



**HAL**  
open science

# Gare à l'espace public! Étude du projet de la gare de Nantes, figure du renouveau des gares ferroviaires en France

Esther Donikian

► **To cite this version:**

Esther Donikian. Gare à l'espace public! Étude du projet de la gare de Nantes, figure du renouveau des gares ferroviaires en France. Architecture, aménagement de l'espace. 2020. dumas-03141155

**HAL Id: dumas-03141155**

**<https://dumas.ccsd.cnrs.fr/dumas-03141155>**

Submitted on 15 Feb 2021

**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.



Distributed under a Creative Commons Attribution - NonCommercial - NoDerivatives 4.0 International License

# Gare à l'espace public !

Etude du projet de la gare de Nantes, figure du  
renouveau des gares ferroviaires en France

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES  
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

Esther Donikian,  
année universitaire 2019-2020

Mémoire de recherche,  
sous la direction de Elise Roy et Théo Fort-Jacques  
UEM - Lieux et enjeux

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES  
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

## Sommaire

<b>Choix du sujet</b>	p 05
<b>Introduction</b>	p 09
<b>Protocole d'enquête</b>	p 15
<b>Présentation des objets d'étude</b>	p 17
<b>I- La gare en question</b>	p 33
A- Un concept à redéfinir	p 33
B- Un espace à conquérir	p 35
<b>II- La gare, outil urbanistique</b>	p 41
A- Un nouveau rapport à la ville	p 41
B- La gare devient une rue	p 74
C- L'espace public au Japon	p 80
<b>III- La gare, outil économique et politique</b>	p 89
A- Une diversification des usages	p 89
B- Outil de valorisation	p 106
<b>Conclusion</b>	p 123
<b>Bibliographie</b>	p 127
<b>Annexes</b>	p 130

## Choix du sujet

La lecture de l'ouvrage *Circuler. Quand nos mouvements façonnent la ville*, de la Cité de l'Architecture et du Patrimoine, a donné suite à une première piste de réflexion concernant mon sujet de mémoire. Il s'agit dans cet ouvrage de la manière dont la mobilité façonne l'espace, ainsi que de l'impact de la circulation humaine sur l'urbanisme de nos villes au fil des siècles. Le thème de la mobilité a toujours suscité mon intérêt, et cette lecture semble avoir mis le doigt dessus. S'en sont suivis de nombreux questionnements : les espaces tels qu'un escalator, un métro ou une gare sont-ils des espaces publics à proprement parler, ou alors pourrait-on les qualifier de "non-lieux" ? Comment vivons-nous ces espaces dont les vocations sont l'attente, le transit ou la mobilité ?

Cette piste étant engagée, j'ai ensuite décidé de me focaliser sur un de ses exemples les plus probants : la gare ferroviaire. Véritable symbole de la "ville en mouvement", elle constitue un terrain très riche, mais surtout en plein coeur du débat. Les grandes gares ferroviaires françaises faisant en effet depuis quelques années l'objet de grands projets de remaniement, il m'a semblé judicieux de m'y intéresser. C'est alors naturellement que la gare de Nantes, faisant partie des grandes gares sujettes à un nouveau projet, s'est positionnée comme terrain d'étude pour mon mémoire. L'architecte Rudy Ricciotti a en effet été choisi en 2015 pour concevoir la nouvelle gare de Nantes, dont les travaux ont débuté en 2017, et qui devrait voir le jour fin 2020.

La lecture de multiples ouvrages en sciences sociales a ensuite fait émerger un intérêt pour un sujet, qui s'est avéré assez récurrent dans les articles traitant des mobilités : celui des gares ferroviaires japonaises. Elles apparaissent en effet à de nombreuses reprises comme un modèle, semblant ainsi constituer une source d'inspiration pour certains grands projets contemporains de gares françaises. La multifonctionnalité qui leur est propre s'avère par exemple présente dans certains projets, comme la gare Saint Lazare à Paris, qui a vu sa "salle des pas perdus" se transformer en centre commercial. Un récent voyage au Japon a par la suite confirmé cet intérêt, permettant d'illustrer les notions étudiées, mais également d'appréhender directement les effets de certaines gares japonaises. Que ce soit en termes d'échelle, d'organisation,

de sécurité ou encore de sociabilités, une gare en particulier a suscité mon intérêt : la gare de Shinjuku à Tokyo. Très présente dans le domaine des sciences sociales, elle s'est également avérée très captivante dans les faits. Cette approche de la gare de Shinjuku, en tant que représentante des modèles de gares japonaises, servira d'outil pour mieux comprendre le nouveau projet de la gare de Nantes. Son analyse ne sera ainsi pas une finalité mais plutôt un vecteur de compréhension, l'objet d'étude principal étant la gare de Nantes.

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES  
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

## Introduction

Les gares ferroviaires<sup>1</sup> constituent une source d'interrogation depuis de nombreuses années. En perpétuelle évolution, elles forment un terrain d'investigation extrêmement fertile que beaucoup ont exploré, permettant d'en offrir différentes perspectives. De nombreuses théorisations ont ainsi été effectuées à leur sujet, dont on retiendra tout d'abord celle de Marc Augé. Dans son ouvrage *Non-lieux*, introduction à une anthropologie de la surmodernité, publié en 1992, l'auteur conceptualise la notion de "non-lieux" qu'il oppose aux "lieux anthropologiques". Il les définit comme des endroits inhabitables, dans lesquels l'individu demeurerait anonyme et solitaire, n'étant ni "identitaires", "relationnels" ou "historiques". A cette vision s'oppose celle du sociologue Isaac Joseph, selon qui la gare ferroviaire constitue un véritable espace public : lieu de pluralité et de mixité, lieu de frottement, la gare serait en effet, selon Isaac Joseph, le vecteur d'une "hospitalité urbaine", tant sur le plan moral que spatial. C'est cette approche, soutenue par de nombreux auteurs en sciences sociales cités par la suite, qui va servir de socle à notre recherche.

En partant du postulat que la gare peut être qualifiée d'espace public, vient l'interrogation suivante : quel type d'espace public ? Plus spécifiquement, en quoi les nouvelles manières de concevoir les grandes gares ferroviaires en France en font des espaces publics particuliers ? Autrement dit, en quoi l'actuelle requalification des grandes gares ferroviaires françaises en a profondément modifié les valeurs ? Ces changements de conception étant, comme nous le verrons par la suite, directement liés à une mutation des jeux d'acteurs, nous observerons la manière dont les changements de gouvernance au sein des gares en transforment profondément l'essence, produisant des espaces publics bien particuliers.

La lecture de multiples travaux en sciences sociales a fondé les bases de ces interrogations, en permettant de faire l'état de plusieurs constats au sujet des gares ferroviaires françaises. Devenues de véritables outils, aussi bien d'aménagement urbain, d'attractivité, de profit que de valorisation,

---

<sup>1</sup> Ce terme renvoie au bâtiment voyageur.

elles se voient aujourd'hui chargées de nouvelles missions, transformant profondément leur organisation. Placées au centre d'une nouvelle conception de la ville, elles servent à présent d'éléments structurants des grands projets d'aménagement ; on observe ainsi un revirement dans la manière d'appréhender les gares par rapport à leur territoire. Cet outil d'attractivité dont on semble tout récemment avoir décelé le potentiel attire désormais les convoitises : on voudrait à tout prix se saisir de cet objet qui, à l'image du développement industriel dont il est né et dans un souci d'efficacité, a généralement été implanté en bordure des villes, ou du moins à l'écart de leur centre. Ce regain d'intérêt au sujet des gares s'explique en effet par la volonté de profiter de leur pouvoir d'attractivité, et c'est précisément en cela que la gare devient un outil, un "moyen qui permet d'obtenir un résultat, d'agir sur quelque chose". Cette dynamique de revalorisation se manifeste par une diversification des usages au sein des gares ferroviaires : autrefois purement fonctionnelles et avec pour première vocation le transport de passagers et de marchandises, elles ont vu leur essence se transformer, pour tendre vers un modèle de "city booster"<sup>1</sup>. Ce concept, défini comme suit par la SNCF, résume les principaux enjeux dont il est ici question :

*"Aujourd'hui au cœur du développement urbain, les gares réuniront la ville et ses périphéries et seront le centre nerveux et vital des villes de demain. Les gares du futur favoriseront le développement économique, revaloriseront les quartiers, replaceront l'environnement dans le quotidien et répondront à l'attente d'une société plus ouverte et inclusive."*

Dès lors, les grandes gares ferroviaires faisant indéniablement l'objet de mutations, notre enquête visera à saisir l'impact de ces transformations sur l'espace public qu'elles représentent. Afin d'observer comment cela se traduit, notre questionnement va se cristalliser sur un cas bien précis : celui de la nouvelle gare ferroviaire de Nantes. Ce projet semble constituer un terrain propice à l'analyse des nouvelles manières de concevoir les gares en France et ce, en lien avec les stratégies urbaines propres à la ville de Nantes. Ce cas d'étude permettra à la fois d'analyser la conception d'un grand projet de gare, mais également de mobiliser et de renforcer nos connaissances au

<sup>1</sup> Terme employé par la filiale Gares & Connexions de la SNCF pour nommer leur dynamique de requalification des grandes gares ferroviaires françaises

sujet des grands projets urbains nantais. La période de confinement causée par la propagation du Covid-19 empêchant toute enquête directe de terrain, notre analyse s'est focalisée sur les parties prenantes du projet. Nous nous attacherons ainsi à saisir ses enjeux en menant des entretiens auprès de certains de ses acteurs : à défaut de pouvoir analyser les usages naissants, nous mènerons une étude de ce vers quoi tend ce modèle de gare ferroviaire. Ces entretiens constituant notre principal matériau d'enquête, nous tâcherons de les exploiter au maximum. De même, les multiples ouvrages et articles ayant été lus ont servi d'outils de compréhension et d'analyse de notre sujet. Ainsi, notre démarche consistera à les disséquer pour en extraire les précieux outils de recherche qu'ils constituent : le protocole mis en place reposera alors sur l'instrumentalisation de ces derniers, notre discours se construisant sur de nombreuses citations.

En prenant ainsi connaissance des rouages qui orientent le projet, nous verrons comment ils se manifestent et en quoi ils transforment profondément l'espace public que représente la gare. Loin d'être univoque, la notion d'espace public à laquelle nous nous intéressons mérite d'être explorée. De même, la manière de concevoir les gares ferroviaires n'étant pas universelle, il nous a semblé opportun de fournir un appui à notre analyse par l'étude d'un modèle bien particulier : celui de la gare japonaise. Omniprésente dans les travaux de sciences sociales au sujet des mobilités, elle constitue un modèle précurseur concernant les manières de concevoir les gares ferroviaires. Ainsi, à travers l'étude de ce modèle, et en particulier de la gare de Shinjuku à Tokyo, nous verrons en quoi les gares japonaises peuvent servir de sources d'inspiration pour les gares françaises, mais également faire preuve de divergences, par la singularité de leur modèle social, politique et culturel. Cette étude croisée permettra également de mieux saisir les spécificités de la conception des grandes gares en France, les modes de gouvernance n'y étant pas les mêmes qu'au Japon. De plus, l'étude de ce modèle s'accompagnera d'une analyse des sociabilités et de l'espace public au Japon.

A travers ce mémoire, nous nous attacherons à exposer l'instrumentalisation dont la nouvelle gare de Nantes fait l'objet, en détaillant ses multiples manifestations. Ainsi, nous verrons en quoi cette dernière devient un outil d'aménagement du territoire, en étant connectée au centre-ville, ainsi qu'à son contexte proche, tel que le Jardin des Plantes. De plus, servant de



connecteur urbain en reliant le quartier Nord au quartier Sud, la gare de Nantes devient une rue, gardant néanmoins une certaine autonomie par rapport à la ville. Nous aborderons également la diversification dont elle fait l'objet, en intégrant de nombreux commerces et services, à l'image des gares japonaises. Enfin, nous verrons qu'en se transformant en véritable lieu de vie elle devient également un faire-valoir à l'égard de son territoire, prenant une forte dimension identitaire. Il ne s'agit pas ici de mener un comparatif entre l'avant et l'après, mais plutôt d'analyser ce à quoi la nouvelle gare de Nantes aspire, vers quel type d'espace public elle tend. Les influences, les enjeux, la gouvernance sont autant de prismes de lecture du projet que nous dissèquerons afin d'ouvrir la "boîte noire" de la gare.

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES  
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

## Protocole d'enquête

Le contexte actuel de crise sanitaire liée au Covid-19 a en grande partie formaté notre démarche d'enquête. Le confinement imposé ne permettant pas d'enquête de terrain directe, notre investigation s'est alors positionnée sur les parties prenantes du projet, la prise de contact avec ces derniers étant la seule possible. Face aux circonstances, la modalité d'entretien choisie a par conséquent été l'entretien téléphonique, généralisée à tous les entretiens dans un souci d'unité et de cohérence.

Concernant le projet de la gare de Nantes, six entretiens semi-directifs ont été menés, sur la base d'une discussion guidée par une série de questions, la prise de contact s'étant effectuée au préalable par mail :

- Yann Sauret, directeur du projet d'aménagement de la nouvelle gare de Nantes chez la SNCF
- Stéphane Ourdouillie, chef de projet de la gare de Nantes chez Nantes Métropole
- Raphaël Bernard, architecte urbaniste chez Forma6, cabinet d'architecte associé à l'agence mandataire Rudy Ricciotti pour le nouveau projet de gare de Nantes
- Christophe Cozette, paysagiste associé chez Phytolab, agence mandataire pour le projet du Parvis nord de la nouvelle gare de Nantes
- Delphine Rabu, habitante du quartier et participante de la concertation citoyenne au sujet de la nouvelle gare de Nantes

Suite à une indisponibilité, un dernier entretien s'est effectué par le biais d'échanges de mails, prenant la forme d'un "question/réponse" :

- Olivier Corbineau, chef de projet au Département du développement urbain chez Nantes Métropole, en charge du quartier Sud de la gare de Nantes

Concernant la gare de Shinjuku et le Japon en général, deux entretiens téléphoniques ont été menés :

- Rémi Scoccimarro, chercheur de l'Institut français de recherche sur le Japon de la Maison franco-japonaise
- Sophie Buhnik, chercheuse de l'Institut français de recherche sur le Japon de la Maison franco-japonaise

## Présentation des objets d'étude

Avant de débiter notre étude, nous ferons une courte présentation de la gare de Nantes, qui constitue notre objet d'étude, ainsi que de la gare de Shinjuku, qui sert d'outil de comparaison.

Malheureusement, le partage des documents graphiques du projet de la gare de Nantes m'ayant été refusé, je n'ai pas pu récupérer de plans ou de coupes lisibles de l'édifice. Ainsi, les documents de représentation de cette gare présents dans notre étude ont été trouvés sur internet, et la qualité des plans récupérés ne permet pas une lecture précise du projet.

Néanmoins, ce refus est révélateur de l'importance des enjeux relatifs au nouveau projet de la gare de Nantes, et notamment de sa portée politique.

## A- La gare de Nantes

La gare de Nantes est la principale gare ferroviaire de voyageurs de l'agglomération nantaise, située dans le département de la Loire-Atlantique, en région Pays de la Loire<sup>1</sup>. Face à un trafic en hausse, et selon les prévisions annonçant une prochaine saturation de la gare, Jean-Marc Ayrault (maire de Nantes de 1989 à 2012) alerte lors de son dernier mandat de la nécessité d'un nouveau projet. Ainsi, des études sont lancées en 2012, suivies d'une concertation publique en 2013.

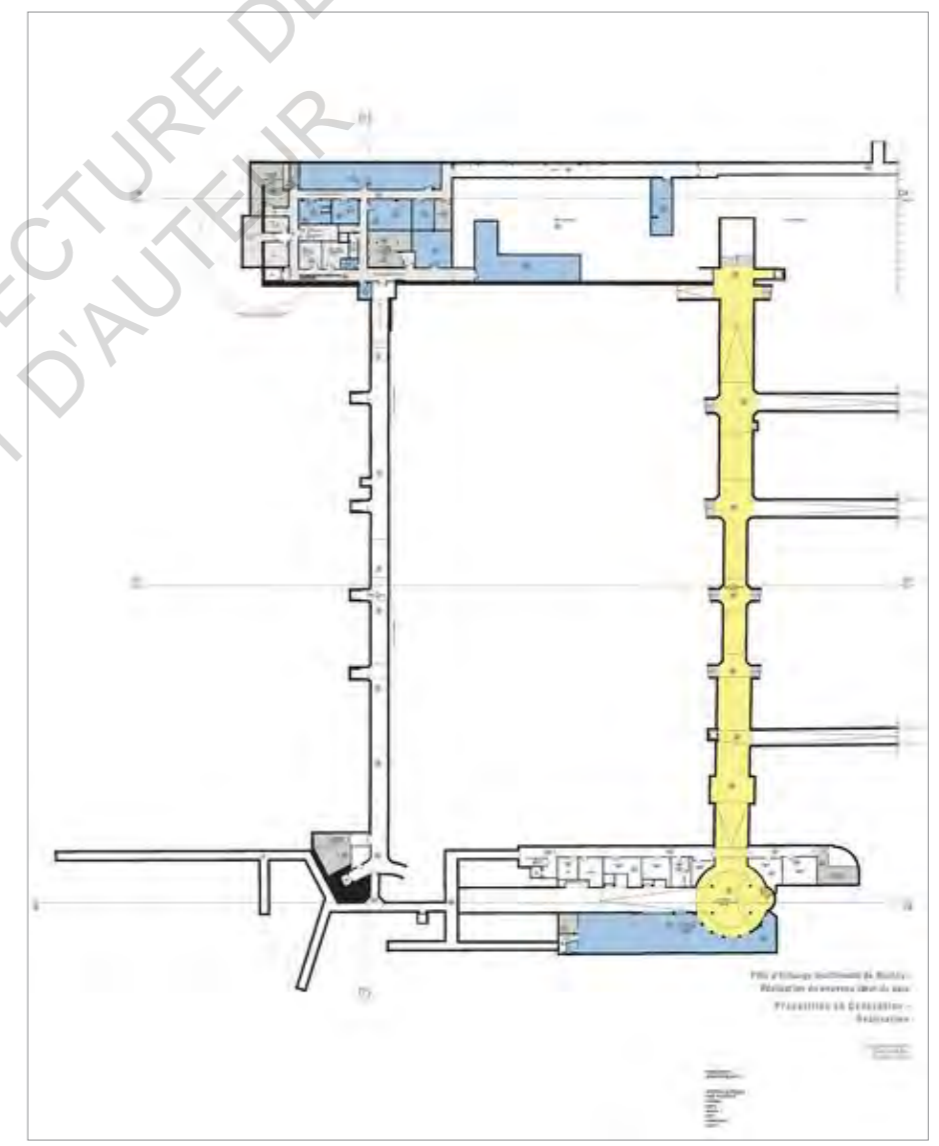
Le projet prévoit :

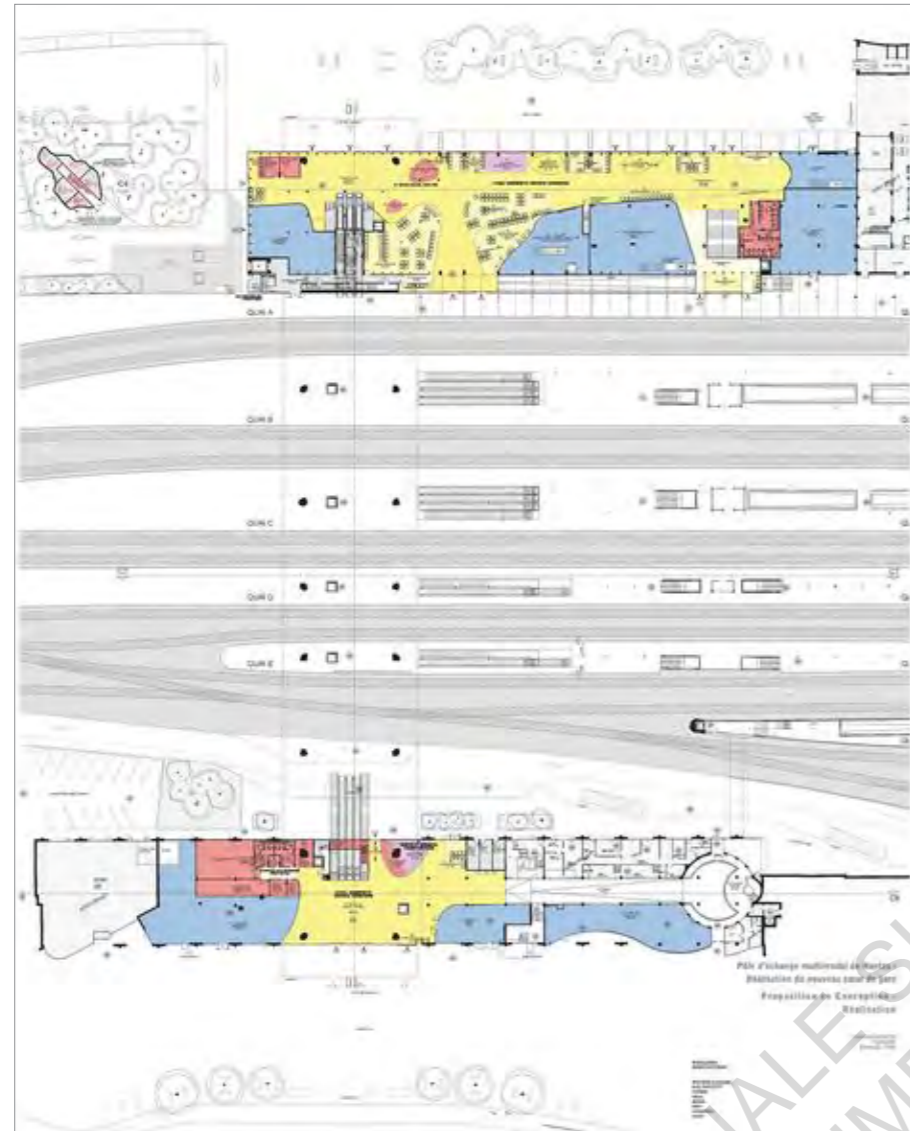
- l'extension de la gare ferroviaire par la création d'une gare-mezzanine au-dessus des voies ferrées existantes, ainsi que le réaménagement et la restructuration des bâtiments voyageurs nord et sud, sous maîtrise d'ouvrage de SNCF Gares & Connexions.
- le réaménagement des parvis nord-sud et des espaces publics associés autour des bâtiments de gare, sous maîtrise d'ouvrage de Nantes Métropole.

Le 7 octobre 2015, l'architecte Rudy Ricciotti est choisi pour mener à bien le projet, et une enquête publique voit le jour en 2016. Les travaux ont débuté en 2017 pour une livraison prévue en juin 2020, cette dernière ayant été repoussée à cause de la pandémie de Covid-19.

Le projet conçu par Rudy Ricciotti se traduit par la création d'une «mezzanine» entièrement vitrée de 160 mètres de long, 25 mètres de large et 18 mètres de haut, venant relier le bâtiment Nord et le bâtiment Sud, dont il prévoit également la transformation.

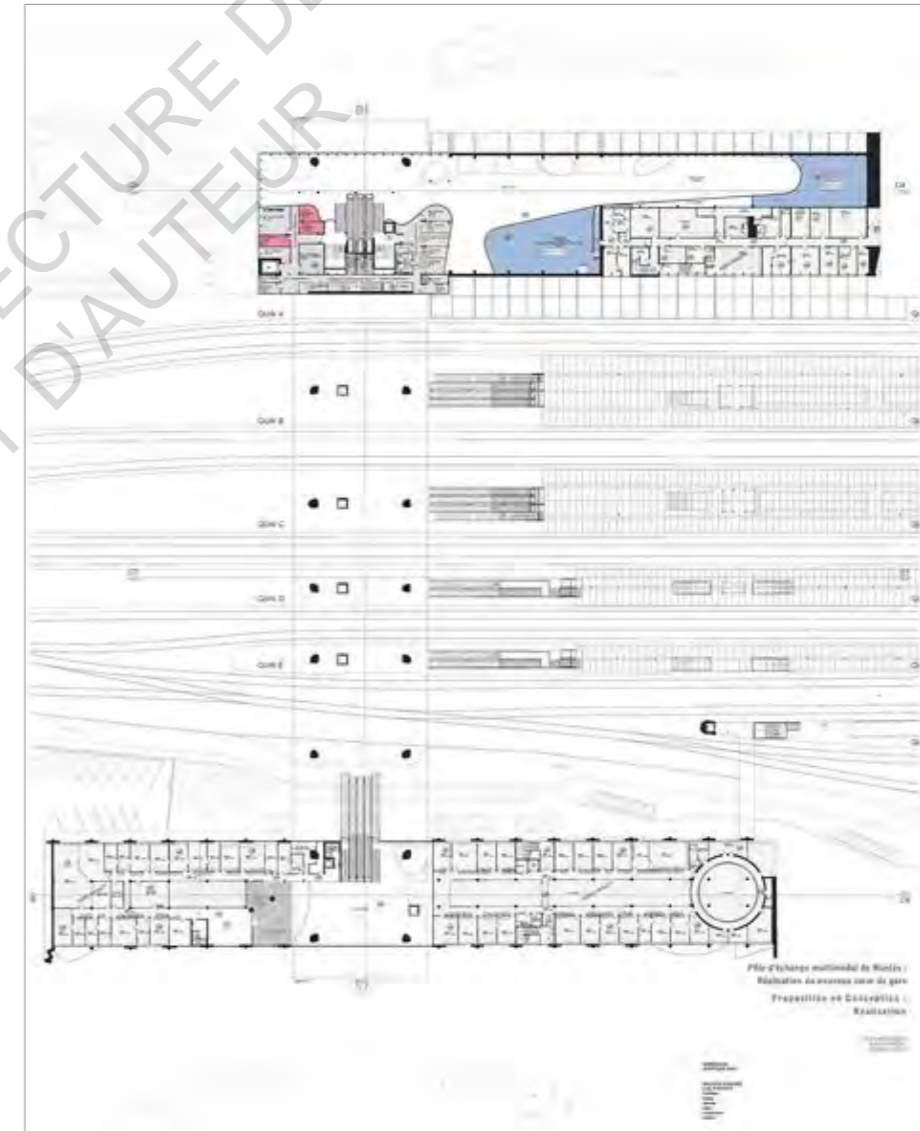
<sup>1</sup> page Wikipédia de la «Gare de Nantes»





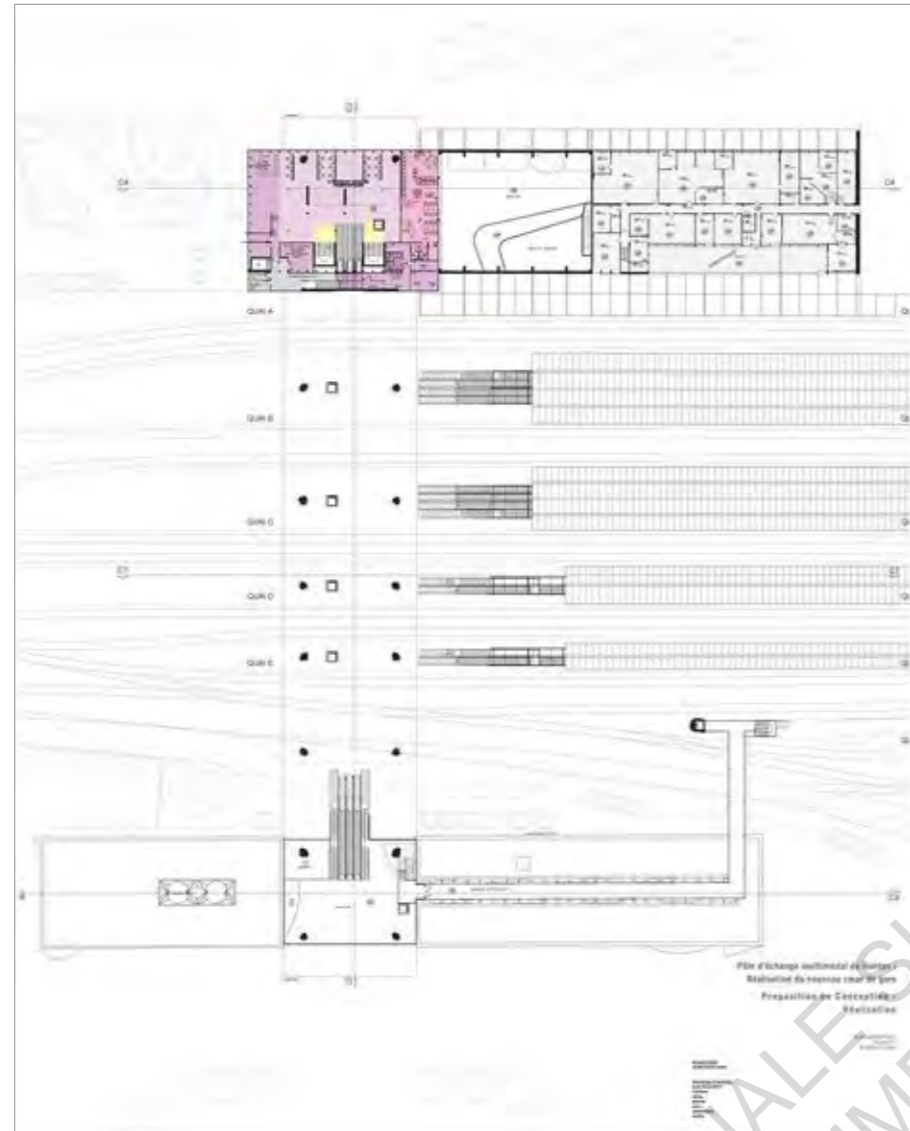
Plan du rez-de-chaussée

amc-archi.com



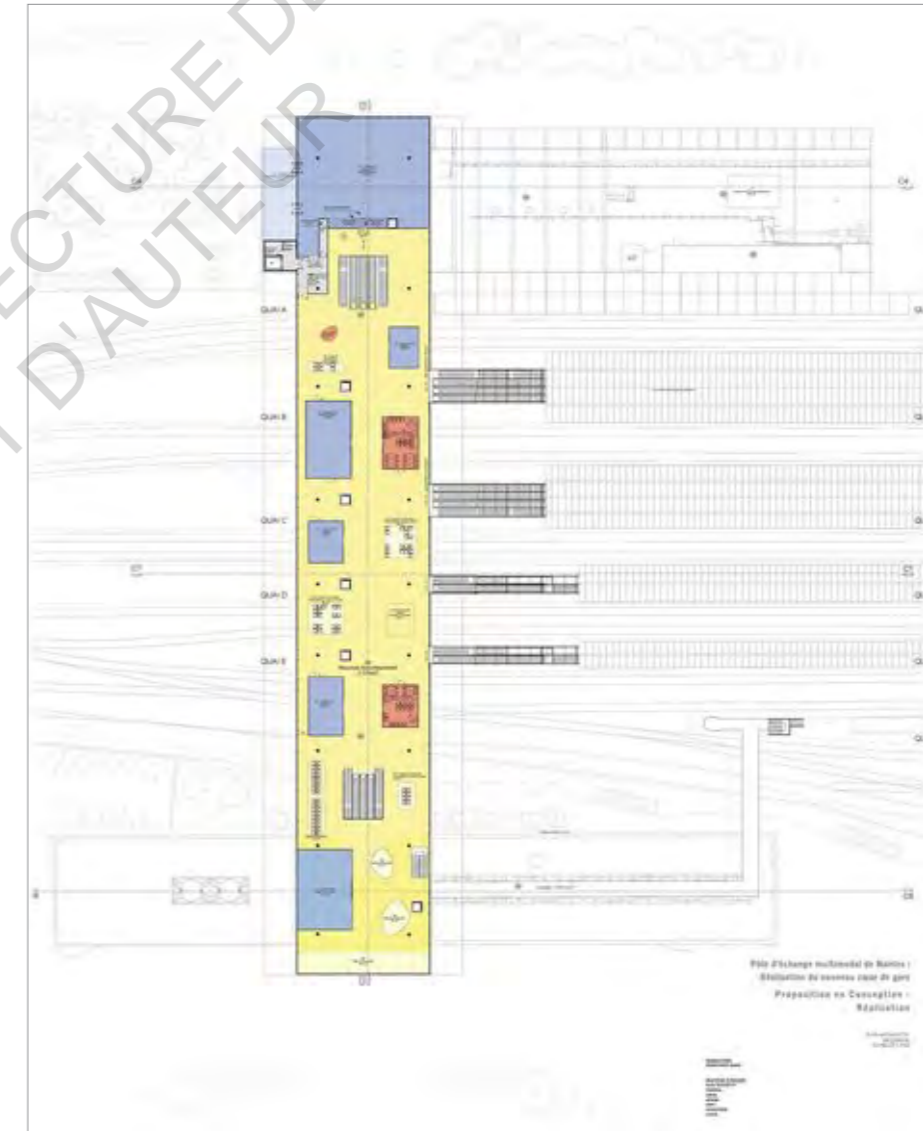
Plan de l'entresol

amc-archi.com



Plan du R+1

amc-archi.com



Plan de la mezzanine

amc-archi.com

## B- La gare de Shinjuku

La gare de Shinjuku, située entre les arrondissements de Shinjuku et de Shibuya, constitue une des principales gares ferroviaires de la ville de Tokyo, au Japon. Elle représente la principale connexion entre le centre de Tokyo et les banlieues ouest de la ville, et est la gare la plus fréquentée du monde avec en moyenne par 3,5 millions de voyageurs par jour. Cette gare forme un vaste complexe, articulé au-dessus et autour des voies ferroviaires, comprenant plusieurs centres commerciaux. <sup>1</sup> Elle représente la deuxième gare la plus étendue du monde, après celle de Nagoya, et comprend près de 200 sorties.

La gare de Shinjuku a été inaugurée en 1885, et s'est agrandie au fil des années, à mesure qu'elle accueillait de nouvelles lignes. Elle est aujourd'hui dirigée par cinq opérateurs : JR East, Odakyû, Keio, Toei et Tokyo Metro.

---

<sup>1</sup> page Wikipédia de la «Gare de Shinjuku»





Carte de Tokyo

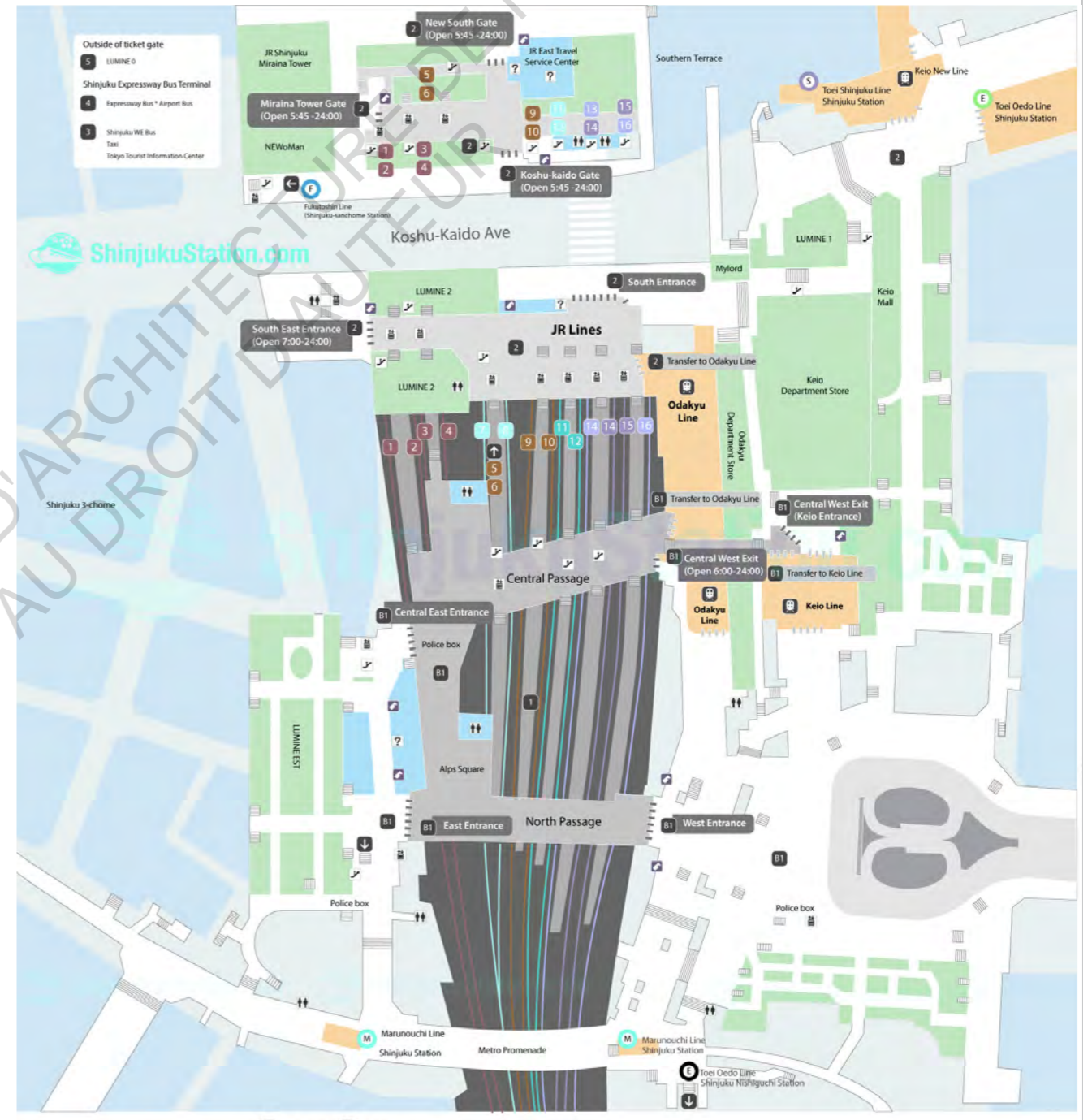
Gare de Shinjuku

Tokyo



Carte du quartier de la gare

Gare de Shinjuku



Plan de rez-de-chaussée de la gare

shinjukustation.com



## I- La gare en question

### A- Un concept à redéfinir

La gare est multiple et peut être perçue et vécue selon une infinité de prismes. Loin d'être univoque, elle a suscité l'intérêt de nombreux chercheurs, ayant tour à tour formulé des opinions à son sujet. Le premier ayant soulevé mon intérêt est Marc Augé, auteur de l'ouvrage Non-lieux. Introduction à une anthropologie de la surmodernité, dans lequel il qualifie la gare de "non-lieu". En opposition au lieu anthropologique, le "non-lieu" est défini comme un espace interchangeable dans lequel l'humain resterait anonyme, n'étant alors ni identitaire, relationnel ou historique. Il ne permettrait donc aucune forme de sociabilité mais susciterait plutôt la solitude, causée selon lui par une accélération excessive du temps. Ces non-lieux seraient symptomatiques de la "surmodernité", époque correspondant à l'espace-temps dans lequel l'auteur a réalisé cet ouvrage, soit le début des années 1990. Ils seraient également causés par une spécialisation excessive : trop fonctionnels, les non-lieux empêcheraient toute forme de partage ou d'appartenance. Cette théorisation, quelque peu nostalgique, semble témoigner d'un conflit face à l'industrialisation et ce qui en découle en terme de sociabilités dans l'espace public. Les gares ferroviaires en tant que témoins du développement industriel, de l'uniformisation du monde et de l'accélération des mobilités sont ainsi "stigmatisées" par l'auteur. Au même titre que les aéroports ou les centres commerciaux, symboles de la déshumanisation et du morcellement de la société, les gares seraient dès lors placées en opposition à la notion d'espace public.

Cette représentation des gares ferroviaires, loin d'être la seule, est notamment contestée par le sociologue de l'urbain Isaac Joseph. La mobilité ne semble pour lui pas faire figure d'entrave aux sociabilités, la gare constituant un lieu mouvant où se nouent et se dénouent les civilités ordinaires. Elle serait ainsi une scène où se croisent, se rapprochent, s'évitent passants et usagers, témoignant de cette altérité propre à l'espace public. Isaac Joseph théorise la notion d'espace public en la soumettant à deux critères : pour exister, il doit constituer un espace de circulation et de communication, régi par une

“hospitalité universelle”<sup>1</sup> ainsi qu’un droit de regard. Cette notion d’hospitalité se traduit par une accessibilité au tout-venant, l’espace public devant être ouvert à tous et en tous points. Le droit de regard, quant à lui, signifie que *“ce que l’on fait dans l’espace public peut être soumis à une demande de justification et oblige à se soumettre à la procédure de l’aveu”*<sup>2</sup>. Cette approche est soutenue et appuyée par de nombreux chercheurs en sciences sociales, tels que Marion Tillous, qui part des idées du sociologue pour les appliquer à l’espace du métro :

*“L’espace public, c’est d’abord la rue, le square, un hall de gare : autrement dit, le lieu où les rencontres se font, le lieu où le public peut se constituer, indépendamment du statut juridique de propriété”*<sup>2</sup>

Cette approche du métro a elle-même été reprise par Nacima Baron et Nathalie Roseau, dans un article au sujet des gares ferroviaires :

(au sujet de Marion Tillous)

*“elle s’attache à définir la nature de cette territorialité, montrant que les espaces de transport de masse, souvent vus comme anonymes et impersonnels, sont aussi des espaces d’attachement, à l’articulation entre espace public et espace familial.”*<sup>3</sup>

Dans ce même article, les auteurs vont jusqu’à contredire le postulat de Marc Augé en proposant une requalification des gares ferroviaires :

*“Cette unité de lieu n’en fait pas un non-lieu mais plutôt un lieu total, dont le périmètre se redéfinit sans cesse”*<sup>3</sup>

Forte de ces multiples approches, nous sommes ainsi en mesure de partir du postulat suivant : la gare ferroviaire est un espace public. Elle est un

1 Concept freudien réapproprié par Isaac Joseph

2 Marion Tillous, 2016, *Le métro comme territoire : à l’articulation entre l’espace public et l’espace familial*, Flux, vol. 103-104, no. 1, pp. 32-43

3 Nacima Baron, Nathalie Roseau, 2016, *Les gares au miroir de l’urbain*, Flux, vol. 103-104, no. 1

*“monde en soi”*<sup>1</sup>, un *“village global”*<sup>2</sup>, que l’on pourrait scruter sans fin sans en épuiser les ressources. Ce postulat, qui sert de socle à notre analyse, permet d’approfondir notre problématisation : le statut d’espace public étant acquis, il s’agira dès lors d’en comprendre les spécificités, comme énoncé précédemment dans l’introduction.

## B- Un espace à conquérir

### Un potentiel attractif

Le potentiel d’urbanité des gares que nous venons tout juste d’évoquer semble avoir fait l’objet d’une prise de conscience, entraînant une requalification de ces dernières. L’intégration de ce potentiel dans la conception de grands complexes d’échange, que représentent les gares<sup>3</sup>, a notamment été amenée par Georges Amar. Ingénieur de formation, mais également écrivain, peintre et poète, il a pendant longtemps occupé le poste de directeur de l’unité prospective de la RATP. Ayant travaillé sur de grands projets, tels que le réaménagement du pôle d’échanges de La Défense à Paris, Georges Amar a apporté de nombreuses innovations sur le plan méthodologique, en avançant plusieurs concepts permettant d’appréhender différemment la mobilité. Sa vision innovante des espaces de transit, qu’il nomme *“Complexes d’Échanges Urbains”*<sup>4</sup>, a ainsi été à l’initiative de leur reconsidération :

*“Le complexe d’échanges urbain est un nouvel objet. Objet socio-technique, objet urbain en même temps que transport, objet-service, multimodal, multiservice et multi-opérateurs”*<sup>5</sup>

1 Nacima Baron, Nathalie Roseau, 2016, *Les gares au miroir de l’urbain*, Flux, vol. 103-104, no. 1

2 Claire Simon, 2013, *Gare du Nord* (film)

3 Notre usage du terme de «gare» renvoie au complexe d’échange qu’elle représente, et ne s’arrête pas au ferroviaire.

4 Georges Amar, 1996, *Complexes d’échanges urbains. Du concept au projet, le cas de La Défense*. In: *Les Annales de la recherche urbaine*, N°71, *Gares en mouvements*, pp. 92-100

5 Georges Amar, 1996, *Complexes d’échanges urbains. Du concept au projet, le cas de La Défense*. N°71, *Gares en mouvements*, pp. 92-100

En effet, dans cet article datant de 1996, Georges Amar s'avère très précurseur en relevant l'importance de certains enjeux aujourd'hui au cœur des réflexions : cette vision fait de lui un pionnier dans le renouveau des grandes gares ferroviaires. Il souligne par exemple le *"caractère central et vital"*<sup>1</sup> des complexes d'échange qui, du fait de l'importance de leur trafic et de leur facilité d'accès, tendent selon lui à devenir des *"relais urbains"*<sup>1</sup>. Ce potentiel est ainsi soulevé par Georges Amar :

*"la potentialité qu'ils recèlent de devenir des espaces publics de service d'une grande valeur socio-économique dans l'organisation de la vie urbaine. Véritables hauts lieux de l'échange, de l'accessibilité urbaine au sens le plus large de ces termes."*<sup>1</sup>

Ce potentiel, que soulève Georges Amar, découle en réalité de la mise en service à partir des années 1980 d'un vaste réseau de lignes à grande vitesse. Cette innovation technique, ayant pour objectif de concurrencer la route et l'aviation alors en plein essor, est venue bouleverser le système ferroviaire français. En faisant exploser le nombre de voyageurs et en permettant une toute nouvelle ouverture sur le territoire, le TGV apparaît en effet comme le premier levier de l'attractivité des grandes gares ferroviaires françaises. Cependant, son apparition, ayant suscité une obsession pour la vitesse et la performance, a entraîné une restructuration très fonctionnelle des gares. L'approche de Georges Amar semble ainsi mettre en garde face à cette vision univoque, qui écarte selon lui la diversité des enjeux propres aux gares ferroviaires.

Mais Georges Amar ne s'arrête pas au constat, son statut de directeur de l'unité prospective de la RATP l'amenant à faire des propositions innovantes. En réponse à cette immense potentialité, il propose ainsi une approche globale, permettant d'aborder l'entièreté des enjeux dont les complexes d'échanges urbains sont porteurs :

*"une approche globale, qui prenne la mesure de l'interdépendance effective des multiples aspects des problèmes urbains, qui parte du fait maintes fois constaté que des approches trop sectorielles ou cloisonnées conduisent à des solutions inefficaces, et même parfois désastreuses, tant sur le plan social que sur le plan économique. L'approche globale, en effet n'est pas une fin en soi, mais la condition nécessaire à l'émergence de solutions nouvelles,*

*plus performantes aux problèmes urbains."*<sup>1</sup>

Cet article prend pour appui le cas de la Défense mais constitue en réalité un manifeste à portée générale, la vision prospective qu'il avance ayant caractère à s'appliquer à tout nouveau *"COEUR"* (COMplexe d'Échange URbain). On comprend ainsi que l'avènement actuel des grandes gares ferroviaires n'est pas tellement récent, mais témoigne du changement de vision dont elles font l'objet depuis la fin du vingtième siècle.

