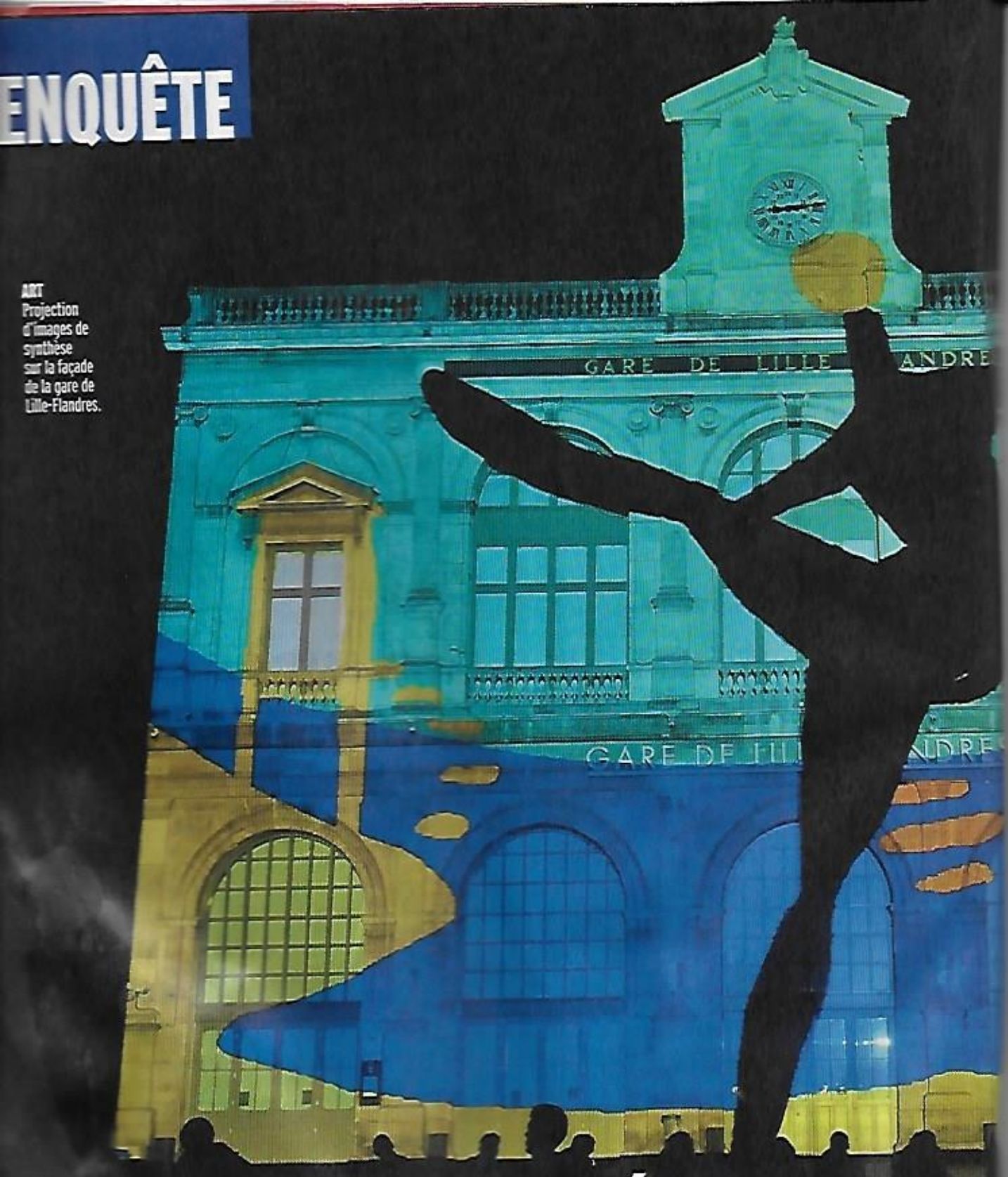
ENQUÊTE



ART
Projection d'images de synthèse sur la façade de la gare de Lille-Flandres.

LES GARES FONT LEUR RÉVOLUTION...

