École des Ponts et Chaussées 1747-1851*, Paris : Presses de l'École Nationale des Ponts et Chaussées.
- (2001), « Imaginaires de l'efficacité, pensée technique et rationalisation », *Réseaux*, n°109 (5), p.18-50.
- (2014), *La ville des réseaux : un imaginaire politique*, Paris : Manucius, « Modélisation des imaginaires ».
- (2016), « Infrastructures urbaines et imaginaires : De la ville des réseaux à la ville intelligente », in Musso (dir.), *Imaginaire, industrie et innovation*, Paris : Manucius, p.243-254.
- Portnoi A. (2017), *La tradition du town design et sa transmission par les acteurs des villes nouvelles françaises*, thèse de doctorat en Architecture sous la direction d'Antoine Picon, Université Paris Est.
- Poupardin F. (2005), *L'architecture des bâtiments-voyageurs des compagnies de chemin de fer en France, des origines à la seconde guerre mondiale : étude des programmes et des types*, thèse de doctorat en Histoire de l'Art sous la direction de Gérard Monnier, Université Paris I.
- (2008), « Les bâtiments-voies édifiés le long de la ligne impériale », *Revue d'Histoire des Chemins de fer*, n°38 (6), p.59-71.
- Pradella S. (2011), *Gouverner le sol urbain. La production comparée des politiques foncières à Paris et à Bruxelles*, thèse de doctorat en Science Politique sous la direction de Patrick Le Galès, Institut d'Études Politiques de Paris.
- Pucci P. (1999), « Interconnexion et rôle des nœuds d'infrastructures : du sectoriel au général », *Flux*, n°38, p.30-38.
- (2010), « Territoires et populations « en mouvement ». Pratiques de mobilité dans la région urbaine de Milan », *Flux*, n°79-80 (1), p.101-111.
- (2016), "Mobility behaviours in peri-urban areas. The Milan Urban Region case study", *Transportation Research Procedia*, 25, p.4229-4244.

- Rabault- Mazières I. (1998), *Aux origines de la banlieue résidentielle : la villégiature parisienne au XIX^e siècle*, thèse de doctorat en Histoire sous la direction Jean-Luc Pinol, Université François Rabelais.
- Radaelli C. M., Schmidt V. A. (2004), "Policy Change and Discourse in Europe: Conceptual and Methodological Issues", *West European Politics*, 27(2), p.183-210.
- Ragon M. (1984), *L'architecture des gares : Naissance, apogée et déclin des gares de chemins de fer*, Paris : Denoël.
- Ratouis O. (dir.) (2003), « La ville entre dire et faire », *Mots. Les langages du politique* [en ligne], n°72, mis en ligne le 28 avril 2008 [consulté le 02.12.2015]. URL : <http://mots.revues.org.gate3.inist.fr/5413>
- (2003), « Le tout et la partie : des catégories de l'urbain à nommer », *Mots. Les langages du politique* [en ligne], n°72, mis en ligne le 28 avril 2008 [consulté le 02.12.2015]. URL : <http://mots.revues.org.gate3.inist.fr/5433>
- (2013), « La construction d'une agglomération : recherche sur les moments et les enjeux fondateurs », in Ratouis O. (dir.), *La construction d'une agglomération : Bordeaux et ses banlieues*, Genève : MétisPresses, p.11-30.
- Raymond H., Samie A., Trouard-Riolle H. (1976), *L'usager et l'espace de la gare de banlieue*, LASSAU, Secrétariat d'État auprès du Ministre de l'Équipement, 258p.
- Rémy J. (2004), « Culture de la mobilité et nouvelles formes de territorialité », in Vodoz L., Pfister-Giauque B., Jemelin C. (dir.), *Les territoires de la mobilité. L'aire du temps*, Lausanne : Presses polytechniques et universitaires romandes, p.13-42.
- Ribeill G. (1984), *Les cheminots*, Paris : La Découverte.
- (1993), *La révolution ferroviaire. La formation des Compagnies de chemin de fer en France (1823-1870)*, Paris : Belin.
- (1994), « Le rail de l'après-guerre sous l'emprise de la concurrence », *Architecture Intérieure Créé*, n°262 (11/12), p.42-43.
- (1996), « Les métamorphoses de la grande gare française », *Annales de la recherche urbaine*, vol. 71 (1), p.54-65.
- Richer C. (2007), *Multipolarités urbaines et intermodalité : les pôles d'échanges, un enjeu pour la coopération intercommunale ?*, Thèse de doctorat en Géographie et Aménagement sous la direction de Philippe Ménerault et Franck Bodin, Université de Lille 1.
- (2008), « L'émergence de la notion de pôle d'échanges, entre interconnexion des réseaux et structuration des territoires », *Les Cahiers scientifiques du transport*, AFITL, p.101-123.

