

La gare du père Ubu

Ubuesque (“*ubuesque, adj. [ybyɛsk] : d'un comique grotesque et démesuré, poussé jusqu'à l'absurde*”). Le mot est fort, certes. Mais comment mieux qualifier les incohérences tragi-comiques qui accompagnent la rénovation de certaines gares franciliennes ? Que penser d'autre lorsque l'on découvre, mi-amusé, mi-effaré, les conséquences “bazardeuses” que peut avoir l'installation de simples portillons sur le quotidien d'usagers dépassés par les événements ? Et comment ne pas rester coi de stupéfaction en entendant le récit des circonvolutions que doivent parfois effectuer des collectivités pour tenter de pallier le manque de concertation de la part de la SNCF en amont d'un projet ? Enquête et point de vue, par **Philippe Gargov**.

Si l'on est évidemment loin de la cruauté cynique du père Ubu, les égarements décrits dans cet article se rapprochent malgré tout de cette triste histoire. À l'heure où les gares SNCF se transforment sous la bannière Gares & Connexions, de telles situations font évidemment tache. L'ambition est pourtant éminemment louable, on ne saurait reprocher à cette structure son discours positiviste sur la place de la gare dans l'espace urbain. La structure Gares & Connexions, encore toute jeune, a beaucoup à apprendre de ses erreurs et il faudra du temps à la SNCF pour se muer en véritable acteur de terrain, condition *sine qua non* pour faire des gares de “nouveaux centres-villes”, selon la formule de Guillaume Pepy, et pour les intégrer pleinement dans l'espace urbain.

Gare d'Argenteuil : cas d'école de la “déconcertation” urbaine

Prenons le cas de la gare SNCF d'Argenteuil, emblématique de cette démonstration par l'absurde. L'histoire débute il y a un an environ. À l'origine, une décision compréhensible de la part de la SNCF, qui projette, dans le cadre d'une rénovation, d'installer une batterie de portillons automatiques aux deux extrémités du souterrain passant sous la voie ferrée, afin de limiter la fraude. Jusque-là rien que de très normal... sauf si l'on prend suffisamment de recul pour s'apercevoir que ledit souterrain est le seul accès piéton reliant le quartier d'Orgemont-Volembert à celui du centre-ville et, par extension, à l'ensemble des quartiers d'Argenteuil. “La gare a longtemps été la seule ‘porte’ pour les habitants d'Orgemont, un quartier assez enclavé puisque coïncé entre la voie ferrée et l'autoroute A15”, explique un membre de la mairie. Pour les piétons souhaitant simplement se rendre en centre-ville, donc non munis de billet, l'installation de tels portillons impliquerait “un détour d'au moins 800 mètres”, sans parler des problèmes d'accessibilité pour les habitants à mobilité plus réduite. Bienvenue en Absurdistan !

Face à la levée de bouclier des habitants – et notamment de l'Association des usagers des transports d'Argenteuil – à l'annonce du projet, la mairie a convoqué la SNCF en vue de trouver un compromis.

“Les CAB [contrôles automatiques de billets] ont été maintenus et mis en service, tandis qu'un portillon spécifique destiné aux encombrants et fauteuils roulants est resté ouvert aux habitants sans billet, aux deux extrémités du souterrain. En conséquence de quoi, les habitants non munis de billet sont verbalisables sur le quai, celui-ci n'étant censé être accessible que par les portillons traditionnels”, relate un responsable local. Une solution qui semble satisfaire la SNCF, pour laquelle un tel dispositif de barrières physiques est suffisant pour limiter la “fraude inconsciente”, sa cible principale. À Gares & Connexions, on l'évoque même comme “une solution innovante, qui n'a jamais été expérimentée en gare, et qui au final convient à tout le monde. La concertation [a posteriori] a donc été globalement positive”. Du côté de la mairie et des usagers, si l'on est légitimement satisfait d'avoir obtenu “gain de cause” /1, l'enthousiasme reste moindre, gâché par quelques désagréments pourtant prévisibles. Aux heures de pointe, les portillons causent inévitablement le ralentissement des flux piétons car il n'existe qu'un unique accès pour les habitants sans billet, de plus assez lent puisqu'il s'agit d'un dispositif de double portique destiné à éviter la fraude. À quoi s'ajoute un élémentaire problème d'arithmétique : chaque portillon occupe la largeur de deux personnes mais n'en laisse passer qu'une seule...