### Une instrumentalisation de la gare

Ce changement de statut donne de nouvelles perspectives à la gare et permet de l'entrevoir comme un outil. D'une part, on réalise que l'épaisseur anthropologique de la gare donne matière à en faire un lieu de vie. D'autre part, on constate que l'attractivité des espaces de transit peut être exploitée et valorisée, et ce, par différents moyens. Cette potentialité ainsi décelée entraîne un regain d'intérêt de la part des collectivités locales, percevant alors les gares comme de véritables leviers :

*"On observe depuis plusieurs années une réelle volonté des pouvoirs publics de reprendre en main le sujet des gares et de leurs quartiers"*<sup>2</sup>

Cette volonté se révèle très lisible à travers l'organisation de la SNCF. Certains remaniements s'avèrent en effet significatifs de ce regain d'intérêt pour les grandes gares françaises, tels que la création en 2009 de la filiale Gares & connexions :

*"Projets multi-acteurs complexes, les quartiers de gare ont incité la SNCF à s'organiser pour répondre à des enjeux spécifiques d'aménageur en créant Gares et connexions et SNCF immobilier pour travailler en partenariat avec les collectivités locales."*<sup>1</sup>

<sup>1</sup> Georges Amar, 1996, *Complexes d'échanges urbains. Du concept au projet, le cas de La Défense*. In: *Les Annales de la recherche urbaine*, N°71, *Gares en mouvements*. pp. 92-100

<sup>2</sup> *Traits d'agences n°34*, 2019, *Le renouveau des gares et de leurs quartiers*, Supplément au n° 104 de *traits urbains*

Cette société anonyme à capitaux publics, filiale de SNCF Réseau, est ainsi chargée de la gestion des gares voyageurs du réseau ferré national français<sup>1</sup>. Elle a pour mission de rénover et de développer les 3 029 gares françaises, tout en assurant les services essentiels de régulation que sont la sécurité, l'information, l'accessibilité, la propreté et le confort. Les enjeux portés par Gares & connexions sont résumés à travers leur concept de "city booster"<sup>2</sup>, symbolisant leur manière de concevoir les nouveaux projets de gares en France. Ce slogan, qui figure en page d'accueil de leur site internet, est également très révélateur :

*"Aujourd'hui au cœur du développement urbain, les gares réuniront la ville et ses périphéries et seront le centre nerveux et vital des villes de demain. Les gares du futur favoriseront le développement économique, revaloriseront les quartiers, replaceront l'environnement dans le quotidien et répondront à l'attente d'une société plus ouverte et inclusive."*<sup>2</sup>

Cette démarche, visant à tirer profit de l'attractivité des gares, permet à la fois d'en faire des "leviers de renouveau territorial"<sup>3</sup>, et des équipements urbains. La gare change alors de statut et devient un outil d'aménagement et de développement, en résumé : un "city booster". Cette dynamique se manifeste ainsi à travers le fleurissement de plusieurs grands projets en France, tous porteurs de ces enjeux :

*"Le bâtiment gare est réapproprié et se réinvente avec de nouveaux usages dans les grandes villes, comme le pôle commercial de la gare Saint-Lazare à Paris"*<sup>3</sup>

Le colloque *Place de la gare. Les gares, un atout pour les territoires et leurs habitants*, qui s'est déroulé le 11 février 2019 au Palais du Luxembourg, est révélateur de cet intérêt croissant envers les gares ferroviaires, ainsi que de l'ampleur des domaines concernés. Le colloque a en effet réuni une grande diversité d'acteurs, tels que certains hauts dirigeants de la SNCF, des personnalités politiques (députés, sénateurs, maires, ministres...), des

1 définition tirée de la page Wikipédia «Gares & Connexions»

2 terme et définition tirés du site internet de *Gares & Connexions*

3 *Traits d'agences n°34, 2019, Le renouveau des gares et de leurs quartiers, Supplément au n° 104 de traits urbains*

représentants de syndicats ou encore de groupes du secteur de la grande distribution. Cet avènement des gares, omniprésent à la fois dans les discours sur l'aménagement urbain et dans les travaux en sciences sociales, semble en effet occuper une place majeure dans les préoccupations relatives à notre société. Ainsi, en remettant en 2009 au premier ministre François Fillon un rapport intitulé *La gare contemporaine*, l'ancienne sénatrice Fabienne Keller témoigne de l'importance de cet enjeu. En outre, ses revendications s'inscrivent dans cette démarche de changement de statut de la gare, en proposant "d'affirmer la gare comme un centre-ville, un espace public continu, avec des circulations facilitées et des services à la population diversifiés".

Les bases de notre argumentation ainsi exposées, nous nous intéresserons désormais aux manifestations de cette dynamique actuelle à travers le projet de la nouvelle gare de Nantes. Notre intention étant d'exposer l'instrumentalisation dont cette dernière fait l'objet, nous organiserons ce raisonnement en deux versants, complémentaires mais dissociables. Ainsi, nous verrons en quoi la gare de Nantes constitue un outil au service à la fois de l'aménagement urbain et du développement économique. Il s'agira dès lors d'exposer ces dynamiques pour ensuite saisir quelles conséquences elles peuvent avoir sur l'espace public.

## II- La gare, outil urbanistique

Nous nous intéresserons tout d'abord au premier point énoncé, qui est celui de la gare comme outil d'aménagement urbain. Cette volonté, qui apparaît comme un enjeu clé de la reconquête des grandes gares ferroviaires en France, est très bien illustrée par le cas nantais.

### A- Un nouveau rapport à la ville

#### Les pouvoirs publics se saisissent des gares

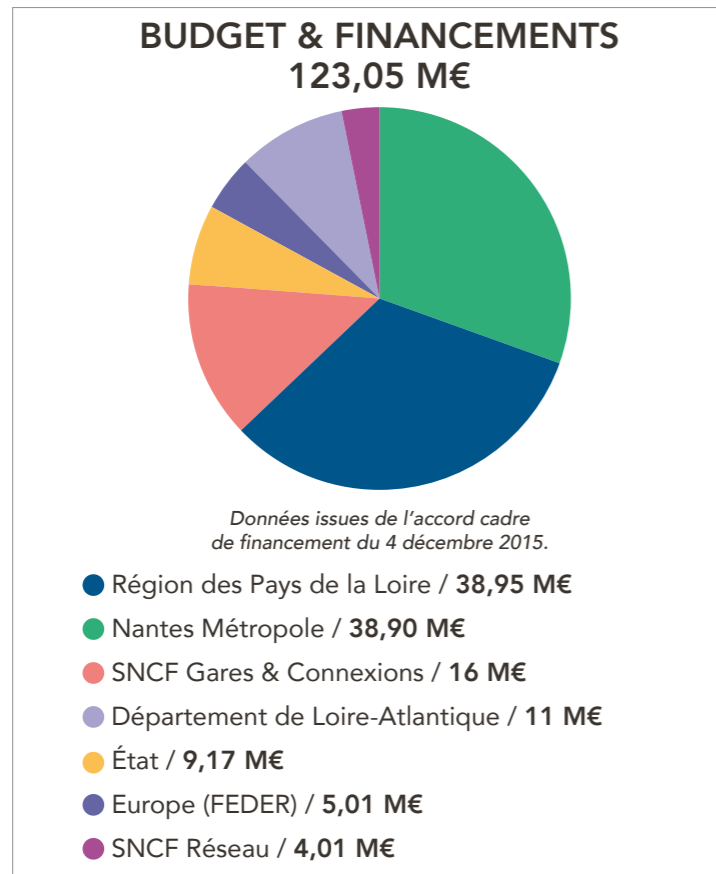
Afin d'appréhender cette notion, nous nous focaliserons en premier lieu sur la position des pouvoirs publics. Nous évoquions précédemment l'intérêt croissant de ces derniers concernant les gares ferroviaires, alors perçues comme de véritables outils d'aménagement. Dès lors, en faisant figure de "leviers de renouveau territorial"<sup>1</sup>, les projets de gares ferroviaires se voient bénéficier d'un large cofinancement :

*"Outils puissants d'aménagement, les gares peuvent assez naturellement rassembler les volontés et les moyens. À ce titre, on peut intéresser les collectivités locales aux gares en termes d'investissements"*<sup>2</sup>

Cet intérêt croissant des pouvoirs publics au sujet des gares se lit en effet à travers le financement du projet de la gare de Nantes. Les enjeux de ce dernier ont ainsi mobilisé de nombreux partenaires, tels que la Région des Pays de la Loire, Nantes Métropole, SNCF Gares & Connexions, le Département de Loire-Atlantique, l'État, l'Europe, ou encore SNCF Réseau. La répartition des financements est ainsi représentée par le graphique ci-dessous :

<sup>1</sup> Traits d'agences n°34, 2019, *Le renouveau des gares et de leurs quartiers*, Supplément au n° 104 de traits urbains

<sup>2</sup> Acte synthèse du colloque "Place de la gare, Les gares, un atout pour les territoires et leurs habitants", 2019, Palais du Luxembourg



paysdelaloire.fr

La question du financement a notamment été abordée au cours de l'entretien mené avec Yann Sauret <sup>1</sup> :

*“donc finalement toutes les strates de la plus large à la plus locale participent à ce projet et si elles y participent c'est qu'elles ont un intérêt”*

Nous pouvons dès lors questionner les motivations de ces acteurs : en analysant le financement du projet et en étudiant ses multiples enjeux, nous prenons conscience de l'ampleur de sa portée. En effet, en intéressant une grande diversité d'acteurs et en opérant à des échelles aussi variées, ce projet de gare semble avoir un impact extrêmement vaste. A titre d'exemple, dans une monographie publiée par L'agence d'Urbanisme Atlantique et Pyrénées

<sup>1</sup> directeur du projet d'aménagement de la nouvelle gare de Nantes chez la SNCF

et visant à “sensibiliser aux enjeux d'une nouvelle gare TGV”, apparaît le cas de la gare de Nantes :

*“La gare, en plus d'accueillir la grande vitesse, souhaite devenir un élément stratégique dans les réflexions relatives au maillage du territoire métropolitain « Loire Bretagne » comprenant Nantes, Saint Nazaire, Angers, Rennes et Brest. Elle a pour ambition de devenir un point nodal fort du réseau régional et interrégional (réseau en étoile) en jouant la complémentarité avec Rennes.”* <sup>1</sup>

Cet ouvrage témoigne de la volonté présente, et ce dès 2008, de se servir de la gare comme élément stratégique au niveau régional et interrégional. Bien que nous ayons pris conscience de l'ampleur de la portée de ce projet, nous focaliserons ici sur l'échelle urbaine, relative au contexte “proche” de la gare, qui constitue notre terrain d'enquête. Dès lors, les problématiques liées aux mobilités interrégionales et au maillage territorial seront volontairement occultées, afin de resserrer l'étai sur notre cas d'étude : la gare de Nantes.

La gare apparaissant indéniablement comme un levier pour l'aménagement urbain, les pouvoirs publics se saisissent de cette opportunité pour agir sur la planification de la ville. Nantes Métropole, en finançant près d'un tiers du projet, se retrouve au coeur des intérêts. Cette position se traduit alors naturellement par la prégnance de l'enjeu urbanistique dans l'élaboration du projet :

*“Proche du centre-ville, aux abords immédiats du Château et du Jardin des Plantes, la nouvelle gare sera connectée à son nouvel environnement au sud comme au nord : le quartier d'affaires Euronantes, les nouvelles lignes C3 et C5 de Chronobus ou encore le projet urbain de promenade du Jardin des Plantes jusqu'à la Loire. En s'intégrant harmonieusement dans un paysage urbain plus étendu et plus varié, elle jouera pleinement son nouveau rôle”* <sup>2</sup>

L'importance de cet enjeu urbain transparait également à travers les entretiens menés au sujet de la gare de Nantes, le faisant figurer comme un élément

<sup>1</sup> Agence d'urbanisme atlantique & pyrénées, 2008, Monographie des gares grande vitesse

<sup>2</sup> Correspondances, 2017, Gare de Nantes : l'histoire continue !, numéro 1



essentiel du projet :

*"l'intégration de la gare dans le tissu urbain, puisque l'objectif que l'on a c'est vraiment de reconnecter la gare avec les quartiers nord et sud"*<sup>1</sup>

*"l'enjeu de cette gare-là en particulier c'est d'améliorer l'accessibilité à la ville"*<sup>2</sup>

*"son enjeu c'était d'étirer jusqu'à la gare la promenade nantaise qui comme vous le savez fait le lien entre la Loire et la gare finalement. (...) donc ça crée du lien dans la ville et voilà il y a une cohérence qui résonne dans l'aménagement de tout le centre"*<sup>3</sup>

Nous prenons conscience à travers ces différents témoignages de la pluralité de cet enjeu urbain, le pouvoir aménageur de la gare se concrétisant par différentes intentions.

### La gare intègre la planification urbaine

Le premier aspect de cet enjeu auquel nous nous intéresserons est celui de l'évolution du rapport opérant entre la gare et la ville. Ce changement de statut se traduit spatialement par la place que la gare occupe, ou du moins qu'on lui accorde, sur le territoire. On constate en effet une volonté de la part des municipalités des grandes villes de créer du lien avec la gare ferroviaire :

*"on créait un chemin de fer, on faisait une gare, d'ailleurs c'est ce qui fait que les gares étaient souvent positionnées à l'extérieur des villes et c'est plutôt les villes qui sont venues se raccrocher au fil du temps auprès des gares"*<sup>1</sup>

1 Yann Sauret, directeur du projet d'aménagement de la nouvelle gare de Nantes à la SNCF

2 Christophe Cozette, paysagiste associé chez Phytolab, l'agence mandataire pour le projet du Parvis nord de la nouvelle gare de Nantes

3 Raphaël Bernard, architecte urbaniste chez Forma6, cabinet d'architecte associé à l'agence mandataire Rudy Ricciotti pour le nouveau projet de gare de Nantes

Bien qu'elle ne soit pas positionnée en dehors de la ville comme cela peut être le cas ailleurs en France, la gare de Nantes a toutefois été pendant longtemps *"isolée du cœur de ville"*<sup>1</sup>. Ce sentiment d'isolement, causé par de *"nombreuses coupures avec le fleuve, le port de plaisance, des infrastructures routières et ferroviaires"*<sup>2</sup>, se voit depuis quelque temps atténué par la restructuration des abords de la gare. Le nouveau projet de gare de Nantes s'accompagne en effet d'un vaste projet d'urbanisme, visant notamment à requalifier l'axe faisant le lien entre la gare et le Château des Ducs de Bretagne. La volonté de connecter la gare au centre par le biais de cette *"grande promenade verte"*<sup>2</sup> est clairement énoncée par Johanna Rolland, actuelle maire de Nantes :

*"Le projet d'aménagement des espaces publics et de la promenade nantaise entre le Jardin des plantes et le Château des Ducs de Bretagne en sera son écrin, mais bien plus encore."*<sup>3</sup>

1 Agence d'urbanisme atlantique & pyrénées, 2008, *Monographie des gares grande vitesse*

2 Nantes Métropole, 2019, (vidéo) *La future esplanade de la gare de Nantes se dévoile*

3 Johanna Rolland, maire de Nantes

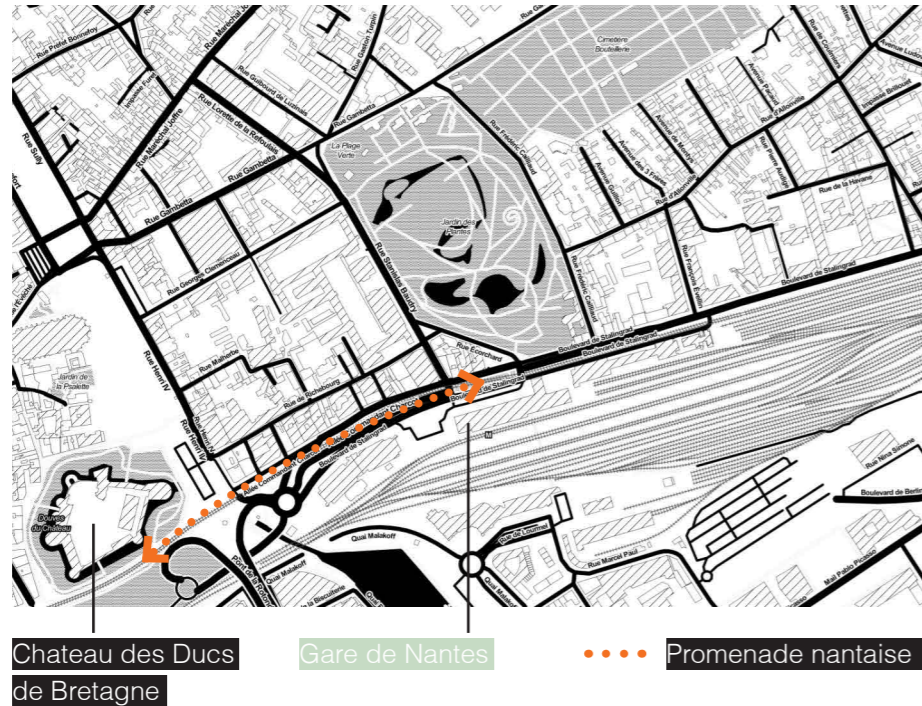


phytolab.fr



© Airstudio

phytolab.fr



Le parvis Nord de la gare apparaît comme le point de départ de cette promenade, ce dernier faisant l'objet de profondes modifications, tant sur l'accessibilité que sur les usages. Premièrement, la requalification de ce parvis est en grande partie fondée sur un vaste remaniement des mobilités. La récente éviction des véhicules motorisés, permise par la déviation souterraine de l'ancien axe routier, participe ainsi à la piétonnisation du parvis. Cette volonté de donner la priorité aux mobilités douces s'illustre également par la création de nouveaux abris pour la station de tramway "Gare de Nantes - Jardin des Plantes". De même, la réalisation prochaine d'une "Place des mobilités" <sup>1</sup>, comprenant un vaste abri-vélo ainsi que des services liés à l'usage du vélo, poursuit dans cette lancée. Les mobilités douces et le confort du piéton semblent ainsi occuper une place privilégiée dans les préoccupations relatives à l'espace public, comme le souligne Olivier Corbineau, chef de projet au Département du développement urbain chez Nantes Métropole :

<sup>1</sup> Raphaël Bernard, architecte urbaniste chez Forma6, cabinet d'architecte associé à l'agence mandataire Rudy Ricciotti pour le nouveau projet de gare de Nantes

*"nous avons choisi de prioriser au Nord d'une part le confort de l'usager tramway, d'autre part l'amélioration pour ses compléments naturels locaux, le piéton (la promenade nantaise améliore le parcours piéton gare/centre-ville) et le vélo"*

Au-delà de l'accessibilité, la présence de nature apparaît également comme fondatrice dans cette requalification du parvis. Elle est pensée en écho au Jardin des Plantes, se manifestant par la création de quelques "éclats botaniques" <sup>1</sup>, en formant "un Jardin qui va irriguer l'espace public vers la gare et vers le Château." <sup>1</sup>



[rikostnaz5.blogspot.com](http://rikostnaz5.blogspot.com)

Ces modifications visent à requalifier le parvis, à en faire un lieu de vie, et nous amènent ainsi à penser que le confort des piétons constitue une priorité dans le projet d'aménagement de l'espace public. On devine en effet un souci du bien-être à travers une présence de nature ainsi qu'une accessibilité facilitée, procurant aux usagers une expérience apaisée. Le parvis de la gare se voit alors changer de statut, passant d'une entrée de gare engorgée de voitures à un lieu de vie apaisé et dédié aux piétons :

*"Là où il y a aujourd'hui un parvis peu lisible et peu agréable, il y aura demain une vaste esplanade paysagère, une vraie place nantaise (...) au même titre"*

<sup>1</sup> Johanna Rolland, Maire de Nantes

que Graslin, Royale ou le cours Saint-Pierre”<sup>1</sup>

Cette volonté de faire du parvis une place publique témoigne de son intégration dans la planification, et affirme le rôle crucial de ce nouveau projet de gare pour la ville de Nantes. Le parvis, devenant un lieu structurant et central, imprime sa marque sur le territoire et participe au renouveau urbain.



Cette démarche de piétonnisation et d'intégration de végétation dans l'espace public ne concerne pas uniquement le parvis Nord de la gare, mais se retrouve tout le long de la promenade nantaise :

<sup>1</sup> Johanna Rolland, Maire de Nantes

“Ce sera le point de départ d'une promenade au coeur de Nantes, de la première branche de l'Étoile verte (mise en réseau des coulées vertes et des parcs et jardins nantais)”<sup>1</sup>

On comprend ainsi que le projet de la gare s'inscrit dans une logique globale de restructuration de la ville, par le biais de cette promenade nantaise, qui témoigne de la volonté de la municipalité de faire de Nantes une “ville parc”<sup>1</sup>. En formant la branche de la “Vallée en mouvement” (représentée sur la carte précédente) de ce grand projet qu'est l'Étoile verte<sup>1</sup>, la promenade nantaise permet de créer du lien dans la ville :

“ce projet dépasse l'esplanade seule : il s'inscrit dans une longue promenade qui va de la gare à la Loire et c'est une des branches de l'étoile verte qui prend ainsi réalité, en dialogue avec le Château, dans un lien retrouvé avec le square Mercoeur et le miroir d'eau, et qui se prolongera demain avec les futurs aménagements au nord de l'Île Feydeau puis de la Petite Hollande.”<sup>1</sup>



<sup>1</sup> Johanna Rolland, Maire de Nantes

Par le biais de cette promenade, la gare vient faire écho à certains éléments majeurs de la ville, tels que le Château, ou la Petite Hollande qui fera également l'objet à l'avenir d'une restructuration. De cette manière, le projet de la gare rejoint les intérêts des grands projets urbains nantais, visant à étendre le centre-ville et à créer de nouveaux lieux de centralité. Ces différents éléments, mis bout à bout, forment une continuité, permettant d'étendre l'attractivité du centre :

"Le projet de la gare et de ses abords, c'est un élément majeur du futur grand cœur métropolitain qui se dessine actuellement avec trois grands projets urbains, Pirmil les Isles, le Bas Chantenay et l'Île de Nantes. Avec la transformation du centre-ville nantais, ils créent un dialogue cohérent de part et d'autre de la Loire et donnent une réponse ambitieuse au nouveau cap que j'ai donné à Nantes et sa métropole."<sup>1</sup>



A travers cette posture, Johanna Rolland témoigne clairement de son ambition vis-à-vis de la restructuration du centre-ville de Nantes. La promenade nantaise permettra ainsi de créer une continuité entre la gare et le Bas-

<sup>1</sup> Johanna Rolland, maire de Nantes

Chantenay, qui sont deux éléments à haut potentiel et faisant l'objet d'une volonté de connexion au centre-ville. Différents dispositifs ont en effet été mis en place pour dynamiser et reconnecter le quartier du Bas Chantenay, tels que la création d'un Jardin extraordinaire dans la carrière Miséry avec l'Arbre aux hérons<sup>1</sup>, ou encore le lancement de nouvelles navettes fluviales.



reichen-robot.fr

Cette inscription de la gare dans de grands projets urbains montre qu'elle n'est plus pensée de manière isolée, mais fait désormais l'objet d'une approche globale, telle que le suggérait Georges Amar en 1996. En prenant en compte les problématiques urbaines liées au territoire dans lequel elle s'inscrit, la gare évite une situation d'enclavement qui lui a autrefois été reprochée.

<sup>1</sup> voir illustration ci-dessous



*nantesamenagement.fr*

## La gare crée du lien

Néanmoins, le pouvoir structurant de la gare ne s'arrête pas à sa connexion au centre-ville. En effet, sa capacité à créer du lien fait de la gare un "commutateur", agissant au service d'un urbanisme tentaculaire. Olivier Corbineau, chef de projet de la partie Sud de la gare, va jusqu'à qualifier la gare de "multiprise géante". En reliant des espaces d'échelle et de nature différentes, elle crée des "circuits" et permet des connexions entre différents éléments. Son rôle de commutateur lui permet alors d'influer sur son environnement, en reliant notamment le quartier Nord au quartier Sud :

*"Cette passerelle, c'est une nouvelle transversalité (...) pour la ville jusqu'ici découpée par le faisceau des voies ferrées."*<sup>1</sup>



La "fracture" causée par le réseau ferré se verra ainsi compensée par la création de cette gare mezzanine. En déjouant son propre impact sur le territoire, la gare se réinvente et fait preuve de grandes évolutions.

<sup>1</sup> Catherine Malleret, architecte chez Forma6, cabinet d'architecte associé à l'agence mandataire Rudy Ricciotti pour le nouveau projet de gare de Nantes



Cependant, cette connexion n'est pas anodine et n'a pas pour unique objectif de pallier cet enclavement causé par le réseau ferré. En effet, le quartier Sud dont il est question fait depuis quelques années l'objet d'une profonde mutation, à travers le projet Euronantes. Cet ensemble urbain, initié en 2004, regroupe bureaux, logements, commerces et équipements. Ayant vocation à devenir le premier quartier d'affaires de la façade Atlantique, ce vaste projet est vraisemblablement porteur d'enjeux cruciaux pour le territoire. Le projet de gare mezzanine rend alors possible, ou du moins appuie ce projet, en lui octroyant une connexion au centre-ville :

*"Le quartier Sud de la gare, enclavé entre la Loire et le faisceau ferroviaire, gagnera en accessibilité depuis le coeur de ville grâce à un accès à la fois plus direct et plus lisible"*<sup>1</sup>

L'accessibilité ainsi générée par cet axe, et soutenue par la forte attractivité de la gare, sert alors de levier pour l'opération Euronantes. Cette dernière, en permettant de créer une connexion entre le centre et l'île de Nantes, participe également à cet urbanisme tentaculaire que nous

<sup>1</sup> Gares & Connexions, 2017, Déclaration de projet du pôle d'échanges multimodal de Nantes





vjoncheray.fr

évoquions précédemment. Il ne s'agit pas ici de rentrer dans les détails de ce projet mais plutôt de souligner l'impact de la gare dans les enjeux urbains du territoire, sa responsabilité vis-à-vis de ces derniers affirmant son nouveau statut d'outil d'aménagement urbain.

L'exploitation du pouvoir structurant de la gare ferroviaire ainsi démontrée à travers le projet de la gare de Nantes est représentative de sa requalification. Ce potentiel, qui suscite aujourd'hui l'intérêt des pouvoirs publics, semble avoir toujours été pris en compte dans la conception japonaise des gares ferroviaires. Nous tâcherons dès lors d'étudier ce modèle précurseur afin d'en tirer une base comparative.

### Le pouvoir structurant des gares Japonaises

Le pouvoir structurant de la gare japonaise se devine notamment à travers le vocabulaire japonais. Le terme 駅 [eki], qui signifie "gare" en japonais, ne renvoie pas seulement à l'accueil et au transit de trains, de passagers ou de marchandises : il se réfère à un objet urbain structurant la ville, et témoigne ainsi de son potentiel d'aménagement du territoire. Dès la

fin du 19e siècle, lors du développement du premier réseau ferré japonais, la gare est conçue comme un espace urbain central, et différentes activités viennent de ce fait s'insérer pour former un ensemble multifonctionnel :

*"les compagnies ferroviaires de Tokyo vont prendre en compte les implications économiques du développement urbain, et définir des stratégies de planification de la ville. Elles vont réunir, dans une même opération d'aménagement, les principales fonctions urbaines."*<sup>1</sup>

On constate alors l'émergence d'un modèle : un pôle urbain constitué d'une gare et d'un grand centre commercial, le tout relié au centre-ville par la ligne ferroviaire gérée par la compagnie en charge de l'opération. De part et d'autre de cette ligne sont également construits des lotissements de type cité-jardin ou cité universitaire, ainsi qu'une zone de loisirs. Ce modèle est une manière de tirer profit de l'attractivité générée par la gare, ainsi que de l'accessibilité permise par le réseau ferré. Les gares ferroviaires japonaises, apparaissant alors dès le départ comme des outils, sont considérées comme des éléments structurants de l'urbanisme des villes :

*"vous voyez que d'emblée historiquement la gare c'est un outil d'aménagement urbain"*<sup>2</sup>

La spécificité du modèle japonais s'explique notamment par la particularité de sa gouvernance. En effet, les lignes ferroviaires japonaises appartiennent très majoritairement à des compagnies privées, contrairement à la France, où elles sont détenues par l'Etat. Les projets de gares ferroviaires japonaises servent ainsi d'outils de rentabilité pour les acteurs privés, l'intérêt principal de ces vastes opérations apparaissant comme purement financier :

*"la notion de "land value capture", la manière de créer de la valeur liée à l'augmentation foncière du foncier qu'on possède autour du rail de gare lui-même"*<sup>2</sup>

<sup>1</sup> Roty Thierry, 1996, Eki (le relais) La gare au Japon, Les Annales de la recherche urbaine, N°71, Gares en mouvements. pp. 75-85

<sup>2</sup> Sophie Buhnik, chercheuse de l'Institut français de recherche sur le Japon de la Maison franco-japonaise

Nous exposerons par la suite les raisons pour lesquelles ces opérations sont à l'initiative d'acteurs privés, en détaillant les spécificités de la gouvernance de l'urbanisme japonais.

Notre étude du pouvoir structurant de la gare se poursuivra par l'analyse de son environnement direct. Cette échelle, plus rapprochée, permettra de rendre visibles différents effets urbains directement liés au nouveau projet de la gare de Nantes.

### Vers une interconnexion des espaces

Le changement de statut de la gare que nous évoquons s'illustre également par ses particularités architecturales, l'édifice pouvant être considéré comme la matérialisation des enjeux portés par le projet. On constate par exemple dans ce nouveau projet de gare une réelle volonté de lisibilité. En effet, les images diffusées faisant la promotion de la future gare de Nantes laissent voir des volumes simples comportant de nombreuses ouvertures. L'importante présence de baies vitrées, tant au rez-de-chaussée que sur la passerelle à l'étage, induisent une grande transparence à l'édifice. De plus, la simplicité des volumes rend l'ensemble lisible et facilement appréhendable. Ainsi, les multiples percées visuelles créent une profondeur et rendent perceptible l'espace dans son ensemble :

*"l'idée c'était de tout éclater et d'avoir une transparence visuelle optimale, ce qui fait que dès la sortie de la gare on puisse tout de suite repérer où est la station, et qu'on puisse y accéder à n'importe quel endroit du quai le plus facilement possible"*<sup>1</sup>

Cette transparence permet de faciliter l'accessibilité du lieu : en amoindrissant les barrières visuelles, on permet une plus vaste perception de l'espace. La lisibilité de l'espace semble agir en faveur de l'expérience voyageur, et permet par conséquent l'optimisation des circulations, en apportant au lieu une grande fluidité :

<sup>1</sup> Raphaël Bernard, architecte urbaniste chez Forma6, cabinet d'architecte associé à l'agence mandataire Rudy Ricciotti pour le nouveau projet de gare de Nantes

*"c'est un vrai petit lieu de vie mais en même temps qui doit permettre beaucoup de fluidité, c'est très important parce qu'il ne faut pas que ça stagne, parce qu'il y a tellement de monde qu'il ne faut pas créer de bouchons, donc les espaces sont quand même relativement ouverts et très marchables"*<sup>1</sup>



nantesimmo9.fr

Cette transparence a également un effet direct sur la délimitation de l'édifice, l'atténuation visuelle de ses limites produisant un sentiment de continuité entre l'intérieur et l'extérieur. Cette lisibilité illustre le changement de relation instauré entre la gare et la ville, dont le processus d'entrée du côté Nord de la gare représente l'une des manifestations les plus probantes. On observe ainsi une continuité visuelle et physique de l'espace, avec la succession d'une entrée vitrée et d'une rangée d'escalators, menant directement sur la passerelle au-dessus. De plus, la vraisemblable continuité du sol<sup>2</sup> renforce ce sentiment en estompant davantage ce palier entre l'intérieur et l'extérieur de l'édifice :

*"vous montez, mécaniquement, elle vous aspire. C'est aussi une gare-ville qui sera simple"*<sup>3</sup>

<sup>1</sup> Christophe Cozette, paysagiste associé chez Phytolab, agence mandataire pour le projet du Parvis nord de la nouvelle gare de Nantes

<sup>2</sup> D'après l'image de présentation du projet de la gare de Nantes page précédente

<sup>3</sup> Place Publique n°55, 2016, La passerelle qui réunit la gare de Nantes, 160p



rudyricciotti.com

Cette conception témoigne d'une gare non plus pensée de manière isolée mais diffuse. La ville semble pénétrer dans la gare, tandis que cette dernière dévoile ses entrailles, l'inscription<sup>1</sup> de la gare dans le quartier s'accompagnant d'une mise à nu de l'édifice. Dès lors, le parvis Nord de la gare semble jouer un rôle majeur dans cette interconnexion des espaces.

Comme énoncé précédemment, ce parvis assure la fonction de commutateur, et permet ainsi de faire le lien entre le Jardin des plantes et la gare. En effet, ces derniers viennent tous deux déborder sur le parvis, rendant floue la démarcation des espaces. La porosité produite par le processus d'entrée Nord, évoquée précédemment, participe grandement à cette interconnexion des espaces. La transition visuelle et physique entre l'intérieur et l'extérieur ainsi observée s'accompagne d'un prolongement de la gare sur le parvis, ce dernier servant de salle d'attente en plein air :

*"profiter de la gare et du réaménagement des espaces pour faire de ce parvis à la fois une extension du Jardin des Plantes et faciliter les voyageurs à se poser à l'extérieur, faire une salle d'attente extérieure"*<sup>2</sup>

1 Inscription symbolique, permise par la création de lien entre la gare et le centre-ville

2 Stéphane Ourdouillie, chef de projet de la gare de Nantes chez Nantes Métropole



phytolab.fr

De même, on constate un prolongement du Jardin sur le parvis, avec une volonté de faire déborder la végétation en dehors du parc :

*"l'idée pour qualifier et pour redonner son identité au parvis Nord c'était finalement de sortir le Jardin des Plantes de ses grilles (...) donc l'idée c'était effectivement de faire dépasser le Jardin des Plantes sur le Parvis, d'où la proposition effectivement d'organiser pendant ce temps-là des éclats botaniques qui sont parsemés sur le parvis à partir du Jardin des Plantes"*<sup>1</sup>

Dès lors, le parvis vient créer du lien entre les différentes entités connexes, servant d'outil au service d'un urbanisme tentaculaire. Par le biais de cet espace de transition, la gare et la ville se mélangent, participant à cette interconnexion des espaces que nous évoquions auparavant. Encore une fois, cette conception témoigne de l'approche globale dont fait preuve le nouveau projet de la gare de Nantes : en pensant la gare non pas comme un objet isolé mais comme une entité en lien avec son contexte, on prend en compte bon nombre d'enjeux urbains, qui ont pendant longtemps pu être occultés.

1 Raphaël Bernard, architecte urbaniste chez Forma6, cabinet d'architecte associé à l'agence mandataire Rudy Ricciotti pour le nouveau projet de gare de Nantes

## Evanescence et fluidité, piliers de la conception de l'espace au Japon

Cette notion d'interconnexion, que nous venons d'analyser à travers le projet de la gare de Nantes, est propre au modèle des gares japonaises. D'une part, l'immensité ainsi que la complexité de la gare de Shinjuku induisent un rapport particulier entre l'intérieur et l'extérieur :

*"La gare de Shinjuku à Tokyo, plus grande gare du monde avec près de 4 millions de visiteurs chaque jour, constitue à elle seule un ensemble d'ouvrages et d'immeubles, une mégastructure, une mosaïque de quartiers, une ville intérieure et souterraine. La définition de ce qui fait l'intériorité et l'extériorité de la gare, de ce qui délimite ses frontières et ses seuils est tout sauf évidente"*<sup>1</sup>



wikipedia.org

<sup>1</sup> Nacima Baron, Nathalie Roseau, 2016, *Les gares au miroir de l'urbain*, Flux, vol. 103-104, no. 1

D'autre part, la spécificité de la conception de l'espace au Japon, basée notamment sur les notions d'évanescence et de fluidité, joue en faveur d'une continuité de l'espace. Par le biais de processus de transition, d'interstices (*mā*) et de transparence, la gare forme une continuité fluide dont *"l'emboîtement sans fin des espaces aboutit quasiment à en effacer les limites"*<sup>1</sup>. Ces concepts se traduisent spatialement par la présence de *"jeu(x) de niveaux, de coursives, de galeries, d'opacité et de vide"*<sup>2</sup>. Ainsi, cette interconnexion des espaces a pour effet de rendre floues les limites entre la gare et son environnement, tel que nous avons pu le constater à travers le processus d'entrée au Nord de la gare de Nantes. Elle entraîne dès lors les mêmes effets de facilitation de l'accessibilité, en apportant à l'espace une grande fluidité :

*"La réussite du modèle de transport urbain nippon, qui contribue au rayonnement exceptionnel des gares, tient de notre point de vue au respect d'un principe de continuité (...) : continuité de l'espace au sein des gares : on passe sans transition du train au grand magasin, en circulant dans des labyrinthes en trois dimensions. Toutes les barrières géographiques aux abords de gares (routes, cours d'eau, voies ferrées) sont franchies par des voies de circulation souterraines articulant entre eux les divers domaines privés des opérateurs. Ces espaces de circulation sont très conviviaux car ils sont jalonnés de galeries commerciales dont l'aménagement est toujours très soigné. (...)"*<sup>2</sup>

Cette nouvelle manière de concevoir la gare par rapport à son contexte entraîne un changement de statut de cette dernière :

*"aujourd'hui ce n'est plus un objet gare (...) si c'était uniquement un objet gare on n'aurait pas intégré les logiques de connexions inter-quartier"*<sup>3</sup>

Comme le dit Yann Sauret, ce projet n'est *"plus un objet gare"*. En effet, les

<sup>1</sup> Roty Thierry, 1996, *Eki (le relais) La gare au Japon*, *Les Annales de la recherche urbaine*, N°71, Gares en mouvements. pp. 75-85

<sup>2</sup> Natacha Aveline, 2004, *Un financement original, la valorisation des gares au Japon*, 11<sup>ème</sup> rencontres parlementaires sur les transports, pp.79-83

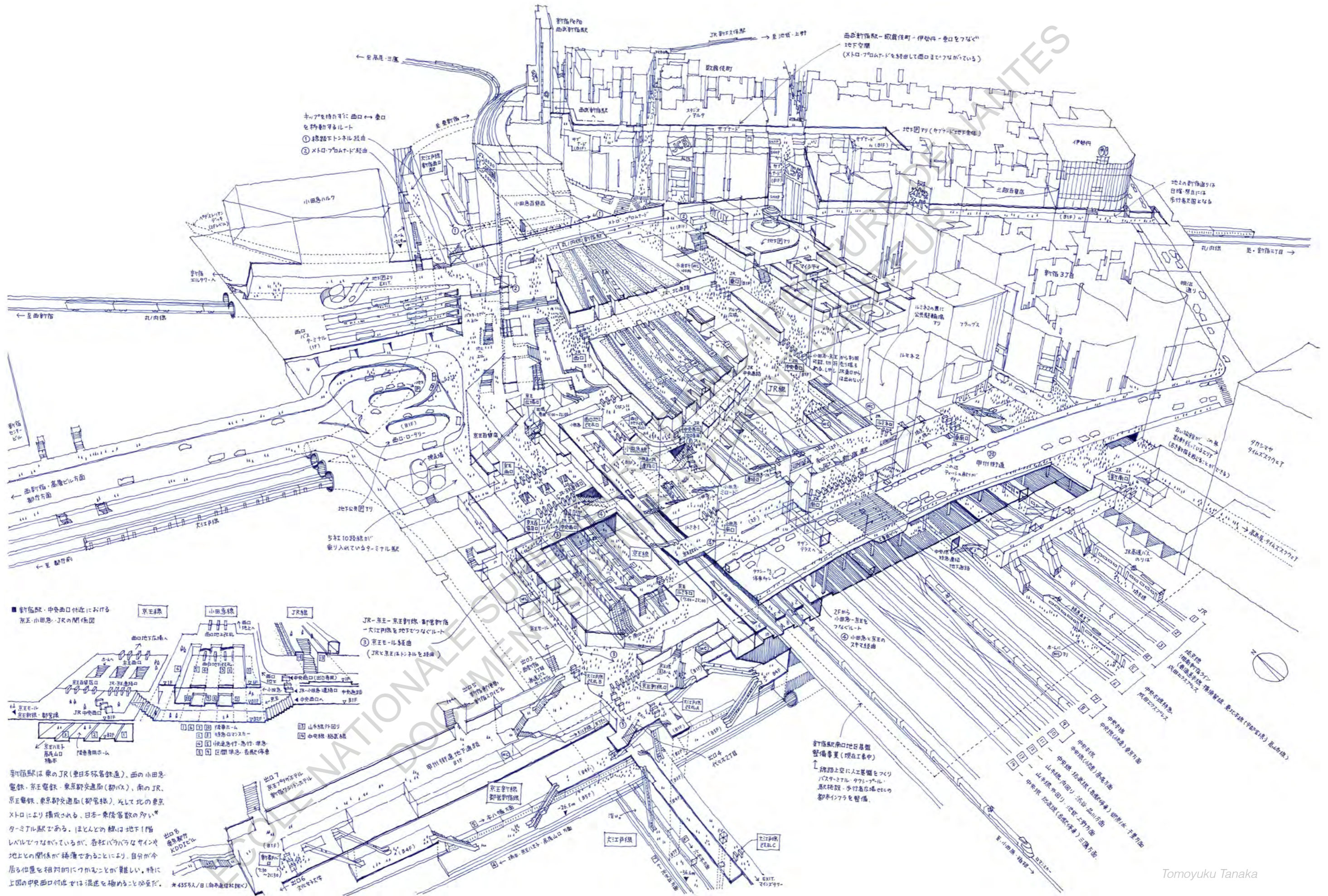
<sup>3</sup> Yann Sauret, directeur du projet d'aménagement de la nouvelle gare de Nantes chez la SNCF

enjeux que nous venons d'aborder dépassent la vocation première du simple espace de transit qu'ont longtemps représenté les gares ferroviaires. Le changement de considération des pouvoirs publics vis-à-vis de ces dernières a pour effet de leur attribuer de nouvelles fonctions, les transformant en outils au service de l'aménagement urbain. Cet effet structurant constitue le premier témoin de l'instrumentalisation dont les gares font aujourd'hui l'objet.

De plus, en servant de connecteur entre le quartier Nord et le quartier Sud, la gare de Nantes change de statut et vient jouer le rôle de rue. Nous verrons par la suite en quoi ce statut ne se limite pas à sa simple fonction de passage, mais témoigne de la volonté de faire de la gare un lieu de vie.





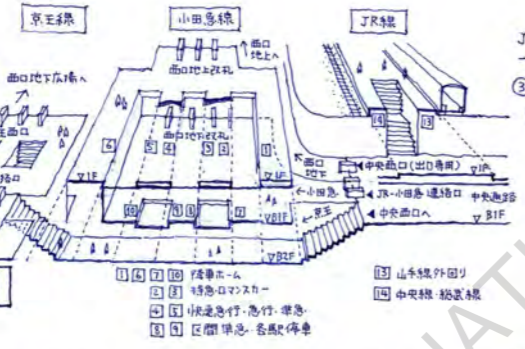


キップを保持して出口⇄乗口  
を移動するルート  
① 線路下トンネル経由  
② メトロ・プラットフォーム経由

西武新宿駅-歌舞伎町-伊勢丹-乗口を7分ほど  
地下空間  
(メトロ・プラットフォームを経由して出口までつながっている)

地下の動線通りは  
白昼・厚みには  
歩行者天国となる

■ 新宿駅・中央西口付近における  
京王・小田急・JRの関係図



JR-京王-京王新線-新宿駅  
大江戸線を地下でつなぐルート  
③ 京王ビルを経由  
(JRと京王のトンネルを結ぶ)

2Fから  
小田急-京王を  
つなぐルート  
④ 小田急と京王の  
スピアを経由

新宿駅は東のJR(東日本旅客鉄道)、西の小田急  
電鉄、京王電鉄・東京都交通局(都営バス)、南のJR、  
京王電鉄・東京都交通局(都営バス)、北の東京  
メトロにより構成される、日本一乗降客数の多い  
ターミナル駅である。ほとんどの線は地下1階  
レベルでつながっているが、各社バラバラなサインや  
地上との関係性が複雑であることにより、自分が今  
居る位置をどの方向に向かえばいいかわからない、特に  
上図の中央西口付近では混雑を極めること必至だ。

出口B  
急ぎ乗車  
KDDビル  
\*435万人/日(南東線建設時)

## B- La gare devient une rue

### Une gare conçue comme un lieu de vie

Le pouvoir structurant de la gare précédemment décrit entraîne son changement de statut : en ayant pour nouvelle fonction de relier le quartier Nord et le quartier Sud, elle joue désormais le rôle de rue. Revendiquée en tant que telle par les acteurs, cette nouvelle vocation de rue apparaît comme un enjeu majeur du projet :

*"l'objectif que l'on a c'est vraiment de reconnecter la gare avec les quartiers nord et sud, et d'en faire une rue ouverte sur la ville" <sup>1</sup>*

Néanmoins, en croisant divers témoignages, on réalise que la gare de Nantes jouait déjà le rôle de rue pour certains de ses usagers :

*"la gare aujourd'hui, ce sont 11 millions de personnes qui l'empruntent tous les ans, soit pour prendre le train, soit, et c'est une fonction assez méconnue, pour passer du quartier Malakoff-Pré Gauchet au sud au quartier nord et rejoindre le tramway et la ligne 1. Plus de 600.000 personnes traversent ainsi la gare chaque année sans s'y arrêter" <sup>2</sup>*

*"j'y passe beaucoup notamment pour aller acheter le journal, des cigarettes, enfin c'est vrai qu'on y passe et on la traverse aussi pour aller côté Sud, on l'utilise comme une rue en fait" <sup>3</sup>*

En effet, le réseau ferré créant une fracture sur le territoire, nous pouvons aisément comprendre le détournement opéré par certains, consistant à l'emprunter pour passer d'un côté à l'autre. Cet usage imprévu explique en partie l'engorgement du tunnel souterrain, qui constitue l'une des principales raisons pour lesquelles un nouveau projet de gare a été souhaité. Ainsi,

<sup>1</sup> Yann Sauret, directeur du projet d'aménagement de la nouvelle gare de Nantes chez la SNCF

<sup>2</sup> Place Publique n°55, 2016, La passerelle qui réunit la gare de Nantes, 160p

<sup>3</sup> Delphine Rabu, habitante du quartier et participante de la concertation citoyenne au sujet de la nouvelle gare de Nantes

le nouveau projet vise à rendre viable et agréable ce détournement déjà présent auparavant, en incluant le passage comme un usage à part entière de la gare. Néanmoins, son nouveau statut de rue ne se limite pas à rendre possible le franchissement, mais également à devenir un lieu de vie :

*"l'idée c'est bien d'en faire un lieu, et j'en suis convaincu avec les services qu'on propose c'est d'en faire un lieu où les gens viendront se balader le dimanche, on a un très bel objet, je pense que les gens préféreront même, pour aller du Jardin des Plantes au canal St Félix au Sud, passer par la gare, et flâneront" <sup>1</sup>*



La notion de "flânerie" ici mentionnée ne s'apparente pas à un besoin mais plutôt à un désir. En effet, elle est définie par le Larousse comme l'action de "Se promener sans but, au hasard, pour le plaisir de regarder". Il ne s'agit dès lors pas d'emprunter un axe quelconque pour sa fonction de passage, mais plutôt pour les qualités de ce dit axe de circulation. Ainsi, le fait de rendre la gare propice à la flânerie revient à lui attribuer des qualités lui permettant de susciter la contemplation. On réalise alors que ce statut de rue n'a pas été uniquement pensé pour un usage fonctionnel de circulation, mais également dans l'optique d'en faire un lieu de vie. En effet, les propriétés d'une rue ne s'arrêtent pas à son aspect utilitaire mais englobent un ensemble de

<sup>1</sup> Yann Sauret, directeur du projet d'aménagement de la nouvelle gare de Nantes chez la SNCF



caractéristiques propres à l'espace public dont il fait généralement partie :

*"l'idée c'est vraiment de venir recréer ce que l'architecte Ricciotti a qualifié de rue, et qui à mon avis est la bonne définition, puisqu'on y met des commerces"*<sup>1</sup>

La question des usages est également à prendre en compte dans la notion de rue. En effet, les quelque vingt commerces qui viendront s'installer dans la future passerelle de la gare de Nantes participent notamment à son statut de rue. Ainsi, au même titre qu'une rue commerçante de centre-ville, les passants pourront emprunter la gare pour flâner, consommer, s'y restaurer. Cette présence de commerces vient renforcer le changement de statut de la gare en participant à sa diversification, la fonction du transport n'étant plus le seul facteur d'attractivité. Nous reviendrons par la suite sur cette diversification des usages en nous intéressant à sa mise en oeuvre ainsi qu'à ses conséquences sur l'espace public.

En constituant une rue, la gare intègre une ramification et s'articule avec un ensemble d'autres voies. Au-delà des problématiques fonctionnelles d'accessibilité, on constate une approche globale dans la conception de cette passerelle par le biais de sa programmation. En effet, il est ressorti au cours des entretiens une volonté de non-compétitivité vis-à-vis des commerces environnants. Ainsi, les enseignes de la future gare ont été choisies de manière à ne pas venir concurrencer celles qui étaient déjà implantées aux alentours :

*"Aucun des commerçants n'a vu la gare comme un rival, mais plutôt comme quelque chose qui se complète"*<sup>1</sup>

*"saisir la requalification de la gare pour en profiter pour refaire tous les espaces publics et améliorer complètement le confort et le transit des voyageurs et des touristes, pour eux au contraire ça deviendrait une aubaine"*<sup>1</sup>

Le nouveau projet de gare, par son impact sur la qualité de l'espace ainsi que son potentiel d'attractivité, viendrait même valoriser les commerces

<sup>1</sup> Stéphane Ourdouillie, chef de projet de la gare de Nantes chez Nantes Métropole

environnants. Cette prise en compte du contexte est révélatrice de l'approche globale qui semble guider le projet. A nouveau, les processus mis en place, tels que les commissions de règlement amiable, font preuve d'une évolution dans la manière de concevoir la gare. De même, ces enjeux de cohérence sur le territoire sont révélateurs de la gouvernance du projet, dont les collectivités locales occupent une grande partie, comme nous l'avons montré précédemment à travers le financement du projet.