- Ricœur P. (1977), *La sémantique de l'action*, Paris : CNRS éditions.
- (1984), « L'idéologie et l'utopie : deux expressions de l'imaginaire social », *Autre temps. Les cahiers du christianisme social*, n°2 (1), p.53-64.
- (2005), *L'idéologie et l'utopie*, Paris : Seuil.
- Riot E. (2015), *L'agencement des grandes gares historiques pour le marché ferroviaire européen : analyse comparée de l'intégration des principes concurrentiels dans l'aménagement et la gestion des gares de London St Pancras, Paris Nord et Milano Centrale*, thèse de doctorat en Aménagement de l'espace et Urbanisme sous la direction de Nacima Baron-Yellès et Vincent Kaufmann, Université Paris Est.
- Rivière J. (2009), *Le pavillon et l'isoloir. Géographie sociale et électorale des espaces périurbains français (1968-2008). À travers le cas de trois aires urbaines moyennes (Caen, Metz et Perpignan)*, thèse de doctorat en Géographie sous la direction de Michel Bussi et Robert Hérin, Université de Caen Basse-Normandie.
- Robinson J. (2006), *Ordinary cities: Between modernity and development*, London: Routledge.
- Roseau N. (2008), *L'imaginaire de la ville aérienne*, thèse de doctorat en Aménagement et Urbanisme, sous la direction d'Antoine Picon, Université Paris Est.
- (2012), *Aerocity : quand l'avion fait la ville*, Paris : Librairie de l'architecture et de la ville.
- Sassen S. (1991), *The Global City: New York, London, Tokyo*, Princeton: Princeton University Press.
- Sauget S. (2009), *À la recherche des pas perdus : une histoire des gares parisiennes au XIX^e siècle*, Paris : Tallandier.
- Schmitt B.-H. (1999), *Experiential Marketing: How to Get customers to Sense, Feel, Think, Act and Relate to Your Company and Brands*, New York: The Free Press.
- Simmel G. (1988), *La Tragédie de la culture et Autres Essais*, Paris : Rivages.
- Simon G., Ma Mung E. (1990), « La dynamique des commerces maghrébins et asiatiques et les perspectives du marché intérieur européen », *Annales de Géographie*, vol.99, n°552 (4), p.152-172.
- Star S.L., Griesemer J. (1989), "Institutional ecology, «Translations» and Boundary objects: amateurs and professionals on Berkeley's museum of vertebrate zoology", *Social Studies of Science*, n°19 (3), p.387-420.
- Stathopoulos N., Peny A., Amar G. (1993), « Formes et fonctions des points-de-réseaux », *Flux*, vol.9, n°12, p.29-45.