La gare, un espace sur la défensive ?

Certaines rénovations n'ont toutefois pas connu le même sort, bien que celui-ci soit déjà mi-figue, mi-raisin. À Corneilles-en-Parisis, Jean-Noël Lafargue, maître de conférences en art et nouveaux médias rattaché à l'université Paris 8 /2 – et dont les billets sont à l'origine de ce reportage /3 –, a observé la transformation complète

1/ “Maintien du passage souterrain de la gare SNCF d'Argenteuil : la Ville et les Argenteuillais obtiennent gain de cause !”, 20 octobre 2011, <http://www.argenteuilagauche.com/article-maintien-du-passage-souterrain-de-la-gare-sncf-d-argenteuil-la-ville-et-les-argenteuillais-obtiennent-86885662.html>

2/ Jean-Noël Lafargue enseigne notamment à l'Institut des beaux-arts du Havre. Il est aussi co-auteur, avec Jean-Michel Géridan, de l'ouvrage *Processing : le code informatique comme outil de création*, Pearson Education, 2011.

3/ C'est sûrement son intérêt pour le “design interactif” qui l'a poussé à observer et à décrire avec minutie (et parfois avec l'aide de sa femme, que nous souhaitons remercier au passage) l'étrange mutation des gares franciliennes qu'il fréquente au quotidien : Argenteuil, Val-d'Argenteuil et Corneilles-en-Parisis, toutes trois situées dans le département du Val-d'Oise (95). Cf. “Les portes”, 19 octobre 2010, <http://hyperbate.fr/dernier/?p=13355> ; “Prison automate”, 14 février 2011, <http://hyperbate.fr/dernier/?p=15066> ; “Permission de sortie”, 4 août 2011, <http://hyperbate.fr/dernier/?p=17126>

4/ Ateliers de la gare, saison 2 (2011), <http://www.gares-connexions.com/fr/gares-du-futur/les-ateliers-de-la-gare>

5/ Jean-Noël Lafargue a abondamment commenté cette évolution, plans à l'appui, dans un billet titré “Prison automate”, 14 février 2011, <http://hyperbate.fr/dernier/?p=15066>

6/ Sur le sujet, lire aussi “Machines hostiles”, juillet 2011, sur le blog Pucés savantes du Monde diplomatique, <http://www.monde-diplomatique.fr/2011/07/LAFARGUE/20788>

7/ “Il y a quelque chose de pourri au royaume des gares”, 6 juin 2011, <http://www.pop-up-urbain.com/urban-after-all-sois19-il-y-a-quelque-chose-de-pourri-au-royaume-des-gares/>

de “l'expérience de la gare”. Une mutation qui s'oppose clairement aux préceptes du rapport Keller sur la gare contemporaine (2009), et surtout au discours de Gares & Connexions, qui a annoncé qu'elle souhaitait une gare ouverte sur la ville /4. Selon Jean-Noël Lafargue, “l'espace de la gare n'est plus un lieu de passage depuis la restructuration de l'espace intérieur et l'installation de portillons. Il est par exemple impossible de sortir sans ticket une fois passés les CAB. Si le train est en retard, on est donc condamné à l'attente sur le quai, seul avec un distributeur Selecta, le délai pour réutiliser son passe Navigo étant de plusieurs minutes” /5.

Un désagrément certes supportable, mais qui se révèle en contradiction avec le discours de Gares & Connexions sur le bien-vivre en gare. Jean-Noël Lafargue fait d'ailleurs état sur son blog d'autres aberrations de ce type en gare d'Herblay ou de Conflans-Sainte-Honorine, dont nous n'avons malheureusement pas pu contacter les mairies. Et, selon un responsable du dossier, une autre gare de la Tangentielle Nord, actuellement en construction en Seine-Saint-Denis, aurait rencontré des problèmes d'accessibilité proches de ceux d'Argenteuil, alors que les travaux viennent de commencer. Il reste donc bien du chemin à faire.