### Une rue autonome

Après avoir démontré en quoi la future gare de Nantes vise à s'apparenter à une rue, nous verrons quelles en sont les limites. En effet, malgré cette assimilation, la gare, par ses spécificités ne constitue pas une rue comme les autres. En possédant sa propre organisation, elle se différencie et va à l'encontre de certains principes fondateurs de l'espace public dont la voirie fait partie :

*"Sorte de micro-société, elle délimite ses propres frontières entre espace privé et espace public, possédant ses propres forces de l'ordre, sa poste, ses cheminots, se déployant dans un système spatial total, du réseau au compartiment."*<sup>1</sup>

La future gare, par son ambivalence, constitue un espace hybride à l'articulation entre le public et le privé. De cette manière, les modalités d'accès et d'usage ne sont pas les mêmes que celles propres à une rue. En effet, une gare est une organisation régie par certaines règles imposant notamment un contrôle ainsi qu'une surveillance :

*"Le métro, point de départ de notre réflexion, possède les caractéristiques de cet espace hybride entre espace public et espace « villageois ». Physiquement accessible à tous (au moins en droit), il requiert toutefois l'acquiescement d'un droit de passage. Il est « géré » par un organisme, en particulier dans la zone*

<sup>1</sup> Nacima Baron, Nathalie Roseau, 2016, *Les gares au miroir de l'urbain, Flux*, vol. 103-104, no. 1

« sous contrôle », qui en assure l'entretien et la surveillance.”<sup>1</sup>

Au même titre que le métro, elle instaure un contrôle basé sur des règles qui lui sont propres. De plus, l'accès étant réglementé, son statut de rue se voit ici nuancé. Bien qu'elle en assure la fonction, les conditions que la gare impose la distinguent des rues appartenant au domaine public, ces dernières impliquant *“un état de droit qui garantisse les droits et libertés des citoyens dans le domaine public, dont la liberté de circulation.”*<sup>2</sup>.

Un critère supplémentaire vient nuancer la fonction de rue de la gare : celui des temporalités. En effet, contrairement à une rue du domaine public, elle voit son accès régi par des créneaux horaires :

*“la mezzanine, même si elle ne sera ouverte que durant les heures d'ouverture de la gare, mais qui sont quand même d'une amplitude assez grande, c'est entre guillemets une voirie suspendue”*<sup>3</sup>

Ainsi, au même titre que le Jardin des Plantes, la gare ferme ses portes au cours de la nuit et affiche ainsi une discontinuité dans son rôle de rue.

Les particularités de cette nouvelle “rue” ainsi exposées, nous sommes en mesure d'interroger ses éventuelles conséquences sur l'espace public. En effet, dans l'optique où la gare intégrera le quartier en jouant pleinement son rôle de rue, et sera alors perçue de la sorte par ses usagers, nous pouvons nous interroger quant à ses conditions en terme d'accès et d'usage. En effet, le contrôle, la surveillance et l'ensemble de règles qu'elle impose vont à l'encontre de certains principes fondateurs de l'espace public, qu'elle intégrerait néanmoins par son statut de rue.

Le statut ambigu de cette gare-rue renvoie à une catégorie d'espaces très présente au Japon, que sont les POPS ou *Privately Owned Public Spaces*, qui signifient “espaces publics appartenant au privé”. Ainsi, au même titre

<sup>1</sup> Marion Tillous, 2016, *Le métro comme territoire : à l'articulation entre l'espace public et l'espace familial*, Flux, vol. 103-104, no. 1, pp. 32-43

<sup>2</sup> Définition Wikipédia de la notion d'un «espace public»

<sup>3</sup> Stéphane Ourdouillie, chef de projet de la gare de Nantes chez Nantes Métropole

que la gare de Nantes, les POPS sont des lieux jouant le rôle d'espace public mais faisant appliquer des règles qui l'en différencient. Nous étudierons par la suite cette catégorie d'espaces, afin de fournir une base comparative à notre analyse.

## C- Les espaces publics au Japon

### Des espaces publics délégués au privé

La spécificité des espaces publics japonais est très bien résumée par Baptiste François, un étudiant ayant effectué son mémoire au sujet de la gare de Shinjuku :

*“La ville japonaise a ceci de particulier qu'elle offre très peu d'espaces publics, incitant ses utilisateurs à penser la ville par ses espaces privés, généralement de consommation, et à considérer l'espace public comme un espace de transit”<sup>1</sup>*

Baptiste François, en évoquant en premier lieu la faible proportion d'espaces publics au Japon, fait référence aux espaces publics tels que l'on peut les concevoir en Occident. Ainsi, il souligne la divergence de référentiel entre le Japon et l'Occident, leurs modèles politiques et sociaux étant fortement distincts. L'Occident, qui tire son héritage de la civilisation gréco-romaine, s'articule autour d'une grande tradition de vie publique. Cette organisation est alors difficilement transposable au Japon, qui ne présente pas réellement d'endroits dédiés à la citoyenneté, si ce n'est par le biais des sanctuaires.

Malgré tout, on observe à la fin du 19e siècle une transformation de l'espace public, se traduisant par l'insertion d'éléments de modernité et de civilisation issus des modèles européens. Cette standardisation de l'espace prend forme par la création de grandes avenues et esplanades, propres au langage urbanistique occidental. Cette stratégie, adoptée pour mettre les villes japonaises aux normes des villes occidentales, se poursuit pendant près d'un siècle.

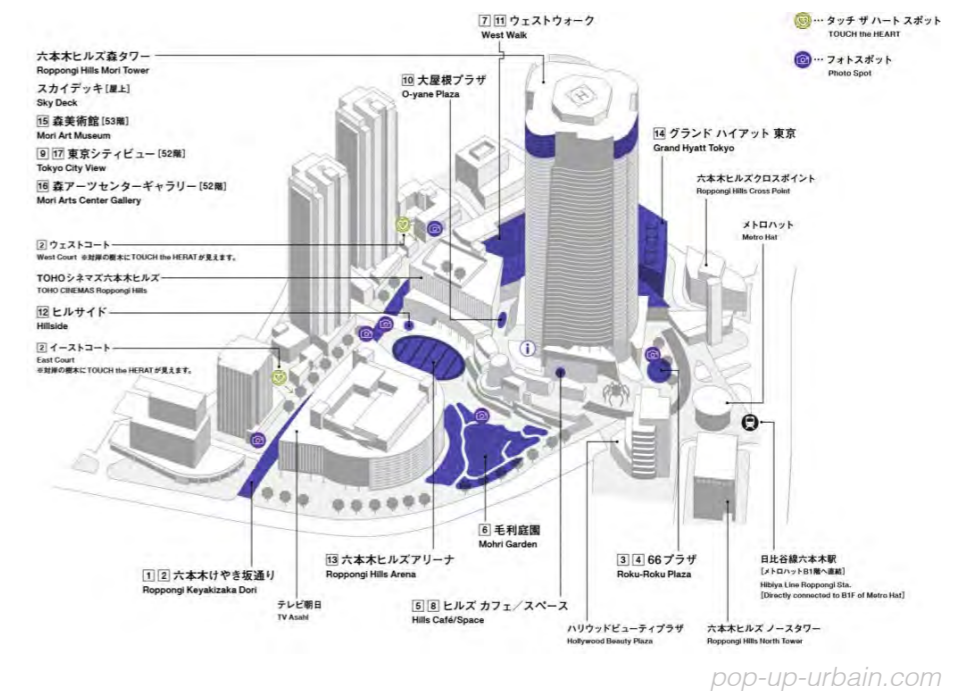
La distinction entre espace public et espace privé, évoquée ensuite par Baptiste François, est assez récente. Elle trouve ses fondements dans la Loi de renaissance urbaine de 2002, instaurée suite à une période de forte inflation dans les années 1980, et ayant pour objectif de revitaliser l'espace

<sup>1</sup> Baptiste François, 2011, *Shinjuku No : Matérialisation, perception et application des règles de la gare de Shinjuku à Tokyo*

urbain tout en assurant son attractivité à l'international. Les instances publiques, prenant conscience du haut potentiel des grands aménagements privés, décident de s'en servir de leviers pour l'aménagement :

*“la loi va progressivement instaurer des systèmes de dérégulation urbanistique encourageant les opérateurs privés à construire des programmes immobiliers ambitieux, qui génèrent des espaces publics en quantité (élargissement des trottoirs, création de squares, d'espaces verts, de passages et autres atriums...). On assiste alors progressivement à une verticalisation du bâti, associée à une multiplication d'espaces privés ouverts au public, dont la vocation première est d'améliorer les qualités de l'espace urbain tokyoïte.”<sup>1</sup>*

Cette loi soutient alors l'émergence d'un modèle hybride : celui de grandes opérations urbaines associant des fonctions tertiaires classiques à des centres commerciaux disposant d'équipements gratuits et ouverts au public (promenades, bancs, fontaines...).



<sup>1</sup> Margot Baldassi, 2019, *Anatomie des kokai-kuchi, espaces privés-publics japonais – Entretien avec Thomas Fontanet*, *Pop-up Urbain*



pop-up-urbain.com

Afin de susciter l'intérêt des aménageurs, les instances publiques instaurent un système d'ententes. Cette ouverture au public d'espaces privés est ainsi encouragée par les acteurs publics locaux, qui en contrepartie font bénéficier les opérateurs privés de bonus de régulation et de construction, ou d'allègement de taxes dans le cas d'espaces privés déjà constitués. Ces bonus ne nécessitent pas simplement l'ouverture au public mais requièrent également un certain niveau d'exigence :

*"Les dispositifs prévus par la réglementation urbanistique incitent dorénavant les promoteurs à développer des espaces riches en aménités publiques de confort. La végétalisation y joue un rôle important. Plus les espaces conçus présenteront des qualités d'usage, fonctionnelles et environnementales, plus les opérateurs se verront attribuer des bonus constructifs dans le cadre du développement de leurs programmes immobiliers."*<sup>1</sup>

Cette loi impose ainsi des espaces publics qualitatifs, procurant confort et bien-être à leurs usagers, et de ce fait délègue aux aménageurs privés la responsabilité de la qualité de l'espace urbain. La valeur de ces espaces est

<sup>1</sup> Margot Baldassi, 2019, "Anatomie des kokai-kuchi, espaces privés-publics japonais – Entretien avec Thomas Fontanet", Pop-up Urbain

également bénéfique aux complexes privés, en leur permettant de gagner en notoriété et en attractivité :

*"En particulier, les programmes de bureaux et programmes mixtes (multifonctionnels) génèrent des revenus professionnels qui permettent de couvrir les coûts liés aux charges d'entretien et de gestion des espaces, le soin porté aux espaces extérieurs étant un enjeu de taille. De fait à hauteur d'homme, les espaces ouverts et les rez-de-chaussée d'immeuble sont les premiers éléments qui se donnent à voir, et qui par conséquent contribuent à la fabrication de l'image. Or, l'attractivité d'un site repose notamment sur cette image qualitative véhiculée auprès du grand public ou des entreprises susceptibles de louer les surfaces de bureaux. L'apparence et le "branding" jouent donc un rôle de premier plan pour les opérateurs immobiliers dans la dynamique d'entretien et de gestion des espaces, et à ce titre les espaces ouverts se montrent bien souvent irréprochables."*<sup>1</sup>

Ces lieux, détenus par le privé mais assurant la fonction d'espace public, sont définis par le concept de POPS (Privately Owned Public Spaces), terme rendu populaire par Jerold S. Kayden dans son livre *Privately Owned Public Space: The New York City Experience*, publié en 2000.

### Les POPS, entre public et privé

Les services et le soin proposés par ces derniers suscitent un très fort engouement de la part des citoyens, entraînant une importante fréquentation, de l'ordre de la dizaine de millions de visiteurs par an. Les POPS viennent alors contraster avec les espaces publics japonais traditionnels, relativement simples et pauvres en aménités :

*"Et donc les POPS vont être bien plus attractifs et ils sont faits pour être attractifs"*<sup>2</sup>

<sup>1</sup> Margot Baldassi, 2019, "Anatomie des kokai-kuchi, espaces privés-publics japonais – Entretien avec Thomas Fontanet", Pop-up Urbain

<sup>2</sup> Rémi Scoccimarro, chercheur de l'Institut français de recherche sur le Japon de la Maison franco-japonaise



pop-up-urbain.com

Ces derniers semblent ainsi remplir la fonction d'espace public pour les Japonais, bien qu'ils présentent des conditions d'accès et d'usage bien particulières :

*"la division de l'espace public en un espace de consommation et de contrôle"*

Très contrôlés, les POPS requièrent le respect d'un grand nombre de règles, et engendrent ainsi beaucoup d'interdictions :

*"souvent c'est ce que vous voyez quand vous côtoyez ces espaces : on vous fait d'abord une liste de ce qu'il ne faut pas faire plutôt qu'une liste de ce qu'on vous laisse vous approprier."*<sup>2</sup>

*"un ensemble de dispositions qui interdisent tous types d'usages : les chiens, les jeux de ballon, les trottinettes, les vélos et autres deux-roues, le fait de manger, de boire, de fumer, de marcher sur les pelouses..."*<sup>3</sup>

<sup>1</sup> Roty Thierry, 1996, *Eki (le relais) La gare au Japon, Les Annales de la recherche urbaine, N°71, Gares en mouvements*, pp. 75-85

<sup>2</sup> Sophie Buhnik, chercheuse de l'Institut français de recherche sur le Japon de la Maison franco-japonaise

<sup>3</sup> Margot Baldassi, 2019, *"Anatomie des kokai-kuchi, espaces privés-publics japonais – Entretien avec Thomas Fontanet"*, Pop-up Urbain

La stricte réglementation de ces espaces entraîne des conditions d'usage très particulières, et constitue une enclave à la liberté et à l'appropriation, qui sont pourtant des notions fondatrices de l'espace public, tel que l'on peut du moins le concevoir en France. En outre, les POPS représentant les espaces ouverts au public les plus fréquentés par les Japonais, les conditions d'usage qu'ils imposent tendent à devenir la norme.

La gare de Shinjuku, en proposant comme nous le verrons par la suite une diversité de services, de commerces et d'attractions, constitue un lieu de destination très prisé par les Japonais. Néanmoins, au même titre que les POPS, elle est régie par un ensemble de règles, et notamment d'interdictions. En outre, afin d'optimiser l'extrême fréquentation dont elle fait l'objet en tant que gare la plus fréquentée du monde, elle organise ses circulations à l'aide d'une signalétique massive :

*"Les usagers se soumettent aux indications (injonctions?) données par la signalisation dans les gares sans se poser de questions, ces signes sont devenus naturels car présents partout dans les espaces de transit"*<sup>1</sup>

*"Pour se déplacer à l'intérieur de la gare de Shinjuku, tout est indiqué : où marcher, comment utiliser les escaliers roulants, comment attendre, où attendre, quoi faire, ne pas faire, etc. Ces signes, devenus signes de la vie de tous les jours, semblent perçus comme «naturels»"*<sup>1</sup>

Ainsi, qu'ils se déplacent en quête de transports ou de commerces, les usagers de Shinjuku sont perpétuellement orientés par des indications, et soumis à des interdictions. Il en va de même des POPS : ces derniers représentant les espaces ouverts au public les plus fréquentés par les Japonais, les conditions d'usage qu'ils imposent tendent à devenir la norme. Leur habitude à ces restrictions entraîne une normalisation du contrôle, qui devient partie prenante de l'espace "public". Cette finalité rejoint l'inquiétude que nous formulons au sujet de la gare de Nantes. Bien que les espaces semi-privés ne constituent pas la norme en France, nous sommes néanmoins

<sup>1</sup> Baptiste François, 2011, *Shinjuku No : Matérialisation, perception et application des règles de la gare de Shinjuku à Tokyo*

en mesure de nous questionner quant à leur impact, qui serait une éventuelle normalisation du contrôle au sein de l'espace public.



pop-up-urbain.com



Cette étude du changement de statut de la gare nous aura permis de percevoir plusieurs de ses enjeux. Ainsi, au-delà de ses potentielles conséquences sur l'espace public, il s'avère également révélateur de la diversification des fonctions de la gare ferroviaire : cette dernière n'est plus conçue comme un simple espace de transit, mais prend de nouvelles dimensions. De plus, en intégrant la "voirie" du quartier et en faisant preuve de non-compétitivité vis-à-vis des commerces existants, la gare témoigne d'une approche globale.

Elle n'est plus pensée de manière isolée, mais prend en compte les facteurs relatifs à son environnement.

Néanmoins, le changement de statut de la gare en rue soulève un autre questionnement, qui est celui des usages. En intégrant des services et commerces, à l'image d'une rue commerçante, elle tend à changer de vocation : d'un espace de transit elle devient un espace de consommation ; et d'un espace de passage, elle devient un espace de destination.

## II- La gare, outil économique et politique

Nous faisons aujourd'hui face à une diversification du modèle de la gare ferroviaire en France : autrefois purement fonctionnelle, cette dernière voit sa fonction de service public se distendre pour venir accueillir de nouveaux usages. On observe ainsi une métamorphose de la gare, qui passe du statut d'équipement de transport à celui d'équipement urbain. En effet, ayant désormais vocation à devenir un lieu de vie, la gare dépasse sa fonction première d'espace de transport et mue en un objet plurifonctionnel :

*"Transformer les gares en des lieux de vie passe par le développement d'usages autres que liés au transport" <sup>1</sup>*

### A- Une diversification des usages

#### Rentabilisation des flux de voyageurs

Cette volonté de diversification se traduit par l'implantation en gare de multiples services et commerces. Ces services *"opportuns"* <sup>2</sup>, en étant corrélés de près ou de loin au transport, *"maximisent l'utilité du voyage et de ses étapes"* <sup>2</sup>. Dès lors, au même titre que la majorité des futures grandes gares françaises, la gare de Nantes accueillera au sein de sa passerelle une diversité de commerces :

*"comme dans toutes les gares de France et de Navarre on voit bien qu'effectivement il y a un développement de galeries commerciales qui sont*

<sup>1</sup> Acte synthèse du colloque *"Place de la gare, Les gares, un atout pour les territoires et leurs habitants"*, 2019, Palais du Luxembourg

<sup>2</sup> Georges Amar, 1996, *Complexes d'échanges urbains. Du concept au projet, le cas de La Défense*. In: *Les Annales de la recherche urbaine*, N°71, *Gares en mouvements*. pp. 92-100

*intégrées à la gare, ce qui va être le cas à Nantes notamment”<sup>1</sup>*

Au total, 17 enseignes, dont la plupart ont été révélées, viendront prendre place au sein des 4 000m<sup>2</sup> que représente la future passerelle. Ainsi, on retrouvera plusieurs services de restauration rapide, café et sandwicherie tels que Big Fernand, Sushi Shop, Ker Juliette, Starbucks, EAT, Paul ou encore la Brioche Dorée. Viendront également s’implanter le traditionnel Relay, ainsi qu’un Carrefour Market côté Sud et le chocolatier Vincent Guerlais. Enfin, en ce qui concerne le non-alimentaire, une FNAC ainsi que la boutique d’accessoires Parfois trouveront également leur place dans la gare. Certaines enseignes ont été choisies dans l’optique de faire de la gare un lieu de vie, comme cela semble être le cas pour Starbucks :

*“Alors aujourd’hui on a un Starbucks qui vient s’installer, donc Starbucks c’est aussi un lieu de convivialité où on vient prendre un café et pas uniquement prendre le train, on a un projet aussi de restaurant avec animation culturelle donc c’est vraiment d’en faire un lieu de vie en fait au-delà de la simple connexion au transport.”<sup>2</sup>*

Ce choix, qui témoigne de la diversification souhaitée par les acteurs du projet, s’explique en partie par le modèle économique de la SNCF. Les gares, qui appartiennent à l’Etat, fonctionnent sur un modèle économique circulaire : les bénéfices produits par les grandes gares françaises sont réinvestis dans les plus petites. Il apparaît ainsi que *“les 35 plus grandes gares génèrent 60 % de la valeur ajoutée totale des 3 000 gares de France”<sup>3</sup>*. Ce système de “péréquation et de solidarité”<sup>3</sup> est une des raisons pour lesquelles le développement de services et de commerces constitue aujourd’hui le principal axe de développement des gares :

*“Les plus grandes doivent jouer leur rôle de locomotive pour toutes les autres.*

1 Raphaël Bernard, architecte urbaniste chez Forma6, cabinet d’architecte associé à l’agence mandataire Rudy Ricciotti pour le nouveau projet de gare de Nantes

2 Yann Sauret, directeur du projet d’aménagement de la nouvelle gare de Nantes chez la SNCF

3 *Acte synthèse du colloque “Place de la gare, Les gares, un atout pour les territoires et leurs habitants”, 2019, Palais du Luxembourg*

*(...) Ainsi, la valeur créée par les très beaux projets – et je pense notamment à celui de la gare du Nord – bénéficiera à l’ensemble des gares du territoire.”<sup>1</sup>*  
(Elisabeth Borne, ministre du transport)

Dès lors, la visée lucrative des grands projets de gares françaises devient évidente. L’efficacité de cette démarche repose principalement sur la facilité d’accès ainsi que l’importance du trafic qu’elles génèrent. En effet, l’implantation de commerces et de services est une manière de tirer profit du potentiel drainant des gares, en rentabilisant les flux qu’elles génèrent :

*“la gare accueille des usages qui n’ont pas spécifiquement à voir avec la finalité ferroviaire, mais procèdent de son rôle d’attracteur de flux plus ou moins captifs.”<sup>2</sup>*

La localisation de ces services influe sur leur rentabilité, ce qui témoigne du potentiel d’exploitation des flux :

*“notre capacité à attirer repose notamment sur le positionnement des commerces au sein des gares. C’est un point extrêmement important. Quelle que soit la qualité du commerce, si vous le positionnez dans un coin de la gare, hors des flux ou en recul, il ne fonctionnera pas, en dépit de sa qualité ou de son attractivité. Si vous le positionnez dans un endroit plus favorable, ça fonctionnera beaucoup mieux. C’est trivial, mais c’est très important, car, quand on juge de la performance d’un point de vente dans une gare, c’est très difficile d’en juger sans vision précise de l’emplacement au sein de la gare.”<sup>1</sup>* (Alexandre De Palmas, Directeur exécutif proximité Carrefour France)

Cette fertilisation du passage et de l’attente des usagers renvoie au modèle de l’aéroport, qui a dépassé son statut de pôle de transport pour devenir un véritable centre commercial :

*“avec la perspective, également, d’offrir plus d’espaces aux activités*

1 *Acte synthèse du colloque “Place de la gare, Les gares, un atout pour les territoires et leurs habitants”, 2019, Palais du Luxembourg*

2 *Nacima Baron, Nathalie Roseau, 2016, Les gares au miroir de l’urbain, Flux, vol. 103-104, no. 1*



commerciales puisque les gares deviennent, à l'image des aéroports, des hubs où le voyageur devient client, le temps d'une attente prolongée" <sup>1</sup>

Cette "mise à l'échelle aéroportuaire" <sup>2</sup> tend ainsi à diversifier les recettes des gares, dans l'éventualité qu'elles deviennent à terme plus rentables par le biais des commerces que par celui du transport ferroviaire :

"On sait très bien que pour Aéroports de Paris, les premières ressources ce sont les commerces, les parkings, plus que l'activité aéroportuaire. Peut-être que pour SNCF Gares & Connexions demain, l'activité ferroviaire sera accessoire en termes de recettes par rapport aux autres activités – au moins pour les plus grandes gares." <sup>2</sup> (François Durovray, Président de la Commission Mobilités de l'ADF)

La visée ainsi exprimée est révélatrice du changement de considération dont les grands projets de gares font aujourd'hui l'objet.

### La gare devient un espace de destination

Cette diversification des activités en gare ne réside pas uniquement dans l'objectif de générer des recettes supplémentaires : la gare devient un véritable pôle urbain, dont la fonction ne réside pas uniquement dans l'accompagnement du voyageur, mais également dans l'attraction de flux. Les commerces étant "une bonne manière de faire entrer les gens de l'extérieur à l'intérieur" <sup>2</sup>, ils participent ainsi à cette dynamique, en venant créer un cercle vertueux. Dès lors, en plus d'exploiter l'attractivité existante par le biais du transport ferroviaire, le processus de diversification des usages va permettre d'en générer davantage. Par conséquent, la gare dépasse sa fonction de transit et devient un lieu de destination. Cette amplification de l'attractivité participe à la valorisation du territoire en permettant une augmentation de la valeur du foncier, et profite ainsi à la ville :

<sup>1</sup> Place Publique n°55, 2016, La passerelle qui réunit la gare de Nantes, 160 p

<sup>2</sup> Acte synthèse du colloque "Place de la gare, Les gares, un atout pour les territoires et leurs habitants", 2019, Palais du Luxembourg

"Le deuxième point est la gare comme pôle de services, pôle multiservice, qui est un véritable moyen de créer de la valeur. Dans les grandes gares, cela a été très largement développé avec la démarche City booster." <sup>1</sup> (Patrick Jeantet, président de SNCF Réseau)

Ainsi, on comprend que cette démarche ne profite pas seulement au processus de péréquation précédemment décrit, mais représente également un enjeu économique majeur pour la métropole. De cette manière, on constate à nouveau une instrumentalisation de la gare au service du développement, dont les effets sont particulièrement visibles à travers le projet Euronantes. En effet, comme exposé précédemment, la gare joue le rôle de levier pour ce projet urbain, en assurant son accessibilité par le biais de la passerelle. Mais ses effets ne s'arrêtent pas là, car la valorisation foncière permise par la gare profitera également à Euronantes, dont la valeur se verra par conséquent multipliée. De plus, on comprend que le choix et la position des commerces ont été pensés en écho à ce projet :

"c'est une espèce de Carrefour Market qu'il va y avoir au Sud, donc forcément ça va servir aussi au quartier côté Sud, c'est sûr ça amène encore un peu plus" <sup>2</sup>

L'argument économique ayant été étayé, nous tâcherons d'analyser la diversification du projet sous un autre angle.

### Les commerces au service de la qualité de l'espace

En générant à la fois des recettes supplémentaires et de l'attractivité, les commerces jouent le rôle de leviers. Néanmoins, leur impact ne s'arrête pas là, car ils semblent également avoir un effet sur la qualité de l'espace dans lequel ils s'implantent :

<sup>1</sup> Acte synthèse du colloque "Place de la gare, Les gares, un atout pour les territoires et leurs habitants", 2019, Palais du Luxembourg

<sup>2</sup> Stéphane Ourdouillie, chef de projet de la gare de Nantes chez Nantes Métropole

*"Le commerce n'est pas une fin en soi. Moi qui fais des centres commerciaux depuis 25 ans, le commerce en tant que tel ne m'intéresse pas vraiment. Ce qui est intéressant, c'est ce que ça permet de faire. Dans les gares, c'est un moyen de rendre la gare plus agréable, plus en relation avec la ville, plus ouverte sur la ville. Le commerce contribue à l'ambiance, à la propreté, à la sûreté, à l'éclairage de la gare. C'est ça qui nous intéresse avec le commerce."*<sup>1</sup>

(Antoine Nougarede, Directeur général de SNCF Retail & Connexions)

Ainsi, on constate que l'intérêt des commerces dépasse le simple aspect économique. Cette action sur la propreté et la sûreté vient prendre part à la valorisation de la gare, en participant à un "cercle vertueux"<sup>1</sup>. De plus, l'activité continue qu'apportent les commerces semble induire un sentiment de sécurité :

*"à partir du moment où vous créez de l'activité, vous faites des espaces ouverts, transparents et qui sont des lieux de vie... Enfin si vous avez des gens en permanence sur le site, alors je parle bien de sentiment parce que c'est très subjectif, la notion de sécurité c'est très variable en fonction du vécu et de la perception de chacun donc... Mais oui on se retrouve avec, on vient créer une animation donc même aux heures creuses de la gare on aura une activité par la simple présence des commerçants par exemple, donc oui pour moi c'est un élément qui participe au sentiment de sécurité."*<sup>2</sup>

Les multiples effets de cette diversification des usages de la gare ainsi démontrés, nous tâcherons désormais d'en saisir les conséquences.

### La gare devient un espace de consommation

La première réside dans la nouvelle vocation de la gare à devenir un espace de consommation. Ce changement de considération, qui tend à se généraliser, est notamment perceptible dans le vocabulaire employé pour désigner les utilisateurs de la gare. En effet, lors des entretiens menés auprès

<sup>1</sup> Acte synthèse du colloque "Place de la gare, Les gares, un atout pour les territoires et leurs habitants", 2019, Palais du Luxembourg

<sup>2</sup> Yann Sauret, directeur du projet d'aménagement de la nouvelle gare de Nantes chez la SNCF

de certains acteurs du projet de la gare de Nantes, nous avons constaté différentes manières de considérer ces utilisateurs, et par conséquent l'objet gare. Ainsi, on remarque que Stéphane Ourdouillie, chef de projet de la gare de Nantes chez Nantes Métropole, a systématiquement employé le terme de "voyageurs". Dès lors, nous pouvons discerner dans son discours une vision relativement fonctionnelle de la gare, basée sur sa fonction initiale d'espace de transit. Raphaël Bernard, architecte urbaniste chez Forma6, a quant à lui oscillé entre les termes "voyageurs" et "usagers". Le terme "usagers" étant également fonctionnel, il est néanmoins plus vaste que celui de "voyageurs", car il englobe davantage d'usages. Ainsi, on peut aussi bien être usager d'un commerce que d'un train, ou d'un espace en général. Cette qualification est révélatrice de la diversification dont la gare fait l'objet, cette dernière englobant une pluralité de fonctions. Enfin, Yann Sauret, directeur du projet d'aménagement de la nouvelle gare de Nantes chez la SNCF, a qualifié les utilisateurs de la gare de "clients". Cette dénomination est représentative de la nouvelle vocation de la gare à devenir un espace de consommation. Bien que le transport ferroviaire, en constituant un service, puisse s'adresser à des "clients", ce terme reste néanmoins connoté. Ce discours est également caractéristique de la SNCF, dont la démarche de "City Booster" vise à requalifier les gares pour en faire des "hubs urbains"<sup>1</sup>.

Cette diversification des gares questionne à différents égards. Premièrement, la manière dont les enseignes venant s'implanter en gare de Nantes ont été choisies ne suit pas une logique utilitaire de réponse à un besoin, mais s'avère purement lucrative :

*"Après avoir étudié les dossiers et dans cette logique de panel diversifié, nous avons signé avec le plus offrant. L'intérêt des commerces est de générer des recettes."*<sup>2</sup>

En outre, le témoignage d'une habitante ayant participé à la concertation citoyenne suggère que la volonté des citoyens va à l'encontre du choix des enseignes qui a été fait :

<sup>1</sup> d'après le résumé du livre *City Booster* de Patrick Roper, publié en 2018

<sup>2</sup> Yann Sauret, directeur du projet d'aménagement de la nouvelle gare de Nantes chez la SNCF

*“ce qui avait été dit c'est qu'on n'avait pas envie d'avoir des enseignes internationales, enfin qu'il y ait un peu de commerces de proximité, qu'il y ait une vraie boulangerie, mais sinon on n'a pas eu vraiment de mot à dire là-dessus.”<sup>1</sup>*

*“il y a vraiment une attente des riverains parce que finalement nous dans le quartier on n'est pas très gâtés sur les commerces de proximité”<sup>1</sup>*

Au-delà de l'enjeu du choix des enseignes, nous sommes en mesure d'interroger l'impact que peuvent avoir ces commerces sur le fonctionnement de la gare. En effet, comme l'illustre la polémique autour du projet de la gare du Nord à Paris, l'ajout de commerces peut avoir des conséquences dommageables sur l'usage du lieu :

*“Obliger des centaines de milliers de personnes à traverser des espaces commerciaux devient insupportable lorsque ce cadeau au commerce se paie de parcours allongés et inutilement compliqués.”<sup>2</sup>*



parisfutur.com

<sup>1</sup> Delphine Rabu, habitante du quartier et participante de la concertation citoyenne au sujet de la nouvelle gare de Nantes

<sup>2</sup> *Le Monde*, 2019, tribune : *Le projet de transformation de la gare du Nord est inacceptable*

On constate en effet que le projet de transformation de la gare du Nord prévoit d'interdire l'accès direct aux quais, en imposant aux voyageurs de passer par le centre-commercial situé en hauteur pour pouvoir accéder aux quais. Cette organisation semble faire prévaloir les intérêts des commerces par rapport à ceux du transport, en la faisant passer au second plan. Dès lors, on constate un désagrégement de l'essence de la gare ferroviaire, dont la vocation première était de mener à bien le transport de passagers et de marchandises.

Cette évolution dans la manière de concevoir les gares ferroviaires en France trouve ses fondements dans le modèle japonais. En effet, il semblerait que la diversification des activités se traduisant notamment par la création de centres commerciaux au sein des projets soit inspirée des gares japonaises :

*“la stratégie de diversification des activités des entreprises de chemin de fer japonaises, et en particulier celles de ces activités concernant les gares, semble depuis plusieurs années pouvoir être partiellement observée dans le cas européen. Les mêmes types d'effets structurants observés au Japon pourraient donc partiellement être aussi observés en Europe dans les prochaines années. A ce titre, l'exemple de la gare du Nord et de sa zone mezzanine est exemplaire : cette zone commerciale sous contrôle, à l'origine inspirée par certaines zones commerciales existant dans les gares japonaises ”<sup>1</sup>*

Afin de mieux comprendre les origines de ce modèle, nous tâcherons de mener une étude de la diversification dont fait preuve la gare japonaise, notamment à travers le cas de la gare de Shinjuku, qui constitue *“l'archétype de la gare japonaise telle qu'elle a été conçue dans l'après-guerre pendant la croissance”*.<sup>2</sup>

<sup>1</sup> Lanteri Raphaël, Emmanuel Dumas, 2008, *Réseaux de transport ferroviaire privé et effet structurant : le cas des gares japonaises*, *Transports urbains*, vol. 112, no. 1, pp. 19-24

<sup>2</sup> Rémi Scoccimarro, chercheur de l'Institut français de recherche sur le Japon de la Maison franco-japonaise

### L'hyper-diversification des gares japonaises

La diversification des activités constitue une spécificité des gares japonaises, ce point étant celui qui "illustre le mieux la singularité du modèle ferroviaire japonais".<sup>1</sup> Ce modèle, bien plus poussé que celui que nous pouvons commencer à entrevoir en France, se fonde en partie sur les mêmes logiques. Comme nous avons pu l'observer à travers le cas de la gare de Nantes, cette diversification est guidée par une volonté de rentabiliser l'important flux de voyageurs :

*"Les opérateurs ferroviaires privés ont cherché très tôt à tirer parti du formidable potentiel de consommation offert par la confluence des voyageurs. Ils ont construit des équipements de distribution à l'intérieur des gares (des grands magasins aux petits commerces de dépannage), des cafés, des restaurants, des galeries commerciales, des hôtels et des équipements culturels et sportifs."*<sup>2</sup>

Ainsi, la diversification des usages de la gare japonaise dépasse celle que nous observons à travers le projet de la gare de Nantes, en allant jusqu'à intégrer en son sein des hôtels et des équipements culturels et sportifs. Néanmoins, le projet de la gare du Nord s'en rapproche, cette dernière ayant notamment pour objectif d'accueillir un équipement sportif sur son toit. On comprend dès lors l'avancée du modèle japonais, et de son influence sur les futurs grands projets de gares en France. La rentabilisation des commerces et services profitant des flux de voyageurs est telle qu'elle entraîne une très grande demande : la gare devient très convoitée par les grands groupes commerciaux, qui sont alors sélectionnés avec soin :

*"Sachant que le chiffre d'affaires passe du simple au double si le commerce s'implante à l'intérieur de la gare, on imagine à quel point la concurrence est rude."*<sup>3</sup>

1 Raphaël Lanteri, Emmanuel Doumas, 2008, « Réseaux de transport ferroviaire privé et effet structurant : le cas des gares japonaises », *Transports urbains*, vol. 112, no. 1, pp. 19-24

2 Natacha Aveline, 2004, *Un financement original, la valorisation des gares au Japon. 11ème rencontres parlementaires sur les transports*, pp.79-83

3 Natacha Aveline, 2004, *Un financement original, la valorisation des gares au*



L'implantation en gare d'espaces de consommation a eu pour objectif d'engendrer de nouvelles dynamiques, afin d'y attirer de nouveaux clients. Ainsi, la rentabilisation des flux s'est accompagnée d'une augmentation de l'attractivité, et a par conséquent généré un cercle vertueux :

*"Cette vitalité repose sur une attractivité générée par la densité importante*

*Japon. 11ème rencontres parlementaires sur les transports*, pp.79-83

des activités commerciales et tertiaires que l'on y trouve, et qui attirent toujours davantage de Japonais et de touristes.”<sup>1</sup>

L'attractivité générée par ce processus a fait de Shinjuku un lieu de destination. En effet, sa capacité à attirer des foules pousse une partie des visiteurs à se déplacer depuis la banlieue de Tokyo, afin de profiter des multiples services proposés. Ainsi, la gare dépasse son statut d'espace de transit, cette fonction devenant non plus essentielle mais accessoire :

*“la gare de Shinjuku inclut la fonction « gare » qui n'est qu'une fonction parmi d'autres. Elle acquiert plus ou moins d'importance dans les discours en fonction des pratiques mais n'apparaît pas nécessairement comme principale”<sup>2</sup>*

L'immense attractivité que génère la gare de Shinjuku la fait ainsi passer au statut de lieu de *“centralité urbaine”*<sup>1</sup>, et témoigne de son effet structurant. En effet, au-delà de générer des recettes, la diversification de la gare a un impact considérable sur la valeur de son quartier, en influant directement sur le foncier :

*“L'intensification des activités et des mobilités dans les quartiers de gares s'appuie sur une offre intermodale dense, qui en retour déclenche une attractivité de la gare : des foules de plus en plus nombreuses transitent dans les gares, déclenchant l'intérêt d'opérateurs de plus en plus diversifiés - publicitaires, acteurs du commerce de détail, professionnels de l'immobilier, des filières agro-alimentaires et de la restauration - pour capter et “fertiliser” ces flux piétonniers. S'appuyant sur des coalitions d'acteurs publics et privés, les gares et leurs quartiers participent enfin d'un cycle de revalorisation foncière, contribuant aux processus urbains et métropolitains”<sup>3</sup>*

Cet effet renvoie à la notion de *“land value capture”* que nous abordions

<sup>1</sup> Margot Baldassi, 2019, *“Anatomie des kokai-kuchi, espaces privés-publics japonais – Entretien avec Thomas Fontanet”*, Pop-up Urbain

<sup>2</sup> Baptiste François, 2011, *Shinjuku No : Matérialisation, perception et application des règles de la gare de Shinjuku à Tokyo*

<sup>3</sup> Nacima Baron, Nathalie Roseau, 2016, *Les gares au miroir de l'urbain*, Flux, vol. 103-104, no. 1

précédemment, et qui consiste en l'augmentation de la valeur du foncier présent autour du rail : les opérateurs privés, en ayant la propriété du sol et des bâtiments, peuvent ainsi capitaliser la rente foncière. Ces remodèlements de l'espace de la gare ferroviaire servent ainsi aux opérateurs privés à diversifier et à augmenter leur chiffre d'affaires, les recettes générées par le trafic ferroviaire devenant alors presque secondaires :

*“L'originalité de ces entreprises repose sur une diversification de leur activité qui aujourd'hui peut représenter la source principale de leur chiffre d'affaires, devant le transport ferroviaire”<sup>1</sup>*

Cette diversification, qui constitue la spécificité du modèle des gares japonaises, pose question quant aux usages qu'elle génère.

### Les POPS prennent le dessus sur les espaces publics

En devenant de véritables espaces de destination, les gares occupent la fonction d'espace public pour les Japonais, les services qu'elles proposent en faisant des lieux de prédilection :

*“ces complexes faciles d'accès sont devenus les lieux de fréquentation et de rencontres favorisés des nouvelles générations urbaines au pouvoir d'achat confortable et soumises au consumérisme, des lieux de sorties familiales également axés sur la consommation de biens et sur la découverte des derniers gadgets à la mode.”<sup>2</sup>*

Il semblerait que l'attrait suscité par ces lieux de consommation soit également amplifié par le fait que les villes japonaises soient *“pauvres en espaces publics”*<sup>1</sup>. En effet, l'importante fréquentation de ces lieux, au-delà d'être provoquée par sa forte attractivité, peut s'expliquer par une réponse à un manque. Ce manque s'explique en partie par la délégation des pouvoirs

<sup>1</sup> Lanteri Raphaël, Emmanuel Dumas, 2008, *Réseaux de transport ferroviaire privé et effet structurant : le cas des gares japonaises*, Transports urbains, vol. 112, no. 1, pp. 19-24

<sup>2</sup> Baye Éric, *Grands projets et utopies pour les métropoles au Japon*, Flux, vol. 50, no. 4, 2002, pp. 53-58.

publics de la planification de la ville, qui se retrouve dans les mains de compagnies privées. Les intérêts de ces dernières étant purement financiers, nous en revenons à la création des POPS évoquée précédemment, qui permet de créer des espaces ouverts au public tout en profitant à ces compagnies privées. Ce mode de gouvernance de la planification de la ville apparaît ainsi comme un facteur du manque en terme d'espaces publics. En outre, les quelques espaces publics présents au Japon proviennent pour la plupart d'un mouvement de standardisation de la ville, fondée sur une mise aux normes occidentales de l'espace. Cependant, la société japonaise n'étant pas bâtie sur le même référentiel qu'en Occident, les sociabilités ne se traduisent pas de la même manière, et les espaces ainsi créés ne rencontrent pas un grand succès de la part des Japonais.

Néanmoins, on comprend que la diversification des gares correspond aux pratiques des Japonais, leur société étant structurée par le consumérisme :

*"Bien que la modernisation de la ville japonaise ait été amorcée à l'appui de modèles étrangers, le cadre (de conception des gares) s'est davantage construit à partir des mondes du commerce et du loisir hérités des traditions japonaises pré-industrielles "*<sup>1</sup>

### Des pratiques axées sur la consommation

Ainsi, en étant principalement fondés sur la consommation, ces espaces "publics" entraînent des sociabilités très particulières :

*"alors effectivement vous pouvez vous y rencontrer mais tant que vous mangez ou que vous faites du shopping ensemble, parce qu'alors c'est sûr qu'il y a des bancs pour se reposer mais c'est avant tout de la sociabilité de consommation, c'est-à-dire que ça aide le consommateur à se reposer avant peut-être de reprendre ses courses, de reprendre son chemin"*<sup>2</sup>

<sup>1</sup> Baron Nacima, 2018, *L'architecture des déplacements, Gares ferroviaires du Japon*, Corinne Tiry Ono, Paris : Infolio, Collection Archigraphy Poche, 2018, Flux, vol. 111-112, no. 1, pp. 120-122.

<sup>2</sup> Sophie Buhnik, chercheuse de l'Institut français de recherche sur le Japon de la Maison franco-japonaise

Ces espaces semblent ainsi conçus dans le but d'accompagner la consommation, qui constitue alors le socle des sociabilités. En outre, l'omniprésence de commerces et de publicité au sein de ces espaces constitue une incitation à la consommation :

*"c'est de la flânerie qui est organisée autour d'un objectif de consommation (...) soit vous ne consommez pas, mais vous observez et vous êtes entourés d'objets à vendre"*<sup>1</sup>

Ce constat nous amène à nous questionner quant à l'avenir des espaces publics en France. En effet, les nouveaux grands projets de gares françaises s'inspirant du modèle japonais, nous pouvons interroger les conséquences de l'application de ce modèle dans notre société. Bien que l'usage des espaces publics et les sociabilités ne soit pas le même en France et au Japon, nous pouvons nous demander quelle influence l'application du modèle japonais peut avoir sur ces derniers. Du fait de la situation centrale que les grandes gares françaises tendent à occuper, comme le témoigne la dynamique de diversification que nous venons d'étudier, leurs conditions d'usage ne peuvent qu'être déterminantes. Ainsi, nous pouvons questionner les éventuels processus de généralisation et de normalisation de l'espace public de consommation que pourraient induire ces nouveaux modèles de gares ferroviaires en France.

En outre, on note une divergence entre le modèle japonais et son interprétation en France, qui se lit dans la manière de considérer les commerces au sein de la gare. En effet, bien que la gare de Shinjuku procède d'une rentabilisation des flux de voyageurs en implantant des commerces, ces derniers viennent se greffer sur les circulations et non orienter ces dernières. De plus, la diversification du modèle repose surtout sur l'empilement de différentes fonctions, la majorité des commerces étant situés au niveau supérieur de la gare. Ainsi, l'attractivité de ces commerces ne repose pas simplement sur leur présence au contact direct des flux, mais sur l'interconnexion des espaces : l'espace de la gare et celui du centre commercial étant directement

<sup>1</sup> Sophie Buhnik, chercheuse de l'Institut français de recherche sur le Japon de la Maison franco-japonaise

connectés, le passage de l'un à l'autre se fait très naturellement, cette aisance constituant une forme d'incitation à la consommation. Ainsi, la gare de Shinjuku reste extrêmement fonctionnelle et permet une grande efficacité de sa fonction d'espace de transit. Cependant, le constat dressé au sujet de la gare du Nord à Paris diffère quelque peu de ce modèle : en voulant faire primer la rentabilité des commerces par rapport à l'efficacité du transit, cette dernière ne témoigne pas des mêmes priorités. Ainsi, bien que la diversification des usages de la gare japonaise constitue un modèle pour les nouveaux projets de grandes gares en France, on constate une différence dans sa mise en oeuvre.

Le processus de diversification dont nous venons de faire l'étude témoigne de l'instrumentalisation dont le projet de la gare de Nantes fait l'objet. En effet, en diversifiant et en augmentant ses recettes, la gare sert d'outil au service du développement économique. De plus, en permettant une augmentation de la valeur foncière du site, elle devient également un outil de valorisation.

Ce statut d'outil de valorisation ainsi décelé constituera notre prochain axe d'analyse de l'instrumentalisation de la future gare de Nantes.

## B- Outil de valorisation

La gare apparaît également comme un outil par son pouvoir de valorisation. Cette fonction transparaît dans de nombreux discours au sujet des gares ferroviaires, tels que le colloque <sup>1</sup> intitulé *Place de la gare, Les gares, un atout pour les territoires et leurs habitants*, ou encore le slogan City Booster *“Les gares du futur (...) revaloriseront les quartiers”*. La vocation de valorisation que porte la gare provient notamment de sa figure de “porte d’entrée” sur la ville, qui s’avère très présente dans le discours au sujet des gares ferroviaires :

*“Il ne faut jamais oublier que la gare s’inscrit dans un territoire et que c’est la première porte d’entrée. Ce qui me semble important, lorsqu’on arrive dans une gare, c’est que la gare doit être d’abord la vitrine du territoire, de la même manière qu’un aéroport doit être la vitrine d’un pays ou d’une région.”*<sup>1</sup>  
(François Durovray, Président de la Commission Mobilités de l’ADF)

### Une porte d’entrée sur la ville

Le terme de “vitrine” ici employé résume très bien ce devoir incombant aux gares, qui est de renvoyer une image valorisante de leur territoire. Cette notion se définit d’après le Larousse comme *“Ce qui sert à présenter, à mettre en valeur quelque chose”*, comme c’est le cas pour la gare de Nantes :

*“Une gare, ce ne sont pas que des trains et des voyageurs. Une gare c’est aussi la première image d’une ville. Dès qu’on en sort, quand on fait ses premiers pas sur le parvis, on a toujours la première sensation d’une ville.”*<sup>2</sup>

On constate en effet une préoccupation concernant cette “première image” de la ville qui se joue à travers la gare, et qui se doit d’être flatteuse. Cette volonté d’en faire une vitrine, venant se coupler à une dynamique de compétitivité

<sup>1</sup> Acte synthèse du colloque *“Place de la gare, Les gares, un atout pour les territoires et leurs habitants”*, 2019, Palais du Luxembourg

<sup>2</sup> Johanna Rolland, Maire de Nantes

interterritoriale, entraîne un processus de différenciation des projets :

*“la position centrale du pôle d’échanges multimodal participera au renforcement de l’attractivité du centre-ville et au développement de son rayonnement métropolitain”*<sup>1</sup>

Les grandes métropoles se servent du potentiel de vitrine des gares pour se démarquer, et on assiste alors à un mouvement d’individualisation des grands projets de gares ferroviaires :

*“En même temps, un deuxième mouvement contraire semble être à l’œuvre, celui de l’individualisation des projets et des objets, qui procède du fait que la gare est avant tout inscrite dans un espace concret et contextualisé. Le territoire imprime sa marque sur l’équipement, au travers des forces politiques, économiques, culturelles et sociales qui infléchissent sa configuration et ses usages.”*<sup>2</sup>

Cette différenciation se traduit par la revendication d’une identité marquée, et se manifeste par différentes mises en oeuvre.

