

## Pauvres gares et gares de pauvres

**Julien Damon**

Professeur associé à Sciences Po (Master Urbanisme)

[www.julien-damon.com](http://www.julien-damon.com)

in « Pauvres gares... de pauvres », *Urbanisme*, n° 382, 2012

**Une expression que l'on retrouve sous la plume de nombreux experts de la pauvreté avance que le droit des pauvres serait un pauvre droit. Il y a là simplement un jeu de mots, et non un adage juridique. On pourrait fonctionner par similitude, et estimer que la gare des pauvres est une pauvre gare. L'inverse se soutiendrait tout aussi plausiblement. Mais tout ceci, précisément, n'est que rhétorique. Qu'est-ce qu'une pauvre gare ? Et qu'est-ce qu'une gare de pauvres ? En quoi les banlieues seraient-elles principalement concernées ?**

Une pauvre gare est une gare désinvestie, soit qu'elle ne fasse plus l'objet d'investissements et/ou de dépenses de maintenance, soit qu'elle ne soit plus investie (au sens de fréquenter, voire au sens d'apprécier) par des voyageurs et des passants. Les deux possibilités de désinvestissements ne sont pas exclusives. Il est même probable qu'elles soient cumulatives. Les gares de banlieue, à ce double titre, sont-elles de pauvres gares ? La réponse est, à bien des égards, positive. Tout d'abord, les gares de banlieue, et à plus forte raison dans des banlieues éloignées des centres, n'ont pas été, jusqu'à aujourd'hui, la priorité. Sans être abandonnées, elles se sont effacées derrière une préséance (architecturale et économique) accordées aux grandes gares, que celles-ci soient au cœur des métropoles ou au milieu des champs (pour le TGV). Ensuite, les gares de banlieue n'ont pas du tout la même place dans l'imaginaire. Parfois rappelées sous la forme de cartes postales vieilles, leurs formes et activités passées (disons jusqu'à la fin des Trente Glorieuses) se sont radicalement transformées. Pour accompagner à la fois les transformations des villes, des mobilités et des commerces, elles ont été délaissées. Elles sont devenues, en quelque sorte, des mal aimées. Et c'est un grand enjeu pour la SNCF et les collectivités territoriales, dans le ressort du Grand Paris et en dehors, sur tout le territoire, que de les réinvestir sur les plans de l'économie, des services et de l'urbanisme. La reconnaissance récente du surinvestissement consenti dans les grandes lignes et les grandes gares, signale, en miroir, le sous-investissement des petites lignes (de banlieue justement) qui sont pourtant les plus empruntées et des petites gares. Un changement d'orientation et/ou de braquet est possible.

Une gare de pauvres est une station par laquelle transitent de nombreuses personnes défavorisées, quand elles ne l'habitent pas complètement (c'est le cas des sans-abri). Dans ce dernier cas, il faut observer que les errants habitant les gares sont plus nombreux dans les grandes gares centrales. Dans une certaine mesure, lorsque les grandes gares sont, la nuit, fermées au public et aux circulations, elles deviennent les gares des très pauvres. Dans le cas des gares de banlieue, toutes ne se valent pas. Saint-Cloud et Villiers sur Marne (ou Champigny) ne vivent pas la même situation. Dans les gares de zones urbaines sensibles (très maladroïtement, mais très souvent, rapprochées des banlieues en général) passent les personnes qui vivent dans les espaces où la pauvreté est la plus concentrée. Dire, en l'espèce, qu'il s'agit de gares de pauvres est probablement une faute de goût, mais ce n'est pas faux.

Le point crucial est d'avoir à l'esprit que la gare des pauvres ou la pauvre gare en banlieue n'est pas le problème. C'est, au contraire, un élément de la solution à améliorer. Car, qu'il

s'agisse de périurbain lointain ou de proximité immédiate, la gare, par ses services, est accès à la mobilité et à la ville. Elle enrichit la vie urbaine. En tout cas, c'est ce à quoi elle doit participer.

### **Encadré – Les Ateliers de la gare**

Depuis 2010, Gares & Connexions, cinquième branche de la SNCF, organise les « Ateliers de la gare ». Opérateurs, élus, enseignants, étudiants, usagers et clients débattent de l'univers des gares (architecture, gestion, transport) et de leur environnement (évolution des modes de vie et des politiques publiques). À chacune de ses manifestations thématiques (une rencontre toutes les six semaines) revient rituellement la question des « petites » gares, de la banlieue et/ou du périurbain. Sans être sciemment oubliées, elles n'ont pas eu, jusqu'à maintenant, l'importance accordée aux grandes gares. Mais les temps changent.

Pour les informations et comptes-rendus de ces ateliers :

[www.gares-connexions.com/fr/gares-du-futur](http://www.gares-connexions.com/fr/gares-du-futur)