- Stone D. (2001), *Policy Paradox: The Art of Political Decision Making*, New York: W. W. Norton & Company.
- Suleiman E. N. (2005), *Le démantèlement de l'État démocratique*, Paris : Seuil.
- Tardieu J. (2006), *De l'ambiance à l'information sonore dans un espace public : méthodologie et réalisation appliquées aux gares*, thèse de doctorat en Acoustique sous la direction de Stephen MacAdams, Université Paris VI.
- Terrin J.J. (dir.) (2011), *Gares et dynamiques urbaines. Les enjeux de la grande vitesse*, Marseille : Parenthèses.
- Tiebout C. (1956), "A Pure Theory of Local Expenditures", *The Journal of Political Economy*, vol.64, n°5 (10), p.416-424.
- Tillous M. (2009), *Le voyageur au sein des espaces de mobilités : un individu face à une machine ou un être socialisé en interaction avec un territoire ?* thèse de doctorat en Géographie sous la direction de Francis Beaucire, Université Paris 1 – Panthéon Sorbonne.
- (2009), « Réseaux et territoires vécus », in Fumey G., Varlet J., Zembri P. (dir.), *Mobilités contemporaines : approches géoculturelles des transports*, Paris : Ellipses, p.43-52.
- (2016), « Le métro comme territoire : à l'articulation entre l'espace public et l'espace familial », *Flux*, n°103-104 (1), p.32-43.
- Tiry C. (2008), *Les mégastructures du transport. Typologie architecturale et urbaine des grands équipements de la mobilité*, Lyon : CERTU.
- Tissot S. (2007), *L'État et les quartiers : genèse d'une catégorie de l'action publique*, Paris : Seuil.
- Topalov C. (1994), *Naissance du chômeur : 1880-1910*, Paris : Albin Michel, coll. « L'évolution de l'Humanité ».
- (dir.) (2002), *Les divisions de la ville*, Paris : MSH-UNESCO, coll. « Les mots de la ville ».
- Topalov C., Coudroy de Lille L., Depaule J.-C., Marin B. (dir.) (2010), *L'aventure des mots de la ville à travers le temps, les langues, les sociétés*, Paris : Robert Laffont, coll. Bouquins.
- Urry J. (2000), *Sociology Beyond Societies. Mobilities for the Twenty-First Century*, London: Routledge.
- Vadelorge L. (2012), « Les projets de Delouvrier : changement d'échelle ou restructuration de la région parisienne ? », in Bourillon F., Fourcaut A. (dir.), *Agrandir Paris : 1860-1970*, Paris : Publications de la Sorbonne, p.357-371.
- (2014), *Retour sur les villes nouvelles : une histoire urbaine au XX^e siècle*, Paris : Créaphis.

- Veltz P. (2017), « Fractures sociales, fractures territoriales », *Metis – Correspondances européennes du travail*, 20 février 2017. URL : http://www.metiseurope.eu/fractures-sociales-fractures-territoriales_fr_70_art_30504.html [consulté le 18.12.2017].
- Verhage R., Delage A. (2013), *Gares périphériques et développement urbain dans l'agglomération lyonnaise*, POPSU 2 Lyon – Gares, pôles d'échanges et leurs quartiers, 96 p.
- Wirth L. (1938), "Urbanism as a Way of Life", *The American Journal of Sociology*, Vol.44, n°1 (7), p.1-24.
- Wunenburger J.-J. (2011), *L'imagination, mode d'emploi ? Une science de l'imaginaire au service de la créativité*, Paris : Manucius, « Modélisation des imaginaires ».

Table des matières

Résumé	5
Abstract	6
Remerciements	7
Sommaire	11
<i>Introduction générale</i>	15
Chapitre 1. Une étude par l’imaginaire : éléments de cadrage	21
1.1. Les gares du « quotidien » comme objet de recherche	22
1.1.1. <i>Les gares périphériques : le parent pauvre de la recherche urbaine</i>	22
1.1.2. <i>Les gares du « quotidien » : une construction politique</i>	25
1.2. L’imaginaire comme cadre théorique	28
1.2.1. <i>L’imaginaire comme méta-récit</i>	29
1.2.2. <i>L’imaginaire comme substance active du réel</i>	30
1.3. Un corpus hétérogène	32
1.3.1. <i>Des revues professionnelles</i>	33
1.3.2. <i>Des entretiens semi-directifs</i>	37
1.3.3. <i>Une étude de cas</i>	39
1.4. Architecture de la thèse	43
<i>Partie I. Archéologie</i>	45
Chapitre 2. Les « banlieues » imposées au ferroviaire	47
2.1. L’amorce du lointain	48
2.1.1. <i>Un succès bourgeois</i>	51
2.1.2. <i>Un anti-transport urbain</i>	53
2.2. Une massification subie	56
2.2.1. <i>Une nouvelle nécessité</i>	56

2.2.2.	<i>Un déficit chronique</i>	61
2.3.	Un chantier imposé	64
2.3.1.	<i>L'intégration au RER</i>	67
2.3.2.	<i>Une mission de service public</i>	74
2.4.	Une nécessaire conversion	77
2.4.1.	<i>Des propositions avortées</i>	79
2.4.2.	<i>Un repositionnement stratégique</i>	82
	Conclusion du Chapitre 2	87