CEUX QUI M'AIMENT P



Fini la buvette et le marchand de journaux ! Maintenant, en gare, on trouve de la musique, des expos, du bio, de la haute gastronomie... **Les gares sont devenues des lieux branchés, à la portée de toutes les couches sociales.** Enfumage commercial ou respect du voyageur ?

PAR MARIE HURET

ENDRONT LE TRAIN

Scène quotidienne à la gare Saint-Lazare, à Paris. Des mamies en chandail s'approchent d'une estrade au moment où démarre *Highway To Hell*, une reprise d'AC/DC. Des doyennes qui s'imprègnent de heavy metal : le spectacle est étrange… Puis retentit un *« Saint-Lazare avec nous ! »* hurlé par le groupe The Frangines avec la ferveur de rock stars saluant un stade par *« Bonsoir, Paris ! »* Sauf qu'ici le public bat la mesure sous l'écran annonçant le 16 h 45 pour Caen à la voie 23… Le trio de filles revisite au piano Goldman, Brel ou Adele, tandis qu'un haut-parleur braille la suppression du train voie 7… Autour, des Japonais ébahis, une blonde ravitaillée à la boutique Nespresso et une femme en partance pour Cherbourg qui filme le concert sur son téléphone posent leur valise le temps d'un tube. Comme Sandrine, employée de bureau à Paris, qui prend tous les jours le train pour Gisors : *« C'est plus agréable d'attendre en musique. »* Ce n'est pas la première fois que les Frangines – Claire, Fanny et Julie dans le civil – se produisent dans une gare. *« On a fait Montparnasse, des gens ont raté leur train pour rester jusqu'à la fin du concert, d'autres reviennent aujourd'hui pour nous voir,* racontent-elles. *Les gens lèvent un peu la tête de leur smartphone. »* Le programmateur de ces live ferroviaires, Francis-Gaël Grommier, barbu en sweet à capuche, renchérit : *« Des artistes comme Cœur de pirate ou Selah Sue ont joué à Saint-Lazare et Gare du Nord. Ça leur permet de montrer qu'elles sont un peu comme tout le monde. »*

Les gares, nouveaux temples de la branchitude ? Ces concerts, assortis aux valises à roulettes high-tech et aux sandwichs veggie préparés par des chefs, témoignent de la « déringardisation » de ces embarcadères où se croisent chaque jour 10 millions de voyageurs. Longtemps reléguées comme des lieux de transit entre les sex-shops et les hôtels déprimants, les gares s'organisent désormais en minivilles, en minimusées, en miniclubs. Dans ces « hubs » ferroviaires, on ne se contente plus de poireauter en bâillant sur ses mots croisés, on peut jouer du Yann Tiersen ou massacrer la *Lettre à Elise* sur les pianos en libre-service ; lire des histoires courtes (300 000 imprimées en moins d'un an sur les bornes d'une quarantaine de gares) ; s'approvisionner en paniers bio ; récupérer ses colis au Collect & Station ; s'offrir un festin dans les bistrots anoblis par des chefs étoilés (Thierry Marx gare du Nord, Eric Fréchon à Saint-Lazare, Michel Roth à Metz d'ici à la fin 2018 et Alain Ducasse à Montparnasse d'ici à la fin 2018) ou se rassasier d'expos (de Gus Van Sant aux 500 ans du Havre en août prochain).



CULTURE
"Dans cet endroit de vitesse que symbolise la gare, nous avions envie qu'une pause poétique fasse irruption", explique Geneviève Paire, du Grand Palais, qui rêve d'amener l'art dans le métro, les laveries ou les magasins. Ci-dessous, l'exposition de photos "Jeunes générations", à la gare de Lyon, à Paris.