### Une identité marquée

Premièrement, l’identité architecturale du projet joue un rôle majeur dans sa renommée, et par conséquent sur celle du territoire dans lequel il s’inscrit :

*“La ville devient un objet de communication, qui use de marketing urbain, pour augmenter sa visibilité. L’architecture devient un moyen de communication utilisé pour transmettre une identité visuelle.”*<sup>3</sup>

De la même manière, le choix de l’architecte n’est pas anodin car il permet

<sup>1</sup> Gares & Connexions, 2017, Déclaration de projet du pôle d’échanges multimodal de Nantes

<sup>2</sup> Nacima Baron, Nathalie Roseau, 2016, *Les gares au miroir de l’urbain, Flux*, vol. 103-104, no. 1

<sup>3</sup> Imen Ben Jemia, 2014, *L’identité en projets : ville, architecture et patrimoine*, p. 173-181



d'imposer une signature dans la ville :

*"Les villes se démarqueraient alors en se «réinventant», chacune valorisant sa propre culture. Les municipalités et les organisations sans but lucratif voient alors l'emploi de starchitectes comme un moyen d'attirer l'attention sur une ville. (...) un monument remarquable d'un architecte prestigieux permettrait à une ville de développer une identité propre, reconnaissable par tous."*<sup>1</sup>



*demathieu-bard.fr*

Le style des "starchitectes" étant la plupart du temps reconnaissable, l'esthétique des projets va susciter un intérêt supplémentaire et prodiguer au lieu une notoriété. Dans le cas de Rudy Ricciotti, l'architecte mandataire du nouveau projet de la gare de Nantes, l'élément revendicatif de son travail réside majoritairement dans l'usage de la résille en béton fibré. En effet, cette innovation technique conçue au sein de son agence, et que l'on peut observer notamment sur la façade du MuCEM (Musée des civilisations de l'Europe et de la Méditerranée) à Marseille, viendra également habiller la passerelle de la future gare de Nantes, dont l'esthétique fait ainsi écho au travail de Rudy Ricciotti. Cela permettra à la gare d'afficher une identité bien prononcée :

<sup>1</sup> Page Wikipédia, les «starchitectes»

*"La nouvelle gare marquera le paysage nantais et participera à l'image de la métropole, attrayante et moderne."*<sup>1</sup>

Cette notion d'identité, qui représente un élément déterminant du projet, semble ainsi avoir influencé le choix des concepteurs. En outre, le parti-pris de miser sur l'identité du lieu de la part des architectes de Forma6, associés à Rudy Ricciotti pour le projet, a également été décisif :

*"je pense que l'offre qu'on a remise comportait déjà cette question d'identité, donc je pense que si on a été retenus c'est aussi justement par cette approche sur la question d'identité (...) ça c'était effectivement un point important pour Nantes Métropole et je pense aussi une des raisons pour lesquelles ils ont retenu notre équipe"*<sup>2</sup>

La notion d'identité trouve ses fondements dans différents éléments, tels que le territoire dans lequel le projet s'inscrit. C'est ce rapport au contexte que Forma6 et Phytolab (agence mandataire sur la partie espace public) ont choisi d'exploiter en décidant de mettre en valeur les atouts propres au site. Ainsi, il a été question de valoriser le rapport entre la gare et le Jardin des Plantes, qui représente l'atout majeur de ce site :

*"la première chose qui se découvre effectivement en arrivant à Nantes, c'est ce qu'ils voient à la sortie de la gare. Donc pour travailler sur cet enjeu d'identité et d'entrée de ville, l'idée initiée par Phytolab notamment en termes de paysage c'était de s'appuyer sur le déjà-là, qui est effectivement le paysage emblématique à la sortie de la gare de Nantes, c'était le jardin des plantes finalement, c'est ce qu'on voyait en premier"*<sup>1</sup>

<sup>1</sup> Plaquette d'enquête publique au sujet de la nouvelle gare de Nantes : «C'est votre gare», 2016

<sup>2</sup> Raphaël Bernard, architecte urbaniste chez Forma6, cabinet d'architecte associé à l'agence mandataire Rudy Ricciotti pour le nouveau projet de gare de Nantes



phytolab.fr

Le projet du parvis Nord, que nous avons étudié précédemment pour son rôle de commutateur entre la gare et le Jardin des Plantes, apparaît également comme un outil de valorisation. Dès lors, on comprend que ce projet urbain a été en grande partie orienté par cet enjeu de porte d'entrée sur la ville :

*"il y aura demain une vaste esplanade paysagère, une vraie place nantaise. Ce sera l'entrée majestueuse de la gare et du Jardin des Plantes."*<sup>1</sup>

Cette démarche témoigne à nouveau de l'instrumentalisation dont la gare fait l'objet, en servant d'objet fédérateur au service de l'image de la ville. En outre, cette volonté de redonner de l'importance au Jardin des Plantes est révélatrice des enjeux portés par les grands projets urbains nantais :

*"Je veux faire du rapport à la nature un ressort de la singularité nantaise"*<sup>1</sup>

<sup>1</sup> Johanna Rolland, maire de Nantes

La "nature" apparaît ainsi comme un outil de différenciation, et participe à cette démarche de compétitivité interterritoriale dont le projet de la gare est l'écrin :

*"il y a la vision nantaise de madame la présidente qui est aussi la ville parc, et avec un accent et on va dire une qualité urbaine accrue sur la gare parce que c'est une des portes d'entrée de la métropole"*<sup>1</sup>

Le nouveau projet de gare, en s'inscrivant dans la stratégie de "ville parc"<sup>1</sup> de la métropole, permet à Nantes de se démarquer. Cette différenciation, fondée sur la mise en valeur des spécificités du territoire, se traduit également par la promotion de quelques enseignes locales :

*"Donc, il faut que la SNCF intègre ces données et voie de quelle manière, au-delà des attraits touristiques, on peut mettre en œuvre un certain nombre de services, de produits du terroir. On a tous des produits du terroir."*<sup>2</sup> (François Durovray, Président de la Commission Mobilités de l'ADF)

Ainsi, certaines enseignes nantaises viendront s'installer dans la future passerelle, telles que le chocolatier Vincent Guerlais ou la crêperie Ker Juliette. La mise en avant des singularités du territoire, qui constitue les fondements du tourisme, a pour objectif de susciter une attractivité. La passerelle, de par sa position surélevée ainsi que sa forte transparence, vient créer un point de vue privilégié sur le paysage nantais :

*"auparavant vous arriviez dans un souterrain, et pour celui qui ne connaissait pas le site, la notion de Nord et Sud n'est pas d'une évidence première, et aujourd'hui on a un belvédère sur la ville et, même sans quitter la gare, on commence à comprendre la ville"*<sup>3</sup>

<sup>1</sup> Stéphane Ourdouillie, chef de projet de la gare de Nantes à Nantes Métropole

<sup>2</sup> Acte synthèse du colloque "Place de la gare, Les gares, un atout pour les territoires et leurs habitants", 2019, Palais du Luxembourg

<sup>3</sup> Yann Sauret, directeur du projet d'aménagement de la nouvelle gare de Nantes chez la SNCF

Ce belvédère permet une mise en avant du patrimoine local, en apportant une vue sur les éléments majeurs du tourisme nantais, tels que la tour LU, le Château des Ducs, la Cathédrale ou encore la tour de Bretagne :

*“quand vous allez arriver vous allez sortir du train et vous allez être dans cette mezzanine, c'est tellement ouvert sur l'extérieur que la première chose qui va attraper l'oeil c'est déjà Nantes, et ça va déjà vous aider à avoir une lecture de la ville, vous allez immédiatement vous repérer avec le Château, la cathédrale, donc on va savoir voilà, c'est par là que ça se passe”<sup>1</sup>*



*ouest-france.fr*

Comme nous l'avons démontré à travers l'exemple du parvis Nord de la gare, la lisibilité facilite l'accès et renforce l'attractivité. Dès lors, en apportant une lecture du paysage nantais, la gare participe à l'essor du tourisme et témoigne à nouveau de son instrumentalisation au service du développement :

*“le Voyage à Nantes démarre à la gare côté Nord, vous partez*

<sup>1</sup> Stéphane Ourdouillie, chef de projet de la gare de Nantes chez Nantes Métropole

*directement dans le Jardin des Plantes”<sup>1</sup>*

*“les gens viendront aussi là non pas parce que c'est une gare mais parce que c'est un endroit où ils trouveront un point de vue, parce qu'on crée aussi un vrai belvédère sur la ville de Nantes, il n'y a pas beaucoup d'endroits comme ça où on est en surplomb de la ville”<sup>1</sup>*

Ce statut de porte d'entrée sur la ville rempli par la gare ainsi démontré, nous sommes dès lors en mesure de questionner ses limites.

*La gare, espace discriminant ?*

Le soin porté à travers ce projet sous-entend-il certaines précautions visant à préserver la notoriété de la ville ? Plus directement, des processus d'exclusion ou de contrôle sont-ils mis en place pour maîtriser l'image du lieu ?

Pour y répondre, nous nous intéresserons à un exemple représentatif des gares, qui est celui du rapport aux sans-abris. En tant que lieu de brassage, la gare constitue une ressource pour ces derniers, tant d'un point de vue social que pratique. Notre démarche consistant à étudier la conception du futur projet, nous nous arrêtons à analyser ce qui a été prévu, sans pouvoir faire d'observation sur l'usage du lieu. Ainsi, nous ne pouvons constater l'éventuelle répression dont les sans-abris peuvent faire l'objet de la part des organismes assurant le contrôle et la sécurité en gare. De plus, la prise de contact auprès de la Suge (Sûreté ferroviaire) ayant été inefficace, nous n'avons pas pu mener d'enquête auprès de ces derniers afin d'en savoir plus sur leurs consignes. Néanmoins, les entretiens auprès des acteurs du projet ont permis de savoir si ce critère avait constitué un enjeu dans la conception de la gare, et ainsi de juger de leur position vis-à-vis de l'errance. En effet, face à cette prégnance de l'errance en gare, certaines municipalités emploient des dispositifs “anti-SDF” afin d'en limiter la visibilité. Accusés de troubler l'ordre public, les sans-abris se voient ainsi parfois réprimés par

<sup>1</sup> Stéphane Ourdouillie, chef de projet de la gare de Nantes chez Nantes Métropole

des processus préventifs, les empêchant de s'installer dans l'espace public. L'exclusion des sans-abris est ainsi perceptible à travers la conception de l'espace, et a dès lors fait l'objet d'un questionnement au cours des entretiens auprès des acteurs du projet :

*“en tout cas nous sur l'espace public et sur ce chantier là pour ce que j'en connais il n'y a pas eu de réflexions anti-SDF (...) on n'a pas mis comme ça se voit parfois sur certains bancs où vous mettez un accoudoir tous les cinquante centimètres pour être sûrs qu'ils ne s'allongent pas, ça n'a pas été réfléchi pour ça, les bancs”<sup>1</sup>*



phytolab.fr

Selon Stéphane Ourdouillie, chef de projet de la gare de Nantes chez Nantes Métropole, l'exclusion des sans-abris n'a pas constitué d'enjeu dans la conception. L'entretien auprès de Phytolab, l'agence de paysagiste mandataire sur l'espace public, a rendu compte du même verdict :

*“alors autrefois il n'y avait pas de bancs sur cette place là et puis maintenant on est arrivés sur plus de cent quarante mètres linéaires de bancs, et en effet ils*

<sup>1</sup> Stéphane Ourdouillie, chef de projet de la gare de Nantes chez Nantes Métropole

*sont très larges en plus, on les a dessinés très larges, très confortables, alors oui on peut dormir dessus, c'est aussi le cas d'ailleurs, il y a des gens qui y restent... En tout cas voilà il n'y a pas de dispositif anti-SDF particulièrement”*

En observant le projet du parvis Nord, on constate en effet la présence de nombreux bancs sur lesquels aucun dispositif n'a été mis en place afin d'empêcher les sans-abris de s'installer. Bien que ces observations aillent à l'encontre d'une volonté d'exclusion de l'errance, elles sont à prendre avec du recul, l'absence de dispositif anti-SDF n'ayant pas pour seule explication la tolérance :

*“on n'est plus dans les logiques qu'on avait à un moment donné où certaines villes supprimaient le mobilier urbain parce qu'ils voulaient éviter que les gens dorment, je pense qu'on n'est pas dans cette réponse-là, on fait d'abord une gare pour ses usagers, quand on a de la mendicité, c'est finalement un phénomène parasite qui vient se greffer sur le dispositif”<sup>2</sup>*

En effet, on constate que l'errance peut être considérée comme un problème, mais que le confort des usagers prime vis-à-vis de ce dernier. Ainsi, le “phénomène parasite” que représentent les sans-abris n'influence pas la conception car cela impacterait le bien-être des autres usagers :

*“on ne fait pas une gare pour la mendicité on la fait pour des clients, et je pense que quel que soit l'objet que l'on constitue, il faut garder la vocation du pour qui on le fait, et pas du contre qui, je trouve que c'est essentiel dans la conception d'ouvrage public, parce que sinon on en vient à oublier le client principal”<sup>2</sup>*

Dès lors, nous sommes en mesure de nous demander si d'autres systèmes, moins contraignants pour les usagers de la gare, sont mis en place pour contrer ce phénomène :

*“alors évidemment on évite les recoins, on crée des espaces ouverts, ça c'est*

<sup>1</sup> Christophe Cozette, paysagiste associé chez Phytolab, agence mandataire pour le projet du Parvis nord de la nouvelle gare de Nantes

<sup>2</sup> Yann Sauret, directeur du projet d'aménagement de la nouvelle gare de Nantes chez la SNCF

*toutes les choses qu'on intègre dans la conception mais pas au-delà quoi.*"<sup>1</sup>

Ainsi, bien que cela ne soit pas expressément visible, la conception du projet a été faite afin de ne pas créer d'espaces propices à l'errance. On réalise de cette manière que les dispositifs anti-SDF viennent généralement être ajoutés à des endroits où la conception de l'espace n'a pas empêché de prime abord cet usage. Un second facteur vient relativiser l'absence de tels dispositifs, qui est celui de la fréquentation :

*"on n'en a pas fait du tout, c'est le partage de l'espace public. Je pense que la différence à cet endroit-là, je pense que sa réussite aussi c'est qu'il est bien organisé et bien calibré par rapport au fait qu'il y a énormément de voyageurs, on n'est pas dans un endroit reculé, je ne sais pas si on aurait d'autres réflexions"*<sup>1</sup>

On comprend que la forte attractivité de la gare permet de gérer cette errance. La fréquentation du lieu viendrait décourager les sans-abris de s'installer, l'espace étant intensément occupé :

*"là où les villes suppriment des bancs parce qu'ils ont peur que les gens restent ou que ce soit uniquement squatté, en fait la gare bénéficie de tellement de mouvements de personnes, enfin il y a beaucoup de trajets, il y a beaucoup de voyageurs, de personnes qui passent donc on n'est pas là-dedans"*<sup>1</sup>

Ce constat rejoint celui dressé auparavant sur l'effet des commerces vis-à-vis de la sécurité et de la propreté. Les commerces, servant d'outils de valorisation et de contrôle, sont ainsi utilisés pour lutter contre l'errance :

*"J'avais beaucoup travaillé à l'aménagement de la Place de la République, où il y avait aussi une grande problématique d'errance. Il ne s'agit pas de nettoyer les abords de la Gare du Nord, il s'agit d'y mettre de l'argent, pour avoir des commerces de qualité, des animations culturelles et artistiques..."*<sup>2</sup>

<sup>1</sup> Stéphane Ourdouillie, chef de projet de la gare de Nantes chez Nantes Métropole

<sup>2</sup> Acte synthèse du colloque "Place de la gare, Les gares, un atout pour les territoires et leurs habitants", 2019, Palais du Luxembourg

(Elise Fajgeles, Députée de la 5e circonscription de Paris)

La gare de Nantes, par ces différents procédés, témoigne de son statut d'outil de valorisation. De plus, cette forme d'instrumentalisation de la gare profitant principalement aux pouvoirs publics, elle est révélatrice de la gouvernance du projet. Nous pouvons ainsi nous demander si la vocation valorisante attribuée à la future gare de Nantes constitue également un enjeu pour les gares japonaises, qui ne présentent pas les mêmes modes de gouvernance.

### La mobilité reste la priorité des gares japonaises

La gare de Shinjuku, en comparaison avec le lieu de vie que semble vouloir représenter la gare de Nantes, apparaît comme très fonctionnelle. En effet, cette dernière fait prévaloir l'efficacité de sa fonction d'espace de mobilité :

*"c'est une gare qui reste quand même très fonctionnelle, et ensuite les espaces publics ils vont être presque en souterrain, mais ils sont plutôt dédiés au transit"*<sup>1</sup>

L'aspect fonctionnel de la gare privilégie l'usage des multiples entrées, notamment souterraines, qui s'avèrent plus pratiques pour les usagers en transit :

*"même aujourd'hui on n'entre pas par la gare par l'entrée principale mais par les multiples entrées, et très souvent par les entrées souterraines"*<sup>1</sup>

En effet, la gare de Shinjuku ne propose pas réellement d'entrée majestueuse et identitaire. Contrairement à la gare de Nantes, elle ne fait pas figure d'outil de valorisation ou de différenciation, si ce n'est dans ses proportions :

*"Alors je ne suis pas sûr qu'à Shinjuku il y ait vraiment un investissement fort pour en faire une sorte de vitrine par exemple, parce que c'est la plus grande gare du monde, elle est extrêmement fonctionnelle, elle marche bien, mais ce n'est pas l'endroit comme la mairie de Tokyo par exemple dont on peut être*

<sup>1</sup> Rémi Scoccimarro, chercheur de l'Institut français de recherche sur le Japon de la Maison franco-japonaise

fier ou qu'on veut mettre sur le devant de la scène" <sup>1</sup>

*"Mais il n'y a jamais eu vraiment de projet d'en faire une jolie gare ou d'en faire une des plus belles gares de Tokyo, ça n'est pas tellement la préoccupation, ni de la mairie, ni même des opérateurs privés, les deux enfin les trois même, voilà, ils ont mis leur gare, ils ont leur emprise, ils veulent juste construire leurs lignes et puis voilà"*

Cette différence de statut entre la gare japonaise et la gare française s'explique notamment par la dissemblance de leurs modes de gouvernance. En effet, l'instrumentalisation de la gare de Nantes que nous avons exposée précédemment s'explique par les intérêts des pouvoirs publics finançant le projet. Ainsi, les enjeux de valorisation liés à la compétitivité interterritoriale ne trouvent pas la même place au Japon, là où les gares sont majoritairement financées par des acteurs privés, dont les intérêts sont principalement financiers :

*"dès ses débuts la gare, sachant que beaucoup de gares au Japon, beaucoup de terminaux de lignes privées et surtout dans le Kansai et puis même à Tokyo, vont être le fait d'opérateurs privés et non publics, vous n'avez pas une seule société ferroviaire publique détenant un monopole comme en France" <sup>2</sup>*

Dès lors, la gare de Shinjuku ne semble pas faire l'objet d'une instrumentalisation au service de la valorisation du territoire, comme nous avons pu le constater pour le cas de la gare de Nantes. Cette différence d'enjeux s'illustre très bien en comparant la gare de Shinjuku avec la gare de Tokyo, dont les acteurs ne sont pas exclusivement privés :

(au sujet de la gare de Tokyo) *"Mais c'est une gare qui est presque publique en fait, puisqu'elle est gérée par la Japan Railway, donc JR, et ce qui est aujourd'hui une société semi privée mais qui garde quand même une culture publique et puis avec des obligations un petit peu différentes des autres"*

1 Rémi Scoccimarro, chercheur de l'Institut français de recherche sur le Japon de la Maison franco-japonaise

2 Sophie Buhnik, chercheuse de l'Institut français de recherche sur le Japon de la Maison franco-japonaise

*qui sont vraiment privées. Et une gare comme Shinjuku, elle, certes elle a une partie JR mais finalement ce qui va faire l'enrobage de la gare c'est les compagnies privées, et elles n'ont pas le... Enfin leur emprise foncière elle est dévolue exclusivement aux chemins de fer, à la gare et puis aux grands magasins qui vont être construits en hauteur dessus" <sup>1</sup>*



On comprend que les intérêts financiers des acteurs privés poussent à privilégier la fonctionnalité de leurs lignes ferroviaires ainsi que des grands magasins. Ainsi, les préoccupations politiques de faire de la gare un lieu de vie ne font pas partie des enjeux relatifs à la gare de Shinjuku. En outre, contrairement au modèle français, la gare de Shinjuku ne fait pas preuve d'une quelconque différenciation esthétique. En effet, bien qu'une tour signifie la présence de commerces, la gare et le centre commercial se confondent l'un et l'autre pour former une continuité :

*"la différenciation des édifices suivant leur affectation s'atténue du fait de la concentration des diverses activités. Reliée au centre commercial, la gare est elle-même peu différenciée" <sup>2</sup>*

1 Rémi Scoccimarro, chercheur de l'Institut français de recherche sur le Japon de la Maison franco-japonaise

2 Roty Thierry, 1996, *Eki (le relais) La gare au Japon, Les Annales de la recherche urbaine, N°71, Gares en mouvements. pp. 75-85*

Par conséquent, la gare est peu identifiable et s'efface au profit d'une continuité de l'espace :

*"la gare reste un fragment identifiable dans la métropole alors qu'elle disparaît physiquement comme édifice propre."*<sup>1</sup>

Cette disparition de l'édifice de la gare apparaît comme symptomatique de la conception japonaise de l'espace. Nous en revenons à la notion d'interconnexion abordée précédemment, cette dernière participant à l'effacement des limites de l'édifice. De plus, en étant guidée par des préoccupations économiques en perpétuelle évolution, la gare est révélatrice des fondements ultra-capitalistes de la société japonaise :

*"les édifices ainsi construits (...) semblent conçus et perçus comme des éléments éphémères d'une dynamique urbaine économique, inscrits dans cette notion japonaise de l'évanescence (...) les nécessités économiques, la rapidité des échanges, de transports, la concentration des activités, les stratégies commerciales vont accentuer la mutation typologique des édifices."*<sup>2</sup>

La gare de Nantes, en servant d'outil de valorisation, témoigne de son instrumentalisation au service de la ville. D'une part, l'exploitation du statut d'entrée de ville de la gare participe au processus de compétitivité interterritoriale : les pouvoirs publics se saisissent du potentiel de la gare pour en faire un atout pour le territoire, par le biais d'une revendication identitaire marquée. Au-delà de son potentiel valorisateur, cette dernière sert également d'outil au service du développement, ses effets directs sur le tourisme ayant pour objectif de favoriser le rayonnement économique de la métropole.

La comparaison effectuée entre le modèle japonais et le projet de la gare de Nantes a permis de mettre en évidence la différence de gouvernance de ces derniers. En effet, les gares japonaises étant majoritairement conçues et

<sup>1</sup> Baron Nacima, 2018, *L'architecture des déplacements, Gares ferroviaires du Japon*, Corinne Tiry Ono, Paris : Infolio, Collection Archigraphy Poche, 2018, Flux, vol. 111-112, no. 1, pp. 120-122.

<sup>2</sup> Roty Thierry, 1996, *Eki (le relais) La gare au Japon*, Les Annales de la recherche urbaine, N°71, Gares en mouvements. pp. 75-85

gérées par des compagnies privées, elles ne témoignent pas des mêmes revendications. Ainsi, la valorisation du territoire au service d'une compétitivité interterritoriale ne constitue pas un enjeu pour ces acteurs privés, dont les principaux intérêts résident dans l'efficacité et la rentabilité économique de la gare. Dès lors, par comparaison, on comprend que la gare constitue en France un outil politique.

En outre, la différence de symbolique constatée entre l'édifice de la gare au Japon et en France est révélatrice de la manière de concevoir l'espace dans ces deux pays. En effet, la disparition de l'édifice de la gare au Japon est représentative de la notion d'évanescence qui lui est propre, et qui se définit d'après le Larousse comme la *"propriété de ce qui s'évanouit, s'efface"*. En comparaison, la vocation identitaire de l'édifice de la gare de Nantes est révélatrice de la conception de l'espace en Occident, qui s'organise autour de repères architecturaux prononcés.

## Conclusion

La conception de la future gare de Nantes a ceci de nouveau qu'elle témoigne d'une approche globale. Ainsi, cette dernière n'est pas pensée de manière isolée, tel que cela a pu être le cas en France pendant de nombreuses années, mais en lien avec son contexte. Au-delà de prendre en compte les enjeux relatifs au territoire dans lequel il s'inscrit, le projet s'avère en grande partie conçu au service de ce dernier. Par conséquent, cette approche globale est révélatrice de l'instrumentalisation dont le projet de la gare de Nantes fait l'objet. Tout au long de cette étude, nous avons analysé différentes manifestations de cette instrumentalisation. Ainsi, nous avons pu démontrer les responsabilités que vient endosser la gare de Nantes, et dont témoigne son nouveau rôle d'outil, au service à la fois de l'aménagement urbain et du développement économique. Ces enjeux mettent en évidence la portée politique de la gare, qui s'avère directement liée à la gouvernance du projet. En effet, le projet de la gare de Nantes étant majoritairement financé par les pouvoirs publics, son orientation se voit grandement influencée par les intérêts de ces derniers.

La volonté de créer du lien avec le centre-ville, l'interconnexion des espaces, ainsi que la diversification des usages de la gare entraînent un changement de rapport entre cette dernière et la ville. Par conséquent, la gare de Nantes change de statut et devient un élément central, un lieu de vie, un espace de destination : de cette manière, elle dépasse son statut d'espace de transit et se mue en un objet nouveau. En outre, les volontés de faire de la passerelle de la gare une rue, et du parvis Nord une place nantaise, témoignent de l'effet structurant du projet ainsi que de son intégration dans les problématiques urbaines. L'enjeu identitaire porté par le projet est également révélateur de l'instrumentalisation de la gare : la revendication d'une identité marquée, à la fois par le biais de l'architecture de l'édifice et des spécificités du territoire, agit au service de la compétitivité interterritoriale. Enfin, en constituant un levier pour le tourisme ainsi que pour le développement de grands projets urbains tels que Euronantes, la gare participe au rayonnement économique de la métropole.



Ces éléments, qui constituent les fondements du projet, sont représentatifs de la volonté des acteurs, et font de la gare un révélateur. En effet, cette lecture des enjeux du projet nous apporte une compréhension de la dynamique de requalification des gares ferroviaires en France. A plus petite échelle, cet effet de "miroir"<sup>1</sup> permet également d'appréhender la dynamique adoptée par la métropole nantaise, dont la gare constitue un point focal.

En outre, l'étude croisée du modèle japonais, en prenant en compte à la fois les modes de conception des gares ferroviaires et les spécificités de la société japonaise, apporte une dimension supplémentaire à la lecture du projet de la gare de Nantes. Premièrement, l'étude du modèle japonais permet d'entrevoir ses effets potentiels sur notre société, puisqu'il constitue une source d'inspiration dans la requalification des gares ferroviaires en France. Nous revenons dès lors aux questionnements autour desquels s'est fondé ce travail d'analyse : en quoi les nouvelles manières de concevoir les grandes gares ferroviaires en France en font des espaces publics particuliers ? Autrement dit, en quoi l'actuelle requalification des grandes gares ferroviaires françaises en a profondément modifié les valeurs ?

L'ouverture à la concurrence du transport ferroviaire voyageurs, initiée en 2019 en France, laisse entrevoir une future privatisation du réseau ferroviaire, et renforce nos inquiétudes. En effet, la libéralisation du transport ferroviaire pourrait à terme entraîner la disparition du pilotage de la puissance publique, procédant par conséquent à l'extinction de la vocation de service public de la gare : en étant gérée par le privé, elle serait alors guidée par des enjeux commerciaux, à l'image du modèle japonais. En outre, le projet de la gare du Nord, au sein duquel la diversification des usages s'effectue au détriment du transit, est révélateur des ambitions portées par la France au sujet des gares.

L'étude du projet de la future gare de Nantes nous a permis d'observer différentes manifestations du mouvement de requalification des grandes gares ferroviaires en France. En effet, bien que les enjeux portés par ce projet soient propres au territoire de la gare de Nantes, ils sont néanmoins révélateurs de cette dynamique. Ainsi, les constats tirés de ces observations ont vocation à s'appliquer plus généralement au devenir de l'espace public

<sup>1</sup> Baron Nacima, Roseau Nathalie, 2016, *Les gares au miroir de l'urbain*, Flux, vol. 103-104, no. 1

que constitue la gare en France.

Cette dynamique de requalification a permis une montée en puissance des gares, mais en contrepartie, que reste-t-il de l'espace public ? Le changement de statut des gares, que nous avons pu constater, induit de profondes transformations dans la qualification de l'espace. En voulant devenir des lieux de vie, ces dernières deviennent en réalité des espaces de consommation et de contrôle, et s'éloignent du statut d'espace public, dont les principes fondateurs sont en opposition avec leurs conditions d'accès et d'usage. En outre, la gare devenant un élément central, elle joue un nouveau rôle dans la ville, dont elle devient alors un objet fédérateur. De cette manière, elle donne le La, et standardise les préceptes de sa conception. Néanmoins, à terme, quelles conséquences la généralisation et la normalisation de ce modèle auront-elles sur l'espace public ? Devons-nous nous attendre à une mutation de son essence, du fait de la généralisation de tels lieux ? A l'image de la société japonaise, sommes-nous voués à organiser nos sociabilités autour d'espaces dont la vocation principale est la consommation, et dont le fonctionnement réside dans le respect d'un ensemble d'injonctions et d'interdictions ?

## Bibliographie

### Articles

Amar Georges, 1996, Complexes d'échanges urbains. Du concept au projet, le cas de La Défense. In: Les Annales de la recherche urbaine, N°71, Gares en mouvements. pp. 92-100

Aveline Natacha, 2004, Un financement original, la valorisation des gares au Japon. 11ème rencontres parlementaires sur les transports, pp.79-83

Baldassi Margot, 2019, Anatomie des kokai-kuchi, espaces privés-publics japonais – Entretien avec Thomas Fontanet, Pop-up Urbain

Baron Nacima, 2018, L'architecture des déplacements, Gares ferroviaires du Japon, Corinne Tiry Ono, Paris : Infolio, Collection Archigraphy Poche, 2018, Flux, vol. 111-112, no. 1, pp. 120-122.

Baron Nacima, Roseau Nathalie, 2016, Les gares au miroir de l'urbain, Flux, vol. 103-104, no. 1

Baye Éric, 2002, Grands projets et utopies pour les métropoles au Japon, Flux, vol. 50, no. 4, pp. 53-58.

Ben Jemia Imen, 2014, L'identité en projets : ville, architecture et patrimoine, p. 173-181

Castagnino Florent, 2016, « Séparer pour mieux surveiller. Spatialité des risques et pratiques de surveillance en Gare du Nord », Flux, vol. 103-104, no. 1, pp. 44-56.

Lanteri Raphaël, Dumas Emmanuel, 2008, Réseaux de transport ferroviaire privé et effet structurant : le cas des gares japonaises, Transports urbains, vol. 112, no. 1, pp. 19-24

Tillous Marion, 2016, Le métro comme territoire : à l'articulation entre l'espace public et l'espace familial, Flux, vol. 103-104, no. 1, pp. 32-43.

Roty Thierry, 1996, Eki (le relais) La gare au Japon, Les Annales de la recherche urbaine, N°71, Gares en mouvements. pp. 75-85

Le Monde, 2019, tribune : Le projet de transformation de la gare du Nord est inacceptable

## Livres

Amar Georges, 2011, Homo mobilis

Augé Marc, 1992, Non-lieux : Introduction à une anthropologie de la surmodernité

Aveline Natacha, 2003, La ville et le rail au Japon, 238p

Bajard Marcel, Amarre François, 2008, De la gare à la ville - AREP, une démarche de projet, 176 p

Joseph Isaac, 1999, Villes en gares, Editions de l'Aube, 320 p

Place Publique n°55, 2016, La passerelle qui réunit la gare de Nantes, 160 p

## Mémoire

François Baptiste, 2011, Shinjuku No : Matérialisation, perception et application des règles de la gare de Shinjuku à Tokyo

## Vidéo

Nantes Métropole, 2019, La future esplanade de la gare de Nantes se dévoile

## Film

Simon Claire, 2013, Gare du Nord

## Autres

Acte synthèse du colloque "Place de la gare, Les gares, un atout pour les territoires et leurs habitants", 2019, Palais du Luxembourg

Plaquette d'enquête publique au sujet de la nouvelle gare de Nantes : «C'est votre gare», 2016

Agence d'urbanisme atlantique & pyrénées, 2008, Monographie des gares grande vitesse

Gares & Connexions, 2017, Déclaration de projet du pôle d'échanges multimodal de Nantes

Traits d'agences n°34, 2019, Le renouveau des gares et de leurs quartiers, Supplément au n° 104 de traits urbains

- Comme vous avez pu le voir dans le mail que je vous ai envoyé, je mène un travail de mémoire au sujet des gares ferroviaires, et mes deux terrains d'enquête sont la gare de Nantes et celle de Shinjuku, au Japon. Mon questionnement ça va être de savoir si ces gares sont des espaces publics, et donc j'aurais quelques questions à vous poser à propos du Japon, puisque j'ai pu voir dans un article que vous avez de grandes connaissances à ce sujet. Alors pour commencer, comment pourriez-vous définir les espaces publics au Japon, et en quoi peuvent-ils différer des espaces publics en France ?

- Euh... Ben d'abord il y a pratiquement pas de tradition d'espace publics, et donc la distinction entre espace public et espace privé est assez récente, et surtout qui a été adoptée pour mettre les villes japonaises aux normes des villes occidentales. Donc l'idée d'avoir des places, l'idée d'avoir des espaces qui soient définis dès le départ comme des espaces publics sont en fait des espaces fabriqués par l'Etat ou par les collectivités locales. C'est quelque chose qui est donc assez récent, du coup les pratiques, euh... On a la subsistance des pratiques anciennes. Et ça ça se voit... Bon moi j'en avais parlé pour les villages par exemple où en fait il n'y a pas vraiment d'espace public, espace privé ou espace du village, et donc soit on appartient au village et on a un droit ou en tout cas un usage, on peut avoir un usage privé de cet espace qui est considéré comme espace du village, à l'intérieur du village, euh... Mais sans que ce soit véritablement institué, ce qui fait qu'aujourd'hui dans ces villages-là, l'idée d'avoir des espaces qui seraient réservés au, enfin... Qui ne pourraient pas être privatisés par exemple, c'est quelque chose qui est relativement flou, et il y a un aspect coutumier qui reste très fort. Et donc on peut ne pas avoir accès à des espaces qui théoriquement sont publics parce que on a des communautés villageoises qui vont, euh... Pas vraiment les accaparer mais en fait qui les gèrent et les considèrent comme étant les leurs. Et inversement, au sein de cet espace-là, on va avoir des usages, euh... ça se voit par exemple pour les travaux agricoles, ou même ça s'appelle garer les machines, les véhicules etc, l'idée que ça serait un espace public qu'il ne faudrait pas utiliser ou qu'il faudrait libérer est quelque chose qui passe après les nécessités du fonctionnement du village. Et en fait cet aspect-là on va le retrouver à l'intérieur des villes, et donc les villes vont s'organiser encore aujourd'hui grandement comme ça. Autant dans les espaces de centre-ville que dans les espaces de banlieue, et donc dans ces zones-là, euh... La rue par exemple, la voirie est théoriquement publique mais elle va être utilisée par les habitants à des fins privés, et euh... Sans que cela pose véritablement de problème, et donc on est dans l'ordre de la coutume. De même qu'il n'y a pas de trottoirs par exemple, dans ces espaces-là, pour fabriquer du trottoir il faut avoir de l'espace, il faut vraiment que la puissance publique ait pu s'approprier une partie des parcelles pour pouvoir construire un trottoir. Ce qui fait que les seuls trottoirs qui sont construits, historiquement c'est ceux qui sont sur les grandes avenues qui ont été construites après le séisme de 23 à Tokyo, et puis après les bombardements américains dans les années 44/45, et donc ça a permis de dégager de l'espace pour faire de grandes avenues, et donc sur ces avenues d'avoir un espace de trottoir qui soit une forme d'espace public, voir même dans certains endroits dégager un petit peu plus d'espace et faire une petite place qui pourrait être une place publique. Et puis le deuxième type d'endroit où on va avoir ce travail-là, c'est les villes nouvelles ou les quartiers nouveaux dans des zones qui sont aménagées, où soit un opérateur privé soit la puissance publique a pu aménager quelque chose sur une dizaine ou une vingtaine d'hectares, ou parfois ça peut être un petit peu moins hein, ça peut être cinq à six hectares, et euh... A pu faire table rase, et a prévu de dégager de l'espace pour les trottoirs, et de l'espace pour une petite place ou un parc, et donc là on va avoir véritablement de l'espace public, ou en tout cas de l'espace qui va être ouvert au public, et comme ce type d'opération urbaine peut avoir lieu soit sur l'égide du public, des collectivités locales, du département le plus souvent, soit parfois aussi mis en oeuvre par des promoteurs privés, on va avoir de la production d'espace public qui va être soit du vrai espace public, c'est à dire un espace qui, comment dire... On va avoir une réglementation qui va être la réglementation commune aux villes japonaises, enfin commune à l'espace urbain, et puis dans l'espace privé, là on aura de l'espace ouvert au public, qui ressemblera à de l'espace public mais qui en fait est de l'espace privé, et dans lequel on a un certain nombre de règles et de contrôle, et euh... Qui existent bien, qui sont vraiment bien marqués, et donc un espace qui est quand même très contrôlé, même si d'apparence ça a tout l'air d'être ce qu'on pourrait appeler un espace public quoi... Donc c'est le concept de POPS qu'on va retrouver dans ces zones-là, et puis il y a un autre type un petit peu hybride qu'on peut voir parfois, c'est quand le trottoir par exemple va être moitié public, moitié privé, c'est à dire que la parcelle, on a des taux d'emprise au sol qui sont de 80% et donc les 20% restants ça va être pour enjoliver un petit peu, avoir des massifs d'espaces verts enfin des choses comme ça, mais très souvent ça va être aussi, enfin ça entre aussi parfois dans le permis de construire, ça va être d'élargir le trottoir d'origine quoi, et donc on a un trottoir donc, on va voir une partie qui est très bien entretenue parce que c'est la partie qui appartient au bâtiment privé, et puis une autre partie qui est un petit peu moins jolie, en tout cas qui a un pavement différent par exemple, et donc ça c'est donc un exemple d'espace public privé où on sait pas vraiment à partir de quand on passe dans l'un ou dans l'autre, euh... On a pas donc de tradition d'espace de rencontre qui soit public, c'est plutôt les ponts en fait qui jouaient ce rôle-là dans le Japon de l'époque moderne, mais alors pour revenir sur les gares, il n'y a pas vraiment de parvis en fait de gare, mis à part la gare de Tokyo et peut-être celle de Kyoto aussi...

- Quand vous dites la gare de Tokyo c'est la gare de Shinjuku ?

- Non non, la gare centrale de Tokyo !

- D'accord

- Donc elle a été construite dans les années 1910, elle a été en partie détruite et le parvis en tout cas était complètement euh... Un peu à la façon de Shinjuku, c'est-à-dire qu'au départ même s'ils voulaient faire quelque chose de joli avec une avenue qui partait en direction de palais Impérial et quelque chose d'ouvert un peu à l'européenne, en fait très rapidement ce parvis a disparu en fait, et même aujourd'hui on n'entre pas par la gare par l'entrée principale mais par les multiples entrées, et très souvent par les entrées souterraines. Alors par contre elle a été rénovée avec l'idée de faire un vrai parvis avec une vraie gare à l'européenne... Mais c'est une gare qui est presque publique en fait, puisqu'elle est gérée par la Japan Railway, donc JR, et ce qui est aujourd'hui une société semi privée mais qui garde quand même une culture publique et puis avec des obligations un petit peu différentes des autres qui sont vraiment privées. Et une gare comme Shinjuku, elle, certes elle a une partie JR mais finalement ce qui va faire l'enrobage de la gare c'est les compagnies privées, et elles elles ont pas le... Enfin leur emprise foncière elle est dévolue... Alors déjà elle est très étroite, et elle est dévolue exclusivement aux chemins de fer, à la gare et puis aux grands magasins qui vont être construits en hauteur dessus quoi, donc elles vont très peu prendre en fait d'emprise sur le... Et donc elles vont pas avoir d'espace couvert en fait, ou très très peu quoi.

- D'accord... Et donc vous parlez des POPS tout à l'heure, c'est un terme que j'ai pu lire dans votre article "Espace public et citoyenneté au Japon", et donc selon vous est-ce que ces espaces-là ils sont plus fréquentés par les usagers que les espaces publics qui ont été créés et qui comme vous disiez copient les codes des espaces publics européens, et dont les japonais n'ont pas forcément les codes... ?

- Ouais ouais, ben en fait ouais ce qui est intéressant avec les POPS c'est l'espace public mais à propriété privée, c'est que ils ont une fonction euh... En fait la fréquentation du public entre dans le projet d'aménagement et sert à valoriser l'aménagement, et donc il faut qu'on ait un espace attractif avec des gens qui se promènent parce que en quelque sorte il faut que ça ressemble à la maquette, on a les bâtiments, on a la maquette des bâtiments on a les voitures et puis on a des gens qui se promènent, et donc il y a l'idée qu'il faut qu'il y ait des gens qui se promènent autour des bâtiments, parce que c'est essentiellement des bâtiments tertiaires et des tertiaires mixtes en fait hein, de l'espace de bureau sur lequel on va mettre un Shopping Mall, et on va essayer de valoriser en fait cet espace, comme ça on prend de la notoriété. Voilà, et donc il faut que ça soit attractif, et pour que ce soit attractif alors Ebisu c'est assez exemplaire hein dans ce... Parce que l'espace public c'est presque l'intérieur des Galeries Lafayette quoi, c'est-à-dire qu'il y a toujours une attraction, en permanence, pour que les gens viennent et fréquentent le terrain quoi, et donc ils sont attractifs parce qu'ils soignent bien leur contenu, ils ont des commerces, ils ont ces types d'attractions, ils ont maintenant des spots pour prendre des photos même si on a pas le droit de prendre des photos avec un trépied par exemple, toute photo professionnelle est interdite ou alors elle est soumise à autorisation mais en revanche on peut prendre des selfies etc quoi, et c'est plutôt encouragé et donc ils fonctionnent un peu comme une sorte d'annexe des magasins ou des espaces commerciaux quoi. Alors inversement en effet dans les espaces publics donc on cite souvent la cour de la Mairie de Tokyo, là déjà il y a pas d'offre de chalandise, l'offre commerciale est très réduite et donc il y a assez peu d'intérêt à venir sur ces zones-là quoi, et comme malgré tout la pratique du loisir au Japon est quand même un loisir qui est assez marchand et dans la consommation, on va pas venir spécialement dans la cour des citoyens de Tokyo, et en plus elle a très peu d'aspect historique quoi, c'est-à-dire que c'est un truc qui a été fabriqué en 1992, enfin l'aspect patrimonial est vraiment extrêmement limité, et donc ça va être un endroit qui symboliquement est pas très attractif, d'un point de vue pratique parfois un petit peu excentré, et en plus il n'y a rien à faire en quelque sorte. Et donc les POPS vont être bien plus attractifs et ils sont faits pour être attractifs, et ça fonctionne relativement bien quoi !

- D'accord, donc on pourrait dire que les POPS jouent le rôle des espaces publics que nous on pourrait avoir en France, au niveau de l'attractivité, du passage...

- Ouais ouais, on peut dire ça

- Et donc est-ce qu'on pourrait considérer la gare de Shinjuku comme un espace public, à partir de ce constat ?

- Alors Shinjuku c'est un peu particulier quand même, parce que... Il y a relativement peu d'espaces POPS ou autre, mais quand même euh... Vous êtes venue déjà au Japon ?

- Oui ! Oui je suis venue en janvier 2020 à Tokyo

- D'accord, parce que Shinjuku c'est tellement... Comment dire, ils essayent de fabriquer peut-être au sud de la gare, vers Takashimaya je sais pas si vous voyez, avec la gare qui avance en fait vers le sud, en recouvrant petit à petit, où là il y a des promenades, il y a un pont depuis lequel on peut voir les... Vers le Starbucks au sud, mais l'emprise est quand même faible, l'emprise des opérateurs privés, enfin ferroviaires, et c'est une gare qui reste quand même très fonctionnelle, et ensuite l'espace public on va dire ils vont être presque en souterrain, mais ils sont plutôt dédiés au transit quoi. Alors il y a un endroit qui est un peu particulier dans la gare de Shinjuku, c'est l'espace qui est juste avant le trottoir roulant, parce que là il y avait auparavant, enfin c'était il y a longtemps c'était jusqu'en 1996, il y avait quasiment un village de sans-abris qui étaient installés dans la gare, justement dans une partie publique de la gare, et donc ils étaient réfugiés là, ils avaient fait des cabanes etc et ils habitaient là, et donc là

où passe le trottoir roulant qui va à la mairie de Tokyo, à la sortie Ouest, et donc... Dessous, il y avait un espace public qui était approprié donc par des sans-abris, et finalement ils ont été évacués et à la place ils occupent le terrain en quelque sorte avec des petites échoppes, mais qui sont pas en dur quoi en fait c'est des trucs assez temporaires mais qui sont là en permanence, et donc on est dans un espace qui est public, un espace public de la gare, et l'objectif c'est que les sans-abris ne s'installent pas ici, ne se réinstallent pas... Sur ce couloir qui mène à la mairie de Tokyo on a beaucoup d'installations répulsives en fait, des plots, enfin des trucs qui font que les SDF ne se mettent pas là, et eux ils considéraient qu'ils étaient dans un espace public, et donc qu'on n'avait pas le droit de les chasser, parce que c'est un espace public donc ouvert pour eux aussi et ils avaient le droit de s'approprier cet espace-là. Et on a la même chose un petit peu pour les parcs, pas tous les parcs parce qu'il y a des parcs privés et des parcs publics, les parcs privés comme Shinjuku Gyoen par exemple il faut payer pour entrer, mais le parc de Shinjuku à côté de la Mairie là c'est un parc public donc on ne paye pas, et pendant longtemps les SDF vont s'installer ici et il y avait des villages de tentes, dans les parcs de Tokyo, mais là un petit peu moins maintenant parce que avec les Jeux Olympiques ou encore avec les chantiers de reconstruction du Nord-Est et de Fukushima il ont plus de travail donc on les voit un petit peu moins, mais dans les années 90 même jusqu'au milieu des années 2000 il y avait pas mal de pauvreté et ces gens-là avaient peu d'argent, donc ils logeaient dans les parcs et on avait des villages de tentes dans les parcs, donc les parcs publics parce qu'ils s'appropriaient ces espaces-là en considérant qu'ils étaient publics. Donc il y a ces formes d'appropriation-là qui vont jouer, mais à Shinjuku, je sais pas si on peut dire qu'il y a des POPS à Shinjuku...

- Alors j'aimerais poursuivre sur ce que vous disiez parce que ça m'intéresse beaucoup, le sujet donc des sans-abris, parce que vous en parliez dans votre article justement de SDF et leurs soutiens qui militent pour leur droit à la ville et leur présence dans l'espace public, et donc je me demandais... Parce que le sujet est assez tabou au Japon il me semble, et donc si vous pouviez m'en parler un peu plus, de la marginalité au Japon ? C'est-à-dire comment elle se manifeste, comment elle est perçue et...