D'autant que ce type de rénovation s'accompagne malheureusement souvent d'une éviction des agents humains au profit de guichets automatiques, dont les accrocs sont évidemment nombreux. Selon Jean-Noël Lafargue, plus que motivé par une question d'ordre économique, l'usage de dispositifs techniques sert surtout à “faire le sale boulot”, à “faire accepter” aux usagers des pratiques ou changements qu'il juge “violents”, ce que ne pourrait pas faire un agent humain, allant jusqu'à parler de “maltraitance des usagers” à propos de la cadence des portillons /6. De son côté, Nicolas Nova, chercheur en design d'interaction au Near Futur Laboratory, insiste sur la nécessité de “prendre en compte les limites d'un dispositif technologique”, fustigeant “une logique binaire et réductrice qui met la technique sur un piédestal”.

Ici encore, l'initiative de la SNCF tire ses motivations d'une légitime problématique d'évitement de la fraude. Il ne s'agit même pas d'une volonté de “rentabiliser” le temps de transit, comme nous le supposons dans une chronique consacrée à la gare du Nord /7, que certains évoquent pour analyser de telles évolutions, mais simplement de “maîtriser qui rentre et qui sort”, selon Jean-Noël Lafargue. C'est justement là que le bât blesse : en ne prenant en compte que cette variable sécuritaire, la SNCF se dote elle-même d'ocillères la rendant incapable d'anticiper les désagréments conséquents, et donc de moduler son offre en fonction.

Comment expliquer un tel aveuglement ? Selon Nicolas Nova, ce type d'initiative entre dans la logique des *defensible spaces*, c'est-à-dire la mise à profit de dispositifs urba-

nistiques et architecturaux pour lutter contre les “petites incivilités” ; en français, cette définition se rapproche de la “prévention situationnelle”. Il s'agira par exemple d'ajouter des pics sur les surfaces planes de la ville pour empêcher les skateurs ou les clochards de les utiliser... et, dans le cas qui nous intéresse, de séparer l'espace du quai de celui de la gare à proprement parler grâce à ces fameux portillons. Il n'y a évidemment pas de volonté implicite de gêner les usagers, souligne Nicolas Nova. Par exemple, le simple fait d'aider une personne à monter sa valise dans le train, voire de lui dire au revoir sur le quai de la gare, est rendu impossible par cette barrière physique entre les deux espaces. Plutôt fâcheux, alors que les Ateliers de la gare vantaient tout récemment les mérites de la gare comme “incitation à l'imaginaire”, notamment amical et amoureux... Plus globalement, le recours à cette logique démontre la “non-prise en compte des problèmes au niveau du détail” : la démarche du “*one size fits all*” et des “solutions reproductibles” ne semble pas envisageable si la SNCF souhaite faire de la gare un véritable “lieu de vie” correspondant au quotidien de ses usagers.

D'opérateur de mobilité à acteur de terrain : un difficile apprentissage

Il est encore une fois question d'échelle : s'il s'agissait à Argenteuil de prendre du recul sur la situation du souterrain par rapport à son environnement urbain, il semble ici nécessaire de “se rapprocher des usagers, non pas avec des questionnaires standardisés mais en observant leurs usages concrets sur le lieu. Le principal enjeu, c'est de comprendre comment les usagers vivent les gares en tant qu'expérience globale”, explique Nicolas Nova. Un apprentissage de méthodes de terrain qui fait encore défaut, malgré les efforts entrepris et qu'il convient de souligner. Autrement dit, la SNCF ne sait pas encore pleinement faire ce à quoi elle dit aspirer : être un véritable acteur de terrain ayant un impact direct sur l'espace urbain autour de gares “cœurs de ville”.

L'absurdité de la situation d'Argenteuil aura toutefois eu le mérite de faire “prendre conscience à la SNCF de ses lacunes en la matière. Maintenant elle joue le jeu, en mandatant par exemple des agents pour accompagner les usagers face au nouveau dispositif”, constate un membre de la mairie. De quoi espérer davantage de dialogue pour les prochains projets sur le territoire d'Argenteuil, qui accueillera notamment une nouvelle gare SNCF dans le cadre de la Tangentielle Nord d'ici quelques années... Et Nicolas Nova d'inviter la SNCF à se placer dans “une posture d'humilité”. On ne saurait mieux dire, car c'est bien cette capacité d'écoute qui définit l'essence du métier d'acteur urbain. À la SNCF de savoir s'en saisir en admettant qu'elle n'en est qu'aux prémices de son apprentissage. | **Philippe Gargov**