David paquin / sncf

Consommer avant de partir

Le photographe Frédéric Stucin, habitué à portraiturer des acteurs ou des écrivains, a choisi de s'installer à Saint-Lazare pour capter sur les quais la foule de la deuxième gare d'Europe (450 000 voyageurs par jour) les regards suspendus aux tableaux d'affichage. Son expo en noir et blanc a été accrochée dans le souterrain menant aux voies 1 à 27 jusqu'à la fin avril. Stucin était là aux aurores, à l'heure des travailleurs matinaux, toujours là vers 8 heures, quand déboulent les cadres sup et les étudiants, encore là pour le rush du soir, vers 19 heures : *« On peut traîner à Saint-Lazare comme on le faisait avant en allant à la Fnac. S'acheter une paire de sneakers, des fringues ou aller dans une bonne brasserie. On peut d'ailleurs se donner rendez-vous dans une brasserie et enchaîner sur un train. Avec ses commerces, ses pianos et ses concerts, la gare n'est plus un endroit où on va seulement prendre son train. »*



Brigitte Baudesson / shot

Sa valise à portée de main, Valérie a les fesses collées sur Klimt. Plus précisément sur *le Parc*, l'une des reproductions délocalisées par le Grand Palais pour décorer jusqu'à la fin mai les murs de la gare du Nord (700 000 passages quotidiens). De l'ascenseur grimpant jusqu'à l'Eurostar aux abords des quais éclatent les couleurs de Cézanne, Monet ou Bruegel. Valérie prend le 18 h 35 pour Bruxelles. Elle est venue visiter Paris pour fêter les 20 ans de sa fille. « *Les tableaux dans la gare, c'est comme un petit bout de musée* », glisse la mère de famille qui n'a pas eu le temps d'en visiter un seul. Après la Cinémathèque et l'exposition « Gus Van Sant » à la gare de Lyon et la Philharmonie de Paris avec « The Velvet Underground » à la gare du Nord en 2016, c'est au tour du Grand Palais de s'intéresser à ces lieux de passage qui démocratisent l'art. « *La gare, c'est un concentré de publics mélangés, il y a tous les âges, tous les milieux, des gens qui ne fréquentent pas forcément les musées* », souligne Geneviève Paire, du Grand Palais, à l'origine de la démarche. Elle rêve d'amener l'art dans le métro, les laveries ou les magasins ; bref, là où les gens passent : « *Dans cet endroit de vitesse, de va-et-vient, que symbolise la gare, nous avions envie qu'une pause poétique fasse irruption. Il y a les pressés qui ne jettent pas un œil, et ceux qui s'arrêtent captés par la grâce d'un tableau.* »

TRAVAIL
Dans le salon Grand Voyageur de la gare de Marseille, digne d'un lounge d'Air France, on peut gérer ses mails et lancer des conférence calls. Fini la nonchalance de l'usager...

SPORT
A la gare de Lyon, le service We-Bike donne la possibilité de recharger son portable en pédalant. De quoi ravir les bobos écolos !



Pour comprendre comment la ville est entrée dans les gares, comment les Français connectés à leurs écrans ont changé leur manière de voyager, il faut quitter la gare du Nord pour la province, monter dans le 11 h 38, direction Lille. Mais gare à la gare ! C'est à Lille-Flandres que se joue la révolution, et non plus à Lille-Europe, qui symbolisa au milieu des années 90 le summum de l'innovation. Des commerces qui cartonnent, un salon VIP pour grands voyageurs digne du lounge d'Air France, un bâtiment de brique rouge de 1848 valorisé par une architecture design : l'ex-gare vieillotte du quartier d'Euralille s'est métamorphosée. Dans la vitrine d'Aux Merveilleux de Fred, l'historique pâtisserie lilloise qui a ouvert une enseigne dans le hall d'attente (ainsi qu'une autre à New York), deux jeunes femmes coiffées de blanc fabriquent sous les babines des voyageurs les fameuses meringues à la crème fouettée. Ici, le consommateur en transit peut tout faire pour tuer l'ennui : se faire coiffer au Beauty Bubble par Calogero Montana (son vrai nom !), qui manie le fer à friser plus vite que son ombre : « *On est formé pour aller vite. Si son train est en retard, la cliente descend pour un brushing. Elle oublie le côté bloc de béton des gares pour me raconter sa vie !* » On peut boire un chocolat bio concocté dans le conteneur noir et jaune de Gagao. Acheter sa boîte de thé au distributeur Kusmi Tea, sa bougie parfumée à Little Extra. Dans cette boutique de déco à prix mini déambule Françoise, la soixantaine. La retraitée arrive de Montluçon pour garder son petit-fils, à qui elle vient d'acheter du produit à bulles ainsi qu'un cadre photo. « *Chez nous, tout a fermé, les commerces sont sinistrés*, dit-elle. *C'est génial de faire du shopping ici. Je profite des gares pour me réapprovisionner en thé.* »