- Alors en fait c'est pas très tabou hein, parce que ces sans-abris moi je me souviens quand j'étais à la fac à Waseda il y a juste à côté le parc de Toyama donc au nord de Shinjuku, et dans ce parc il y avait un village de tentes, donc de SDF, et en fait eux ils étaient dans un coin, les autres personnes qui fréquentaient le parc étaient dans un autre coin, et les deux cohabitaient de façon assez tranquille en fait, avec peu d'interactions donc aussi peu de gêne entre les usagers du parc et ces SDF. Et puis c'est des gens qui vivent en communauté, qui ont un certain nombre de règles... Alors à Shinjuku on le voit hein, dans certains endroits ils mettent leurs sacs enfin leurs cartons, et ils cachent les cartons dans des interstices qui sont plus ou moins de l'espace public parce que si c'était privé on les enlèverait, mais ils cachent leurs cartons, ils ont leurs places, ils se débrouillent entre eux pour gérer les places, et le soir ils sortent les cartons et ils s'installent et ils dorment, et tout ça est assez organisé. Donc c'est pas des gens qui vivent de façon isolée, ils vivent en communauté, ne pratiquent pas la mendicité et donc en quelque sorte ils sont assez peu gênants vis-à-vis du reste de la ville... Ils travaillent donc dans des métiers un peu de chiffonniers, ils ramassent des cartons, des cannettes en aluminium pour les recycler, ils vivent un petit peu comme ça quoi... Et ils font partie du paysage des villes japonaises quoi, mais ils ont très peu d'interactions avec le reste des gens, alors certes c'est deux mondes qui s'ignorent en quelque sorte, mais du coup il y a peu de... C'est un monde dans lequel on veut pas tomber, dans lequel certains tombent, avec l'endettement, l'isolement de la famille, et donc ils vont se retrouver et faire une communauté entre eux, c'est un monde qui est assez réglé, ils sont pas tout à fait livrés à eux-mêmes il y a pas mal de solidarité, et c'est pour ça qu'ils arrivent à occuper les espaces publics en fait hein, ils considèrent que le parc leur appartient ou en tout cas qu'il appartient à tout le monde donc on peut pas les expulser, et ils tiennent le parc tous ensemble quoi, voilà donc... c'est de la marginalité mais, il y a des conflits d'usages ça c'est sur, à Shinjuku la mairie voyait d'un très mauvais oeil d'avoir ces gens-là sur cet espace et en particulier sur ce trottoir roulant qui menait à la mairie quoi et donc ils essayent de les expulser. A Osaka il y a également un parc dans lequel ils se réunissent et dans lequel les autorités tentent de récupérer, mais ils résistent et donc il y a des rapports de force assez importants, et en plus ils sont embauchés enfin ils vont beaucoup travailler dans le BTP, c'est eux qui travaillent aussi pour faire la circulation quand il y a des travaux par exemple, donc c'est une marginalité parce qu'il sont pas dans le modèle japonais, ils entrent pas dans le modèle classique, ils ont pas de logement, ils vivent dans des cartons etc donc, comment dire... C'est pas quelque chose dont on ne veut pas parler par exemple.

- D'accord, parce que en fait j'avais cru comprendre qu'il y avait une grande importance de l'honneur et de la réputation au Japon, et donc que le fait de perdre la face entre guillemets en vivant dans la rue c'était quelque chose de très mal vu et de honteux si on peut dire ça comme ça...

- Bah individuellement ouais ils sont pas super contents c'est sur, et c'est des gens qui sont quand même dans un échec, qui ont fuit quelque chose, qui sont là comme des sortes de réfugiés hein et donc en effet avec leur famille ils coupent les ponts, alors il y a un certain nombre de gens qui disparaissent au Japon par an et c'est ces gens qui vont rejoindre ces communautés donc en effet ils coupent les ponts avec leur famille, parfois ils ont des dettes donc ils disparaissent parce qu'il peuvent plus payer leurs dettes, ou alors ils peuvent pas faire autre chose que travailler comme journalier pour payer leurs dettes et en effet vis à vis de leur famille c'est aussi pour pas les mettre dans l'embarras par exemple, c'est à dire qu'ils préfèrent partir comme ça et quitter le monde habituel quoi, et en effet quand on descend dans ce monde-là déjà l'espérance de vie est limitée et il y a peu de chances

de s'en sortir, mais par contre on n'en veut pas dans les zones comme Ebisu ou les espaces publics, enfin ouverts au public mais détenus par les promoteurs privés là on n'en veut pas donc ils ne viennent pas s'aventurer, et donc comme ils ne s'y aventurent pas il y a aussi moins de tension avec le reste, enfin il y a pas les tensions qu'on peut avoir en France avec les punks à chiens ou certaines populations qui vont occuper l'espace et qui vont même parfois occuper les espaces pour se les approprier et même avoir une logique de revendication, ou de droit aux espaces, et donc c'est très rare de voir des vigiles des espaces privés comme ça devoir intervenir en fait.

- D'accord, et donc à ce sujet est-ce que vous pensez que l'image de la gare de Shinjuku est importante ? Et comment cela peut se traduire en termes de gestion du lieu par exemple sur le plan de la sécurité, du contrôle..?

- Alors je suis pas sûr qu'à Shinjuku il y ai vraiment un investissement fort pour en faire une sorte de vitrine par exemple, par que c'est la plus grande gare du monde, elle est extrêmement fonctionnelle, elle marche bien, mais c'est pas l'endroit comme la mairie de Tokyo par exemple dont on peut être fier ou qu'on veut mettre sur le devant de la scène hein... Le truc qu'on veut mettre sur le devant de la scène c'est la nouvelle gare de Tokyo, enfin la gare rénovée de Tokyo, et encore c'est la partie Ouest de la gare de Tokyo, parce que la partie Est c'est une sortie fonctionnelle c'est-à-dire qu'il y a les trucs pour les taxis, il y a pas tellement d'enjolivements, la moitié est en souterrains, et en fait quand on vient à la gare de Tokyo soit on vient pour utiliser la gare et là on est plutôt dans la zone Est et c'est là où il y a les Shinkansens par exemple, ou alors on est touriste et on vient regarder le parvis qui a été refait de la gare de Tokyo, mais donc on vient pas véritablement pour la gare de Tokyo, on vient autour de la gare et regarder les bâtiments qui ont été refaits quoi... Mais en terme d'image positive c'est plutôt la gare de Tokyo, peut-être Shibuya mais c'est encore autre chose parce que Shibuya pour le coupe là c'est une gare qui est réorganisée par le secteur privé et en particulier par le groupe Tokyu qui possède pas mal de terrains en fait hein, Natacha Aveline en parle pas mal dans son bouquin La ville et le rail au Japon, alors ça commence un peu à dater mais elle en parle, et ce qui est intéressant avec Shibuya c'est que l'ensemble de la gare a été complètement refaite, ils ont changé les lignes, tout a été rationalisé, ils ont dégagé du terrain pour reconstruire les bâtiments et monter en hauteur, donc là ils sont à trois quatre cinq tours, et ces tours elles-aussi sont conçues comme des espaces publics en quelque sorte puisqu'elles vont accueillir de la fréquentation, donc c'est plutôt des POPS verticales...

- D'accord, donc la gare de Shinjuku ne représente pas un intérêt pour les collectivités locales en terme de vitrine de ville, comme ça peut être le cas en France par exemple ?

- Ben, pas Shinjuku non, enfin Shinjuku c'est vraiment l'aspect fonctionnel hein

- Et donc est-ce que vous pensez que cette gare-là de Shinjuku pourrait représenter un intérêt pour ces collectivités locales sur un autre plan, par exemple est-ce que ça constitue un outil d'aménagement urbain ?

- Ben... Elle peut être prise comme un modèle en quelque sorte parce que c'est l'archétype de la gare japonaise telle qu'elle a été conçue dans l'après-guerre pendant la croissance... Mais la question c'est plutôt comment faire pour que malgré l'augmentation du trafic, qui augmente malgré tout, on est plus sur des augmentations très fortes mais... Comment faire pour que les différents opérateurs, les différentes lignes transitent par la gare et que le tout fonctionne bien de façon plutôt rationnelle quoi, sachant que c'est quand même très peu rationnel, enfin il y a au moins trois ou quatre lignes privées qui se crèvent dessus, même dans l'enceinte de la gare JR en quelque sorte elle va accueillir des trains qui viennent de groupes privés par exemple, donc elle ouvre les lignes à des trains donc il y a un besoin aussi d'une gestion assez fine du nombre de voies dont elle dispose, sachant qu'on ne peut pas élargir parce que l'emprise foncière est limitée et c'est très compliqué d'élargir les voies par exemple et de faire une voie supplémentaire, donc il faudrait gérer tout ça à la fois. Les groupes privés ils sont coincés les uns à côté des autres... Mais il y a jamais eu vraiment de projet d'en faire une jolie gare ou d'en faire une des plus belles gares de Tokyo, ça c'est pas tellement la préoccupation, ni de la mairie, ni même des opérateurs privés, les deux enfin les trois même, voilà ils ont mis leur gare ils ont leur emprise, ils veulent juste construire leurs lignes et puis voilà

- D'accord, du coup elles représentent un intérêt que pour les investisseurs privés ?

- Oui parce qu'on est dans le quartier, enfin il y a des parcelles à gauche enfin à l'Ouest où là il y a des investissements, mais je pense qu'il est aujourd'hui un peu plus concurrencé de nouveau par l'hyper-centre donc tout ce qui va être autour de la gare de Tokyo, Shimbashi, Shiodome, tout cette partie ou autour de la tour de Tokyo...

- D'accord, bon, je vous remercie, je vais pas vous déranger plus longtemps parce qu'il doit être tard chez vous...

- Dans l'article j'ai dû citer les travaux d'un allemand, il travaille à l'université de Waseda et il a écrit des trucs sur les POPS à Tokyo, j'ai plus son nom mais je crois que je l'ai cité en source dans l'article, il fait des trucs en anglais assez régulièrement donc ça peut vous aider je pense

- Alors oui j'ai vu que vous citiez Christian Dimmer qui est un urbaniste...

- Oui ! Oui c'est ça, Christien Dimmer !

- D'accord, parce qu'en fait j'ai essayé de trouver ses travaux mais je les ai pas trouvés en accès libre...

- Ah oui d'accord... Alors il me semble que moi j'avais téléchargé des trucs, sinon vous pouvez le contacter éventuellement ?

- Oui je vais peut-être faire ça ! Bon écoutez, en tout cas je vous remercie pour vos réponses et toutes ces informations qui vont

beaucoup me servir pour la suite de mon travail, et voilà je vous souhaite une bonne continuation !

- Merci, vous aussi alors !
- Au revoir, bonne soirée !
- Au revoir !

Retranscription de l'entretien téléphonique mené avec Yann Sauret, le 9 avril 2020

- Allo ?
- Oui bonjour, monsieur Sauret à l'appareil !
- Oui bonjour ! Je vous remercie de m'appeler
- Je vous en prie
- Je vous remercie aussi d'avoir accepté cet entretien ! Alors, je vais commencer directement comme ça on va pas perdre de temps... Comme vous avez pu le voir dans mon mail je mène un travail de mémoire sur les gares ferroviaires et donc un de mes terrains d'enquête ça va être la gare de Nantes, c'est pour ça que je vous ai contacté parce que j'ai quelques questions à vous poser à ce sujet. Donc premièrement, selon vous quels sont les enjeux dans ce nouveau projet de gare ?
- L'enjeu principal c'est l'intégration de la gare dans le tissu urbain, puisque l'objectif que l'on a c'est vraiment de reconnecter la gare avec les quartiers nord et sud, et d'en faire une rue ouverte sur la ville, c'est la colonne vertébrale du projet qui était de recréer un lien urbain au delà du besoin capacitaire hein puisqu'on a une gare qui est à saturation aujourd'hui donc il fallait évidemment redonner de la capacité pour le fonctionnement au quotidien de la gare, mieux accueillir les voyageurs, mais quand on regarde un peu plus largement l'idée c'est vraiment d'avoir une connexion urbaine entre le nord et le sud puisque le réseau ferroviaire historiquement crée une rupture dans le tissu urbain, donc l'idée c'est vraiment de venir recréer ce que l'architecte, si vous regardez un peu Ricciotti, a qualifié de rue et qui à mon avis est la bonne définition, puisqu'on y met des commerces, des zones d'attente, voilà... Je sais pas si ça répond à votre question ?
- Oui très bien... Et donc quelles sont les parties prenantes de ce projet, c'est-à-dire les acteurs concernés et dont les intérêts peuvent être affectés par sa réalisation ?
- Alors on a... On a évidemment la SNCF au sens large puisque, bon on a évidemment la partie ferroviaire puisque c'est une gare ferroviaire, mais quand on parle des parties prenantes donc c'est un projet qui est largement cofinancé, je sais pas si vous avez fait quelques recherches mais on a toutes les strates de l'administration qui participent au financement puisqu'on a du financement européen, du financement de l'Etat français, de la région Pays de la Loire, du département, et de la ville et agglomération quoi, donc finalement toutes les strates de la plus large à la plus locale participent à ce projet et si elles y participent c'est qu'elles ont un intérêt puisqu'au delà du train on retrouve aussi toute l'intermodalité, donc l'idée c'est aussi d'avoir un lieu qui permet d'accueillir tous les modes, et donc que ce soit pour la région qui est en charge du transport régional, pour le département qui a la responsabilité des transports départementaux, et de la ville qui a aussi son tissu urbain à desservir, la gare devient une sorte de Hub qui permet de connecter tous les modes de transports. Donc on y retrouve l'automobiliste, le cycliste, le piéton et puis tous les modes évidemment que l'on connaît aujourd'hui avec l'ubérisation de la société donc des véhicules Uber, du vélo, de la trottinette, du gyropode enfin tous les modes de transport qu'on peut utiliser aujourd'hui.
- D'accord, et donc ces parties prenantes vous diriez qu'elles ont un intérêt uniquement au niveau des mobilités ou est-ce qu'elles peuvent trouver d'autres intérêts ?
- Non, au delà pour une... Alors les mobilités évidemment, j'allais dire que c'est là aussi c'est le point structurant, et pour la région l'intérêt d'avoir de la mobilité c'est aussi derrière de la création d'emplois, c'est mieux desservir son territoire, c'est l'accès au tourisme, donc on est beaucoup plus larges que la seule logique transports. J'allais dire que la gare et les transports ne sont qu'un moyen, après ça vous permet de gérer le volet professionnel et personnel avec les déplacements loisirs ou professionnels, ou votre lieu de résidence, donc c'est pour moi bien au-delà du seul sujet des transports c'est aussi l'irrigation d'un territoire en fait, donc par rapport à votre question pour les collectivités, c'est le point d'injection des individus sur leur territoire. Donc après pour une ville comme Nantes quand on va au-delà c'est une restructuration, vous avez tout le quartier Sud qui est en plein développement avec le quartier d'affaires, une bonne connexion avec le Nord et le tramway par exemple vous permet d'irriguer cette zone pour en faire un lieu attractif et qui n'est pas coupé du reste de la ville, donc on en revient à cette logique de lien urbain tel que le permet le projet.
- D'accord, et donc en lien par rapport à ça, j'ai vu que vous qualifiez la gare et donc les grandes gares ferroviaires en général de "city booster", qu'est-ce que vous entendez par là ?
- Oui, alors la logique de city booster c'était un peu le terme générique mais de booster de centre-ville, c'est considérer que, c'est ce que je dis toujours quand je fais les visites du chantier, la gare de Nantes c'est 35.000 personnes par jour qui passent dans la gare, donc c'est l'endroit dans la ville de Nantes où il passe le plus de personnes, donc c'est vraiment un endroit qui dynamise les villes donc il faut qu'on soit connectés à la ville, d'où la logique de commerce, de services pas uniquement dédiés à l'activité gare, donc ce qu'il faut entendre dans le city booster c'est finalement ce point d'attractivité qui fait qu'on est à la fois un lieu de départ et d'arrivée dans la ville et qu'on irrigue le territoire, c'est ce qu'il faut entendre derrière le terme de city booster.
- Et on va retrouver quoi par exemple comme nouveaux usages au sein de cette gare ?
- Et bien, j'allais dire qu'on étoffe l'offre qui évidemment est tournée sur le voyageur mais par exemple si vous avez lu les articles, il est pas commun de trouver un chocolatier comme Vincent Guerlais ou un traiteur comme Brison qui sont des enseignes nantaises

au sein d'une gare, donc on est bien dans une logique de quartier d'installer une boutique qui fait que les gens viendront aussi là non pas parce que c'est une gare mais parce que c'est un endroit où ils trouveront... Un point de vue déjà, parce qu'on crée aussi un vrai belvédère sur la ville de Nantes, il y a pas beaucoup d'endroits comme ça où on est en surplomb de la ville, il y a la tour Bretagne qui est un élément incontournable mais quand vous aurez l'occasion de visiter le chantier ou la gare à son ouverture, l'architecte a souhaité vraiment créer un belvédère sur la ville et on comprend la ville quand on arrive dans la gare en fait, ce qui n'était pas du tout le cas avant. Et donc dans les enseignes on va retrouver ces enseignes locales et puis on a un projet d'installer... Alors aujourd'hui on a un Starbuck qui vient s'installer, donc Starbuck c'est aussi un lieu de convivialité où on vient prendre un café et pas uniquement prendre le train, on a un projet aussi de restaurant avec animation culturelle donc c'est vraiment d'en faire un lieu de vie en fait au-delà de la simple connexion au transport.

- Et donc est-ce que pour vous il y a différentes catégories d'usagers pour cette gare ?

- Alors oui comme dans toutes les gares, on est quand même sur la sixième gare française donc vous avez... Alors c'est toujours délicat de faire des populations mais on a trois catégories finalement, on a le voyageur grande ligne professionnel donc plutôt la clientèle TGV, ça c'est une catégorie particulière, la deuxième grande catégorie c'est le domicile-travail avec là plutôt l'approche TER et tram-train puisqu'on a la connexion Nantes Châteaubriant en tram-train, donc là vous avez une population qui est plutôt une population qui utilise quotidiennement la gare pour le trajet depuis son domicile à son lieu de travail, et puis la troisième catégorie qui est pas une catégorie gare qui sont les habitants du quartier quoi, donc on a vraiment ces trois grandes catégories alors après on peut créer des sous-catégories mais c'est quand même les trois items que l'on retrouve quoi

- Et est-ce que vous avez consulté justement cette troisième catégorie que sont les habitants du quartier, avec je sais pas, une concertation citoyenne ou...

- Oui alors puisque de toute façon le dossier était soumis à enquête publique donc déjà on avait eu toute la partie enquête publique qui avait été ouverte, et puis Nantes Métropole est une collectivité qui pratique pas mal les comités de quartiers, donc moi j'ai participé à trois grandes réunions plénières j'allais dire où étaient associés les commerçants et les habitants du quartier, alors après dans l'association il faut voir ce que l'on entend derrière, c'est-à-dire que l'objet gare est encore quelque chose qui est aujourd'hui pas mis en... Je sais pas si on peut qualifier de consultation citoyenne mais le sujet est très vaste sur l'usage, on a des gens qui par exemple s'expriment mais souhaiteraient trouver un fleuriste, enfin si vous voulez on est quand même sur une logique de surface relativement réduite puisqu'on crée quatre mille mètres carrés, ce qui est à la fois énorme mais pas non plus donc on est quand même sur un objet industriel, il faut d'abord et avant tout que l'objet réponde au besoin qui est celui de nos clients donc de pouvoir prendre le train, avoir de l'information, on reste quand même sur un sujet gare. Donc oui on a une consultation et un partage avec les associations de quartier, mais de là à dire qu'ils ont contribué à la conception même de la gare ce serait un peu mentir tout de même.

- Et est-ce que vous diriez que les collectivités locales à l'inverse, Nantes Métropole ou la région, ont beaucoup pesé dans les prises de décisions au niveau du programme, au niveau du projet en lui-même ?

- Euh oui ben vous avez 75 % de cofinancement donc... Je veux dire que quand vous payez 75 % de quelque chose vous avez forcément un avis autorisé sur la question, alors ça c'est tout la subtilité de mon job qui consiste à la fois à tenir le programme parce qu'on a des besoins en terme de zones d'attente, en terme de d'informations clients, c'est à dire que c'est un objet gare et on doit quand même retrouver sur le territoire national des réflexes communs, c'est un peu comme le code de la route quoi, et ça rejoint votre question sur la consultation tout à l'heure des riverains je prends comme exemple la signalétique on a eu des demandes à un moment donné, c'est super important qu'on ait une cohérence de signalétique, un sens interdit que vous soyez à Marseille ou à Paris ou à Nantes il doit avoir la même signification, et ben on a la même logique sur la signalétique, sur des écrans d'informations, donc il faut que vous ayez ce qu'on appelle des éléments de référence, un client il doit pas se poser la question à chaque fois qu'il arrive dans une gare "mince, c'est quoi la logique". Donc tous ces sujets j'allais dire qui composent le paysage d'une gare, on est sur du produit catalogue et on impose cela, par contre après dans la discussion par exemple avec la collectivité on a beaucoup travaillé sur la nature d'implantation des commerces, puisque comme on est dans une logique de rue et de cohérence de quartiers, l'idée n'est pas de venir créer des commerces qui seraient en opposition frontale avec l'activité qu'il y a déjà autour de la gare, donc là par exemple c'est des éléments sur lesquels la métropole a été très vigilante et on a travaillé avec la CCI sur ces sujets-là, la région de la même manière a des attentes en terme de desserte de transports de la gare routière donc elle s'est prononcée sur le positionnement de certains services donc oui les collectivités pèsent forcément. Après il y a un moment le maître d'ouvrage c'est la SNCF donc ça reste le pilote de l'opération, et tout ça doit se faire en bonne intelligence, c'est de la négociation permanente.

- D'accord, et donc est-ce que vous considérez que la gare de Nantes constitue un équipement urbain au-delà d'un équipement de transports ?

- Oula... C'est à dire, les deux ahah ! Non mais c'est difficile parce que aujourd'hui c'est plus un objet gare, enfin je vais procéder par élimination par rapport à votre question mais si c'était uniquement un objet gare on n'aurait pas intégré les logiques de connexions inter-quartier, on n'aurait pas créé cet objet-là si ça avait été uniquement un objet gare. Mais aujourd'hui on ne résonne

plus, et c'est l'essence même de city booster, on est plus uniquement en gare. Donc de fait, la question n'est plus... On intègre les deux plutôt quoi on est dans la fusion des deux questions que vous posez, on est bien dans un équipement de la ville et de la région quoi. On réfléchit plus mono-activité maintenant vous savez, c'était le cas pendant un certain nombre d'années c'est à dire on créait un chemin de fer on faisait une gare, d'ailleurs c'est ce qui fait que les gares étaient souvent positionnées à l'extérieur des villes et c'est plutôt les villes qui sont venues se raccrocher au fil du temps auprès des gares, d'ailleurs c'était le cas à Nantes sur le quartier Sud puisque le quartier Sud était totalement inaccessible. Et je pense que si on avait eu une réflexion là pour le coup à l'époque, on peut se dire qu'à la construction on était dans la logique de créer une gare pour l'objet ferroviaire. Aujourd'hui si on crée la même chose je pense dans une ville nouvelle, alors c'est plus le cas en France puisqu'on crée plus de villes de toutes pièces, mais on a le cas dans les pays du pétrole ou en Asie, où là on se retrouve avec des gares qui sont plutôt intégrées au tissu local et sont soit intégrées dans un centre commercial, ou donc on est plutôt dans la deuxième logique que vous décriviez au travers de la question quoi.

- Et donc justement j'en profite pour rebondir là dessus, est-ce que vous avez un peu connaissance des modèles de gares japonaises ?

- Alors très honnêtement pas au-delà de ce que je peux lire dans la presse spécialisée.

- D'accord, parce que ma question c'était aussi de savoir si ce modèle japonais c'était un peu un exemple à suivre vis-à-vis des gares françaises ?

- Alors euh... Moi je suis toujours euh... Dubitatif sur ces questions-là puisque les japonais ne sont pas les français et inversement, donc pour moi la transposition ne fonctionne pas. La baguette et le saucisson implantés au Japon ne fonctionnent pas et inversement le Saké, donc on y va de temps en temps mais, ahah... Je veux dire par là c'est que les habitudes, les us et les usages ne sont pas du tout les mêmes donc quand on voit le fonctionnement des japonais quand ils attendent le métro ils sont sagement en ligne il y a pas de bousculades, alors si on compare le fonctionnement au métro parisien on est obligés de mettre des agents pour faire respecter un minimum de civisme, donc je pense que oui, je dirais qu'il y a des idées à prendre et d'ailleurs c'est le cas, mais parce que l'idée d'intégrer des commerces ils vont beaucoup plus loin dans l'intégration puisque finalement on construit un centre commercial et on y met un objet qui est potentiellement une gare, alors si vous comparez c'est un peu ce qu'on a fait à Saint Lazare ou sur les grandes gares parisiennes, aujourd'hui où vous avez cent cinquante boutiques à Saint Lazare finalement, donc on est dans cette espèce d'hyper-concentration parce que d'abord on a aussi le mètre carré qui est cher, et pour le Japon je pense que c'est encore plus vrai, donc je crois pas à la transposition des modèles, après je pense qu'on peut s'inspirer de ces modèles-là mais au même titre qu'une partie des gares créées en Asie sont créées par AREP qui est notre bureau d'architecture, on y amène aussi le savoir-faire français en matière de gestion des flux, je pense qu'il faut plutôt faire un mix des deux et puis recomposer quelque chose mais je pense pas qu'il y en ai une meilleure que l'autre... Voilà, je sais pas si, ahah, je suis jamais tranché sur ces questions-là ! Enfin, c'est plutôt philosophique comme interrogation quoi, mais je pense que vous attendiez pas un oui ou un non de ma part !

- Non voilà enfin je voulais plutôt votre avis sur si c'était une source d'inspiration, donc c'est ça !

- Oui oui c'est ça enfin moi je pense plutôt qu'il faut, enfin c'est le terme que vous disiez il faut aller chercher les bonnes idées là où elles existent, après il faut toujours être prudent parce qu'encore une fois le comportement des populations est pas du tout le même en fonction de la culture quoi, donc on construit pas une gare en Afrique comme en Asie enfin on est très marqués par notre histoire et notre culture donc le sujet des contrôles d'accès ce sont des choses très nouvelles et qui sont approchées de manières très différentes, d'ailleurs même au sein de l'Europe hein, le Portugal ou l'Espagne ne fonctionnent pas comme nous sur leurs gares donc oui c'est... Et puis après il y a aussi des habitudes, c'est là où il faut aussi arriver à bousculer un peu nos habitudes et créer de nouvelles pratiques quoi...

- D'accord... Et, alors pour revenir sur le projet de la gare de Nantes, est-ce que vous considérez cette gare comme un espace public ?

- Ah oui, bien sûr ! Alors avec la limite que le bâtiment est fermé la nuit de minuit à quatre heures du matin, mais au même titre qu'un parc est fermé aussi, si on a le jardin des Plantes qui est pas très loin c'est pour le coup un vrai espace public donc oui, l'idée c'est bien d'en faire un lieu, et j'en suis convaincu avec les services qu'on propose c'est d'en faire un lieu où les gens viendront se balader le dimanche, on a un très bel objet, je pense que les gens préféreront même pour aller du Jardin des Plantes au canal St Félix au Sud passer par la gare, et flâneront, l'idée c'est de créer des zones d'attente diffuses, créer des ambiances qui font que finalement on flâne au sein de la gare, et je rêverais d'avoir quelques badauds qui je sais pas, achètent la presse, prennent un petit chocolat chez monsieur Guerlais et se posent sur nos assises tout simplement pour ne rien faire, je trouverais ça plutôt sympa !

- Et donc justement un des principes fondateurs de la notion d'espace public c'est qu'il doit être accessible à tous, est-ce que c'est le cas avec la gare de Nantes ?

- Oui, oui oui. On traite l'accessibilité par le biais de ce nouvel ouvrage, oui. Donc on a un gros travail d'ailleurs avec les associations donc ça fait partie intégrante du programme pour le coup.

- Ok... Et, alors, j'ai cru comprendre que la SNCF fonctionnait selon un modèle de péréquation, donc c'est plutôt pour revenir à ce que vous disiez tout à l'heure à propos des financements, du coup les bénéfices effectués grâce à la gare de Nantes ils vont servir à quoi ? Comment ils vont être réinjectés, par exemple ?

- Alors le modèle économique est relativement simple c'est un centre de coûts une gare, c'est à dire qu'il faut avoir en tête alors la gare de Nantes est excédentaire mais dans le dispositif vous avez... Dans la ligne des charges vous avez tout ce que sont les coûts d'exploitation de maintenance et d'investissement, donc le nettoyage, le gardiennage, les travaux, donc ça c'est la partie charge, et dans les recettes vous avez deux éléments qui viennent alimenter le compte des gares c'est la facture que payent les transporteurs, donc chaque train qui s'arrête en gare paye ce qu'on va qualifier de péage, de droit de quai en fait, d'utiliser la gare, et l'autre source de financement ce sont les commerces, et en fait le principe c'est que les commerces donc pour une partie des recettes, enfin c'est une pompe à charges puisque les commerçants payent les charges d'exploitation de la gare, donc le gardiennage, donc ça permet de réduire la facture pour les transporteurs, donc l'apport d'argent public, et puis l'autre partie est réinjectée pour développer les commerces sur tout le territoire national, sachant que dans ce dispositif on a trois mille cinq cent gares françaises, et on a... Allez, une vingtaine qui sont bénéficiaires par le biais des apports des commerces, les trois mille quatre cent quatre vingt autres sont déficitaires, c'est pour ça que je dis qu'on est sur des centres de coûts, on est quand même sur une logique d'équipement public même si c'est peut-être une période où ça devient presque un gros mot, mais on est encore beaucoup sur la notion de service public, aujourd'hui les gares ne sont pas des dispositifs excédentaires, si on était dans une logique économique on fermerait la plupart des gares françaises, on est bien sur des logiques d'aménagement du territoire. Donc il y a un peu un mythe sur le sujet des gares, ce sont pas des outils excédentaires c'est un peu comme le principe des aéroports d'ailleurs, il y a quelques aéroports qui sont bénéficiaires mais tous les aéroports de région et d'ailleurs c'est pour ça qu'ils sont portés par des régions et non pas par des structures privées, ne sont pas bénéficiaires ils sont déficitaires.

- D'accord, alors ça je l'ignorais, je vous remercie.

- Voilà...

- Alors, est-ce que vous diriez que la gare a une image à entretenir ? C'est à dire, est-ce que pour vous c'est un miroir, une entrée de ville ?

- Ah oui, clairement ! Pour moi c'est les deux termes que vous avez utilisés, c'est la première image que vous conservez d'une ville quand vous arrivez par le train, donc c'est une porte d'entrée essentielle, et c'est d'ailleurs l'intérêt aussi de ce projet, c'est que auparavant vous arriviez dans un souterrain et pour celui qui ne connaissait pas le site la notion de Nord et Sud elle est pas d'une évidence première, et aujourd'hui on a un belvédère sur la ville et même sans quitter la gare on commence à comprendre la ville, donc la fonction de la gare c'est aussi d'être le point d'entrée et je pense que c'est la première perception que l'on garde quand on arrive dans une ville. L'ambiance que vous avez autour de la gare vous donne tout de suite le sentiment que vous allez garder de la ville alors c'est peut-être pas du tout cohérent mais... Je sais pas si vous étiez nantaise auparavant mais la différence aujourd'hui du parvis Nord tel qu'il est livré et alors qu'avant c'était noyé de voitures, on a pas du tout la même perception de la ville de Nantes quand on arrive en gare aujourd'hui, même alors que la gare n'est pas encore livrée, le travail sur le parvis a par exemple amélioré la perception, donc oui c'est complètement une porte d'entrée sur la ville !

- D'accord, et donc à ce sujet j'imagine qu'il faut prêter beaucoup d'importance à la sécurité, alors est-ce que vous pensez qu'il faut renforcer la sécurité à ce niveau-là ?

- Euh, là pour le coup... On intègre ce sujet sécurité puisque aujourd'hui on a notamment à considérer le risque attentat si on pousse plus loin l'aspect sécuritaire, après la difficulté là-aussi c'est de la négociation puisque si vous êtes stricto-sensu dans la volonté de traiter ce point-là vous vous retrouvez avec un bâtiment où il faut pas de façade vitrée mais plutôt des murs béton opaques, du contrôle d'accès partout, donc on vient se heurter complètement à ce que vous disiez tout à l'heure qui est l'espace public, un espace public protégé contre le risque attentat c'est pas le projet le plus sexy quoi, donc là aussi il y a tout un travail à faire, enfin pour moi ça doit pas être un élément structurant, au même titre que toutes les composantes que sont les commerces, la sécurité est un élément qu'on doit prendre en compte mais ça doit pas être le fil directeur de la réflexion sinon on n'a plus un objet architectural et intégré à la ville, on a un blockhaus quoi, donc je sais pas si ça répond en partie à votre question mais par contre à l'inverse la manière de traiter les aménagements urbains, aujourd'hui rendre inaccessible le parvis on est pas obligés de faire un mur à la Trump pour empêcher la venue des véhicules, il y a plein de petites solutions archi qui permettent de répondre à la contrainte ouais.

- Donc pour vous, l'ambiance du lieu prévaut sur les contraintes de sécurité ?

- En tout cas... Enfin, je sais pas vous dire oui ou non sur le sujet, on a intégré les problématiques de sécurité donc, si on fait une application stricte de ce qui est prévu je vous dis on aurait par exemple pas de vitrage... Donc oui je pense que ça prévaut ! Pour répondre à votre question, oui il faut garder comme élément essentiel que c'est un lieu de vie quoi, donc c'est valable pour la sécurité comme pour les commerces où par exemple, si on poussait l'exercice commerce on pourrait se dire qu'on densifie au maximum les commerces au détriment du confort de voyageurs par exemple, ou des usagers, donc tout ça c'est une sorte d'étoile

hein, quand on tire trop sur la branche sécu forcément on vient déséquilibrer une autre quelque part donc il faut arriver à garder un équilibre global de toutes ces contraintes quoi !

- D'accord. Et justement à ce sujet vous parliez des commerces, est-ce que pour vous le fait de mettre des commerces ça renforce la sécurité du lieu ?

- Oui, à partir du moment où vous créez de l'activité, vous faites des espaces ouverts, transparents et qui sont des lieux de vie... Enfin si vous avez des gens en permanence sur le site, alors je parle bien de sentiment parce que c'est très subjectif hein, la notion de sécurité c'est très variable en fonction de vécu et de la perception de chacun donc... Mais oui on se retrouve avec, on vient créer une animation donc même aux heures creuses de la gare on aura une activité par la simple présence des commerçants par exemple, donc oui pour moi c'est un élément qui participe au sentiment de sécurité.

- Ok. Et est-ce que pour vous... Alors vous disiez tout à l'heure que la gare pouvait constituer un espace public, et donc que c'était pas seulement un lieu de passage mais un lieu sur lequel on pouvait je sais pas s'arrêter pour lire un journal, et pour vous est-ce que l'appropriation ou l'ancrage ça peut nuire à la gare ?

- Qu'est-ce que vous entendez par là ?

- Par exemple de constater qu'il y a des groupes de gens qui restent pendant une période assez longue et qui ne sont pas forcément des usagers de la gare mais qui...

- Non, non, hormis... Enfin on a des phénomènes de squat évidemment hein puisque ça fait partie aussi des, à partir du moment où il y a du flux ben notamment la mendicité est présente sur le site, après il faut parvenir à le gérer mais des groupes ça pose pas de difficultés particulières alors si demain on se retrouve avec des pique-niques permanents au moment où on a des trains, mais je suis assez optimiste là dessus parce qu'à l'inverse étant déjà un lieu de transfert de toute façon quand vous avez des gens qui viennent prendre un TGV, le lieu d'attente sera pas forcément le plus sympathique donc naturellement aux heures de pointe vous aurez pas spécialement envie de venir flâner à la gare, je pense que ça vient à l'idée de personne quand on a deux TGV avec huit cent personnes à bord ça a un côté un peu angoissant, c'est pas le lieu le plus paisible au moment des heures de pointe la gare, donc à l'inverse je trouverais assez sympa qu'il y ai des groupes qui viennent se retrouver en gare aux heures un peu creuses, donc je vois pas vraiment d'opposition, pour moi c'est complémentaire.

- Et vous parliez de mendicité, au niveau de l'errance, c'est quoi votre politique vis-à-vis des sans-abris sur le parvis ou au sein de la gare ? Comment vous gérez ça ?

- On gère ça au mieux c'est à dire qu'on a le SAMU social qui est présent en gare donc avec qui on travaille pour essayer de prendre en charge les personnes qui sont vraiment dans le besoin, c'est de travailler avec les collectivités, les forces de l'ordre pour avoir des patrouilles, des rondes, donc là aussi c'est un... Il y a pas une seule réponse à apporter, on est plus dans les logiques qu'on avait à un moment donné où certaines villes supprimaient le mobilier urbain parce qu'ils voulaient éviter que les gens dorment, je pense qu'on est pas dans cette réponse là, on fait d'abord une gare pour ses usagers, quand on a de la mendicité c'est finalement un phénomène parasite qui vient se greffer sur le dispositif mais un peu comme la sécurité que vous posiez tout à l'heure, on peut pas se dire qu'on construit une gare pour qu'elle soit... Je sais pas si on peut parler de protégée mais en tout cas pour qu'elle évite la mendicité puisque de la même manière, ou avec les sans-abris, enfin c'est pas à nous d'apporter la réponse, on essaye de travailler avec les services de collectivités pour traiter au mieux mais on ne réfléchit pas une gare dans son aménagement avec ses logiques de mendicité, alors évidemment on évite les recoins, on crée des espaces ouverts, ça c'est toutes les choses qu'on intègre dans la conception mais pas au-delà quoi.

- D'accord, donc vous diriez, si je peux résumer vos propos, que la gare elle est plus conçue en fonction de... Enfin pour quelqu'un que contre quelqu'un ?

- Oui je pense qu'il faut avoir cette approche là puisque sinon on adopte des... Là aussi vous posez des questions très ouvertes mais si je vous en retourne une sur la question c'est qu'est-ce que vous pensez finalement des distributeurs de billets quand vous en avez qui qui sont uniquement adaptés aux PMR, je sais pas si ça vous est arrivé, mais vous êtes obligés quand vous êtes valides de vous baisser, je sais pas si vous avez été confrontée à cela ?

- Euh, non je crois pas...

- Et bien notamment j'ai constaté ça dans les parkings, et du coup tout le monde se retrouve à devoir se mettre à genoux, et on a voulu traiter par le biais de la contrainte en disant finalement c'est la population PMR qui est traitée, et on a oublié les quatre vingt dix ou quatre vingt quinze pourcents de valides, et bien pour moi la logique elle est un peu la même sur la gare, on fait pas une gare pour la mendicité on la fait pour des clients, et je pense que quel que soit l'objet que l'on constitue il faut garder la vocation du pour qui on le fait, et pas du contre qui, je trouve que c'est essentiel dans la conception d'ouvrage public quoi, parce que sinon on en vient à oublier le client principal. En fait c'est vraiment une question d'équilibre parce que pour autant il faut quand même la traiter cette question-là, mais pour moi elle devient secondaire, si elle prend le pas c'est la même question que vous me posiez sur la sécurité tout à l'heure ou le volet commercial, finalement c'est quoi mon objectif ? Je fais ça pour qui ? Et ça c'est valable je pense partout, on a la fameuse loi Pareto, on fait quand même quelque chose pour, enfin il y a quand même quatre vingt dix pourcents



d'une population ou d'un besoin qui se fait par l'objet concret donc il faut surtout pas l'oublier, sinon on donne de l'importance à finalement des éléments qui ne le sont pas.

- D'accord, et donc l'intérêt ce serait de contenter le plus grand nombre ?

- Ben je pense que oui ahah, oui je pense que de toute façon quand on fait de l'aménagement ou de la conception on essaye quand même, même pour une construction individuelle on essaye de satisfaire le client donc oui le plus grand nombre oui

- D'accord. Bon et bien je vais finir par une dernière question, plus actuelle, c'est à dire la quarantaine donc la situation qu'on vit actuellement ça a quel impact sur le chantier, sur le projet, et sur les gares en général ?

- Les gares sont avec une activité très réduite, voir pour certaines fermées, et pour le chantier de la gare le chantier est arrêté donc je ne vais pas respecter la date de livraison, je vais avoir un impact budgétaire donc voilà, ça a été un coup d'arrêt brutal, il va falloir redémarrer alors qu'on était à quelques semaines de la livraison, donc sur le triptyque coût-délais-programme on va impacter le coût et le délais... Voilà donc c'est valable pour toutes les activités mais on a un gros impact oui, puisqu'on va pas ouvrir les commerces tel que prévu, on va pas terminer le chantier avec l'entreprise donc on va avoir une discussion contractuelle, on va avoir des impacts financiers significatifs.

- Et donc le délai de livraison si je me rappelle bien c'était juin...

- Alors on était censés inaugurer le 23 juin, et là en plus on va tomber sur la période estivale qui est pas la meilleure des périodes pour travailler, donc pour moi au mieux on sera sur mi septembre. Et aujourd'hui on a aucune visibilité sur comment les entreprises vont pouvoir repartir donc il y a des grands débats en ce moment, quel impact sur la production vont avoir les mesures du Covid, est-ce qu'on va diviser par deux les temps de prod, enfin voilà il y a pleins de questions sur lesquelles on est pas capables de répondre aujourd'hui... C'est la grande inconnue, ahah !

- Ok, bon ben je vous remercie pour toutes ces réponses !

- Ben je vous en prie !

- Donc je vous souhaite bon courage du coup pour la suite...

- Merci, de même vous aussi ! Bonne fin de journée à vous !

- Merci, vous aussi, au revoir !

- Au revoir !

Retranscription de l'entretien téléphonique mené avec Raphael Bernard, le 9 avril 2020

- Oui allo ?

- Oui bonjour !

- Bonjour

- C'est Esther Donikian, je vous appelle au sujet de l'entretien

- Oui oui, pour la gare c'est ça ?

- Oui c'est ça, vous êtes disponible ?

- Oui oui comme convenu

- Super, alors je vous remercie d'avoir accepté cet entretien...

- Je vous en prie...

- Je vais commencer, alors comme vous avez pu le voir dans mon mail je mène un travail de mémoire sur la gare de Nantes, entre autre, et donc j'aurai quelques questions à vous poser à ce sujet puisque j'ai vu que vous aviez travaillé, enfin votre agence a travaillé sur le projet du parvis notamment et du pôle multimodal... Et donc, pour commencer, selon vous quels sont les enjeux dans ce nouveau projet de la gare de Nantes ?

- Alors juste en préambule, sur Forma6 et son implication dans les différentes mission du projet de gare je veux quand même vous spécifier notre mission exacte, parce qu'en fait on a plusieurs missions sur la gare mais on est pas mandataires non plus sur les différentes missions, alors je vais vous le spécifier pour que ça soit clair. On est intervenus sur trois missions différentes sur la gare donc qui préfigurent déjà effectivement d'un projet avec beaucoup d'interfaces comme vous pouvez l'imaginer, et donc on a été missionnés en tant qu'architectes, donc comme maîtrise d'ouvrage d'abord il y a la SNCF pour le bâtiment voyageur avec l'agence Rudy Ricciotti mandataire, voilà donc ça c'est pour la gare mezzanine. Ensuite on a été missionnés pour l'espace public avec comme maîtrise d'ouvrage Nantes Métropole, et la maîtrise d'oeuvre mandataire c'est l'agence de paysage Phytolab, en fait Forma6 n'est pas mandataire là il est co-traitant sur l'espace public, voilà donc si ça vous intéresse après notre entretien je pourrai aussi vous communiquer les coordonnées du chef de projet chez phytolab qui a suivi le dossier si vous voulez aussi lui poser des questions je pense que c'est possible, je le préviendrai avant quand même ahah, mais je pense qu'il pourra aussi répondre à vos questions, enfin voilà c'est pour ça que je précise le rôle de chacun, nous on est intervenus sur l'espace public en collaboration de Phytolab mais c'est bien l'agence Phytolab qui a piloté le dossier, et nous on s'est plutôt occupés essentiellement de la partie infrastructure, les éléments d'infrastructure sur le parvis, et puis un avis général sur l'espace public mais en tout cas je voulais bien préciser que c'était l'agence Phytolab qui avait piloté le dossier en termes d'espace public.

- D'accord, je vous remercie pour cette précision...

- Oui parce que voilà c'est un sujet complexe et qui était complexe aussi même dans les missions de chacun donc c'est pour ça que je le précise, et on est intervenus sur une troisième mission avec une autre maîtrise d'ouvrage qui est cette fois-ci la Semitan, avec une maîtrise d'oeuvre mandataire qui est le bureau d'étude SCE et là dans le cadre de cette mission on est intervenus dans le cadre de la station de tramway gare Nord Jardin des Plantes qui a été créée sur le parvis, juste sur celle-ci. Alors dans le même périmètre il y a une autre station qui a été créée c'est la station...

- Duchesse Anne ?

- Duchesse Anne merci ! Ahah, donc qui a été créée par une autre agence d'archi toujours avec la même maîtrise d'ouvrage bien sûr la Semitan et la même maîtrise d'oeuvre mandataire le bureau SCE, donc voilà donc on a été retenus sur les trois missions différentes mais à différentes échelles et donc en préambule ça me paraissait intéressant de vous le spécifier, donc je pense que moi à votre place effectivement je solliciterais aussi l'agence de paysage Phytolab avec qui on a travaillé sur le sujet qui ont piloté et qui voilà peuvent aussi vous apporter d'autres informations ne serait-ce que sur la partie paysage

- D'accord, dans ce cas-là il va peut-être falloir prendre un peu de recul sur les questions que je m'appête à vous poser parce qu'elles sont peut-être un peu spécifiques...

- Non mais voilà, c'est pour ça, posez vos questions et je réponds à ce que je peux répondre et pour terminer l'entretien je vous enverrai les coordonnées du chef de projet chez Phytolab, Christophe Cozette avec qui j'ai travaillé sur le dossier, et que vous pourrez certainement à mon avis il y verra pas d'inconvénients à ce que vous puissiez l'appeler également pour poser aussi vos questions, voilà.

- Très bien, c'est noté. Alors je vais reprendre avec ma première question, donc selon vous quels sont les enjeux dans ce nouveau projet de gare de Nantes ?

- Alors, c'est une question vaste, évidemment ahah, alors écoutez les enjeux ils sont multiples pour ma part et à différentes échelles, d'abord en fait c'est un projet finalement de trait d'union dans la ville, c'est à dire que le bâtiment voyageur je vous en parlais, l'enjeu c'était de relier effectivement le Nord et le Sud, c'est pour ça que le projet de Rudy Ricciotti a été choisi, cette gare-mezzanine qui enjambe les voies ferrées et qui relie le parvis Nord donc qui vient d'être requalifié, qui est en finitions, et on va dire le quartier Sud

qui lui va être en mutation, il y a évidemment des projets à venir. Donc c'est déjà des liens entre le Nord et le Sud, et il y a un autre lien qui est à retenir c'est le lien Est-Ouest, donc si je vous parle de la promenade Nantaise ça vous parle ?