Chapitre 3. La gare de « banlieue » comme palimpseste de représentations.....89

3.1.	De la monumentalité : un enjeu de concurrence	90
3.2.	De la technicité : un enjeu d'efficacité.....	93
3.2.1.	<i>Une composante du réseau ferré</i>	94
3.2.2.	<i>Un modèle générique</i>	97
3.2.3.	<i>Un système circulatoire</i>	104
3.3.	Des services : un enjeu de satisfaction « client »	110
3.3.1.	<i>Un espace habité</i>	110
3.3.2.	<i>Une interface « clients »</i>	113
3.3.3.	<i>Une complémentarité bord – sol</i>	116
3.4.	Les objets comme révélateurs de l'imaginaire	117
3.4.1.	<i>Le réseau comme figure structurante</i>	118
3.4.2.	<i>Le « banlieusard » à domestiquer</i>	124
	Conclusion du Chapitre 3	127

***Partie II. Cristallisation*..... 129**

Chapitre 4. L'urgence politique du « quotidien » 131

4.1.	La catalyse du Grand Paris	132
4.1.1.	<i>Un contexte de tensions politiques</i>	133
4.1.2.	<i>... Où se jouent des tractations ferroviaires</i>	136
4.2.	Les transports du « quotidien » contre le Grand Paris Express.....	144
4.2.1.	<i>Un contre-projet social</i>	144
4.2.2.	<i>... Pour les oubliés du Grand Paris</i>	148
4.3.	Des gares pour donner à voir le réinvestissement dans le « quotidien »	152

4.3.1.	<i>Un sujet subalterne</i>	153
4.3.2.	<i>Une opportunité de visibilité</i>	156
Conclusion du Chapitre 4.....		158
Chapitre 5. La conversion des gares de « banlieue » au « quotidien »		161
5.1.	Le lieu contre le réseau : controverse autour des gares de « banlieue »	162
5.1.1.	<i>La promotion du lieu</i>	163
5.1.2.	<i>La résistance du réseau</i>	169
5.1.3.	<i>Un compromis organisationnel</i>	172
5.2.	L'émancipation des gares du « quotidien ».....	174
5.2.1.	<i>Des « clients » modernes et compétents</i>	175
5.2.2.	<i>Des commerces et services hors-sol</i>	177
5.3.	Un infléchissement des méthodes de travail.....	182
5.3.1.	<i>Une compréhension des objets renouvelée</i>	183
5.3.2.	<i>De nouvelles perspectives de valorisation explorées</i>	186
5.4.	Une catégorie médiatrice entre imaginaires et pratiques : exemple de la valorisation des bâtiments-voyageurs de Mantes-la-Jolie	189
5.4.1.	<i>Une matière première des projets</i>	190
5.4.2.	<i>Un redéploiement de la « banlieue »</i>	194
Conclusion du Chapitre 5		196
Chapitre 6. La promesse urbaine des gares du « quotidien ».....		199
6.1.	Les gares du « quotidien » au miroir des gares du Grand Paris Express	200
6.1.1.	<i>Les gares du Grand Paris Express comme virtualités de quartiers</i>	201
6.1.2.	<i>Les gares du « quotidien » comme virtualités d'interactions</i>	208
6.2.	Une urbanité systémique	210
6.2.1.	<i>L'enjeu urbain des « projets de pôle » en question : l'exemple de Vernouillet – Verneuil</i>	212
6.2.2.	<i>Des importunités locales</i>	215
6.2.3.	<i>Des évidences métropolitaines</i>	219
6.3.	Des concentrés de services.....	221
6.3.1.	<i>Une pseudo-citadinité</i>	222
6.3.2.	<i>Des clubs résidentiels</i>	226
Conclusion du Chapitre 6		228