Sous le panneau des départs, une bande de copains joue au Baby-foot. Un jeune étudiant en psycho pédale sur le We-Bike, ce concept mi-bureau, mi-vélo qui permet de recharger son téléphone. « *Le bouquin en gare, c'est fini. Maintenant, c'est le sport écolo* », rigole Anthony. Dans le va-et-vient des partants et des arrivants, nul ne remarque la discrète porte qui mène au salon dédié aux grands voyageurs. Il faut sonner pour monter à l'étage, montrer sa carte de client privilégié. Sous les moulures ornées d'un luminaire tout droit sorti d'un magazine de décoration, tout n'est que luxe, calme et volupté. On entendrait presque tourner une page du *Figaro*. La presse du jour est mise à >



maxime hurtez / sncf

NOURRITURE
Dix millions de personnes qui se croisent quotidiennement, c'est aussi 10 millions de consommateurs potentiels. Ci-dessus, Market & Station, développé en partenariat avec La Ruche qui dit oui, réseau de vente directe de produits locaux.

> disposition, tout comme le thé et le café. Des canapés se chargent de lover les voyageurs les plus fidèles de la SNCF – une trentaine aux heures de pointe. D'ici à une heure, Hassoun, cadre commercial dans l'industrie plastique voyageant entre la France et l'Autriche, repart pour Paris. *« Je profite du silence, on se croirait dans un musée,* s'amuse le quinqua, lunettes branchées et casquette de gavroche. *Quand je suis ici, j'essaie de ne pas travailler. On travaille tout le temps, ma femme travaille tout le temps. Ce soir, je l'emmène voir un ballet de Béjart pour l'empêcher de bosser ! »*

Ne plus attendre, meubler le temps vide

Derrière la profonde mutation des gares autrefois limitées à une buvette et à un marchand de journaux se trouve une filiale, au cœur de tous les chantiers de Montpellier à Besançon : Gares & Connexions. Cela fait huit ans que cette branche de la SNCF se charge de réaménager les 3 000 gares du pays. Sa mission : *« anticiper les attentes des 10 millions de voyageurs qui entrent chaque jour dans ces villages urbains pas comme les autres ».* Une philosophie qui s'appuie sur la culture, les commerces et les services du quotidien : 345 gares connectées au WiFi d'ici à la fin 2017, 38 points de livraison en fruits et légumes via La ruche qui dit oui, huit pharmacies, trois laboratoires d'analyses médicales, trois crèches, bientôt une quatrième à Villefranche-sur-Saône… L'objectif est typique de notre époque : ne plus attendre. Meubler le temps vide. Dévergonder le « rien faire ». Mais aussi, soyons honnêtes, adoucir le quotidien des galériens du rail. A la tête de Gares & Connexions, Patrick Ropert, directeur général, pilote la transformation censée adoucir la colère des excédés, des exténués par les trains retardés ou annulés… *« Une gare, c'est un lieu qui contient du stress,* reconnaît-il. *Rater son train, subir un retard… Ce que l'on essaie de faire, c'est de faciliter la vie des voyageurs, de leur apporter une part de détente. Quand on met des pianos, cela génère de la surprise et de l'émotion chez des gens qui passent là tous les jours. »*