- Oui tout à fait

- Hein donc voilà, effectivement ce projet son enjeu c'était d'étirer jusqu'à la gare la promenade nantaise qui comme vous le savez fait le lien entre la Loire et la gare finalement. Donc ça à cette échelle là, à l'échelle de la ville et du centre-ville c'est ces enjeux forts Nord-Sud et Est-Ouest, donc ça crée du lien dans la ville et voilà il y a une cohérence qui résonne dans l'aménagement de tout le centre. Et puis si je veux ensuite aller un peu plus loin il y a à une autre échelle aussi que la gare c'est bien sûr un enjeu d'entrée de ville, et de redéfinir son identité puisque finalement les voyageurs auxquels s'adresse la gare dans un premier temps, la première chose qui se découvre effectivement en arrivant à Nantes, c'est que qu'ils voient à la sortie de la gare. Donc pour travailler sur cet enjeu d'identité et d'entrée de ville, l'idée initiée par Phytolab notamment en terme de paysage c'était de s'appuyer sur le déjà-là, qui est effectivement le paysage emblématique à la sortie de la gare de Nantes, c'était le jardin des plantes finalement, c'est ce qu'on voyait en premier, donc je parle bien sûr du côté Nord hein. Donc à partir de là c'était un point d'appui effectivement assez important et assez emblématique, donc l'idée pour qualifier et pour redonner son identité au parvis Nord c'était finalement de sortir le Jardin des Plantes de ses grilles quoi, qui était délimité par des grilles jusqu'à maintenant, et alors donc l'idée c'était effectivement de faire dépasser le Jardin des Plantes sur le Parvis, d'où la proposition effectivement d'organiser pendant ce temps-là des éclats botaniques qui sont parsemés sur le parvis à partir du Jardin des Plantes, et donc chaque éclat botanique en résonance avec le Jardin des Plantes finalement fait le récit aussi d'un arboretum, c'est à dire que chaque éclat botanique comme dans le Jardin des Plantes a on va dire certains éclats avec des thématiques avec des essences organisées par thèmes qui vont s'organiser, là encore une fois peut-être que Phytolab pourra vous parler plus précisément des essences et comment ça a été organisé. En tout cas le principe en termes d'identité d'enjeux c'était ça, de faire sortir le Jardin des Plantes sur le parvis. Euh... Et à partir de là... En termes plus d'architecture, alors nous en tant que Forma6 plus particulièrement on a rebondi en fait sur cette idée d'arboretum et d'éclat botanique et d'identité du Jardin des Plantes, pour pouvoir aussi des infrastructures en cohérence, donc d'où l'idée effectivement de la station de tramway gare Nord qui a été désignée avec on va dire une référence du bio-mimétisme, et d'avoir effectivement un design s'inspirant plutôt de l'aspect, pas floral mais plutôt de feuille donc en référence à l'arboretum donc l'idée c'était de créer une station un peu comme les paysagistes ont créée les éclats botaniques avec un thème et des essences, la station de tramway a été créée comme ça avec finalement des arbres, ou des feuilles avec des tiges reprenant cette thématique-là. Et la deuxième infrastructure qui va faire écho à la station et dont les travaux sont pas commencés mais qui vont venir, c'est notamment l'abris-vélos. Alors l'abris-vélos, donc vous voyez un peu le site j'imagine, vous y êtes déjà allée ?

- Oui !

- Donc on a ce qu'on appelle la Place des mobilités qui se situe entre le bâtiment voyageurs Gare et le parking silo voitures, donc là aujourd'hui c'est la base vie chantier du chantier gare, donc le chantier gare se termine il est en finitions, le chantier gare bâtiment, et donc d'ici quelques mois, alors le planning étant un peu aujourd'hui bouleversé... Mais enfin d'ici quelques mois la base vie va disparaître et le chantier de l'abris-vélos gare en fait va commencer, donc voilà avec toujours ce même thème d'un éclat botanique toujours, qu'on a appelé l'éclat botanique perché, alors perché pourquoi, parce que l'abris-vélos comme son nom l'indique c'est juste un abris hein, une couverture qui reporte sur des poteaux, qui va s'inspirer plutôt du design, le même design que la station de tramway pour rester toujours dans cette thématique végétale, et toute la toiture sera plantée avec là cette fois-ci une thématique plutôt dunaire, donc voilà du coup on l'a appelé l'éclat perché. Donc tout est une déclinaison finalement, encore une fois le point de départ ça a été le Jardin des Plantes qui a été décliné, alors à la fois qui est sorti de ses grilles, qui s'est décliné suivant un arboretum même à travers les infrastructures construites et architecturées tel que la station et l'abris-vélos. Donc ça c'est la question du premier enjeu, l'entité, je sais pas si je continue ou vous enchaînez sur d'autres questions ahah ?

- Si vous avez d'autres choses à dire poursuivez, mais sinon j'ai d'autres questions...

- Bon, d'accord alors je continue et puis si je réponds en partie aux questions suivantes c'est pas très grave, donc pour en revenir à votre question que je m'éparpille pas non plus hein ahah, c'était pour répondre à votre question d'enjeux, donc les histoires de traits-d'union je vous l'ai dit, la question d'identité de ville je viens d'en parler, en sachant que la première identité c'est l'appui sur le Jardin des Plantes, et puis... Un des enjeux également importants, c'est en lien avec mes histoires de traits d'union là et de promenade nantaise, c'est toute la partie bien évidemment mobilités et d'usage des espaces publics en général et des espaces publics du parvis en particulier. Donc si on se souvient du parvis de la gare tel qu'il était avant, on avait une circulation voitures autorisée sur le parvis qui était donc circulé, avec des rangées de Magnolias qui faisaient obstruction aussi aux co-visibilités Nord-Sud hein quand on sortait de la gare, donc la première idée c'était déjà d'évacuer l'ensemble des véhicules motorisés du parvis de la gare pour le redonner aux piétons, donc l'idée c'était de dévier les véhicules vers la rue... Donc quand on emprunte aujourd'hui en voiture le cours John Kennedy, on ne peut plus traverser le parvis de la gare en voiture on doit remonter vers la rue Stanislas Baudry, vers le Nord, et la seule circulation voitures qui traverse le parvis c'est la trémie existante qui passe sous le parvis donc mais qui n'emprunte plus la surface. Donc bien sûr les enjeux de mobilité c'est aussi d'être en cohérence avec les politiques

actuelles dans l'ensemble des métropoles, c'était effectivement de redonner place donc aux liaisons douces, aux piétons, et de contraindre la voiture pour le confort de tous et une accessibilité on va dire optimisée. Donc d'où l'évacuation des voitures en surface, d'où la construction de l'abris-vélos dont je parlais précédemment, donc il faut savoir que cet abris-vélo ou cet éclat perché c'est un abris qui va couvrir dans un premier temps trois cent cinquante vélos, sur des racks avec une capacité à terme de doubler c'est-à-dire qu'on va mettre les vélos sur deux niveaux, c'est ce qu'on appelle des racks à double étage, pour atteindre une capacité définitive de sept cent vélos. Donc là en termes de mobilités vous comprenez bien tous les leviers qui ont été mis en place sur ce projet, libérer l'espace pour le piéton, favoriser toutes les continuités cycles pour les vélos avec la construction pour les vélos d'un abris donc quand on parle de pôle d'échange qu'on prenne en compte les vélos, ce qui n'était pas le cas aujourd'hui enfin il y avait une station vélos mais enfin c'est vraiment peanuts comparé à la capacité de sept cent places qui est prévue ahah, et donc avec tous les usages vélo qui vont avec c'est à dire qu'on va aussi prévoir les stations de réparation vélo sur place, de gonflage etc, tout l'outillage qui va avec pour qu'on puisse avoir un usage optimal, et puis donc ensuite c'est toute la continuité aussi en termes d'usage piéton, donc bien sûr le long du quai Charcot avec cette continuité côté Nord le long de la voie tram, le long de la promenade Nantaise, et puis ensuite l'idée aussi en terme d'usages et de confort, en terme de mobilité c'est de pouvoir se repérer aussi très facilement dès qu'on sort de la gare, c'est à dire qu'avant, alors je sais pas si vous vous rappelez de ces plantations d'alignement de magnolias c'était une grande mode dans les années quatre vingt de planter des magnolias partout, donc le parvis de la gare en faisait partie et donc voilà on trouvait aussi que ça faisait un peu obstruction, c'est à dire que de un ça masquait la co-visibilité avec le Jardin des Plantes, ça obstruait on va dire les passages vers la station de tram, qu'on a essayé de décaler au maximum, puisque les anciennes stations faisaient quand même assez barrage à la vue, il y avait quand même un mur finalement de mobilier parce qu'il y avait les façades fermées sur la station, donc là l'idée c'était de tout éclater et d'avoir une transparence visuelle optimale, ce qui fait que dès qu'on sort de la gare on puisse tout de suite repérer où est la station, et qu'on puisse y accéder à n'importe quel endroit du quai le plus facilement possible, c'est pour ça qu'on a aussi élaboré des couvertures avec un seul poteau central et des couvertures en type un peu parasol, c'est pour justement aller un peu à contrario de ce qui avait été fait dans les années quatre vingt et installer une station qui s'étirait avec on va dire des façades qui masquaient un peu une partie du quai, donc aussi l'enjeu c'était ça donc pour on va dire organiser les flux de voyageurs évidemment c'était pour répondre à cette question-là, ça c'est un sujet sur lequel on a beaucoup travaillé hein c'était que la liaison Nord-Sud enfin les voyageurs sortant de la gare puissent diffuser, que les flux de voyageurs puissent s'organiser le plus facilement possible, je sais pas si vous avez visité ou vous êtes promené sur le parvis aux heures de pointe mais c'est assez impressionnant, il y a plusieurs centaines d'usagers sur les quais, c'est énormément de monde donc il faut aussi que, c'est bien beau d'enlever la voiture mais ensuite il faut que les flux voyageurs eux soient totalement optimum. Donc voilà sur les grands enjeux, mobilité, identité et puis de lien avec la ville

- Très bien, c'était très complet comme réponse ahah, et donc la question qui venait ensuite mais je pense que vous y avez en partie répondu c'était de savoir donc quels étaient les points principaux du cahier des charges de la part du commanditaire ?

- Ah ! Les points principaux du cahier des charges... Ben c'est déjà un peu tout ce que j'ai évoqué, alors si vous voulez après nous on a fait une réponse un peu spécifique aussi alors sur le cahier des charges initiales je vous avoue que moi je l'ai pas forcément en tête puisque je suis venu sur le projet une fois qu'on a été retenus donc j'ai pas forcément travaillé sur l'offre, alors peut-être que du coup Phytolab pourra vous redonner des choses un peu plus précises hein parce que moi j'ai pas le dossier initial en tête, alors après bon ben c'est, les enjeux que je viens de vous citer auxquels on a répondu sont forcément dans le cahier des charges, sur les attentes, après tout ce que je peux vous dire c'est que on a un peu élargi par rapport au cahier des charges initial on a proposé d'élargir le périmètre par exemple, c'est à dire que donc toujours pour ces questions d'identité je vous ai parlé de la promenade nantaise, le Jardin des Plantes, et on peut imaginer aussi que effectivement quand on va pouvoir emprunter la future gare mezzanine on va aussi offrir des vues, alors c'est à dire qu'on va avoir une vue directe sur le Château des Ducs, une vue sur la tour LU, et ce sont d'autant de points de repère qu'il faut mettre en scène et qu'on s'est attelés à mettre en scène. Et nous on a effectivement repéré un autre élément qui nous paraissait intéressant et qui avait été délaissé par Nantes Métropole dans le cahier des charges c'est notamment le devenir de l'entrée du Canal St Félix. Donc je sais pas si vous voyez un peu les lieux ?

- Si si...

- Donc il y avait une enclave de l'entrée du canal, un délaissé c'est à dire que c'était pas forcément hyper bien fréquenté, mal éclairé avec une végétation aussi un peu délaissée, et du coup nous semblait intéressant d'inclure ce délaissé dans notre réflexion parce qu'ils étaient en cohérence avec la requalification et la mise en scène des différents repères urbains, et donc ce canal qui a été construit avant-guerre effectivement il semblait assez évident de réfléchir sur ce lieu, et on a proposé donc à Nantes Métropole d'élargir ou d'agrandir l'entrée du canal, justement pour alors ce qu'on aurait bien aimé faire c'est de découvrir le canal beaucoup plus loin jusqu'au Château, sauf que bien sûr c'était pas possible donc on s'est quand même, bon malgré tout c'était ça l'idée c'était de lui redonner un peu de visibilité et de requalifier cette entrée, donc on a démolit toute une travée enfin deux ou trois travées du canal et on a rhabillé l'entrée, et donc on a créée notamment alors à la fois un belvédère, des gradins effectivement qui étaient un nouvel éclat finalement, c'est toujours dans cette même thématique de cohérence de paysage, c'était là aussi de travailler sur

l'éclat du canal finalement, c'est comme ça qu'on l'a appelé, avec pour lui redonner vie, alors on sait pas trop encore comment ça va prendre vie hein, là on mise un peu aussi sur une liberté d'usage, donc c'est ça aussi qui est intéressant, c'est pas un usage qui est hyper défini mais enfin on a quand même une forme de gradins, on peut y venir pique-niquer, manger son sandwich, on peut aussi imaginer des spectacles vu que ça a aussi la forme d'un théâtre de verdure, donc c'est un espace voilà qu'on a réouvert et qu'on a voulu aussi réintégrer à la ville. C'est un espace oublié, alors on le connaissait depuis quelques années de par le Voyage à Nantes parce qu'il y avait l'oeuvre d'art d'Ange Leccia avec sa projection sur le canal qu'on a réintégré bien sûr, mais mis à part ça c'était tout quoi, donc voilà ça par exemple c'était un de nos apports au cahier des charges, c'était d'étirer notamment jusqu'au canal ce qui n'était pas prévu, et encore une fois pour recréer du lien et remettre en résonance un peu l'ensemble des repères historiques.

- D'accord, et...

- Alors...

- Allez-y poursuivez

- Non non, donc voilà je vous dis pour les détails je les ai pas forcément en tête honnêtement mais bon après c'est les enjeux voilà vous avez bien sûr les enjeux urbains, les enjeux de déplacement, de raccordement de la promenade nantaise, d'accessibilité alors ça j'en ai pas parlé aussi mais dans le cahier de charges enfin dans les volontés aussi de Nantes Métropole il y avait aussi une volonté de concertation, donc il y a eu aussi un voilà un espace de dialogue citoyen de mise en place avec des ateliers consultatifs, c'est à dire qu'à chaque étape forte du projet, chaque étape importante on présentait nos études finalement à ce groupe citoyen, composé d'usagers de l'espace public donc on a aussi travaillé avec ces usagers sur la question de l'accessibilité, alors là je parle pas forcément en terme de flux comme tout à l'heure mais d'accessibilité notamment PMR, parce qu'il y a avait des points aussi de difficulté à traiter au niveau du projet et de la topographie, donc de bien s'assurer effectivement avec les associations en discutant avec elles de trouver les meilleurs compromis, de les écouter, de prendre en considération leurs remarques et de co-construire en effet le projet autour de ces problématiques d'accessibilité PMR, d'accessibilité vélo bien sûr puisqu'on a rencontré aussi les usagers vélo, et donc voilà ça fait aussi partie de la conception du projet qui était assez important aussi, donc c'est la partie concertation.

- D'accord, et je vais juste revenir sur un point que vous avez évoqué tout à l'heure c'était l'image de la gare c'est à dire qui représentait une certaine vitrine de ville, ça ça a été un point important pour Nantes Métropole ?

- Euh... Oui oui, parce que je pense que l'offre qu'on a remis comportait déjà cette question d'identité, donc je pense que si on a été retenus c'est aussi justement par cette approche sur la question d'identité et cette identité en plus par le paysage, et c'est ça aussi qui est intéressant, voilà c'était aussi d'aborder la question de la ville et la mutation de la ville notamment pour un secteur comme la gare, enfin avec la chance d'avoir le Jardin des Plantes à proximité et vraiment d'en tirer profit pour décliner ce paysage à partir du Jardin des Plantes jusqu'au canal St Félix quoi, et ça c'était effectivement un point important pour Nantes Métropole et je pense aussi une des raisons pour lesquelles ils ont retenu notre équipe.

- D'accord, et vous parliez donc d'accessibilité, est-ce que pour vous la gare, et donc peut-être plutôt le parvis, constitue uniquement un lieu de passage ?

- Alors non c'est pas comme ça du tout qu'on l'a conçu, alors il doit bien évidemment répondre à ce cahier des charges de gestion de flux et de mobilité répondant effectivement aux questions de la gare parce que c'est un des premiers sujets, après encore une fois par rapport à la promenade nantaise et au Jardin des Plantes, on a aussi affaire à des usagers habitants du quartier, à des usagers extérieurs à Nantes ou des touristes qui viennent à Nantes mais à priori pas forcément usagers du train hein, ils sont pas forcément venus à Nantes en train, mais en tout cas cette promenade, cette déambulation dans la ville et en traversant ce parvis de la gare, on va dire tient compte effectivement de cette mise en lien on va dire du promeneur, et c'est pour ça que les espaces du parvis accueillent un certain nombre de programmation on va dire de détente, c'est à dire que chaque éclat est bordé d'un linéaire de bancs très conséquent pour pouvoir s'asseoir, certains éclats accueillent aussi des programmations de bancs et de tables pour pouvoir aussi travailler avec des connexions wi-fi, donc il y a du mobilier spécifique qui a été dessiné alors par Phytolab là pour le coup, voilà qui a imaginé des bancs sur lesquels on pouvait s'asseoir, poser un ordinateur portable, banc qui peut accueillir une personne à mobilité réduite enfin notamment en fauteuil, pour que ces bureaux soient compatibles aussi et accessibles à quelqu'un en fauteuil, donc voilà il faut aussi voir ce parvis comme une salle d'attente pour les usagers pour pouvoir y travailler, mais aussi un lieu de déambulation pour les gens qui empruntent la promenade nantaise et qui se rendent par exemple au Jardin des Plantes, où là la partie un peu plus proche du Jardin des Plantes on peut aussi s'y asseoir, il y a aussi un certain nombre de terrasses de café hein il faut pas l'oublier, donc on a eu un vrai travail, une requalification aussi en lien avec l'activité commerciale sur cette promenade nantaise donc avec un certain nombre de cafés, de restaurants, qui se sont vus restituer des espaces de terrasses pour le coup de qualité, sans la voiture en plus donc là pour le coup il y a aussi ces autres enjeux-là quoi, qui sont pas forcément directement liés effectivement à la mobilité et aux flux de la gare mais voilà du promeneur, de celui qui va s'arrêter prendre un café à l'ombre des arbres sur les terrasses des cafés, ou qui va juste s'asseoir à la sortie du Jardin des Plantes ou en allant au Jardin des

Plantes etc, donc c'est un usage vraiment de ville et on va dire pour tous les types d'usagers, y compris les habitants, les touristes et les usagers de la gare enfin voilà ceux qui viennent en vélo, ça prend vraiment en considération l'ensemble de la population quoi.

- D'accord, et donc à partir du moment où il y a du mobilier qui peut rendre possible un ancrage, est-ce que vous avez eu des consignes par rapport à certaines formes d'ancrage qui seraient répréhensibles tel que les sans-abris ou le squat ?

- Alors malheureusement oui, ahah, je dis malheureusement parce que je me suis un peu battu contre ça mais j'ai pas eu gain de cause, alors après ça dépend des maîtrise d'ouvrage, c'est à dire que vous regardez... Après ça on rentre un petit peu plus dans le détail, mais ça fait aussi partie des nombreuses discussions qu'on a eu pendant la conception, c'est à dire que pour Nantes Métropole par exemple pour les éclats botaniques et les bancs et le mobilier dont je parlais, il n'y a pas eu à ma connaissance de restrictions. C'est à dire que les bancs déjà sont en bois, et il n'y a pas de dispositifs justement contraignant les SDF etc, bon, alors après il y a d'autres dispositifs pour plutôt la protection des végétaux mais c'est tout. Alors ça c'est Nantes Métropole. Par exemple pour la station de tram l'approche est totalement différente quoi, et les demandes de la maîtrise d'ouvrage qui est la Semitan pour pas les désigner sont totalement différentes, c'est à dire que l'utilisation du bois a été interdite par exemple, pour des raisons d'entretien, c'est à dire que pour eux le bois est fragile, et il fallait surtout pas qu'on puisse s'allonger sur un des bancs de la station. Donc c'est pour ça que vous allez retrouver les espèce d'accoudoirs en plein milieu, alors qui n'ont pas du coup été prévus pour ça donc c'est une grosse déception ahah, parce que c'est une demande tardive et un ajout disgracieux pour ma part et dont on n'a pas eu la maîtrise, et après voilà c'est juste pour vous dire qu'au sein d'un même espace comme le parvis, les demandes n'ont pas forcément été les mêmes suivant les interlocuteurs, que ça soit au niveau de l'utilisation de certains matériaux ou la prise en compte notamment des SDF ou pas. Voilà ce qui est un peu ridicule quoi parce que si on peut pas s'allonger sur les bancs de la station on peut s'allonger sur les bancs d'à côté quoi donc il y a aucune cohérence dans tout ça ahah, enfin bon voilà, on est parfois obligés de composer avec les incohérences des maîtrises d'ouvrage.

- D'accord donc en tout cas Nantes Métropole en tant que maîtrise d'ouvrage n'a pas émis de consignes par rapport à ça ?

- Alors pas à ma connaissance, encore une fois sur la partie mobilier c'est pas moi qui ai travaillé avec Nantes Métropole c'est l'agence Phytolab, moi j'ai travaillé sur l'aménagement du parvis, enfin sur le mobilier du parvis avec la Semitan. Donc voilà, moi de ce que j'en vois et de ce que je connais à priori il y a pas forcément eu de restrictions mais peut-être que c'est une question à reposer à Phytolab.

- D'accord, je ferai ça. Et donc pour poursuivre sur des questions un peu plus générales... Alors même si vous êtes pas concernés au niveau de la conception de la gare en elle-même ça m'intéresserait d'avoir votre avis là dessus, pour vous est-ce que la gare de Nantes a dépassé son statut d'équipement de transports pour devenir un équipement urbain ?

- Ah ! Euh... Alors je serais tenté de... Il y a différentes façons de voir les choses, alors on peut tenter de répondre oui malgré tout, pour plusieurs raisons, déjà c'est une... Je reviens pas sur tout ce que j'ai dit mais vous avez bien compris que du coup l'enjeu c'était de penser aussi la ville et le quartier, et donc pas simplement sur la problématique même de la gare, à partir de ce moment là on parle vraiment d'un équipement urbain, et qui s'intègre dans les problématiques de la ville à plus grande échelle, donc ça on serait tentés de dire oui, et puis alors en terme de proposition et de déclinaison d'usages que j'ai listés, et puis au sein même du bâtiment, alors après c'est ça peut faire sujet de débat, c'est notamment la partie commerciale. C'est à dire que comme dans toutes les gares de France et de Navarre on voit bien qu'effectivement il y a un développement de galeries commerciales qui sont intégrées à la gare, ce qui va être le cas à Nantes notamment, alors qui pour le coup peut poser question mais en tout cas pour répondre à votre question là effectivement on détourne totalement la seule fonction du déplacement en intégrant des restaurants, des boutiques, sur cet espace-là notamment de la gare-mezzanine qui a servi à ça, donc après ça pose d'autres questions mais en tout cas là c'est un fait, on est vraiment sur autre chose.

- Alors justement à propos de ça, je vais rebondir là-dessus puisqu'on en parle, est-ce que vous avez entendu parler du nouveau projet de la gare du Nord à Paris ?

- Alors oui, je le connais pas très bien mais bon j'ai vu passer quelques images en tout cas

- Et est-ce que vous êtes au courant des controverses qui circulent un peu autour de ce projet ?

- Oui, notamment par rapport aux commerces, c'est pour ça que je vous parle de ce débat ahah, effectivement pour là bas c'est une question posée oui, alors bon on est pas dans les mêmes échelles pour Nantes mais malgré tout cette question mérite d'être posée oui

- Oui tout à fait, bon et bien je pense qu'on a à peu près fait le tour je vais pas vous embêter plus longtemps...

- Non non pas de problème !

- Juste pour terminer, je voulais vous demander si c'était possible mais vous l'avez proposé, si vous pouviez me communiquer les contacts d'autres parties prenantes du projet donc vous parliez de Phytolab, entre autre, et je voulais savoir si c'était possible de m'informer sur la personne chez Nantes Métropole avec qui vous avez travaillé ?

- Ben, moi avec qui j'ai travaillé c'est le chef de projet gare à Nantes Métropole, qui est Stéphane Ourdouillie, alors après je peux pas vous donner ses coordonnées directes, je me permettrais pas, par contre vous pouvez peut-être appeler Nantes Métropole

pour savoir si vous pouvez le contacter

- D'accord je vous remercie, non non évidemment il s'agissait pas d'avoir les coordonnées mais le nom du contact que je pourrai trouver par moi-même
- Voilà c'était notre interlocuteur, donc voilà écoutez moi ce que je vous propose c'est que je vais appeler mon Christophe Cozette là pour le prévenir et si il est ok je vous envoie ses coordonnées par mail, d'accord ?
- Oui super !
- On fait comme ça ?
- Ouais ! Je vous remercie pour votre temps et vos réponses
- Je vous en prie, bon courage, c'est à rendre pour quand ?
- Alors originellement c'est à rendre fin juin mais là ça va être compliqué parce qu'il y a pas trop d'enquête de terrain possible actuellement...
- D'accord, et bien écoutez bon courage alors, ahah !
- Bon courage à vous aussi !
- Merci, bonne journée !
- Au revoir, vous aussi !
- Au revoir !

Retranscription de l'entretien téléphonique mené avec Christophe Cozette, le 13 avril 2020

- Allo ?
- Oui, bonjour ?
- Oui bonjour !
- Alors je crois qu'on se croise, vous venez de m'envoyer un mail c'est ça ?
- Oui tout à fait ahah
- Ahah, vous voyez je vous appelle au même moment !
- Ahah oui, bon et bien je vous remercie de m'appeler
- Je vous en prie désolé oui j'ai eu un petit peu de retard j'avais un dossier à finir de lire avant...
- Pas de soucis, en plus c'est férié aujourd'hui et j'avais complètement oublié...
- Oui ahah, moi également, donc oui j'ai eu un échange avec Raphaël Bernard quant à un entretien téléphonique que vous avez fait avec lui c'est ça ?
- Oui c'est ça !
- Au sujet de la gare, vous faites un travail là-dessus ?
- Oui tout à fait
- Bon et bien je vous laisse m'expliquer...
- Oui, alors du coup je mène un travail de mémoire au sujet de la gare ferroviaire de Nantes entre autre, et donc je me questionne un peu sur son statut et sur à qui elle est destinée, alors j'ai posé déjà quelques questions à plusieurs acteurs, donc ça va être assez rapide puisqu'il s'agit de quelques informations dont j'avais besoins... Alors pour commencer, selon vous, quels sont les principaux enjeux de ce nouveau projet de la gare de Nantes ?
- Alors, c'est une question assez générale, ahah ! Je... Comme toute gare dans une ville ou dans une grande ville c'est une pièce hyper importante évidemment dans le fonctionnement urbain, donc l'enjeu de cette gare-là en particulier c'est d'améliorer l'accessibilité à la ville, c'est multiple hein, d'améliorer l'accessibilité à la ville parce qu'il y a une grande croissance de voyageurs et puis c'est pas fini, dans les années à venir ça va encore énormément se développer, c'est une gare qui a une limite assez compliquée de faire passer tout le monde par le petit souterrain là, donc a été prise la décision de créer cette grande enjambée au dessus du tissu ferroviaire, et donc d'en faire un marqueur très fort pour Nantes, alors... Ahah, je vous fais une réponse un petit peu évasive là, mais alors moi je m'occupe surtout des espaces publics, nous avons travaillé des aménagements connectés évidemment, au Nord, pas au Sud, donc les aménagements qui sont quasiment réalisés, il y a encore un petit peu à faire jusqu'au Château, en réinterrogeant un peu le rapport au Jardin des Plantes, au tramway, à la place de la voiture, la place du vélo, des piétons... Voilà, donc les enjeux ils concernent évidemment le bâtiment mais également tous les espaces publics autour, avec toute la complexité que ça a, et encore une fois comme c'est une gare qui enjambe le faisceau ferroviaire il concerne donc deux quartiers forts, un quartier historique au Nord et un quartier plus moderne au Sud avec le dynamisme d'EuroNantes, voilà ça fait qu'il y a beaucoup de choses à re caler pour que cet ensemble fonctionne bien.
- D'accord, alors cette question très ouverte elle sous-entendait d'autres questions plus précises, c'était par exemple le commanditaire, sur quels points il a pu insister, au niveau du cahier des charges quels étaient les points cruciaux entre guillemets du projet absolument à respecter ?
- Ben je sais pas sur le, moi je me suis pas du tout occupé du bâtiment donc je sais pas ce qui va... Vous vous faites de l'archi c'est ça ?
- Oui, mais c'était plutôt au niveau de, ma question elle se pose aussi par exemple... Parce que je sais que vous avez principalement travaillé sur le parvis Nord, et donc c'était plutôt à ce sujet-là au niveau du parvis. Par exemple si je peux poser une question plus précise, est-ce qu'il vous a été demandé de créer plutôt un lieu uniquement de passage ?
- Ben je pense que... Vous êtes nantaise ?
- Oui
- Oui, donc vous avez le souvenir de la situation il y a pas si longtemps, un site hyper fonctionnel, là pour le coup un lieu de passage parce qu'on avait vraiment pas envie d'y rester, là aujourd'hui je crois qu'on sent bien que la commande était de créer plutôt une nouvelle place, un lieu justement où on peut plus se poser et profiter des espaces extérieurs un petit peu comme un élément de commande était "faites-nous une salle d'attente à ciel ouvert" par exemple, alors donner beaucoup plus de nature aussi, une présence de nature de vivant sur l'extérieur, voilà ça c'était vraiment des éléments importants de la commande, avec la décision qui a été prise par exemple de basculer tous les taxis au Sud à terme, de supprimer plusieurs lignes de bus, il y avait un bus qui passait devant et il y en a plus, voilà de se plier au confort, aux liaisons sortie de gare évidemment station de tramway, plus de surface couvrante sur cette station de tramway, une qualité de matériaux également à la hauteur des lieux, et vraiment se donner une impression que le Jardin des Plantes était très connecté au hall même de la gare, qui est assez pluriel avec les commerces,

avec les terrasses de brasseries, c'est un vrai petit lieu de vie mais en même temps qui doit permettre beaucoup de fluidité ça c'est très important parce qu'il faut pas que ça stagne non plus de trop, parce qu'il y a tellement de monde qu'il faut pas créer de bouchons là-dedans, donc les espaces sont quand même relativement ouverts et très marchables, et ne sont pas circonscrits comme une place très fermée avec des contours très délimités, au contraire c'est pleins de directions qui sont proposées pour que justement on circule facilement à Clemenceau, vers le Château, vers le parking silo, ou vers la manufacture par exemple hein, donc c'est vraiment donner du confort donc pleins pleins de directions pour que ça draine un maximum de personnes et des grandes quantités de personnes parce que des fois il y a vachement de monde hein...

- D'accord, et donc j'ai pu voir l'aménagement urbain qui a été fait sur le parvis avec le mobilier, la végétation etc, et donc pu constater que... Enfin, j'ai pas vu de dispositif anti SDF, est-ce que ça a été un sujet ça par rapport au commanditaire ?

- Alors ça a pas été dit, enfin moi je n'en souhaitais pas, je suis pas... Enfin voilà moi c'est une chose que je ne souhaite pas porter donc, alors autrefois il y avait pas de bancs sur cette place là et puis maintenant on est arrivés sur plus de cent quarante mètres linéaire de banc, et en effet ils sont très larges en plus, on les a dessinés très larges, très confortables, alors oui on peut dormir dessus, c'est aussi le cas d'ailleurs, il y a des gens qui y restent... En tout cas voilà il y a pas de dispositif anti SDF particulièrement - Ma question c'était de savoir si le cahier des charges vous avait empêchés de créer des espaces qui auraient pu inciter un ancrage, parce que je sais qu'au niveau des gares ça a déjà été un sujet pour le commanditaire d'empêcher à tout prix certaines formes d'usage, alors est-ce que vous pensez que d'une certaine manière tous les usages sont possibles sur ce lieu, enfin il y en a aucun qui soit prémédité et empêché ?

- Non vous voyez, la réponse est un petit peu dans la forme des choses, je crois qu'on peut pas lire sur les aménagements et sur la composition des éléments de mobilier ou de la forme des lieux des choses qui soient des freins à vivre ces espaces là de telle ou telle manière, voilà après c'est différent de la gestion dans le bâtiment des règles de la SNCF ou même dans les stations de tramway c'est encore autre chose, nous sur les espaces publics donc on est directement avec Nantes Métropole, on a pas trop eu de garde-fou de cet ordre-là et c'est bien, disons que les préoccupations étaient plus de l'ordre de la sécurité avec les voitures bélier des choses comme ça, en lien avec des événements fâcheux des dernières années avec des actes terroristes alors ça c'est vrai que ça influence un petit peu la géométrie des choses, pour que évidemment des véhicules ne puissent pas pénétrer facilement sur la place avec une certaine vitesse, voilà, mais après dans les usages c'est organisé avec ce qu'on a appelé des éclats botaniques hein, c'est des grands jardins où les usages sont plutôt en périphérie de ces jardins, ou à l'intérieur de deux de ces jardins là parce que certains sont traversants avec des stations de travail, et tous les entre-deux sont très larges pour que justement ça circule, et voilà après on va pas s'asseoir au milieu de la place hein sur le béton, donc en fait ça fait des petites poches de vie comme ça qui sont disséminées régulièrement sur le site, et jusqu'ici ça se passe plutôt bien, il y a pas de désordre.

- D'accord, et donc vous parliez tout de suite de sécurité, alors est-ce que les directives sécuritaire ou de surveillance ont eu un gros impact sur votre conception du lieu ?

- Un gros impact non, alors nous on a quand même... Notre agence elle est de 1993, vous voyez on a quand même quelques décennies d'expérience d'espace public, c'est pas le premier, donc on sait maintenant dessiner des choses sans même y penser en intégrant toutes les remarques qu'on a pu avoir par ailleurs sur d'autres projets en grandissant gentiment, donc on dessine, on propose, ça passe par des revues de projet, ou des instances du SDIS par exemple donc c'est les services de pompiers, ou de la police, et puis ils nous font un certain nombre de remarques, on règle certains petits détails mais en général on a déjà un petit peu anticipé pas mal de choses donc on n'a pas trop de reprises à faire.

- Très bien. Et pour revenir sur les attentes du commanditaire, est-ce que l'image de ce parvis ça en faisait partie ? C'est à dire est-ce qu'il vous a été demandé de créer un espace qui soit une vitrine de ville...

- Bah euh oui un soucis de qualité évidemment ils demandent pas de faire un truc tout pourri, ahah, surtout dans le centre-ville à proximité du Château, du Jardin des Plantes, donc évidemment ce sont des lignes de programme de respecter la qualité des lieux, de respecter l'histoire, essayer de raconter peut-être un récit sur ce qu'a été cet endroit-là, historiquement vous savez qu'il y a des bras de Loire dans ce coin-là, c'est pour ça que ça s'est traduit par exemple avec un quai, vous savez que les quais dans le centre-ville se sont transformés petit à petit en allées, mais avant c'était le quai Charcot donc on est revenus à cette forme de quai, voilà ce sont des choses qui permettent finalement de gommer tous les désordres qui ont été occasionnés pendant les trente glorieuses et puis l'arrivée de la bagnole et la ville hyper technique et dessinée par les ingénieurs hein, voilà des routiers etc, on revient du coup à des formes beaucoup plus assagies qui essayent de raconter ce qu'ont été les lieux en les adaptant évidemment aux préoccupations du jour, on va pas remettre de l'eau là mais on peut quand même raconter l'histoire d'un quai et donc d'un espace très large et confortable pour les piétons, voilà des choses très simples mais avec de la qualité de matériaux, dont du granit, des choses assez traditionnelles sur les surfaces qui nécessairement doivent accueillir du granit, après ce sont des matériaux qui sont assez onéreux donc on pouvait pas se permettre de mettre du granit de partout donc après on a employé du béton hein, des galettes de béton mais dont le format est le même que... Dans le secteur par exemple du bassin miroir vous avez des dalles en pierre naturelle qui ont le même format que celles qui sont en béton sur la gare, donc vous voyez on va même s'inspirer de choses

qui sont un petit peu au delà de la promenade nantaise parce que c'est un ensemble qui doit trouver une certaine cohérence dans les moindres détails de pierre comme ça.

- D'accord, et donc toujours au sujet de, vous parliez de l'histoire du lieu, est-ce que vous avez pris compte des usages existants du lieu pour votre conception de l'espace public, est-ce que vous avez fait une concertation avec les habitants ou des usagers pour connaître leurs attentes ?

- Oui il y a eu des rencontres évidemment avec des habitants mais bon on est Nantais aussi, on s'est beaucoup documentés aussi, on a fouillé dans des pièces historiques, c'est pas trop les habitants qui nous ont orientés sur les choses, eux ils sont plus préoccupés en général par le fonctionnement hein avec la place de la voiture, comment je vais vivre ce quartier-là, sur la forme même du projet, de la géométrie, de la matérialité etc il y a pas trop d'argumentation de leur part, ils veulent de la nature donc nous ça nous va bien, et puis des lieux apaisés donc nous ça nous va bien aussi.

- D'accord. Alors écoutez je crois que j'ai fait le tour des points principaux, je vais pas vous déranger plus longtemps, pour terminer j'aurai une dernière question plus d'actualité, alors la situation actuelle de confinement ça a quel impact sur le projet et quel impact ça aura vous pensez sur la fréquentation des espaces publics tel que ce parvis de gare ?

- Euh... Quel impact...

- Au niveau des usages par exemple ?

- Ben, je sais pas ahah, en tout cas ce que je sais c'est que là on fout une paix royale à des espaces publics qui d'habitude sont sous grande pression hein de public, donc est-ce qu'il y a un vieillissement prématuré des choses ou des désordres dans les plantations des choses comme ça qui, en ce moment on leur fout la paix à ces espaces-là donc je pense que ça va être un impact de ce point de vue là positif, comme pour le grand ensemble de nature en général, mais après une fois que la vie va revenir à la normale je pense pas qu'il y ait d'impact particulier en tout cas sur les aménagements... Non je sais pas trop ce que vous entendez par là ?

- Non c'était plus d'avoir votre avis sur, est-ce que vous pensez que les gens vont pratiquer différemment les espaces publics et donc par exemple ce parvis de gare après ce qu'on aura vécu sur le confinement et le fait que les gens s'évitent etc, c'était plutôt par rapport à ça...

- Ben non je pense pas que ça changera grand chose parce que la mémoire des êtres humains elle est très courte hein, on le voit dans les grands drames réguliers de crises, d'attentats, de guerre ou de machin, enfin bon une fois que c'est passé souvent on reprend les mêmes habitudes, c'est pas... Donc je pense que oui il y aura peut-être des changements mais sur ce qui se passera en particulier sur les espaces publics comme celui-là, je vois pas ce qui pourrait changer particulièrement.

- D'accord, très bien, et bien je vous remercie pour vos réponses ahah

- Ahah, ça marche. Et bien bon courage !

- Merci vous aussi, bon courage pour la suite, et puis bonne semaine !

- Merci, très bonne semaine, au revoir !

- Au revoir !

## Retranscription de l'entretien téléphonique mené avec Stéphane Ourdouillie, le 17 avril 2020

- Alors est-ce que vous pouvez m'en dire un peu plus sur votre sujet de mémoire ?

- Oui tout à fait, alors comme vous avez pu le voir dans mon mail, je suis étudiante à l'école d'architecture de Nantes, et donc je mène un travail de mémoire sur la gare de Nantes et je m'intéresse principalement aux acteurs de ce lieu, donc de ce nouveau projet, et donc j'aurais des questions à vous poser à ce sujet, j'ai déjà pu mener un entretien auprès de, je pense que vous le connaissez, Yann Sauret par exemple qui travaille à la SNCF, ou les architectes et paysagistes tel que Forma6 ou Phytolab...

- Très bien, vous avez eu que ces trois personnes ?

- Alors entre autre, après je mène aussi un travail en parallèle sur la gare au Japon et donc j'ai pu mener d'autres entretiens à ce sujet là, mais pour la gare de Nantes oui pour l'instant c'est tout

- D'accord parce que, il pourrait être bien aussi que vous appeliez Simon Pragalacis, je vous enverrai ça par mail, Simon Pragalacis chez nous c'est l'architecte urbain de la métropole de Nantes

- Ah d'accord !

- Voilà, c'est lui qui est en lien avec l'architecte des bâtiments de France et voilà c'est lui qui valide les projets et qui donne son avis sur tout ce qui est projet d'espace public à l'échelle de la métropole, donc forcément il est intervenu sur la gare

- Ok super, je vous remercie ! Alors je vous remercie tout d'abord d'avoir accepté cet entretien, je vais commencer si vous n'y voyez pas d'inconvénients... Donc pour commencer une question assez générale, pour vous en tant que membre de Nantes Métropole, quels sont les principaux enjeux dans ce nouveau projet de gare de Nantes ?

- Alors... Déjà je vais me présenter, comme ça ça donnera la tonalité de mes réponses, ahah !

- Ahah d'accord

- Voilà ça donnera la couleur ahah ! Donc moi je suis chef de projet à la direction de l'espace public de Nantes Métropole, au service conduite de projet, alors on est tous chefs de projet hein, mais dans l'idée on va dire que c'est la cellule des grands travaux sur l'espace public à l'échelle de la métropole. Moi je suis arrivé sur le projet il y a maintenant deux ans et demi, au moment de la lancée des travaux, voilà on était en phase de consultation des entreprises, donc à ce titre-là même si avec le temps il faut bien se plonger dans un dossier j'ai pas physiquement participé à tout ce qui était atelier citoyen qui était fait avant, et par contre là où si vous avez eu Loïc Marechal par exemple, lui effectivement a été là depuis le début de l'opération. Donc moi je vais pouvoir vous parler de tout ce qu'on a vu sur les travaux, on peut parler aussi de ce qui a muté, de quel a toujours été les objectifs des élus, et de ce que moi j'en ai compris et de l'orientation que j'ai donné à chaque fois dans le projet, parce que dans sa réalisation il y a toujours beaucoup de choses qui changent, pour atteindre les objectifs du projet.

- D'accord, et juste vous parliez de Loïc Maréchal, c'est...

- Loïc Maréchal chez Phytolab c'est le patron de Phytolab

- Ah oui, non moi j'ai un monsieur Cozette

- Oui Cozette c'est son adjoint ! Donc vous avez eu, c'est la même personne, ils parlent de la même chose c'est son associé qui est très bien aussi ! Voilà, donc allez-y re posez moi votre question ahah

- Ahah oui, du coup quels sont pour vous les principaux enjeux dans ce projet de gare de Nantes ?

- Alors, le projet de la gare de Nantes était avant tout un projet d'intermodalité, c'était avant tout un projet de déplacement. C'est à dire ce qu'a dû vous expliquer Yann Sauret c'est qu'il y a quelques années la gare s'est bloquée d'elle même, avec les voyageurs, en fait il y avait tellement d'arrivées entre ceux qui arrivaient et ceux qui partaient pour le train la gare n'était plus calibrée pour le nombre de voyageurs attendus, alors en 2016 ça a été quantifié on était à douze millions de voyageurs par an, en 2030 l'objectif c'est vingt cinq millions de voyageurs, ça veut dire que par jour on va passer à peu près à de quarante mille personnes à cent mille, voilà donc ça c'est énorme, en semaine on est dans les mêmes chiffres que la gare de Rennes. Donc forcément il fallait revoir déjà le fonctionnement de la gare, et puis tous ces voyageurs une fois qu'ils arrivent en gare il faut bien qu'ils partent, donc ça veut dire que l'ensemble des partenaires, et on va le retrouver ça va être les partenaires financiers, c'est à dire on va retrouver à l'échelle locale en terme d'autorités organisatrices de transports Nantes Métropole, pour tout ce qui va être bus en fin de compte, bus, tramway, piétons, vélos, on va retrouver aussi le département parce qu'il y a aussi une gare routière côté sud par rapport à la gare, on va retrouver aussi l'Etat sur toutes les notions de déplacement et d'accessibilité universelle, la SNCF bien évidemment, et puis l'Europe, parce que la gare de Nantes a aussi une dimension européenne puisqu'elle se rejoint dans le maillage européen, donc ces cinq autorités sont devenues cinq partenaires qui sont garants des déplacements, et vont travailler pour les améliorer. Donc il y a d'abord avant tout des objectifs de déplacement, c'est à dire qu'il va falloir réfléchir au projet de la gare pour accepter tous ces voyageurs supplémentaires et répondre de toute manière à l'attractivité de la ville de Nantes, hein la ville de Nantes c'est entre sept mille et dix mille habitants supplémentaires par an donc c'est énorme, l'attractivité est énorme, et donc réfléchir comment une fois qu'ils arrivent en gare que la gare soit dimensionnée, et ensuite les espaces publics, voilà, donc les espaces publics ça va être de renforcer par exemple le tramway, on a intégré sur la gare de Nantes des quais déjà rallongés par rapport à ceux qui existent,

donc il va y avoir des achats de rames tramway, ensuite développer le vélo puisque je vous dis il y avait pas grand chose sur le vélo, il y avait un axe mais on l'a encore plus sécurisé, et puis aussi réfléchir aux piétons, parce qu'avant vous aviez juste deux trottoirs qui étaient pas forcément terribles, là c'est le début de ce qu'on appelle la promenade nantaise qui va de la gare jusqu'au bas chantenay, donc reconquérir les espaces publics pour donner plus de place aux piétons, et puis réorganiser tout ce qui est le fonctionnement avec les bus, les taxis, les parkings etc. Donc la gare dans ses choix d'orientation sur les déplacements ce sera on va dire côté nord de la gare, quelque chose plutôt d'intermodal avec surtout le tram, le piéton, le vélo, et au sud plutôt les bus, les gares routières et les loueurs de véhicules. Et puis après, quand on reconquiert des espaces forcément il y a la qualité de l'espace public, et il y a la vision nantaise de madame la présidente qui est aussi la ville parc, et avec un accent et on va dire une qualité urbaine accrue sur la gare parce que c'est une des portes d'entrée de la métropole. Voilà, on y arrive par la voirie mais on y arrive aussi pas mal par le train, et quand on arrive en train il faut que les espaces publics soient soignés, et dès là on va marquer la notion de ville parc d'autant plus qu'on est à côté du Jardin des Plantes, le Jardin des Plantes c'est deux millions de visiteurs par an, c'est énorme, dont la moitié des visiteurs accède par le sud, c'est à dire par la porte qui est côté de la gare, voilà. Donc c'est de se dire ce parc, pourquoi on va pas profiter de la gare et du réaménagement des espaces pour en faire en fait de ce parvis à la fois une extension du Jardin des Plantes et faciliter les voyageurs à se poser à l'extérieur, faire une salle d'attente extérieure on va dire. Et les amener et leur donner aussi l'envie de venir jusque dans le Jardin. Voilà, ça répond à votre question ?

- Oui tout à fait, et donc qu'est-ce qu'on va retrouver au sein de cette gare comme nouveaux usages, par rapport à ce qu'on trouvait auparavant ?

- Alors dans la gare ceux qui pourront plus vous répondre c'est Yann Sauret, ahah, moi je vous parle surtout espaces publics, nos objectifs c'était ça, à l'intérieur il a dû vous parler des coques commerciales, tous les services qu'il va offrir, voilà cette notion de salle d'attente, de mezzanine, cette mezzanine d'ailleurs qui sera un vrai panorama hein, moi je suis allée plusieurs fois dedans puisqu'on travaille vraiment en partenariat avec Yann Sauret, donc vous verrez quand vous serez là haut vous arrivez c'est un endroit panoramique pour découvrir Nantes hein, vous arrivez vous voyez la tour LU, votre gare se porte au dessus du parking qui est actuellement à côté de la gare là côté Nord, vous voyez directement le Château, la cathédrale, la tour de Bretagne et vous voyez même le dessus du Musée des Arts, donc voilà il y a cette mise en valeur de la ville et puis il y a les services que renforcent complètement dans leurs gares, ça c'est une politique SNCF et le parti pris il a dû vous expliquer aussi c'est que cette mezzanine est aussi un peu un trait urbain, c'est à dire que vous avez des fractures dans la ville qui peuvent être le fleuve comme la Loire, qui peuvent être des voies rapides, et un faisceau ferroviaire en est un aussi. Donc la mezzanine même si elle sera ouverte que durant les heures d'ouverture de la gare mais qui sont quand même d'une amplitude assez grande, c'est entre guillemets une voirie suspendue quoi, qui va permettre un lien entre les quartiers Nord et les quartiers Sud.

- D'accord, et du coup de ces nouveaux usages que sont les commerces, quel est l'intérêt d'avoir ajouté des commerces en gare de Nantes et qu'est ce que ça peut apporter au quartier, à la ville ?

- Alors la position de Nantes Métropole n'est pas d'amener de la concurrence commerciale dans les gares par rapport à ce qu'il y a autour, c'est à dire que les commerces qui sont mis dans la gare viennent pas en concurrence de ceux qui sont déjà présents aux abords. Donc ça c'est tout un travail qui est réalisé entre les différents partenaires hein, donc chez nous il y a forcément madame la présidente, appuyée avec Alain Robert, donc dedans vous allez retrouver plus des petits snacks en fin de compte, des petits snacks, des services, alors je sais qu'il y a deux ou trois petites boutiques de souvenirs ou de petits cadeaux qu'il y a pas forcément on va dire sur la voie commerciale que vous avez entre guillemets et qui se décline depuis la gare jusqu'au Château, où là on est surtout sur du restaurant et des hôtels, voilà la gare a pas vocation à être un hôtel, je sais qu'il y a une petite FNAC mais on va rester sur des commerces un peu assez mesurés quoi, c'est pas la FNAC du centre ville, on est sur des équipements pour téléphone portable etc, on va dire que c'est plus des services.