Conclusion générale	229
Une catégorie branchée sur des imaginaires	229
Une catégorie « frontière »	231
Un catalyseur d’imaginaires	232
Perspectives de recherche	234
Annexes	237
Annexe 1. Répartition des propriétés entre RFF et SNCF – Schéma de principe d’un site ferroviaire	237
Annexe 2. Prolongement d’Eole à l’ouest, réaménagement des gares existantes et de leurs quartiers	239
<i>Gare de Poissy</i>	241
<i>Gare de Villennes-sur-Seine</i>	244
<i>Gare de Vernonillet – Verneuil</i>	246
<i>Gare des Clairières de Verneuil</i>	248
<i>Gare des Mureaux</i>	250
<i>Gare d’Aubergenville - Élisabethville</i>	253
<i>Gare d’Épône - Mézières</i>	254
<i>Gare de Mantes-Station</i>	257
<i>Gare de Mantes-la-Jolie</i>	259
Annexe 3. <i>T°Mesure</i> – Les indicateurs du baromètre de satisfaction-client de Transilien ..	262
Annexe 4. Situation de la DDGT dans l’organigramme simplifié de la SNCF au 1 ^{er} janvier 2014	264
Sources principales	265
Revue professionnelle	265
<i>Revue Générale des Chemins de Fer</i>	265
<i>Urbanisme</i>	271
<i>Autres</i>	273
Entretiens	275
Étude de cas	278
Littérature grise	280
Presse Quotidienne Nationale et Régionale	283

Bibliographie	287
Table des matières.....	301
Liste des figures.....	306
Liste des tableaux	308
Liste des encadrés	309

Liste des figures

Figure 1 : Une approche circulaire des imaginaires.....	31
Figure 2 : Carte des ouvertures des lignes de chemins de fer de « banlieue » (1837-1859)..	50
Figure 3 : La Cité coopérative Paris-Jardin : affiche publicitaire, années 1910.....	60
Figure 4 : Carte des fermetures de lignes et transferts sur route des chemins de fer de « banlieue ».....	63
Figure 5 : Carte des constructions et réouvertures de lignes des chemins de fer de « banlieue » (1969-1999).....	72
Figure 6 : Evolution des investissements annuels en infrastructure de transport ferroviaire SNCF (en Md€).....	81
Figure 7 : « Dessertes et liaisons » (PADOG, 1960).....	85
Figure 8 : « Polarisier – Equilibrer » (SDRIF, 2013).....	85
Figure 9 : Les gares de la ligne impériale conçues par François-Alexis Cendrier.....	93
Figure 10 : La gare de Sarcelles-Saint-Brice.....	96
Figure 11 : Gare d’Orly, « façade côté voies ».....	96
Figure 12 : « Quais : Abri ouvert ».....	99
Figure 13 : « Quais : Eclairage des quais mi-haut ».....	99
Figure 14 : « Escalier mécanique ».....	100
Figure 15 : Hall d’accueil des voyageurs : « Distributeurs automatiques de billets ».....	100
Figure 16 : Emerainville - Pontault-Combault, « Le nouveau BV ».....	101
Figure 17 : Emerainville - Pontault-Combault, « La salle d'accueil côté Emerainville ».....	101
Figure 18 : Emerainville - Pontault-Combault, « La salle d'accueil côté Pontault-Combault ».....	102
Figure 19 : Emerainville - Pontault-Combault, « Les quais ».....	102
Figure 20 : Emerainville - Pontault-Combault, « Le passage souterrain ».....	103
Figure 21 : Gare de Torcy - Marne-la-Vallée. L'articulation des modes au niveau des stations RATP.....	109
Figure 22 : « Le renforcement de l'accueil et de la présence humaine dans les gares dans le programme Transilien ».....	112
Figure 23 : « Scène de quai avec agent d'accueil ».....	112

Figure 24 : « Scène de quai ».....	113
Figure 25 : Façade du bâtiment-voyageurs de Mantes-la-Jolie.....	119
Figure 26 : Inscriptions du nom de la gare de Mantes Station.....	119
Figure 27 : Ancien logement du chef de gare reconverti en local de service (gare d'Épône – Mézières).....	120
Figure 28 : Trois générations de bâtiments-voyageurs en « banlieue ».....	121
Figure 29 : L'accumulation de dispositifs dans les gares de « banlieue » : exemple des quais de la gare de Mantes Station.....	123
Figure 30 : L'accumulation des bâtiments dans les gares de « banlieue » : exemple de la gare de Mantes-la-Jolie.....	123
Figure 31 : Protection et message de sécurité accompagnant les équipements industriels (gare de Villennes-sur-Seine).....	125
Figure 32 : Circulation des flux dans le souterrain (gare des Mureaux).....	125
Figure 33 : Concentration d'équipement d'information-voyageurs (gare de Mantes-la-Jolie).....	126
Figure 34 : Accumulation de dispositifs de sécurité et de surveillance (gare de Mantes Station).....	126
Figure 35 : Les gares du « quotidien » comme scènes de vie et de consommation.....	180
Figure 36 : Valoriser les gares transiliennes : parcours-client cible.....	185
Figure 37 : Modélisation des flux, Gare de Poissy.....	194
Figure 38 : Perspective de la gare du Grand Paris Express de Pont de Sèvre (Boulogne-Billancourt).....	203
Figure 39 : Perspective de la gare du Grand Paris Express de Villejuif - Institut Gustave Roussy.....	203
Figure 40 : Maquette du quartier de gare de Saint-Maur – Créteil, MacVal (Vitry-sur-Seine).....	203
Figure 41 : « Osmose », la station de métro du futur de la RATP.....	205
Figure 42 : Gare de Choisy-le-Roi, vue intérieure (photo C.M.).....	207
Figure 43 : Gare de Choisy-le-Roi, vue d'ensemble (photo C.M.).....	207
Figure 44 : Perspective du nouveau bâtiment-voyageurs sud, gare de Mantes-la-Jolie.....	209
Figure 45 : Perspective de la gare de Villennes-sur-Seine après travaux.....	209
Figure 46 : Plan d'ensemble du projet de pôle de Vernouillet-Verneuil.....	213
Figure 47 : Résidence « Signature », perspective d'une opération de logements neufs dans le quartier de la gare de Poissy.....	225

Figure 48 : Présentation du projet de prolongement d'Eole à l'Ouest	240
Figure 49 : Gare de Poissy – situation actuelle	241
Figure 50 : projet de pôle (Poissy) : scénario socle	243
Figure 51 : Gare de Villennes-sur-Seine – situation actuelle	244
Figure 52 : projet de pôle (Villennes-sur-Seine)	245
Figure 53 : Gare de Vernouillet – Verneuil – situation actuelle.....	246
Figure 54 : Gare des Clairières de Verneuil – situation actuelle.....	248
Figure 55 : projet de pôle (Les Clairières de Verneuil)	249
Figure 56 : Gare des Mureaux – situation actuelle.....	250
Figure 57 : projet de pôle (Les Mureaux)	251
Figure 58 : Gare d'Aubergenville – Élisabethville – situation actuelle.....	253
Figure 59 : Gare d'Épône - Mézières – situation actuelle.....	254
Figure 60 : projet de pôle (Épône – Mézières)	255
Figure 61 : Gare de Mantes-Station – situation actuelle.....	257
Figure 62 : Gare de Mantes-la-Jolie – situation actuelle.....	259
Figure 63 : projet de pôle (Mantes-la-Jolie).....	260
Figure 64 : ZAC Mantes Université (Mantes-la-Ville).....	261

Liste des tableaux

Tableau 1 : Fréquentation des gares existantes concernées par le prolongement d'Eole.....	41
Tableau 2 : Programmes immobiliers neufs à proximité des gares Eole (rayon de 1000 mètres)	224

Liste des encadrés

Encadré 1 : La <i>Revue Générale des Chemins de Fer</i> comme miroir déformant de l'actualité ferroviaire	35
Encadré 2 : Les relations d'un territoire avec le ferroviaire au tournant du XX ^e siècle. L'exemple de Juvisy-sur-Orge.....	59
Encadré 3 : Le ferroviaire comme outil d'aménagement régional dans les années 1960 et 1970.....	65
Encadré 4 : Les tentatives de retour au modèle centre – périphérie des transports en Île-de-France	73
Encadré 5 : Des « liaisons » aux « quartiers de gare ». La polarisation de l'articulation urbanisme – transport dans la planification francilienne (1960 – 2013)	83
Encadré 6 : Le récit des stations de la ligne A du RER.....	108
Encadré 7 : Un exemple de répercussion des rapports de forces politiques en Île-de-France : La redéfinition des objets d'étude des ingénieries territoriales.....	141
Encadré 8 : La place des gares dans l'évaluation de la satisfaction « client ». L'exemple de la « T°Mesure »	155
Encadré 9 : La renaissance du lieu gare. L'effet TGV.....	166
Encadré 10 : Les déplacements domicile – travail au cœur de la démarche de projet. L'exemple des études de flux	193
Encadré 11 : La valorisation immobilière au fondement des gares du Grand Paris Express	204
Encadré 12 : Politique d'intermodalité et « projets de pôle » en Seine Aval	211