Mais Gares & Connexions, c'est aussi un vrai business : la filiale de la SNCF gère plus de 1 500 boutiques dans 400 gares et 180 000 m² de surface marchande. Son chiffre d'affaires s'élèvait à 1,4 milliard d'euros en 2015 pour les commerces et les restaurants (en hausse de 3,1 % par rapport à 2014). Une aubaine pour l'entreprise publique plombée par 44 milliards de dette (coût des retards, vétusté des infrastructures…). Pour financer ses chantiers de rénovation, la SNCF, qui veut doubler d'ici à 2023 ses revenus commerciaux (180 millions en 2015), loue de plus en plus d'espace aux grandes marques alléchées par un chiffre d'affaires au mètre carré supérieur à celui des centres commerciaux. Des galeries baignées de lumière naturelle, des courbes architecturales dignes des aéroports ultramodernes : les gares se zaraïsent, se starbucksisent, se body-shopisent ; bref, s'uniformisent à la vitesse du TGV, comme le décrypte Nacima Baron, chercheuse au sein de la chaire « gare » à l'Ecole des ponts : *« La gare est rentable si elle fertilise les flux, qu'il s'agisse des cadres fréquentant les gares TGV ou des employés vivant en banlieue. Dans cette perspective, l'offre commerciale est très étudiée. A Saint-Lazare, madame a un temps précieux pour refaire la garde-robe de ses bambins chez Petit Bateau avant de rentrer chez elle. La SNCF a même mis des écrans dans les commerces pour rassurer les gens craignant de rater leur train. »*

Pour les rassasier, tout est prévu, du prêt-à-manger au zinc revisité par un étoilé. Le patron du Mandarin, Thierry Marx, a été l'un des premiers grands chefs à associer son nom à une gare en novembre 2016. Pas n'importe laquelle, gare du Nord : *« J'ai plutôt été le seul qui ait accepté,* se marre-t-il. *Tout le monde avait des a priori sur le lieu. »* Il y a ouvert l'Etoile du Nord, 120 couverts, trois espaces coiffés d'une verrière – le restaurant, le zinc à l'étage, et le fournil, érigeant un cahier des charges bien précis : *« Tout doit se faire sur place, même le pain. J'ai voulu remettre l'artisanat au cœur de la gare. »* Sa carte revisite les buffets de gare qui émaillaient jadis le territoire. Les endives gratinées au jambon (16 €) ou les saint-jacques au chou-fleur et pamplemousse (36 €) attirent une clientèle à 80 % en transit qui rompt avec la patience du gourmet. *« Ici, notre client, c'est le pendulaire qui mange au rythme de l'horloge à qui l'on doit proposer un produit rassurant et rapidement servi. En trente ou quarante-cinq minutes, il faut que ce soit plié ! »* Si Thierry Marx voue une affectio

"LA GARE EST RENTABLE SI ELLE FERTILISE LES FLUX. DANS CETTE PERSPECTIVE, L'OFFRE COMMERCIALE EST TRÈS ÉTUDIÉE."
NACIMA BARON, CHERCHEUSE À L'ÉCOLE DES PONTS

aux gares, c'est qu'il les a beaucoup fréquentées dans sa jeunesse, lorsqu'il était un petit banlieusard de la cité du Bois-l'Abbé, dans le Val-de-Marne, puis comme militaire. « *J'en ai connu, des petits matins sur les quais de gare*, sourit-il. *Chacun d'entre nous y vit des moments de joie, d'attente, de retrouvailles. Les gares me touchent parce que toutes les extractions sociales se croisent là, c'est le lieu de la diversité. J'aime l'atmosphère de la gare du Nord, il peut y avoir du chahut, des choses comme ça, mais c'est en train de changer.* »