- D'accord, et donc est-ce que pour vous la gare a dépassé sa fonction d'équipement de transport pour devenir un équipement urbain ?

- Un équipement urbain, oui forcément ! C'est ce que vous ai dit avec cette notion de rue, ça permet d'aller d'un côté et de l'autre, après équipement en terme de services ?

- Oui c'est plutôt ça, en terme de ce qu'elle apporte à sa ville au delà des services de transports...

- Oui oui, ben le fait qu'il y ai un... Je sais plus le nom exact mais c'est un espèce de carrefour market qu'il va y avoir au Sud, donc ça forcément ça va servir aussi au quartier côté Sud, ça c'est sur ça amène encore un peu plus, mais sur la gare nous durant les travaux, donc on a toujours pas fini hein on observe depuis deux ans et demi de travaux et on attend qu'ils libèrent l'espace pour continuer, on a encore un an de travaux derrière... Tout au long du chantier la métropole de Nantes met en place des commissions de règlement amiables, c'est à dire que quand on fait des travaux forcément ça dégrade la notion de service, on a pas forcément envie d'aller au restaurant quand il y a des travaux chez soi etc, donc on travaille énormément avec tous les commerçants, et les commerçants moi je les connais bien parce qu'on faisait des réunions toutes les semaines avec eux, l'objectif de cette commission de règlement amiable qui est voulue par la métropole est quand même pilotée par les instances de l'Etat donc on a

quand même un juge du tribunal administratif, on a les impôts, on a la chambre du commerce et de l'industrie enfin voilà, toutes ces réflexions qui sont portées par différents organismes sont là, l'objectif étant de maintenir un chiffre d'affaire, d'aider on va dire via une indemnisation contrôlée le chiffre d'affaire des commerces pour qu'à la fin des travaux ils soient toujours là. Aucun des commerçants n'a vu la gare comme un rival, mais plutôt comme quelque chose qui se complète, et de saisir la requalification de la gare pour en profiter pour refaire tous les espaces publics et améliorer complètement le confort et le transit des voyageurs et des touristes, pour eux au contraire ça deviendrait une aubaine. Il y a pas de notion de concurrence, alors après c'est un équipement supplémentaire, oui forcément c'est un équipement supplémentaire donc forcément avec ses petits snacks aussi, mais quand on passe de quarante mille à cent vingt mille voyageurs voilà je pense que c'est pas inintéressant d'avoir ça dans une gare. Bon voilà après il faut pas croire que c'est la SNCF qui fait ça tout seul, après c'est les ambitions qui sont portées par les élus, c'est des discussions qui se font au niveau élus parce qu'avant tout c'est des projets d'institutions donc c'est toujours en cohérence forcément avec cette politique de la ville de Nantes, on pourrait imaginer effectivement autre chose ailleurs, où la gare deviendrait un petit centre commercial qu'il y a pas suite à la désertification rurale ou des choses comme ça, mais c'est pas le cas à Nantes en tout cas, pour cette gare là c'est pas le cas du tout.

- D'accord, et vous parliez tout à l'heure de la gare de Nantes comme entrée de ville, est-ce que pour vous l'image que peut renvoyer la gare a un impact particulier sur la ville de Nantes ?

- Pour moi oui forcément, forcément quand on voyage, quand vous allez ailleurs enfin moi je voyage pas mal mais... Un exemple tout simple, moi j'ai voulu aller voir mes collègues de Rennes Métropole, parce qu'ils ont refait leur gare en même temps que nous, ahah ! Donc je me suis dit "ben tiens je vais venir vous voir, si ça vous dérange pas on va partager nos bonnes et mauvaises expériences" parce qu'on est jamais parfaits hein, donc on est allés les voir. Si vous allez à la gare de Rennes, vous verrez que c'est pas du tout la même manière d'aborder le fonctionnement de la gare et sa présence dans la ville... Vous la connaissez la gare de Rennes ou pas ?

- Oui en fait je suis rennaise à l'origine donc je connais très bien ahah !

- Ah bon ben vous la connaissez ahah ! Très bien, donc quand vous rentrez quand vous êtes dans cette gare, quand vous êtes à l'intérieur moi je trouve, alors c'est mon avis personnel donc attention... Moi je trouve qu'on est très bien, je trouve qu'on a un confort à l'intérieur avec le bois, c'est très apaisant d'être dans cette gare, en plus c'est une gare qui est sur plusieurs niveaux étant donné que vous avez un vrai dénivelé entre le Sud côté prison là où on est presque à douze mètres de haut, et le côté Nord où en fin de compte voilà on est vraiment en contrebas, et ces différents niveaux ils s'en sont servis pour connecter au métro, direct à la gare routière, donc ça c'est intéressant. Par contre, quand on est dans la gare, on perçoit pas du tout ce qui se passe à l'extérieur, c'est à dire qu'on sait comment elle est reconnectée, il y a beaucoup de commerces à tous les étages... La différence de la gare de Nantes c'est que quand vous allez arriver vous allez sortir du train et vous allez être dans cette mezzanine, c'est tellement ouvert sur l'extérieur que la première chose qui va attraper l'oeil c'est déjà Nantes, et ça va déjà vous aider à avoir une lecture de la ville, vous allez immédiatement vous repérer avec le Château, la cathédrale, donc on va savoir voilà, c'est par là que ça se passe. Quand vous allez aller côté Sud, vous allez avoir des perspectives que vous avez pas encore aujourd'hui, que personne n'avait encore aujourd'hui, c'est une perspective sur le canal St Félix avec tous ses bateaux, l'auditorium, la Cité des congrès, voilà donc la gare déjà en elle même, cette mezzanine en hauteur avec ces vitres très hautes offrent un panorama et une lecture de la ville qui est pour moi formidable, qui est un véritable enjeu. Et quand vous allez sortir côté Nord ou côté Sud, l'espace public moi je trouve c'est déjà très qualitatif et c'est très lisible, c'est très intéressant.

- D'accord, et donc toujours par rapport à ça est-ce que vous pensez que cette nouvelle gare elle va avoir un effet sur le Voyage à Nantes ?

- Bien sûr, quelle question ! (fou rire) Il faudrait que vous appeliez les gens du Voyage à Nantes pour savoir ce qu'ils en pensent, oui forcément le... Bon après Nante est attractif, après c'est de la com événementielle ahah, c'est pas mon rayon... Mais oui par exemple le Voyage à Nantes démarre à la gare côté Nord, vous partez directement dans le Jardin des Plantes, à un moment donné vous revenez tangenter la gare parce que vous passez pas loin du LU et du canal St Félix avec l'oeuvre Nymphéa là qui se reflète dans le canal, parce que notre projet est allé jusque là bas en fait. Voilà et puis après vous revenez par le sud d'ailleurs, la ligne verte revient par le sud, donc pour le Voyage à Nantes oui forcément, mais je pense que pour Nantes en général, pour plein de choses... ça va vraiment être simple d'arriver à Nantes et puis de rayonner dans la métropole.

- D'accord, et oui donc ma question sous-jacente c'était de savoir si le tourisme faisait partie des stratégies visées à travers ce nouveau projet, enfin du public qui était ciblé à travers ce nouveau projet...

- Oui forcément, à travers les notions de déplacement. Après le tourisme... à Nantes, je trouve assez formidable cette métropole, on sait pas suffisamment, on peut le voir d'ailleurs aujourd'hui dans le confinement hein, ça c'est un aparté, les gens qui sont pas du métier, qui sont pas dans les collectivités ne savent pas forcément les compétences portées par les différentes institutions. Effectivement quand Nantes, alors la ville de Nantes parce qu'en plus on est à Nantes même, on est vraiment en plein centre... Donc la ville de Nantes, la métropole, le département et même la région hein parce que la région travaille aussi, elle est garant

des TER par exemple, forcément que les transports on parle des voyageurs et on a des objectifs dans le PDU, alors tout ça c'est très complexe avant d'arriver à un projet comme la gare c'est des ambitions, il y a énormément d'entrants, mais le tourisme en fait forcément partie. Le tourisme, on peut parler aussi de développement économique, alors là je pourrais pas vous parler du côté Sud, j'ai le nom d'un autre collègue si vous voulez mon homologue qui s'occupe du côté Sud, on est vraiment sur un centre d'affaires, voilà il y a ça aussi, il y a toute cette partie économique, les ambitions sur la Cité des congrès etc donc tout ça forcément c'est un ensemble qui est réfléchi avec les différents collègues porteurs de toutes ces compétences quoi. C'est pas que effectivement, c'est avant tout des déplacements mais l'urbanisation qui se fait autour elle se fait forcément dans ces réflexions là. Là je pourrais vous donner ouais le contact, il s'appelle Olivier Corbiveau, donc lui est mon pendant au côté Sud, alors il travaille pas directement avec le maître d'oeuvre parce que au Sud on est sur une ZAC, donc il a un aménageur spécifique, mais lui fait partie chez nous du service on va dire urbaniste, tout ce qui va être urbanisme, tout ce qui va être justement réflexions sur ces différentes parties d'habitat, entreprises, bureaux etc, donc lui il aura une vision bien plus large que la mienne.

- D'accord, et donc vous disiez tout à l'heure que vous vous occupiez des espaces publics à Nantes, est-ce que pour vous la gare en tant qu'espace public est uniquement un lieu de passage ou est-ce un lieu qu'on peut s'approprier, au-delà de l'attente...

- Alors là c'est toutes les réflexions autour de l'espace public, alors ahah...

- Oui ahah...

- Ben à Nantes vous êtes servie hein, après, non mais faut que vous veniez travailler à Nantes Métropole hein là vous allez apprendre, ahah ! Euh... Énormément de compétences sont portées, et je trouve qu'à Nantes, alors moi j'ai pas mal voyagé hein j'ai travaillé dans pas mal d'endroits en France, et je trouve qu'à Nantes on va aller chercher très loin l'utilisation de l'espace public. Moi je vous parle tout à l'heure de Simon Pragalacis l'architecte urbain, donc lui il a énormément de réflexions sur l'espace public, mais on s'enrichit aussi de la santé en ville, c'est à dire que la santé ça passe par décroiser certains quartiers très urbanisés mais pour aider les gens justement à s'approprier l'espace public comme vous dites, on n'en fait pas qu'une salle d'attente, c'est aussi offrir d'autres choses, offrir du bien être, c'est offrir des assises pour que les personnes âgées puissent se déplacer, mais pour pouvoir venir il faut aussi de la sécurité, donc on a forcément travaillé avec le service sécurité, la police municipale, on parle aussi d'hospitalité, voilà c'est à dire que l'espace public c'est... C'est des choses sur lesquelles Nantes est toujours preneur et très avant-gardiste sur toutes ses réflexions, c'est à dire que si aujourd'hui dans le confinement vous êtes en appartement, je pense que vous allez apprécier que demain les espaces publics ne soient pas qu'un seul trottoir pour juste vous rendre à un autre endroit. Il est important d'avoir des espaces publics où on se sent bien, où on se dit que, on peut lire dans notre salon mais on peut aussi peut-être aller lire dehors, des endroits où on se sentira bien, des endroits qu'on pourra s'approprier et ça fait partie je pense des conditions de réussite d'une urbanisation dense. Donc voilà, c'est toutes ces réflexions qui ont nourri le projet, et qu'a su dessiner Phytolab, c'est bien réussi, et d'ailleurs vous retrouvez aussi dans ce projet là tout le travail qui a été fait au niveau du canal St Félix, donc même si on est proche de la gare, on a déjà fait effectivement, enfin on va avoir décliné presque cent quarante mètres linéaire de banc, ce qui est énorme ! Alors là où les villes suppriment des bancs parce qu'ils ont peur que les gens restent ou que ce soit uniquement squatté, en fait la gare bénéficie de tellement de mouvements de personnes, enfin il y a beaucoup de trajets il y a beaucoup de voyageurs, de personnes qui passent donc on est pas là dedans, donc déjà il faut voir rien que quand on a mis les bancs, quand on a commencé à les débarrer, dès qu'on a enlevé les barrières les gens se sont assis dessus même si ils étaient encore emballés, donc on demandait en les débarrant au fur et à mesure aux gens de se lever, et il y a aujourd'hui à l'unanimité les gens apprécient de pouvoir enfin revenir dans l'espace public, et pas seulement de devoir obligatoirement se payer un café pour pouvoir s'asseoir à une chaise d'une terrasse quand on a envie de s'asseoir, donc non ça c'est important et autour du canal St Félix on a bougé complètement le giratoire, on a cassé une partie du tunnel pour offrir un espace un petit peu de théâtre végétal là qui est aussi plébiscité, on sent que les gens en ont besoins, et le projet qui a été réfléchi il y a cinq ans quand même avait bien perçu déjà ça. Parce que je pense qu'à Nantes vous avez des personnes aussi qui sont là dedans, les élus comme les techniciens sont tournés vers cette vision là de l'espace public.

- D'accord, et donc par rapport à ce parvis là j'ai pas vu de dispositif anti-SDF, alors quelle est votre politique justement par rapport aux sans-abris dans l'espace public ?

- Oh bah alors là, appelez la police ! Ahah ! Il y a pas de, oui on en a pas fait du tout, non ben c'est le partage de l'espace public. Je pense que, la différence à cet endroit-là c'est, je pense que sa réussite aussi c'est qu'il est bien organisé et bien calibré par rapport au fait qu'il y a énormément de voyageurs, on est pas dans un endroit reculé, je sais pas si on aurait d'autres réflexions... L'idée à Nantes, en tout cas nous sur l'espace public et sur ce chantier là pour ce que j'en connais il y a pas eu de réflexions anti SDF, on s'est plutôt posé la question, parce qu'à Nantes il y a ça aussi hein, alors je retiens jamais le nom du service, moi je l'appelle la femme dans la ville, il y a des personnes justement qui ont réfléchi sur la vulnérabilité de certaines populations dans l'espace public, on est plus là dessus, en fait vous avez un parvis qui est quand même très dégagé, ouvert, l'objectif étant lorsque vous avez un peu plus de pénombre ou des choses comme ça, de pas créer on va dire de petits recoins, voilà qu'on puisse se sentir le plus en sécurité possible quand on se déplace, voilà c'est pour ça que c'est ouvert, c'est plus des réflexions comme ça qu'on peut avoir

sur l'espace public, j'en ai pas particulièrement contre les SDF hein, c'est malheureux plutôt qu'autre chose mais non on n'a pas mis comme ça se voit parfois sur certains bancs où vous mettez un accoudoir tous les cinquante centimètres pour être sûrs qu'ils s'allongent pas, ça a pas été réfléchi pour ça les bancs, tout ce qui ceinture les éclats végétaux ça a pas du tout été ça.

- D'accord parce que oui justement au cours d'un entretien avec Forma6 ils me faisaient part du fait que eux ils avaient travaillé sur le projet du parvis ainsi que sur l'arrêt de tramway de la gare Nord, et en fonction du commanditaire donc entre Nantes Métropole et la Semitan c'était pas du tout les mêmes préoccupations puisque justement pour l'arrêt de tramway ils avaient été obligés de rajouter par la suite des dispositifs anti SDF sur les bancs...

- Ouais, alors peut-être qu'ils ont d'autres problématiques du fait qu'ils offrent quelque chose d'abrité, ce qu'on n'a pas sur le parvis, voilà c'est peut-être plus pour ça, après il y aura un abris vélo à la place des installations de chantier de la SNCF là qui sont entre la mezzanine et le parking, ça va quand même être quelque chose d'assez immense, complètement couvert et complètement ouvert sur les côtés, on n'a pas réfléchi avec la police on est pas en... Enfin on n'a pas réfléchi, on s'est pas donné comme objectif de développer des choses anti SDF, on a plutôt regardé comment on pouvait assurer la sécurité sur quelque chose qui était couvert, comment on avait pour eux de la visibilité sur ce qui se passait dedans, ce qui est normal hein, et puis après la notion de maintenance, gestion etc, tout ce qui est au optimisation de tout ça. Mais non il y a pas eu de réflexion particulière dessus, en tout cas c'est pas un enjeu, c'est pas ce qui ressort en premier, ce qui est ressorti en premier plutôt de la gare en terme de protection c'était une protection vis à vis des attentats.

- Et donc justement comment vous gérez ces problématiques sécuritaires ?

- Tout ce qui est attentats en fin de compte on a renforcé l'ensemble des éléments qui protègent le parvis, si vous allez sur place on a un nouveau mobilier qui a pas encore été déployé même si on essaye d'uniformiser les mobiliers urbain parce que sinon ça fait toujours patchwork, mais par exemple les poteaux, les potelets qui ont été mis tout du long ne sont pas les fins poteaux qu'on a d'habitude de quatre vingt centimètres de diamètre, on doit être sur cent vingt, des choses beaucoup plus massives pour résister à l'arrivée d'un camion comme ça a pu arriver à Nice, autour de l'éclat végétal on a renforcé la petite lisse métallique en deuxième lisse qui est plus résistante qui freinera forcément ça, on a aussi ajouté dans cet éclat végétal qui est dans le virage près du parvis, c'est l'éclat piquant donc on a rajouté aussi des gros rochers dedans, voilà, et puis on est désormais sur une aire piétonne donc les entrées se font avec des bornes, donc les bornes justement résistent au choc avec un camion, et puis la vidéosurveillance hein, on a aussi de la vidéosurveillance au niveau de la gare.

- Donc à la fois au niveau du parvis et du bâtiment gare, c'est ça ?

- Oui oui tout à fait, on a quatre caméras aux quatre coins du parvis.

- Et qui s'occupe de la sécurité et de la surveillance en gare de Nantes, est-ce qu'il y a une entreprise privée par exemple ?

- Ah non, c'est les gendarmes, c'est le CSU donc le centre de surveillance urbaine qui a été mis en service d'ailleurs il y a un an je crois, il y a un an, un an et demi, qui a été inauguré par la présidente, voilà et là personne a droit de rentrer dedans c'est pas, en tout cas pour l'espace public c'est pas des entreprises privées, c'est des gendarmes.

- D'accord, et juste pour terminer sur la sécurité, est-ce que vous diriez que la gare de Nantes nécessite plus de mesures de surveillance et de sécurité que d'autres espaces publics ?

- Pas spécialement, moi je pense pas, alors forcément qu'il y a beaucoup de personnes donc ça fait partie des endroits à surveiller comme en plein centre hein, la gare est un pôle générateur de flux très important donc forcément... Les stats on est toujours en proportionnel hein donc, c'est un endroit qui vit très tôt le matin depuis ses livraisons, et qui vit très tard le soir, donc oui il y a quand même besoin de surveillance pour assurer la sécurité des passagers, il faut qu'ils puissent sortir et arriver en gare à vingt trois heure sans forcément être embêtés, néanmoins le fait qu'il y ait beaucoup de voyageurs qu'il y ait tout le temps du monde ça garantit je pense ça joue aussi dans l'équilibre de la sécurité, ce que vous avez pas par exemple dans des endroits on va dire comme le hangar à bananes, où quand on est en sortie de boîte il y a quand même moins de mouvements, on est plus sur des gens qui uniquement reviennent de bars ou de soirées, alors qu'à Nantes il y a toujours un peu de mouvement, entre les voyageurs, ceux qui sortent des hôtels, ceux qui vont au resto etc, donc c'est justement tous ces commerces qui vont jusqu'à la gare qui participent eux aussi avec leur activité et leur présence à la sécurité.

- D'accord... Bon et bien écoutez je crois qu'on a à peu près fait le tour, je vais pas vous déranger plus longtemps, juste pour terminer sur un dernier point plus actuel, au niveau de la situation qu'on est en train de vivre, la situation de confinement, quel impact ça a sur ce projet et quel impact ça peut avoir à l'avenir sur les espaces publics ?

- Ahah, alors ça si je savais comment on allait évoluer, c'est une bonne question... Aujourd'hui en termes de travaux purs on est entre deux phases donc ça nous gêne pas trop ça retarde forcément les travaux, après je pense... Après c'est un avis personnel hein, ahah, je pense que quand on voit déjà les mesures de confinement et de distanciation sociale qui vont certainement être imposées, si on veut se déconfiner il faut pouvoir garder de la distance, ça va dans le sens de ce que fait Nantes Métropole je trouve dans l'esprit de reconquérir les espaces pour les piétons. Je pense que demain le piéton sera plus la dernière roue du carrosse d'un espace public, où on dira au début qu'il faut dimensionner uniquement une rue par rapport à la largeur du camion

poubelle et du plus grand bus qui pourrait passer peut-être un jour dans la rue, et puis après on met aussi les vélos et puis au final aux piétons on essaye de laisser un mètre quarante parce que c'est la règle, donc on y va au mini. Je pense qu'aujourd'hui quand on voit ce qu'on a fait sur la gare, c'est à dire on a quand même supprimé deux voies de circulation, on a supprimé toutes les voies, on offre aujourd'hui ce qu'on appelle la promenade nantaise là face aux commerces, des largeurs de dix mètres quatorze mètres, quand on y va, maintenant on s'aperçoit qu'il y a de plus en plus de gens qui marchent, et avoir des espaces généreux je pense que ça facilitera encore plus l'appropriation de ces espaces publics par des gens, surtout si avec des risques d'épidémies je sais pas ou des risques de contagion on aura besoin d'avoir des espaces un peu plus larges, donc on est dans le bon sens, ça c'est mon point de vue personnel. Mais c'est ce dont je vous parlais tout à l'heure avec cette notion d'hospitalité de l'espace public, et ça je pense que ça c'est un nouveau truc, alors moi en tant que technicien je crois, après les élus ils sont en cours d'élection donc on verra mais ceux d'avant étaient déjà dans cette dynamique là hein parce exemple à Nantes vous avez un service qui s'appelle la fabrique de la ville, le dialogue citoyen et la fabrique de la ville, c'est comment on construit les espaces publics avec les habitants, ce que eux aspirent, et il y a eu un dialogue citoyen d'ailleurs sur le projet de la gare, on a fait un retour avec cet atelier donc moi j'y étais pas au début quand ils ont créé le projet avec Phytolab, par contre j'étais là au retour quand les citoyens qui avaient participé au projet sont revenus et on a fait le tour pour se dire "bah écoutez est-ce que ça répond à vos attentes ?", alors effectivement les gens étaient très satisfaits, on le fait aussi avec les associations etc donc les gens étaient très satisfaits. Et en ce sens cette manière de procéder avec les aspirations des gens ça permet d'être plus agiles sur la définition et le dessin des projets. On n'est pas que sur du projet de technicien comme on pouvait le faire il y a vingt ans, on va chercher les usages, on rentre de plus en plus dans le dessin des espaces publics par le dessin des attendus, et par une concertation forte avec les habitants.

- Ok très bien, et du coup qui a été cet interlocuteur chez Nantes Métropole pour ces concertations citoyennes ?

- Ben c'est Phytolab hein, en fait nous on a un service qui aide à monter en fin de compte, qui aide à monter l'échantillonnage, à écrire le cahier des charges pour retenir des bureaux d'études qui sont spécialisés dans comment faire fonctionner des habitants et on fait des ateliers de week end, on leur fait faire des balades etc, il y a des gens soit qui sont tirés au sort soit il y a des appels à participation, on a fait aussi même pendant les travaux d'ailleurs on a fait des bus citoyens, Nantes a un bus spécifique qu'on vient poser en plein milieu et puis les gens viennent discuter, donc voilà mais après les ateliers ont été fait forcément avec Phytolab c'est ce qui lui a permis d'avoir vraiment tous les entrants pour son projet en plus de sa vision dans la manière d'étendre et d'amener de la végétation sur le parvis.

- D'accord...

- Alors est-ce que ça vous intéresse que je vous donne le contact de Simon Pragalacis l'architecte urbain et Corbineau mon homologue côté Sud ?

- Ah oui pourquoi pas !

- Et bien ça va enrichir votre thèse ! Je pense que ce sont deux personnes qui sont très intéressantes et très compétentes sur toutes ces questions là.

- Je vous remercie !

- C'est quand votre thèse ?

- Alors c'est un travail de mémoire que je fais, j'étais censée le rendre en juin mais là ça va peut-être être un peu compliqué parce que je peux pas faire d'enquête de terrain donc peut-être que ce sera en septembre, c'est flou ahah

- D'accord, alors n'hésitez pas à me le faire relire, au moins pour ma partie, ça me permettra de vérifier si j'ai pas dit trop de bêtises, et si vous avez tout compris ce que j'ai essayé de vous expliquer ahah !

- Très bien, je vous le ferai parvenir !

- Ça marche, bon ben écoutez bonne journée, et je vous envoie les deux contacts, je les met d'ailleurs en copie, je vous envoie ça par mail et je les met en copie comme ça ils sont au courant que je vous ai eue au téléphone.

- Ok super, je vous remercie !

- Allez bonne journée !

- Merci bon week end, au revoir !

- Au revoir !



## Re transcription de l'entretien téléphonique mené avec Sophie Buhnik, le 23 avril 2020

- En fait je suis très contente que vous m'ayez contactée, enfin très honorée en tout cas, je suis pas sûre de pouvoir apporter des réponses très précises à vos questions parce que certaines je pense appellent des précisions sur ce que vous entendiez aussi, mais on peut commencer en tout cas par vous donner des éléments d'informations, mais c'est surtout vous demander pourquoi ces questions vous intéressent, donc je vais commencer pour pouvoir mieux vous aider par des questions classiques, c'est à dire, comment vous en êtes venue à travailler sur le Japon ? Alors vous n'avez pas besoin de vous justifier d'aimer le Japon, j'aime pas qu'on dise "pourquoi le Japon", moi on me l'a tout le temps posée la question, mais ce serait de savoir comment vous en êtes venue à pouvoir travailler sur ce terrain dans le cadre d'un master 2, donc si vous pouviez présenter votre parcours et comment vous en êtes venue là ?

- Oui ! Alors moi je suis en école d'architecture à Nantes donc en master 2, et en master on a un travail de mémoire à effectuer, donc moi j'ai commencé par travailler sur les mobilités et plus particulièrement sur les non-lieux, après ça a découlé sur... J'ai choisi comme objet d'étude la gare ferroviaire, donc premièrement je me suis intéressée à la gare ferroviaire de Nantes en me demandant comment on pouvait qualifier ce lieu, est-ce que c'est un espace public, qu'est-ce qu'un espace public, ce genre de questions, en opposition donc de la pensée de Marc Augé qui qualifie les espaces de mobilité de "non-lieux". J'ai commencé par là, et ensuite je suis partie en mobilité pendant 6 mois en Corée du Sud, donc ça c'était en septembre dernier, alors j'ai eu l'occasion premièrement de découvrir la Corée du Sud et deuxièmement de voyager au Japon pendant un peu plus d'un mois. J'ai pu aborder un peu la notion d'espace public au Japon parce que ça m'a assez marquée de voir la différence, en tout cas j'ai ressenti une grande différence entre les espaces publics en France et au Japon, et également au niveau des gares ferroviaires, que j'avais déjà pu aborder à travers différents ouvrages, en lisant des articles, il y avait pas mal de références là dessus donc je me suis dit que ce serait intéressant de faire du moins un parallèle sur "qu'est-ce qu'un espace public en France et au Japon" pour pouvoir se demander si la gare est un espace public, est-ce que c'est le cas en France et est-ce que c'est le cas au Japon aussi, je sais pas si c'est clair ?

- Oui d'accord je vois, si si ! Votre voyage au Japon vous l'avez fait quand exactement ?

- Alors c'était en janvier 2020, c'est très récent !

- Janvier 2020, ah d'accord juste avant la crise ! Pendant l'hiver, donc votre message vous l'avez envoyé et aussi à mon collègue à votre retour ?

- Oui tout à fait

- D'accord, et mon collègue vous a donné des éléments de réponse ?

- Oui alors en fait je suis tombée sur un article qu'il a écrit sur les espaces publics au Japon, du coup j'ai fait des recherches, j'ai vu qu'il était chercheur à l'institut franco-japonais comme vous, après j'ai fait des recherches sur cet institut donc oui on a fait un entretien et il a pu m'éclairer notamment sur le concept des POPS, je sais pas si vous maîtrisez cette notion également ?

- Oui, vous l'avez lu chez Thomas Fontanet ?

- Non, alors il citait Christian Dimmer...

- Oui Christian, le travail de Christian Dimmer, parce qu'en fait mon élève Thomas Fontanet a fait son mémoire sur les EPOP, les espaces publics ouverts au privé

- Ah d'accord !

- Il vous a pas parlé de ça ?

- Non...

- Non mais c'est pas grave ça m'étonne pas, mais donc en fait il vous a parlé de Christian Dimmer ?

- Un peu, et il m'a un peu fait un état des lieux selon lui sur les espaces publics au Japon, en parlant d'appropriation, en parlant de pas mal de choses et on a eu une discussion un peu sur la gare

- D'accord, oui oui il y a pas de soucis, donc qu'est-ce qu'il vous a dit sur Christian Dimmer ?

- Alors il a pas tant parlé de lui directement mais il a plutôt expliqué ce que c'était qu'un POPS, donc que c'était des espaces publics entre guillemets qui appartenaient au privé et du coup c'était une différence qu'on pouvait observer...

- Oui oui, parce qu'en fait justement je me demandais, donc Thomas Fontanet, vous n'avez pas entendu parler de son travail ?

- Non !

- Parce qu'il a soutenu il y a maintenant presque un an et demi, même un petit peu plus, un mémoire alors au départ c'était à l'université Paris 4 Paris Sorbonne, enfin on se connaissait déjà depuis plusieurs années il s'intéressait au Japon, alors il était en reprise d'études il vient du milieu de l'ingénierie et il était très bien organisé, il connaissait pas le Japon lui non plus mais il a quand même fait un excellent mémoire où justement on s'est interrogés ensemble sur la notion d'espace public au Japon, là récemment il a publié des résultats de son travail dans le cadre d'un cycle de séminaires par Japarchi, vous connaissez ?

- Euh, non...

- Je vais vous envoyer des liens, donc en fait... On a travaillé ensemble sur cette notion d'espace public, et je peux lui demander de vous passer son mémoire, en fait on est en train d'essayer de le mettre en ligne sur donc cette difficulté à définir un espace public au Japon, en essayant d'éviter une approche à la fois trop culturaliste et une approche pas assez sensible effectivement aux différences de contexte. Si vous voulez il y a une posture selon laquelle, d'ailleurs est-ce que vous apprenez le japonais ?

- Non

- Alors si vous allez sur des dictionnaires électroniques par exemple de français japonais ou d'anglais japonais, vous tapez espace public ou public space, c'est vrai que vous n'avez pas d'équivalent ou alors on va vous donner "K<sub>ky</sub> sup<sub>su</sub>" qui va vouloir dire un élément commun d'un habitat qui est partagé, donc en fait c'est une mise en commun, et c'est vrai que finalement par rapport à l'intérêt de dimension collective de l'espace, dans la langue au Japon elle est pas présente, ce qui veut pas dire qu'il y avait pas d'espace public, mais qu'au fond l'idée que l'espace public est un lieu de réunion pour en fait aussi exprimer une opinion politique puisque c'est l'origine de l'espace public en occident si je caricature un peu, enfin si je schématise un peu, c'est vrai que ça on a du mal à le trouver dans le langage japonais, et par contre on a beaucoup d'espaces utilisés, partagés collectivement, donc ce qui change au Japon c'est qu'il y a des espaces évidemment publics en tant que ouverts à des espaces publics collectifs partagés, mais dont la domanialité, donc c'est les espaces ouverts au privé, est effectivement privée dans le régime de propriété juridique, donc c'est effectivement des opérateurs, d'ailleurs souvent ferroviaires ou immobiliers, qui pour en fait avoir des bonus de régulation, des bonus de construction, des ententes aussi avec des acteurs publics locaux qui acceptent de laisser ouvert au public une partie de leur espace privé, sauf que, et c'est ça qui est intéressant, dans la mise à disposition de l'espace et souvent c'est ce que vous voyez quand vous côtoyez ces espaces, on vous fait d'abord une liste de ce qu'il ne faut pas faire plutôt qu'une liste de ce qu'on vous laisse vous approprier. Donc c'est vrai que ce qui est intéressant c'est qu'il y a pas l'idée d'utiliser collectivement des espaces au Japon et puis d'avoir des espaces de rendez-vous, et puis vous avez aussi des espaces publics tenus par la puissance publique qui vont être les parcs. Donc ça vous en avez, alors en général l'espace public qui se rapproche le plus de la conception française tant au sens juridique que dans la manière d'aménager je pense que c'est les parcs publics, en tout cas à Tokyo ou à Osaka qui sont très peu nombreux. Et d'ailleurs il y a eu un débat de plus en plus qui s'est agrandi au Japon, donc c'est pour ça que je vous dis aussi il faut pas non plus approcher les choses d'une manière trop culturaliste, le fait qu'historiquement il y ai pas des espaces publics gérés de la même manière en France qu'au Japon ça veut pas dire qu'il y a pas une capacité d'appropriation, de construction d'espaces publics, et le débat s'est renforcé à Tokyo dans le cadre de la compétition inter-urbaine globale pour avoir des villes vivables et attractives. Donc en particulier dans le sillage des opérations pour obtenir les Jeux Olympiques de Tokyo enfin pour remporter la candidature, il y a un travail de long terme qui a été fait pour rendre Tokyo plus vivable, plus adapté aux standards ou conceptions via les transnationales qui circulent de ce qu'est une ville attractive, agréable, dans les classements faits des bureaux de consulting par exemple, et l'idée d'avoir beaucoup d'espace avec des aménités, de la verdure où on peut s'asseoir, où on peut discuter, ça a pris beaucoup d'importance dans le débat et dans les méthodes de construction. Et donc tous les grands projets urbains, alors en général menés par des opérateurs privés, vous avez entendu parler de la loi de la Renaissance urbaine de 2002 ?

- Ah non!

- Donc c'est une loi spéciale votée en 2002 pour faciliter la prise en charge vraiment de très grands projets urbains qui sont pratiquement des villes dans la ville au sein de la capitale, ça avec la gare on y reviendra, donc dans Tokyo pour accélérer la mise aux normes de Tokyo, parce que Tokyo avait une réputation d'être une ville géante, une ville fourmillante, vous l'avez vu vous même quand vous l'avez visitée, mais pas très vivable, et ça s'est énormément changé en une vingtaine d'années parce qu'il y a eu des gros efforts avec des limites qui par exemple consistent à dire qu'à force d'éliminer des fils électriques finalement Tokyo perd de son cachet, de son caractère et de ce qui la distinguait, et au fond même ça peut arriver qu'aux yeux même des touristes les espaces les plus attractifs de Tokyo ne sont pas ceux qui ont été mis aux normes internationales pour plaire aux touristes, parce qu'au fond ils ont perdu un peu de leur spécificité historique. Ça va vous me suivez ?

- Oui oui !

- Alors je vais vous renvoyer dans ce cas là je vais vous renvoyer au mémoire de Thomas Fontanet donc il l'a soutenu à Paris 4 sous la direction de Xavier Desjardins et j'ai été appelée à aider à sa direction, donc il explique bien ces différenciations, donc c'est vrai qu'actuellement la plupart des espaces publics qui se créent dans la capitale sont de type EPOP, et bon ça Christian Dimmer fait un travail dessus d'enquête, mais je sais pas où il en est exactement, mais Thomas Fontanet reprend ça et il a fait un peu de terrain, il montre justement comment on peut distinguer les EPOP aussi d'espaces publics, vraiment gérés par la puissance publique et qui se trouvent plutôt dans la rue, et c'est vrai que pendant longtemps l'espace de la propriété privée surtout dans l'après-guerre a une importance, dans le Japon moderne posséder l'espace donne des droits importants, le droit de la propriété a une grande puissance dans le Japon d'après-guerre de 1945, et c'est peut-être ça aussi qui est intéressant et qui est un peu paradoxal c'est que un espace dit public n'a pas une très grande valeur par rapport au fait de posséder de l'espace privé, mais pourtant vous y avez en général une bonne régulation des comportements, même si ça a évolué, je dirais que ce sont des espaces

qui sont en grande partie actuellement possédés par le privé par rapport à l'espace public au sens nord-américain ou européen, l'idée d'appropriation imprévisible elle y est beaucoup moins évidente parce qu'il y a plein de choses qu'on n'a pas le droit d'y faire hein, on n'a pas le droit d'y promener son chien... Et ça dépend aussi de ce que souhaite l'opérateur privé pour conserver la qualité de son espace ouvert au public, et par exemple là où il y a eu des manifestations politiques au Japon, vous allez avoir un parc qui est comme Hibiya qui est à Tokyo et qui a été un haut lieu de manifestations au début du vingtième siècle, donc l'idée de se réunir dans un espace public pour exprimer une opinion politique ça relève plutôt de certaines places, où de quelques rues où on manifeste en traversant les rues, ou de parcs. Mais par exemple une place comme la place de la République, alors en fait par exemple à Shibuya il y a Hachiko qui est un lieu de rendez-vous et des fois on peut y faire des manifestations... Mais je dirais que l'importance spatiale vraiment au sens de la superficie est sans doute moins importante qu'à Paris ou dans d'autres villes européennes, c'est sur. Mais je dirais que l'endroit où il y a beaucoup... Ce qui ne veut pas dire que ces quartiers ne sont pas des lieux de contre-culture et des lieux de développement de cultures marginales et alternatives, ce qui fait aussi partie des questions que vous posiez. Donc ce que je vais faire c'est que je vais vous envoyer le mémoire, je vais vous mettre en relation avec Thomas Fontanet pour qu'il vous passe son mémoire parce que ça ira plus vite, donc son mémoire sur l'ouverture au public des espaces privés qu'on appelle "kokaï-kuchi". Vous aviez une question oui sur... Donc en fait pourquoi avoir choisi Shinjuku comme terrain ?

- Alors premièrement parce qu'elle m'a marquée, quand je suis venue au Japon on est restés à Tokyo un peu plus d'une semaine et c'est vrai que Shinjuku m'a beaucoup marquée, enfin quand j'étais à l'intérieur ou même sur le parvis j'étais vraiment... C'est vrai que c'est plus par rapport à ça parce que j'ai pas non plus fait un inventaire de toutes les gares qu'il y avait à Tokyo, je me suis juste dit que ça ferait un bon exemple étant donné qu'elle était assez conséquente et qu'on en avait déjà parlé dans pas mal d'ouvrages que j'avais lus donc, voilà pourquoi

- D'accord, parce que c'est intéressant ce choix que vous avez fait parce que alors Shinjuku reste la plus importante gare du monde en terme de fréquentation et de trafic, c'est à dire que le nombre de passagers qui montent dans un train et en descendent chaque jour on reste à 3,5 millions par jour, malgré la baisse générale de la population japonaise mais aussi parce que Tokyo reste la seule ville démographiquement attractive dans un pays qui est plutôt en train de perdre en valeur absolue des habitants par des natalités avec un très fort vieillissement, et parce qu'il y avait une montée des migrations internationales, ce qui n'avait pas été évident historiquement et jusqu'à une période récente, et qui est maintenant mis à mal par le Covid, donc le Japon avait là un peu plus ouvert les portes de l'immigration mais le Covid a mis un terme à ça pour le moment, mais donc la population du Japon baissait là depuis 2008 elle baissait très vite, d'ailleurs ça a un rôle sur ce que je vous dirai tout à l'heure, et du coup c'est vrai que les gares japonaises de Tokyo sont extrêmement fréquentées, et elles se sont effectivement transformées mais elles ont toujours, c'est à dire que vous me demandiez si elles étaient un outil d'aménagement urbain, et je dirais que c'est la question qui m'a le plus surprise parce que justement la gare au Japon et même bien avant le cas français n'est pas seulement un lieu de... En même temps le Paris haussmannien c'était le cas aussi... C'est que dès ses débuts la gare, sachant que beaucoup de gares au Japon, beaucoup de terminaux de lignes privées et surtout dans le Kansai et puis même à Tokyo, vont être le fait d'opérateurs privés et non publics, vous n'avez pas une seule société ferroviaire publique détenant un monopole comme en France, enfin bon ce monopole a été remis en question ces dernières années par les législations européennes mais la SNCF reste très dominante dans le trafic passager. Au Japon ça n'a jamais, enfin la JR est très importante mais la Japan Railways elle a été privatisée en 1987, mais de toute façon historiquement le trafic de passagers interurbains et urbains il a été très dominé et très innové si je puis me permettre par des compagnies ferroviaires privées qui ont été créées, si vous pouvez vous renseigner sur la personnalité de Shibusawa Eiichi, donc c'est un homme d'affaires qui constitue un peu le JP Morgan qui est le capitaliste modernisateur un peu progressiste libéral du vingtième siècle, une figure majeure au Japon de cette vision du capitalisme urbain qui introduit la modernisation, et il était impliqué dans des opérations qui visaient à partir d'un trafic ferroviaire et d'une création de gare à intégrer à cette création de gare pas seulement l'aspect fonctionnel de déversement de passagers entre des centres qui deviennent des centres d'affaires et des banlieues qui s'éloignent parce que ça devient des lieux d'habitat de classes moyennes, mais aussi on y intègre d'emblée par exemple dans les terminaux des magasins, on construit des magasins au dessus, des lieux de divertissement alentour, et puis au niveau des gares périurbaines, des fins de lignes du bout du trafic, on a encore des commerces, des services, une articulation par exemple à du vélo ou de la voiture pour les derniers mètres, donc vous avez un vrai système de services qui se développe autour des gares, vous avez des schémas très, dans l'ouvrage de Natacha Aveline justement vous avez des schémas là dessus, donc si vous avez lu la ville et le rail, enfin en tout cas si vous avez pu mettre la main dessus, vous voyez que d'emblée historiquement la gare c'est un outil d'aménagement urbain et avec une articulation transports logement qui est extrêmement moderne et qui est en place dès le début du vingtième siècle, donc quand vous vouliez dire aménagement urbain vous pensiez à quoi exactement ?

- Alors en fait c'était pour connaître les modalités de cet aménagement urbain par rapport au cas français où justement vu qu'on a à faire à des investisseurs publics les intérêts ne sont pas les mêmes, et c'est ça que j'essayais un peu de voir

- Oui alors ce qui fait la principale différence aujourd'hui entre les gares japonaises et les gares françaises c'est la taille et l'échelle puisque du fait de l'énormité de Shinjuku, parler d'une gare en fait c'est un pôle ferroviaire qui a des dizaines de sorties et où il y

a plusieurs opérateurs qui se croisent, donc il y a des parties qui sont rénovées en fonction des endroits où foncièrement certains opérateurs plus que d'autres dominant, et vont négocier justement avec la Mairie de Shinjuku les opérations de rénovation urbaine, donc vous en avez eu une importante, alors un opérateur important de Shinjuku c'est "Seibu", donc vous devriez aller sur le site anglais de Seibu pour voir justement ce qu'ils ont prévu comme rénovations, vous avez eu une grande rénovation c'est celle de "Tôkyû". Donc Seibu et Tôkyû voyez justement la manière dont elles présentent les projets urbains qu'elles mènent pour rénover et qui vont inclure l'ouverture d'espace privé au public pour offrir plus d'aménités dans un esprit d'attractivité internationale et touristique, puisque quand vous avez ben, comme elles anticipent avec le vieillissement de la population japonaise elles perdent des clients elles ont la clientèle qui vieillit, il faut la compenser par de l'activité touristique, et donc on misait énormément sur les Jeux Olympiques pour avoir un énorme trafic, une énorme consommation autour des gares japonaises donc ça aussi ça a été, donc c'est extrêmement en suspens, c'est mis à l'arrêt, parce que le tourisme au Japon vous avez dû le constater, le Japon avait un tourisme du fait de la popularité de la culture populaire japonaise avait un tourisme, et puis bah avait sa réputation d'être un pays facile à fréquenter, facile à voyager, avec un système de transports extrêmement performant, ça faisait partie de l'attractivité touristique avec le fait qu'on se rendait compte que le Japon n'était pas si cher que ça, qu'il y avait plus d'indications en anglais que par le passé, donc le nombre de touristes internationaux augmentait de façon exponentielle, et les opérateurs comptaient là dessus. Alors aussi c'est vrai que la raison de mon... Shinjuku c'est plusieurs opérateurs qui se rencontrent, donc c'est un vrai énorme quartier, de sorte et c'est ce qui fait partie des avantages et des inconvénients de Shinjuku. Parce que quand vous me parliez de zones de passage ou pas, vous avez regardé un peu des choses sur l'histoire de Shinjuku ?

- Oui un peu !

- Est-ce que vous avez entendu parler d'un article de Nippon.com sur l'histoire de Shinjuku ?

- Ah non, non plus

- Alors c'est un site qui offre énormément d'articles de japonais traduits en français, et de chercheurs japonais assez experts, et vous en avez sur la ville, sur Shinjuku, sur Shibuya, très faciles d'accès avec beaucoup beaucoup d'informations et il y en a un sur l'histoire de Shinjuku, où on voit comment ça commence par une toute petite gare en 1885 à côté d'une boulangerie et d'un fruitier de luxe qui commence à se développer de plus en plus à devenir un pôle commercial, après la guerre de devenir un lieu de marché noir et d'être divisé en deux. Parce qu'en fait à Shinjuku la pratique urbaine de Shinjuku elle est globalement divisée entre Shinjuku Ouest où vous allez trouver la Mairie de Tokyo, et l'Est où il y a Kabukicho notamment, si je ne me trompe pas Shinjuku Ni-chome qui sont plutôt des lieux d'amusement et de loisirs mais qui avait une réputation assez sulfureuse puisque à Kabukicho vous avez beaucoup de bars qui ont des liens avec la mafia, la présence de mafieux est assez importante dans cette partie là de Shinjuku, et vous aviez aussi le plus grand quartier gay, un des plus grands quartiers gays d'Asie, donc à un moment Shinjuku a une réputation de quartier d'amusement et de libération, d'échappatoire. Vous aviez beaucoup beaucoup d'intellectuels, d'artistes qui allaient se rendre dans des tout petits bars du Golden Gai, et c'est ça qui faisait la personnalité de Shinjuku aussi c'est cet écart d'échelle entre des ruelles de bar toutes petites, qui étaient pratiquement adossées à un énorme pôle de gare avec des parkings, des routes, où on se perd. Donc dans la gare elle-même vous avez des services urbains aménagés mais c'est vrai qu'on se perd dedans, par contre la gare mène à des endroits qui font partie des endroits les plus fréquentés du Japon. Donc vous avez ce double sentiment de perte de repères qui fait que, et c'est pour ça aussi que c'est intéressant que vous avez choisi Shinjuku plutôt que Shibuya, mais en même temps c'est pas plus mal parce que Shibuya est archi étudié, archi sous les feux de la rampe actuellement, parce que aussi ce qui est intéressant dans le cas de Tokyo, quand on évoque le rôle de la gare et de la place publique et de question de centralité, Tokyo n'a pas de centre-ville à proprement dit, bon le centre même si, il faut pas trop prendre au sérieux ce que disait Roland Barthes dessus, le centre politique et coeur géographique de Tokyo techniquement c'est le Palais Impérial qui est un vide puisqu'il n'est pas fréquenté, il y a juste la famille Impériale qui y vit, la famille Impériale a un rôle symbolique important mais elle n'a pas de, enfin son rôle politique est encore plus réduit que celui de la Reine d'Angleterre. Par contre vous aviez en fait depuis très longtemps et dans le cadre dès 2001 il y avait un plan qui a été de multiplier ce qu'on appelle les sous-centres reliés par la ligne circulaire dite Yamanote, vous aviez en fait cette ligne circulaire, bon elle est pas tout à fait circulaire mais elle a pour propriété de relier pleins de sous centres qui sont parmi les plus importants de la capitale. Shinjuku est clairement l'un des plus importants mais vous avez aussi Shibuya, et plus au Sud il y a un quartier de type la Défense mais aussi avec beaucoup d'aménités qui s'est développé qui est Shinagawa, je vous conseille de regarder la carte de la ligne Yamanote quand on aura fini. Au nord vous avez Ikebukuro qui en fait en étant vers le Nord et en reliant des banlieues et des quartiers beaucoup plus populaires et ouvriers, a aussi une dimension d'amusement très liée à la prostitution, enfin en tout cas à l'Industrie du sexe légal, on va dire les Soap, enfin légal semi-licite, ce qui veut pas dire que c'est très glorieux... Beaucoup de jeux, d'espaces de jeux, vous avez Akihabara qui va être le quartier de l'électronique et Ueno, qui est un des quartiers les plus populaires ouvriers qui est l'un des plus pauvres, qui est relié à cette fameuse ligne circulaire, et je dirais justement ce qui est intéressant c'est que Shinjuku a vraiment été un pôle de contre-culture et d'amusement très important, et notamment jusqu'aux années 80, enfin a été à son apogée dans les années 80/90 je dirais. Je sais pas si vous connaissez le manga qui est un très bon manga mine de rien Nicky Larson, qu'on appelait Nicky Larson

mais qui s'appelle City Hunter en fait, ça vous dit quelque chose ?