L'architecte de ce changement s'appelle Etienne Tricaud. De la gare de l'Est retrouvant son plafond lumineux des années 30 aux boiseries de la gare Meuse TGV, en passant par celle de Lorient conçue telle la coque d'un navire de 115 m de long, le polytechnicien accompagne la nomadisation de la société depuis vingt ans. Avec son alter ego l'architecte Jean-Marie Duthilleul, Etienne Tricaud a créé en 1997 Aménagement, recherche, pôles d'échanges (Arep), devenue incontournable, au point de réaliser la plupart des gares du pays. « *Il a fallu l'arrivée du TGV pour qu'elles reviennent sur le devant de la scène* », dit-il. Il y a désormais un style Tricaud-Duthilleul qui tient autant au choix des matériaux (le béton, le métal), des couleurs (le gris) qu'à leur conception de l'objet gare. « *Nous tenons à créer de l'intimité dans ces grands espaces. Cela commence par de toutes petites choses. Ne serait-ce qu'une table au milieu de quatre fauteuils, ça crée du lien* », précise l'architecte. Quelque 2,2 milliards d'euros sont prévus sur 2015-2020 pour rénover, notamment, Lyon Part-Dieu, Montparnasse, Austerlitz, Paris gare du Nord, Bordeaux, Rennes ou Nantes… Des concentrés de ville qu'Etienne Tricaud réinvente en « pôles multimodaux » : « *On doit pouvoir passer de manière fluide du vélo à la gare, de la gare à la marche à pied. Et enrichir ce temps d'échange. Aujourd'hui, les gens et spécialement les nouvelles générations veulent que le mouvement fasse partie intégrante de leur vie.* »

L'*Homo mobilus* du XXIe siècle porte des baskets, un smartphone, et se ravitaille dès qu'il aperçoit une source électrique. Cet après-midi d'avril, la gare de Lyon est peuplée de ces nomades connectés qui ne tuent plus le temps, mais le rentabilisent en jouant à Candy Crush ou en consultant leurs mails. Dans les halls, il n'y a plus d'attente, seulement des transitions. « *La mobilité est devenue un mode de vie, et non plus le moyen de passer d'un point A à un point B*, résume le prospectiviste Georges Amar, chercheur associé à l'Ecole des mines. *Avant, l'objectif du transport consistait à raccourcir le temps perdu ; maintenant, il faut développer de nouvelles manières de remplir ces interstices de temps utile. La gare est aujourd'hui un lieu où l'on apprend l'art de la vie mobile.* » La preuve in situ, à la galerie des fresques de la gare de Lyon, où se rode l'espace coworking, une table effilée en bois où l'on peut brancher son ordinateur, s'installer pour travailler. Comme le fait Murielle,



MUSIQUE
Dans ces "hubs" ferroviaires, on peut jouer du Yann Tiersen ou massacrer *la Lettre à Elise* sur les pianos en libre-service…

chargée de la politique extérieure à l'Ecole des arts et métiers, invitée pour une conférence à Paris qui repart pour Aix-en-Provence : « *C'est plutôt pratique, on oublie que l'on est dans une gare. Mais, à mes yeux, ça ne règle en rien le vrai problème des voyageurs : je ne fais quasiment plus un trajet où mon TGV arrive à l'heure !* » Venu passer un concours de l'Education nationale, Patrick, lui, revoit sur son écran des bouts du débat présidentiel loupé la veille, en attendant le 18 h 37 pour Marseille. Un peu plus loin, pendue au téléphone, une mère demande à « ma puce », qu'on imagine être sa fille, de brosser « *Pépère* », qu'on imagine être le chien, avant son retour vers 22 heures à la maison.

Même liftées, même connectées, les nouvelles gares à tout faire restent ces « *cathédrales de l'humanité* », comme les nommait l'écrivain Théophile Gautier, ce lieu où l'on parle de tout, lit de tout dans les halls d'attente – de *CFDT : l'identité en questions* au fascicule de la paroisse de la Sainte-Trinité, où l'on trimbale de tout, des échasses aux doudous. Ce lieu où l'on s'embrasse avant de s'avaler des grandes bouffées de Provence à plus de 300 km/h. Où l'on peut écouter le magique *Nocturne n° 21 en* do *mineur* de Chopin interprété sur un piano en libre accès par Léa, une étudiante au Conservatoire de Paris. « *Dès que j'ai un peu de temps, je joue. J'aime bien ce moment un peu furtif* », confie la virtuose aux baskets violettes de 19 ans, avant de regarder l'écran pour savoir s'il lui reste du temps. Pas de bol pour ses groupies, le 18 h 05 pour Montpellier est à l'heure. ■ M.H.