- Non...

- C'est plutôt de ma génération, donc City Hunter c'est un manga, alors c'est marrant parce que ma génération regardait le Club Dorothée, et un des très grands dessin animés mal traduit en français mais accessible à l'époque c'était Nicky Larson, City Hunter, sur un tueur à gage, bon c'est un peu romancé parce qu'on peut pas porter d'arme au Japon enfin pas comme ça, mais disons un tueur à gage qui fait du sale boulot et il vit à Shinjuku, il vit à Shinjuku et il fréquente beaucoup les bars où il y a des travestis de Shinjuku, on le voit dans le manga fréquenter ce quartier qui est un peu le quartier où les choses se passent, mais je dirais aussi que du fait du vieillissement de la clientèle qui fréquentait beaucoup Shinjuku, je dirais que maintenant ce qui serait le quartier le plus en vue culturellement en terme de gare de pôle de gare, Shibuya maintenant la jeunesse japonaise elle s'amuse toujours à Shinjuku mais je dirais les vingtenaires, les étudiants, dont les pratiques introduisent des nouveautés dans les modes, les styles, l'endroit vraiment à la mode chez les plus jeunes c'est plus Shibuya que Shinjuku désormais. Et Shibuya n'est pas loin d'ailleurs et est assez bien relié du parc de Yoyogi, si vous êtes allée à Yoyogi vous avez vu la fameuse rue Harajuku, alors Harajuku a un peu décliné aussi, bon c'est le problème de la mise en tourisme mais à un moment Shinjuku a vraiment représenté la contre-culture dans les années 60/70, une sorte d'apogée dans les années 80/90 comme lieu d'amusement des hommes salariés, parce que au Japon c'était avant tout les hommes qui travaillaient et faisaient les déplacements, les femmes étaient femme au foyer, et bon parce qu'aussi ce modèle de l'homme travaillant la femme au foyer a aussi été mis en question dans la crise des années 90, le déclin de la croyance d'un emploi à vie dans une entreprise... Ça va vous me suivez ?

- Oui oui !

- Ce type d'amusement qui était quand même assez masculin bon il existe toujours, mais les pratiques des générations plus jeunes qui ont des attentes différentes par rapport à la réalisation de carrière, par rapport à la réalisation affective et personnelle, eux ils vont plutôt aller vers Shibuya actuellement, et Shibuya n'est pas très loin de Harajuku et de ce qu'on appelle "Oularala" (pas trouvé l'orthographe), donc ce sont des rues qui, vous avez vu l'allée Omotesando ?

- Oui !

- Donc Omotesando ce qui fait son charme c'est pas l'avenue elle-même c'est les petites rues dans les côtés, et vous avez pleins de petites allées de contre allées vraiment collées parfois à cette très grande avenue où vous avez plein de boutiques un peu fashion, des boutiques de designer, des coiffeurs, des restaurants, bon ça a été beaucoup, là aussi le tourisme a un peu fait fuir le principal de la contre-culture qui serait maintenant plus à l'Ouest, du côté de Kichijoji encore plus à l'Ouest, parce que là on est dans les parties Ouest aussi je reviendrai dessus, mais donc c'est à dire que le rôle qui a pu être joué à un moment donné dans la définition des cultures les plus à la mode avec le théâtre, le cinéma, ça s'est reporté ailleurs. Et même la culture gay, d'après des articles que j'ai lus vous en avez sur le Japan Times, elle est un petit peu menacée, donc apparemment l'ouverture de la ligne Fukutoshin ça a recréé une gentrification qui en augmentant les loyers met à mal certains bars, mais bon Tokyo était très cher dans les années 80, c'est plutôt un déclin de la fréquentation des clients, parce qu'avec internet il y a aussi des lieux de rencontre qu'on a moins besoin de fréquenter qu'avant pour avoir des pratiques qui sont tolérées mais qui sont pas forcément légales, c'est à dire enfin légales, c'est pas puni mais enfin la relation homosexuelle au Japon, le mariage n'est pas légalisé, et c'est rare les japonais enfin jusqu'à une période très récente il y avait très peu de japonais qui faisaient de leur homosexualité un outil de revendication politique, puisqu'on considérait que c'était une pratique un peu déviante mais qu'on pouvait avoir même à côté du mariage, l'homosexualité n'était pas affaire de condamnation, par contre on n'en fait pas un outil politique. Et de fait Shinjuku était ce quartier de libération et parce que bon internet a permis de se rencontrer de manière discrète autrement, la fonction de discrétion de Shinjuku elle a périéclité, donc globalement pour conclure ce que je voulais vous dire, Shinjuku si vous voulez ça reste toujours un des centres principaux de Tokyo, je dirais par rapport à Shibuya Shinagawa mais aussi Ikebukuro au Nord c'est quand même moins dominant qu'avant. Dans les pratiques culturelles c'est plus aussi central qu'avant, même dans les pratiques des paysages. Shibuya si vous regardez un peu les mangas qui parlent de jeunes, Shibuya est plus mise en avant que Shinjuku je dirais, donc en tout cas le manga des années 80 que je vous ai conseillé ouvrez-le parce qu'il est très intéressant pour voir, et vous avez un manga des années 2000 qui s'est pas achevé qui s'appelle Nana

- Ah oui je connais !

- Et là vous avez des jeunes rockeurs des années 2000. Vous avez aussi Ayashi no Ceres, c'est, comment elle s'appelle... Une réalisatrice de manga plutôt pour filles très prolifiques mais assez violents ses mangas, et là vous voyez que c'est plus Shinjuku qui va être mis en avant parce que c'est là où se réunissaient les fans de la chanteuse. Il restait la question sur les marginalités, vous avez d'autres questions par rapport à ce que je vous ai dit, ça répond un peu à ce que vous vouliez savoir ?

- Oui oui c'est très complet, ahah !

- Ahah, alors excusez moi parce que je pars un peu au débotté je fais des longues digressions donc j'espère que je vous perds pas trop, mais en tout cas pour l'histoire de Shinjuku donc sa trajectoire culturelle me paraît importante pour replacer son importance dans la définition des modes de vie urbain aujourd'hui au Japon. Alors il y avait une question intéressante aussi vous parliez de la

marginalité, alors là aussi je peux vous renvoyer il y a l'institut de recherche à la maison franco-japonaise, un des chercheurs qui m'a précédée parce qu'on est en poste dans cette unité pour quatre ans maximum, donc une des personnes qui nous a précédés il s'appelle Jean-Michel Butel, donc c'est un ethnographe spécialiste du Japon, et il avait mené une série de travaux dans Youtube si vous allez sur Youtube l'IFRJR vous tapez Institut Français de Recherche sur le Japon Maison Franco Japonaise vous allez tomber sur notre chaîne Youtube où en fait sont mises en lignes la plupart des conférences qui ont été filmées et où intervenaient des spécialistes et pourquoi je vous mène là, parce que il y a quelques années Jean-Michel Butel, alors je pense que c'est dans anthropologie, toute une série de conférences sur ce que sont les marges au Japon, voilà Marges et Périphéries, des marges de l'archipel aux confins des mégapoles donc là c'était mon collègue, vous avez Philippe Descola qui parle, donc oui vous avez une vidéo de dix sept minutes sur l'influences des marges aux dynamique sociales, donc vous avez un ensemble de vidéos où des spécialistes interviennent, japonais et français, pour définir à partir de différentes approches disciplinaires ce qu'est une marge. Et donc les marges sociales, les marges spatiales, donc alors quand vous me demandez la marginalité, la marginalité c'est quelque chose de très... Pas nécessairement polysémique mais vous avez pleins de possibilités de discuter de ce qu'est une marge sociale et spatiale, et alors vous n'avez pas qu'une seule, alors faire l'expérience de la marginalité au Japon, vous avez différents types de populations qui vont expérimenter la marginalité et l'exclusion, alors je dirais qu'il y a la marginalité subie soit parce que vous êtes une personne très pauvre, soit parce que vous êtes une personne très pauvre, soit parce que vous êtes issue effectivement bon il y a la question des burakumin, donc des gens qui étaient descendants de personnes sous castes donc avant la modernisation dite de Meiji en 1868, donc des gens qui en tuant des animaux, en fabriquant du cuir en étant tanneurs devenaient intouchables parce qu'ils avaient touché du sang, donc leurs descendants ont subi beaucoup de discrimination à l'emploi, aux contrats de logements, voir dans les mariages, c'est à dire que vous aviez des familles qui enquêtaient pour voir si la personne n'avait pas des origines burakumin et pour pas introduire la honte dans la famille si vous voulez en quelque sorte, donc vous avez des marginalités subies et parfois héritées, des discriminations, et parfois vous avez des marginalités qui vont être des marginalités politiques et sociales qui peut être revendiquée et militante bon qui reste très minoritaire, et puis vous avez l'exclusion sociale la pauvreté donc dans les années 90 et là récemment il y a Mélanie Ours, sa conférence est mise en ligne, Mélanie Ours a travaillé beaucoup sur la pauvreté au Japon et l'exclusion, vous avez aussi le travail de David-Antoine Malinas, alors c'est intéressant parce que lui il a travaillé sur les SDF, et il a travaillé avant tout sur des SDF qui se trouvaient à Sanyo, mais je crois qu'il a travaillé sur des SDF vivant à Shinjuku, donc sur des gens en marge, parce qu'avec la crise des années 90 les gens qui perdaient leur emploi n'osaient pas l'avouer, beaucoup de gens ont quitté leur famille et sont partis dans des zones, un peu des semi-ghetto, des zones d'emploi à la journée près de chantiers, près des grandes infrastructures portuaires, donc il y en a une à Osaka qui est très connue qui s'appelle Kamagasaki, et il y en a à Tokyo, et ils devenaient semi-SDF, enfin voir SDF complets, et ce qui est intéressant et qui est lié à la question du régime de domanialité, c'est que les SDF au Japon il y en a mais en général on les trouve dans les parcs, on les trouve pas dans les gares comme en France, parce que justement les opérateurs privés ont le pouvoir de les chasser ils ne peuvent pas rester facilement. Vous allez trouver des gens qui dorment, vous en avez peut-être vu des gens qui ont trop bu, on les retrouve parfois allongés par terre dans les rues près des gares, ils ont du mal à rentrer chez eux leurs amis les aident, bon c'est pas très glorieux à voir mais c'est pas de la marginalité. Les gens qui ont un tout petit peu d'argent et qui ne veulent pas dormir dehors vont dans les cybercafés, et les cybercafés vous en avez pleins autour des pôles de gares comme Shinjuku, donc les cybercafés remplissaient une fonction de logement de secours on le sait à une époque, parce que c'est vraiment pas cher de louer à la nuit une petite cabine, il y a des douches, il y a des la nourriture lyophilisée qui est disponible pendant la nuit, donc si on pense aux marginalités qui sont proches de la gare de Shinjuku je dirais qu'elles ne sont pas dans la gare même mais elles sont dans les types de services qui peuvent s'agglomérer à la gare, ou sinon dans les parcs. Mais bon après parmi d'autres types de marginalisation ou d'appauvrissement le fait de divorcer, d'être femme monoparentale c'est beaucoup plus difficile à vivre au Japon qu'en France, enfin en tout cas ça l'était pendant une très longue période, bon là avec le recul des aides sociales en France je pense que ça devient très dur d'être mère célibataire, mais culturellement c'est quand même plus accepté, à fortiori si vous avez un emploi qui vous permet de bien vivre avec votre enfant être mère célibataire à partir du moment où on a un emploi qui nous protège, nous couvre, par contre être mère célibataire ça peut aussi être une source de perte d'emploi au Japon, on ne fait pas perdre un emploi à une femme parce qu'elle devient mère célibataire en France, de toute façon ce serait puni par la loi, ça au Japon c'est tout à fait... Vous avez des mères qui essaient de travailler à temps partiel, donc ça renvoie vers des boulots très mal valorisés, assez mal payés à temps partiel dans les konbinis, donc il y a différents types je dirais selon le critère de disqualification sociale ou culturelle que vous regardez, bon il y a différentes manières d'être exclu des marchés du logement, de vivre dans des quartiers plus ou moins pauvres. D'ailleurs un fait qu'il faut aussi vous rappeler si vous ne le connaissez pas c'est que Tokyo derrière l'aspect moins ségrégué des villes américaines, parce que bon vous pouvez aller partout vous n'avez pas de quartiers de type "gated communities" à Tokyo je dirais, enfin on en voit très peu c'est à dire que l'exclusion de quartiers entiers, que ce soit en banlieue, que ce soit en village en ville moyenne, bon vous sentez peut-être des gens qui n'ont pas forcément envie de vous adresser la parole mais c'est plutôt une question de communication linguistique. Vous n'avez pas de... Enfin si je vous ai parlé de un ou deux ghettos mais la

ségrégation urbaine elle apparaît moins forte au Japon que dans d'autres Pays, parce que du fait de cette densité des usages, des fonctions, de cette possibilité d'aller dans pleins d'endroits, par contre vous avez... Vous avez quand même des divisions sociales de l'espace, il y a des espaces plus ou moins valorisés socialement, plus ou moins chers en terme d'accès au logement, et l'Ouest de Tokyo est en général plus bourgeois, plus riche, notamment du côté de Shibuya, d'Ebisu vers l'Ouest. L'Est et le Nord de Tokyo, Ueno, sont beaucoup plus ouvriers, alors vous avez des quartiers qui sont restés intacts même des bombardements de la guerre, ils sont très appréciés enfin il y a une sorte de revalorisation auprès du regard touristique un peu branché un peu qui connaît le Japon, et puis parce qu'en plus Ueno est pas cher ya beaucoup de petits hôtels pour touristes qui s'y étaient développés, mais je dirais en général les Nord-Ouest est très populaire, enfin c'est là où vous avez les zones populaires, l'Ouest les zones bourgeoises liées au design, à la mode, assez riche, Ebisu, Shibuya, Shinagawa, Ginza est aussi une zone de haut luxe, Omotesando... Donc vous avez cette division Est-Ouest qui rappelle d'ailleurs un peu Paris, aussi parce que Shibuya c'est à dire que pourquoi le Sud de Shibuya est plus riche c'est à dire que c'est le fait d'être sur des collines, historiquement plus vous êtes en hauteur, parce que ça vous préserve des raz-de-marée, plus vous êtes riche. Et puis parce que l'air est plus pur, enfin avec le développement industriel on a un meilleur air quand on est plus en hauteur. Donc Shibuya c'est une partie de la ville qui est sur des collines, d'ailleurs "ya" veut dire colline. Et donc Shinjuku se situe un peu à l'intermédiaire si je regarde, Shinjuku est plutôt au Nord-Ouest et il mène d'ailleurs à Nagano qui est un quartier très apprécié aussi.

- Et donc c'est vrai que je vous posais cette question sur la marginalité au Japon pour un peu comprendre le contexte dans lequel ça s'inscrivait et pour comprendre aussi comment elle était perçue au niveau de la gare, parce que justement votre collègue avec qui j'ai pu mener un entretien me parlait de revendications de SDF à Shinjuku je crois avant la fin des années 90, qui justement manifestaient pour leur place dans l'espace public et donc il m'expliquait un peu comment les sans-abris étaient présents dans l'espace public donc plus au niveau des parcs mais qu'on a pu en trouver également au sein de Shinjuku mais que justement à cause des opérateurs privés comme vous disiez c'était pas possible parce qu'ils se faisaient déloger très rapidement...

- Oui du fait de ces régimes de propriété qu'on a évoqués, il y avait des revendications pour exister dans l'espace public, et de fait quand vous vous baladez dans l'espace au Japon, à Ueno les parcs publics sont... Et à Osaka aussi, le terrain que je connais le mieux c'est Osaka, c'est au Sud que vous avez les zones très populaires, donc vous avez un quartier qui s'appelle Kamagasaki ben je vous disais qui était un quartier pour recruter à la journée des manutentionnaires, des ouvriers, qui était un lieu d'agglomération de zones très pauvres où elles pouvaient trouver aussi des associations, des liens et des fois de l'aide parce qu'il y a beaucoup d'associations à but non-lucratif qui se sont installées là bas pour aider les plus pauvres, et longtemps dans l'histoire d'Osaka ça a oscillé entre l'aide, c'est à dire qu'il y avait des maires qui étaient plutôt progressistes, qui voulaient apporter de l'aide par de la production de logements publics, bon c'est quelque chose de classique hein, de l'offre d'emplois, essayer de favoriser l'habitat et l'inclusion de ces populations, ou au contraire des solutions beaucoup plus autoritaires et violentes qui consistent à faire déguerpir des personnes en essayant de faire oublier cette image peu glorieuse des quartiers, d'en faire des quartiers de commerce, de luxe, de tourisme, et c'est ce qui s'est passé avec une partie Nord de ce quartier de Kamagasaki, dans le sens où comme en fait le tourisme venu de Chine explosait et donnait de la richesse à Osaka, parce que Osaka était quand même en retrait et un peu en récession par rapport à Tokyo depuis une vingtaine d'années, n'arrivait pas à atteindre le rang de Tokyo et l'écart se creusait, et vous avez Abeno Haruka, vous avez tout un ensemble de tours qui en fait ont nettoyé pratiquement au niveau paysager une partie de cet espace, le zoo qui était un lieu où vous trouviez plein de SDF est devenu une zone d'amusement, vous avez des restaurants, même des restaurants bio organiques, ça ça a beaucoup contribué, sachant que c'est à dire que dans la position de la reconnaissance et des luttes pour faire reconnaître la marginalité ou donner de la place à la pauvreté dans l'espace public avec la décentralisation, et puis historiquement des positions des départements et des municipalités peuvent différer un peu, et puis selon l'élection de différents courants politiques qui gouvernent, vous pouvez avoir des politiques plus ou moins ouvertes à l'inclusion des plus pauvres, ou de personnes qui revendiquent moins d'inégalités ou plus d'écologie par exemple à Shiga qui a un gouverneur, là Tokyo est gouverné par une femme au niveau du gouvernement métropolitain, donc je me suis pas tellement intéressée à ses politiques de soutien à la pauvreté mais voilà. Donc ça peut varier évidemment, un peu comme en France c'est selon les maires leur position idéologique ça peut varier, mais je dirais que oui il y avait une tendance avec la compétition interurbaine pour être attractif et notamment à Osaka on passait vers une posture plus violente à l'égard du nettoyage des quartiers pauvres, mais vous avez de très grandes zones de pauvreté au Sud, parallèlement à des zones très riches, mais vous aviez aussi beaucoup de zones de logement public. Là où je peux aussi vous pointer si vous vous intéressez à la notion de marginalité je peux vous donner quelques références, vous avez un géographe, vous connaissez la notion de géographie radicale ? Ce qu'on appelle les géographes radicaux comme David Harvey qui s'occupe justement de la notion de l'exclusion, du rôle des politiques d'attractivité urbaine dans la création d'exclusion, la gentrification et la manière dont on repousse des gens aux marges, ça vous dit quelque chose ?

- Oui !

- Donc un géographe qui connaît les théories anglo saxonnes sur la question, la gentrification, l'exclusion, vous avez Toshio Mizuuchi, je vais vous envoyer ça, et récemment à Paris il y a une personne qui fait des études urbaines qui est arrivée qui a étudié

la question de la gentrification, et ça peut justement vous intéresser sur la question de l'applicabilité du concept de gentrification au Japon. Voilà alors vous avez d'autres questions ?

- Alors j'aurais juste un dernier point à aborder c'était au niveau des sociabilités au Japon, donc j'ai pu me rendre compte que l'aspect commercial était assez important et donc qu'on pouvait retrouver dans les pratiques désirées des citoyens d'aller dans des espaces de consommation tel que les centres commerciaux, et donc ma question de savoir, est-ce que du fait de cette attractivité et du fait qu'on retrouve justement ces aspirations dans de nombreux usages de japonais, est-ce que ça fait de ces espaces-là des espaces publics ? Par exemple la gare de Shinjuku, ayant une partie commerciale, devient un lieu de destination plus que de passage, et est-ce que ça en fait pour vous un espace public ?

- C'est un espace de sociabilité de consommation, c'est à dire que tant que vous consommez vous pouvez bien sûr vous asseoir, il y a des bancs par exemple je pense à Ebisu le quartier où nous travaillons quand nous pouvons sortir de chez nous, Ebisu par exemple si vous allez au-dessus de la gare, c'est à dire qu'en général la gare est au niveau rez-de-chaussée ou inférieur, parfois oui c'est un niveau 1, et ensuite c'est au-dessus que vous avez beaucoup de boutiques, beaucoup de restaurants, en haut des tours, alors effectivement vous pouvez vous y rencontrer mais tant que vous mangez ou que vous faites du shopping ensemble, parce que alors c'est sur qu'il y a des bancs pour se reposer mais c'est avant tout de la sociabilité de consommation, c'est-à-dire que ça aide le consommateur à se reposer avant peut-être de reprendre ses courses, de reprendre son chemin, bon on peut faire du lèche-vitrine, je pense à ce que dit Walter Benjamin sur Paris capitale du dix-neuvième siècle, mais c'est de la flânerie qui est organisée autour d'un objectif de consommation, soit vous consommez pas mais vous observez et vous êtes entourés d'objets à vendre, alors c'est vrai que vous êtes entourés en fait vous êtes saturés d'images vous l'avez vu quand vous fréquentez les trains au Japon, et ça depuis longtemps, quand vous fréquentez les trains, les passages qui mènent d'un couloir à l'autre, alors surtout si c'est des lignes privées, ça l'est moins dans le cadre des lignes publiques, vous êtes entouré de publicité. Vous êtes bardés de publicité, pour de la nourriture beaucoup, d'ailleurs c'est ça qui est rigolo c'est à dire que bon j'ai des amis qui disent que les différences culturelles entre le Japon, c'est à dire que quand vous êtes aux Etats-Unis c'est des médicaments, des armes, de l'assurance, et au Japon ça va être beaucoup des pubs pour de l'immobilier et de la bouffe, des vêtements et des cosmétiques, et donc vous êtes entouré de pubs de ce type quand vous prenez les escalators, quand vous êtes dans le train, vous êtes pas mal saturé. Donc rien ne vous empêche de fréquenter ces espaces, mais en général la raison pour laquelle vous vous retrouvez dans ces espaces c'est parce que vous allez discuter mais par exemple autour d'un verre, d'un café, dans les espaces de restauration fournis et assez agréables. Alors c'est vrai qu'en général, et ça fait partie de la renaissance urbaine, dans ces très grands projets urbains au dessus ou à côté des gares les grandes tours de bureaux, logements se développent, alors c'est plus logement à Osaka mais vous avez des tours de bureaux au Japon c'est Mori à Roppongi, je sais pas si vous avez vu Roppongi ? Vous aviez une tour qui s'appelle Mori, c'est eux qui ont introduit l'idée que au Japon on va adosser à la rénovation de la gare des hautes tours de bureaux, modernes, gratte-ciel avec toutes les aménités les technologies les plus récentes pour favoriser le confort des salariés, mais vous y adossez des restaurants, des cafés, pour que la fréquentation elle soit pas limitée fonctionnellement aux salariés mais à des gens qui peuvent manger dans ces espaces, alors salariés ou pas mais qui peuvent manger, qui vont s'amuser, et vous avez en général au dernier étage maintenant beaucoup de, alors vous l'avez aussi dans le cas du Tokyo Sky Tree, c'est vraiment de l'amusement, vous avez des observatoires et des musées qui sont aménagés, mais ces musées l'entrée n'est pas gratuite, et en général il y a des réductions pour les étudiants, mais beaucoup de ces musées sont là pour ajouter à la valeur, donc Natacha Aveline je pense que vous trouverez dans son livre et dans ses recherches, la notion de "land value capture", la manière de créer de la valeur liée à l'augmentation foncière du foncier qu'on possède autour de rail de gare lui-même. Parce que dès le départ les opérateurs privés ont passé des alliances avec des constructeurs immobiliers parce que justement les recettes du trafic ferroviaire ne suffisaient pas et il y a quand même une limitation dans le prix du ticket qu'on pouvait imposer au voyageur, ça reste très cher les transports urbains à Tokyo même si c'est déjà aidé, et puis bon ça reste très cher mais même malgré ça c'était pas assez et il fallait accompagner, compenser les recettes du trafic, et comme la population qui prend le train tous les jours baissait dans certaines régions il fallait compenser, et donc c'est ce que je disais vous allez avoir des musées, beaucoup de musées, beaucoup d'observatoires, mais c'est rarement, c'est à dire que à part des cas rares où vous avez des fontaines, c'est à dire que ces places, mais bon on peut dire que c'est la même chose à Paris, c'est à dire qu'on se donne en général rendez-vous sur une place mais on reste pas sur cette place, à part pendant la période des cerisiers ou dans un parc comme Ueno, les gens vont se réunir sous les cerisiers pour pique-niquer, manger dehors un peu comme ça après avoir acheté un sandwich, c'est pas une pratique très répandue, même le bento, le plateau-repas, on est plutôt dans des salles ou alors dans les universités, les plateaux-repas j'ai rarement vu des gens les manger dehors assis dans des zones qui ne sont pas nécessairement faites pour ça. C'est à dire qu'en France si vous mangez un sandwich en marchant, au Japon ça ne se fait pas et c'est toujours très rare, manger un sandwich en marchant, manger un sandwich sur le pouce, manger dehors un kebab en s'installant un peu au petit bonheur la chance, vous serez pas puni pour ça en France, et au Japon vous êtes pas spécialement puni mais vous voyez très peu de gens faire ça, des gens manger sur le pouce, ou alors à côté du magasin, mais d'une manière générale quand vous parliez des sociabilités c'est

comme tous les mots à travers le monde, des sociabilités oui oui vous avez par exemple les personnes âgées qui vont y retrouver des amis, les femmes, alors c'est extrêmement fréquenté par les femmes en journée les femmes au foyer qui s'occupent de faire les courses au jour le jour, qui s'occupent de trouver des choses, de trouver des habits à leur goût, ou d'y trouver des matériaux pour redécorer la maison, mais c'est quand même des sociabilités liées à du consumérisme. Ce qu'il peut y avoir malgré tout là où il y aurait des sociabilités non liées au consumérisme c'est quand vous avez des locaux d'associations, des associations à but non lucratif, des associations d'entraide pour les personnes âgées, des associations communautaires de rencontre aussi pour les personnes âgées seules, et ça vous allez plus l'avoir dans les petits centres de gare qui étaient aménagés avec des petites rues commerçantes en banlieue japonaise, là par exemple comme il y a un très fort déclin urbain, une décroissance urbaine, vous allez avoir des associations de quartiers ou des associations de voisinage qui peuvent s'entendre avec la mairie, ou simplement des associations à but non lucratif, pour transformer des espaces commerciaux pour les réhabiliter en zones de voisinage où on peut trouver des informations, trouver des loisirs, rencontrer des gens, s'asseoir, ne pas être seul chez soi. Et ça ça concerne les zones qui sont à très fort vieillissement, et c'est beaucoup de banlieues de Tokyo et d'Osaka, là autour des gares périurbaines il y a beaucoup de locaux commerciaux en friche qui étaient en friche, là la possibilité que ça se transforme en vrai lieu de sociabilité non guidé par logiques de consommation même si ces personnes vont là c'est parce que justement, se retrouver au supermarché ça reste un lieu où on va voir la voisine, et ça c'est un type de sociabilité beaucoup pour les personnes âgées, parce que pour les banlieues japonaises sur une période récente et comme ailleurs dans le monde, comme la motorisation s'est développée pour faire ses courses vers des shopping malls, ces petits centres où il y a les supermarchés, il y a en général tous les détaillants ont fermé, donc vous avez quand même une grosse dévitalisation commerciale, mais il y a quand même encore le supermarché qui marche, quelques lieux de rencontre, des cafés, et des fois des cafés ouverts à titre social et un peu qui se disent organiques pour faire de la compagnie, faire de l'animation, mais vraiment là il y a un but de revitalisation pour éviter l'isolement, l'exclusion et puis une forme de déclin physique et généralisé du quartier où il y a encore beaucoup de personnes âgées qui vivent, et sur ce point là au Japon avec la motorisation comme en France, les centres commerciaux sont des lieux où on peut se retrouver, ça c'est sûr, il y a par exemple pour les personnes âgées il y a des food court, des espèces de salles et comme c'est gratuit elles peuvent s'asseoir et prendre un café et elles voient quelqu'un, parce que ça reste structuré par du consumérisme mais c'est pas cher, un thé, un café, un petit sushi, c'est pas très cher, donc c'est effectivement une occasion de retrouver ses amis. Et puis comme c'est neuf, c'est brillant, il y a beaucoup de lumière, c'est confortable, oui on peut considérer ça comme... C'est sûr que les shopping malls en banlieue surtout il y a une dimension de sociabilité pour les personnes âgées, que ce soit des vieux quartiers, des vieilles rues commerçantes, ou même des shopping mall neufs, là la dimension de sociabilité elle est importante. Dans les grands centres de Tokyo très denses que vous avez vus au coeur de Tokyo, la sociabilité bon on se retrouve dans le mall, mais après on va s'amuser au karaoké, au bar, dans les salles de jeux, on reste pas dans la gare elle-même, on va plutôt dans des salles de jeux dédiées au loisir, ou alors on va dehors, on va alors si on peut aller faire les boutiques de vêtements ensemble c'est sûr, mais je dirais qu'une fonction de sociabilité un peu dégagée du simple achat qui est vraiment faite pour se rencontrer ça a plus d'importance en banlieue je dirais, et surtout dans les banlieues qui vieillissent, que finalement au coeur de Tokyo où on va servir de la gare comme point de rencontre mais on va avoir des sociabilités dans des espaces aménagés plutôt autour de la gare que dans, enfin le shopping lui-même on achète plutôt ses affaires, mais on va plutôt s'amuser dans les karaokés, on n'a pas besoin du shopping mall en lui-même pour s'amuser, par contre oui dans des zones moins peuplées moins denses cette dimension là elle est importante... Voilà ahah

- Ahah, je vous remercie !

- Alors je vais vous envoyer quelques propositions enfin quelques références, je vais vous mettre en relation avec mon élève Thomas Fontanet, et puis n'hésitez pas à noter les entretiens que vous avez eus dans la liste des entretiens avec des chercheurs, parce que ça fait partie du protocole de la méthodologie du mémoire.

- En tout cas je vous remercie d'avoir accepté cet entretien parce que ça va beaucoup m'aider, c'était très riche comme réponse ahah

- Oui ahah, voilà ben ça m'a fait plaisir de m'entretenir avec vous et puis bonne continuation !

- Merci, vous aussi ! Au revoir

- Merci, au revoir !

Retranscription de l'entretien téléphonique mené avec Delphine Rabu, le 6 mai 2020

- Allo ?

- Allo, oui bonjour c'est Esther Donikian

- Bonjour ! Merci de m'appeler, ahah

- Je vous en prie, merci d'avoir accepté cet entretien ! Vous êtes toujours disponible ?

- Oui oui bien sûr ! Moi ça me fait vraiment plaisir parce que d'abord c'est une question qui m'intéresse beaucoup et puis en plus c'est une réussite, et aider quelqu'un qui fait ses recherches ça m'intéresse également bien sûr, ahah !

- Ahah, ok super ! Alors je vais peut-être introduire un peu ma recherche avant de vous poser quelques questions...

- D'accord !

- Alors moi je fais un travail sur la gare ferroviaire de Nantes principalement, je fais un parallèle avec une gare au Japon aussi pour montrer comment les modèles de gares japonaises peuvent servir d'inspiration en France, et ce qui va m'intéresser sur la gare de Nantes c'est de montrer en quoi le changement de paradigme c'est à dire la nouvelle manière de concevoir les gares fait de ces gares des espaces publics particuliers, que ce soit au niveau des usages, des services proposés, de l'ambiance... Et donc c'est pour ça que ça m'intéresse beaucoup d'avoir la parole premièrement d'une habitante du quartier, et également de quelqu'un ayant participé au projet de concertation citoyenne, puisque je m'intéresse aussi à savoir en quoi les habitants et les citoyens ont pu participer à ce projet, est-ce que ce sont des acteurs du projet et de quelle manière, voilà

- D'accord, ouais...

- Donc pour commencer, depuis combien de temps habitez-vous près de la gare ?

- Bientôt treize ans

- Treize ans, d'accord, et pourquoi avoir participé à la concertation citoyenne ?

- Alors pour plusieurs raisons, déjà à l'époque j'étais militante en fait, j'étais engagée en politique, j'étais militante au parti socialiste donc je connaissais bien évidemment l'équipe municipale, et j'avais fait la campagne du maire, et moi la question du dialogue citoyen qui était quand même quelque chose d'assez nouveau qu'elle a vraiment mis en avant pour son projet m'intéressait beaucoup, donc c'était l'occasion d'expérimenter un peu quelque chose que j'avais porté déjà à titre militant en fait, donc il y avait d'abord cet aspect-là, et puis aussi évidemment l'idée de transformer le quartier parce que bon ben il y a treize ans... Moi j'habite rue Ecorchards en fait, face au Jardin des Plantes en bas de, la rue Ecorchards c'est la toute petite rue qui longe le Jardin en bas du Jardin quand vous êtes à gauche de la grande entrée, ben c'est sous mes fenêtres en fait qu'on a fait la nouvelle entrée du Jardin des Plantes là, donc c'est vrai que ça m'intéressait évidemment en tant qu'habitante du quartier de voir comment ça allait évoluer parce que ce qui est bien dans le quartier c'est le Jardin, mais sinon les abords de la gare tout ça... Vous m'entendez bien ? Parce que je reçois des messages en même temps donc ça beug un petit peu ahah ! Donc c'était à la fois pour porter ma parole de citoyenne mais aussi voir comment fonctionnait le dialogue citoyen en fait il y avait les deux, alors on m'a pas envoyée comme espionne hein, mais c'était vraiment une démarche qui pour moi était complètement nouvelle

- D'accord, et donc au sein de cette concertation citoyenne, quelles ont été vos revendications à vous ?

- Alors, nous ce qu'on voulait c'était déjà sur le plan de la question du transport... Vous voulez dire les revendications sur la méthode ou sur le projet en lui-même ?

- Je veux dire, est-ce que cette concertation citoyenne vous y êtes allée pour assister au débat ou pour porter des valeurs qu'il était important pour vous de faire respecter pour le projet, si vous aviez des attentes par rapport à...

- Alors moi j'espérais sincèrement qu'il y aurait une vraie écoute des citoyens, qu'on serait pas instrumentalisés parce que c'est souvent ce qui se raconte sur ce type de démarches, donc voilà vraiment l'écoute des professionnels qui étaient là, et puis respecter la parole des personnes qui étaient vraiment là en tant qu'habitants du quartier, parce qu'il y a dans ce genre de choses pas mal de lobbies si je puis dire ahah, des associations, je pense à la Place au vélo par exemple, qui viennent avec une démarche très particulière et ça peut parfois à mon avis se faire au détriment des usagers et des habitants du quartier en lui-même quoi. Donc il y avait ça, qu'on nous écoute, apporter aussi une connaissance de terrain vraiment, du quartier, et puis aussi transformer la ville en fait, la rendre plus agréable pour tout le monde

- Et donc cette concertation citoyenne elle s'est terminée en quelle année ?

- Alors je crois que ça doit faire... Je sais plus, ça doit faire un an peut-être, un an ou deux... Non même peut-être deux ans, je chercherai j'ai pas du tout la mémoire des dates ahah, il me semble parce que voilà le projet il a quand même été fait ouais le Jardin ça s'est terminé l'année dernière, donc ça a dû se terminer à l'automne 2018 mais c'est à vérifier

- D'accord ! Et donc cette concertation est-ce qu'elle a porté sur l'ensemble du projet, c'est à dire le bâtiment et les espaces qui l'entourent avec les espaces publics des parvis, ou alors principalement les espaces publics ?

- Les deux en fait, on avait à la fois le parvis et puis l'ensemble du quartier alors évidemment qu'on est pas du tout intervenus sur l'architecture de la gare, mais on a beaucoup échangé sur le parvis, sur les alentours dans ma rue par exemple, et finalement tout

l'espace public jusqu'au canal St Felix, voilà jusqu'à Duchesse Anne en fait, tout ce tronçon finalement de la gare jusqu'à vers le centre

- Et donc vu que ces travaux sont quasiment finis du parvis et même de l'axe dont vous parlez qui va jusqu'à Duchesse Anne, qu'est-ce que vous en pensez, est-ce que par exemple vous vous sentez plus proche du centre-ville depuis que ça a été fait ou...

- Ouais ! Ah complètement, ça a complètement changé en fait parce que ça a donné vraiment une ouverture, une ouverture effectivement sur le centre, on avait l'impression de se rapprocher du centre, ça a donné vraiment beaucoup plus enfin apporté beaucoup de calme en fait, moi ma rue elle est devenue piétonne donc forcément ça a complètement transformé le quartier, les transports aussi, alors moi je trouve ça bien mais ça peut être aussi un problème pour pas mal de personnes, mais c'est vrai que ça a complètement apaisé le quartier, avec beaucoup moins de voitures, moi ce que j'avais vraiment mis en exergue lors de la concertation c'était la difficulté de circuler finalement à pieds, aux abords de la gare en fait, parce que tout était coupé par des pistes, la route pour les voitures, la ligne de tram, il y avait des bus qui passaient enfin c'était vraiment très compliqué, et là on a vraiment cette ouverture du Jardin qui apaise le tout, c'est beaucoup plus fluide. Et même pour aller ensuite à pieds, moi je circule beaucoup à pieds, vers le centre-ville bon ben il y a cette esplanade et puis il y a vraiment, on redécouvre en fait le patrimoine parce que ça valorise complètement les belles façades qu'on voyait pas du tout en fait !

- D'accord, et aux vues de ces travaux qui sont quasiment terminés, pour la plupart, est-ce que vous avez le sentiment que les revendications qui étaient portées par les citoyens ou les habitants ont été respectées ?

- Oui je pense, alors pas toutes, globalement oui on nous a écoutés, alors il y a simplement une chose que je trouve vraiment regrettable c'est que au niveau du transport on a sacrifié une ligne de bus puisqu'il y avait une ligne de bus qui reliait en fait c'était la ligne 11, il y avait un arrêt de bus donc au niveau de l'entrée de la gare, enfin du Jardin pardon, du grand portail du Jardin, cette ligne 11 en fait elle dessert l'Est, elle passait par Doulon, boulevard Dalby, à la gare et puis ensuite elle remontait vers la cathédrale, et donc là ça a été complètement supprimé, il y a plus de bus en fait, avec l'accord justement de Place aux vélos qui considérait que les gens pouvaient faire du vélo au lieu de prendre le bus, voilà ahah, ce qui est quand même pas facile pour tout le monde... Donc malheureusement, là c'est vraiment regrettable, là on était plusieurs à défendre la nécessité d'avoir encore ce transport, on a l'impression qu'il y a quand même un quartier de l'Est, enfin on a valorisé notre quartier mais au détriment peut-être d'un autre qui se retrouve avec une ligne en moins, je sais pas il a peut-être été remplacé par un Chronobus ou quelque chose du côté de St Clément mais les gens ne peuvent plus arriver directement à la gare par ce bus, donc ça c'est vraiment dommage, ça c'est vraiment le point que je regrette beaucoup parce que l'apaisement c'est bien mais faire des ghettos c'est moins bien

- Ah oui donc ça a impacté un peu les quartiers autour...

- Je pense oui quand même...

- Ok, et donc par rapport à ce parvis que vous vous observez régulièrement j'imagine puisque vous habitez juste en face, est-ce que vous avez ressenti par rapport à l'ancien parvis une modification des usages, est-ce qu'il y a plus de gens qui s'arrêtent...

- Oui disons que c'est plus propice à la déambulation, les gens aussi s'arrêtent puisqu'il y a ces très grands bancs là, donc les gens attendent à l'extérieur ou peut-être prennent le temps de s'arrêter lors d'une balade près de la gare, chose qui était complètement impossible avant, c'est devenu un lieu de promenade à part entière, même si moi ce que je regrette quand même, il y a deux choses complètement ratées à mon avis, c'est les arrêts de tram parce que le mobilier urbain il est absolument pas adapté au climat nantais, donc c'est en forme de feuilles et en fait ben c'est très beau mais on est quand même orientés Ouest donc dès qu'il tombe trois gouttes on peut absolument pas s'abriter ça sert à rien du tout, donc ça c'est dommage, bon on en avait pas du tout parlé si vous voulez sur les plans ça fait très joli mais en fait c'est complètement inutile, déjà d'une chose, et la deuxième c'est que je pense que ça manque quand même encore de verdure

- Ah oui ?

- Ouais, parce que c'est très beau hein ce qu'ils ont fait la végétation enfin c'est magnifique ce qu'ils font mais je pense qu'il y a quand même un côté encore trop minéral à mon avis ouais

- D'accord, et j'imagine que vous avez parlé du point concernant l'entrée du Jardin des Plantes, est-ce que vous ressentez par rapport à ce qui a été dessiné que l'entrée du Jardin des Plantes est devenue peut-être plus diffuse, qu'il y a une continuité de l'espace entre le parvis et le Jardin, ou est-ce que pour vous il y a rien qui a vraiment changé à ce niveau-là ?

- Alors ça a vraiment changé ouais effectivement on a plus le sentiment, alors déjà ils ont changé les grilles, on a plus le sentiment de barrières entre le Jardin et le parvis, c'est vrai que c'est plus diffus, en plus il y a une double entrée, il y a une continuité, ça c'est vraiment réussi ouais

- Et tout à l'heure vous parliez de ce qui était ressorti au niveau de la concertation citoyenne, est-ce que vous avez en mémoire un point par exemple qui a été porté par les habitants et qui vous a été refusé ?

- Euh... Ben justement donc il y avait cette idée de transports... Ce qui a été refusé oui si, c'était plus pour une question technique, donc on avait demandé nous à ce qu'il y ait vraiment une valorisation des façades de ces beaux immeubles le long de la ligne de tramway là en allant vers le Château, et donc il était question au départ d'abaisser la ligne de tram pour qu'elle soit à niveau en fait

avec certains immeubles, parce que quand vous voyez par exemple au coin de Duchesse Anne, par exemple vous voyez le bureau de tabac et la brasserie, c'est un peu en contrebas, et donc on a dit que c'était dommage, que c'était pas très harmonieux, et donc il avait été question à un moment donnée d'abaisser le, enfin je connais pas le terme spécifique ahah, mais en tout cas voilà que tout soit de plain pied en fait voilà sur le même plan, et techniquement ça a été euh, donc on nous avait dit oui et finalement ça a été impossible. Donc c'est pour ça qu'il y a une sorte de dénivelé comme ça parce que c'était trop compliqué de descendre de quelques mètres la ligne de tramway

- D'accord, et est-ce que vous avez participé au choix du programme du bâtiment voyageur de la gare, c'est à dire ce qu'on va retrouver en terme de services, de commerces, d'enseignes ?

- Non enfin ça a été évoqué mais non on a pas... Enfin ce qui avait été dit c'est qu'on avait pas envie nous d'avoir des enseignes internationales, enfin qu'il y ait un peu de commerces de proximité, qu'il y ait une vraie boulangerie ou voilà, mais sinon non on a pas eu vraiment de mot à dire là dessus. Il y a autre chose qui a été, quelque chose qui a vraiment été porté par les habitants qui faisaient pas partie du projet, c'était que nous on voulait absolument mettre en valeur le canal St Felix, le début du canal vous savez avec cette petite écluse on a dit qu'on avait envie de voir davantage l'eau, et ça ça n'avait pas du tout été envisagé au départ, et donc on a été très contents d'avoir même si c'est pas très joli mais ce petit amphithéâtre naturel là qui a été décidé finalement

- Ok, ça je sais que le fait d'avoir plus d'eau c'est aussi une volonté qui était portée par les architectes mais on leur a refusé également

- Ah oui c'est vrai ? Ah bon ?

- Oui !

- Ah ça je savais pas... Ah oui ils auraient voulu en avoir encore plus

- Oui ils auraient voulu ouvrir le canal jusqu'au centre mais c'est vrai qu'au niveau des travaux c'est quand même assez énorme

- Ah oui ! Ben ça ils nous l'avaient pas dit ouais

- Et donc vous parliez des enseignes au niveau de la gare, est-ce que vous ressentez un manque au niveau d'un commerce de proximité qui vous aurait bien plu et que vous retrouvez pas dans cette nouvelle gare ?

- Ben je sais pas du tout, on a aucune idée de ce qui va être fait sincèrement, j'ai entendu quelques trucs, on nous a parlé du pâtissier Guerlais qui allait s'installer, donc bon, pourquoi pas, et autrement on a entendu parler d'une brasserie gastronomique et manifestement ça va pas, ce sera pas ça, ce sera quelque chose de plus simple, mais sinon on est absolument pas au courant, mais il y a vraiment une attente des riverains parce que finalement nous dans le quartier on est pas très gâtés sur les commerces de proximité hein...

- C'est à dire en terme de courses, pour le pain ou pour des services...

- Ouais en terme de boulangerie on en a pas en fait, ouais on a pas de supérette, enfin il y a quelques petites épiceries mais globalement on n'a rien, enfin c'est normal on est pas très nombreux il y a pas tellement d'habitants en fait dans le quartier ahah, parce qu'entre le Jardin, le Musée, Clémenceau et puis la gare et quelques bureaux c'est vrai que finalement je sais pas combien on est dans le quartier mais on est pas si nombreux que ça c'est sur !

- D'accord, et vous vous êtes une usagère régulière de la gare ou vous passez surtout en tant qu'habitant ?

- Alors il y a une époque où je l'utilisais parce que j'allais travailler assez loin, donc effectivement je prenais le train tous les jours, maintenant c'est plutôt pour partir en weekend, mais c'est vrai que j'y passe beaucoup en fait notamment pour aller acheter le journal, des cigarettes, enfin c'est vrai qu'on y passe et on la traverse aussi pour aller côté Sud, on l'utilise comme une rue en fait

- Vous allez souvent côté Sud ?

- Non ahah, ça dépend, de temps en temps !

- D'accord, parce que je sais qu'une des volontés fortes du projet c'est justement de relier le quartier Nord et le quartier Sud et donc le rendre un peu attractif, et est-ce que vous pensez que suite à ce projet de créer une rue surélevée qui permet de traverser est-ce que vous aurez plus envie d'aller côté Sud ?

- Oui je pense oui, je pense que ça va faciliter les chose, certainement, pour aller sur les bords de Loire ouais ouais ouais

- Donc ça pourrait changer votre trajectoire ?

- C'est possible ouais

- D'accord... Bon et bien, écoutez je vais pas vous déranger plus longtemps, sauf si il y a des points en particulier dont vous avez envie de parler ?

- Euh, non rien de particulier juste que oui c'était une expérience vraiment intéressante parce qu'on nous a dit de manière assez transparente en fait ce qui était proposé, on avait bien vu la différence entre le moment où il y avait une première proposition de premiers plans et puis on l'a remanié et sur le projet final on a vu qu'il y avait une écoute, vraiment, et moi ce qui me plaît dans ce travail c'est que c'est vraiment adapté à l'espace nantais en fait, on avait parlé de l'identité de la ville et effectivement j'ai pas l'impression que ça ressemble à d'autres projets dans d'autres villes, c'est vraiment nantais donc c'est important aussi !

- Vous avez participé à d'autres projets de concertation citoyenne à Nantes ou c'est le seul ?

- J'avais participé à la féminisation du nom des rues, il y avait un atelier là dessus alors évidemment c'était moins long hein je crois qu'on avait du faire une réunion ou deux où on avait réfléchi à ça, on nous avait proposé de féminiser les noms des rues, c'était très intéressant aussi ouais
- D'accord, super !
- Ben écoutez je vous en prie, merci ! Bon courage à vous parce que travailler dans ces conditions ça doit pas être très facile avec ce confinement !
- Ahah oui on fait comme on peut ! Merci pour toutes vos réponses en tout cas, ça va beaucoup m'aider...
- J'espère, et puis n'hésitez pas à me recontacter s'il y a quelque chose qui vous manque, ou moi je vais réfléchir à si j'ai oublié quelque chose...
- Ok super, je vous remercie, bonne journée !
- Bonne journée, au revoir !
- Au revoir !

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES  
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR