



HAL
open science

Quand la culture s'invite en gare

Nacima Baron, Ali Hasan

► **To cite this version:**

| Nacima Baron, Ali Hasan (Dir.). Quand la culture s'invite en gare. 2016. hal-01413839

HAL Id: hal-01413839

<https://hal.science/hal-01413839>

Submitted on 14 Dec 2016

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.

DES GARES AU COEUR DE L'INNOVATION URBAINE

UN SEMINAIRE EN TROIS TEMPS POUR INTERROGER LES EVOLUTIONS
CONTEMPORAINES DES GARES ET DE LEURS USAGES



SEMINAIRE 3

Quand la culture s'invite en gare
Art, patrimoine et créativité en partage

13 juin 2016 9 h 17 h

L'ACTUALITÉ SCIENTIFIQUE A PROPOS DES GARES

La place des gares et des lieux d'échanges dans la recherche a connu une montée en puissance dans les dix dernières années. Une part d'explication réside dans le contexte fortement évolutif du système ferroviaire européen, avec l'ouverture à la concurrence, la multiplication de projets de rénovation de grandes gares métropolitaines ... et surtout la prédiction d'une forte augmentation du nombre de voyageurs dans les prochaines années, sous l'effet de l'ouverture de nouvelles lignes et, plus encore, sous l'effet d'un rabattement attendu des flux automobiles vers les transports en commun. De ce fait, les gares sont appelées à connaître des transformations fonctionnelles mais aussi symboliques. Elles cristallisent par ailleurs de vives attentes sociales en termes de sécurité, de confort, de services. Elles sont enfin au coeur des débats sur la durabilité, la densification et la compacité, la valorisation des espaces publics.

LA CHAIRE GARE

Fruit d'un partenariat scientifique et pédagogique entre SNCF Gares&Connexions et l'Ecole des Ponts Paris Tech et portée par Nacima Baron au nom du laboratoire Ville Mobilité Transport, la Chaire est une plate-forme de ressources et de compétences à destination de tous ceux qui se forment sur les gares. Elle offre de nombreuses ressources à destination des enseignants, chercheurs, doctorants et étudiants à partir de son site web et organise des séminaires, semaines de formation, visites de sites ainsi que des colloques internationaux.

UN SEMINAIRE EN TROIS TEMPS POUR INTERROGER LES EVOLUTIONS DES GARES ET DE LEURS USAGES

La Chaire Gare organise de janvier à juin 2016, à la demande conjointe de Gares & Connexions et du PUCA, trois séminaires thématiques consacrés aux transformations contemporaines des pratiques de mobilité et des usages. Ces journées, envisagées sous forme d'ateliers associant chercheurs, opérateurs du monde ferroviaire et professionnels de l'urbanisme, visent à échanger à partir de la présentation de travaux récents et à construire collectivement des problématiques susceptibles de préparer un futur programme de recherche en appui aux politiques publiques.

A la séance du 25 janvier consacrée au numérique succède la journée du 11 avril, autour des nouveaux espaces de vie et de travail associés aux gares, et la journée du 13 juin 2016, qui valorisera des retours d'expérience sur la rénovation architecturale et la création culturelle en gare.



Nacima Baron et Ali Hasan Chaire Gare

L'univers des gares est une source de fascination dont les artistes nourrissent leur création, car la gare est fondamentalement de l'ordre du poétique. D'abord, si ce lieu ne ressort pas exactement du champ de l'espace public, il est reconnu comme un espace de circulation doté d'une identité en propre et d'une charge symbolique particulière. Le secret d'une gare se trouve dans la sédimentation des pratiques de la mobilité sur le temps long. La production artistique qui investit la gare n'arrive jamais après ce processus de construction sociale et territoriale mais croise ces pratiques, les révèle et les raconte d'une autre manière. Aussi, ce séminaire part-il de quelques questions à discuter.

D'abord, peut-on envisager la gare comme une véritable institution urbaine, c'est-à-dire culturelle ? Ceci mérite d'être interrogé à plusieurs titres, en convoquant la question de l'innovation en matière de conception, de production et de gestion des gares, mais aussi en questionnant le positionnement des établissements culturels et des acteurs professionnels du ferroviaire, de l'urbanisme et de l'art sur ce champ.

Ensuite, quel lien établir entre cette ambition culturelle et la réalité physique de l'univers de la gare ? Ceci implique de construire des outils conceptuels et méthodologiques pour repérer des conditionnements et des ambiances, des potentiels sensoriels résultat d'une production conjointe de l'espace et des usagers.

Enfin, la volonté contemporaine de valorisation des gares et de leurs abords (friches industrielles réhabilitées, parvis "animés" par des performances, installations, résidences d'artistes, ...) conduit à considérer la gare comme un domaine où l'art entre en interaction avec des publics afin de révéler des potentiels, des qualités et des ressources immatérielles multiformes (aménité, sensorialité, ambiances ...) en créant du bien-être, de l'attachement au lieu, de la convivialité. Qu'en pensent réellement les récepteurs, à savoir les voyageurs comme les personnels travaillant en gare ?

PROGRAMME

Ouverture Sylvain Bailly, Pierre-Louis Roy SNCF

9h 30 - 10 h 20 SESSION 1

L'art en gare, un mouvement international ?

introduit et animé par Nacima Baron Chaire Gare

avec Dariush Kowsar Directeur Gare d'Austerlitz, Marcus Körber Städtische Galerie Wolfsburg, Inès Tortosa Federacion Ferrocarriles Españoles

10h 20 - 11 h 20 SESSION 2

Sortir de l'institution et intervenir dans des gares vivantes

introduit et animé par Pascal Le Brun-Cordier Université Paris I Sorbonne

avec Marion Hislen Présidente Festival Circulations, Mouna Mekouar Commissaire FIAC Hors les murs, Christophe Gay Forum Vies mobiles Alice Martin Philharmonie, de Paris, Philippe Sérénon Directeur culturel Photomed

11 h 20 - 12 h 30 SESSION 3

Tisser des liens et du sens entre artistes, oeuvres et usagers

introduit et animé par Anthony Pecqueux Laboratoire Cresson

avec Robin Meier Artiste musicien, Lilyana Petrova doctorante Université de Savoie, Jonas Ramuz Collectif Graff Quai 36, Lyes Hammadouche Doctorant ENSAD

13 h 30 14h 50 SESSION 4

Les gares, la culture et les projets de territoire

introduit et animé par Jean-Baptiste Marie, Ecole d'Architecture Normandie, PUCA

avec Mustapha Aouar Gare au théâtre, Vanessa Mathieu AREP et Rodolphe Dogniaux (ESADSE), Flavie Pezzeta Collectif Hasard Ludique

14h 50 - 16 h 15 SESSION 5

Patrimoine et ressources sensibles des gares

introduit et animé par Karen Bowie ENSA LA Villette

avec Sylvie Sade Université Paris IV, Isabelle Gournay Ecole d'Architecture Université du Maryland, Ewa Kido CTI consulting Engineers, Tokyo City University

Perspectives : Paul Smith Ministère de la Culture

SESSION 1

L'art en gare

Un mouvement international ?



Dariush Kowsar **Directeur Gare d'Austerlitz**

La gare d'Austerlitz, depuis son origine, est associée aux noms de grands architectes, artistes et créateurs : Jean-Barthélémy Camille Polonceau, Jean Prouvé, Valerio Adami ... Il est donc tout naturel de cultiver cette approche en ouvrant largement ses espaces à toutes les formes de création, y compris les plus actuelles.

Certes, à la différence d'un aéroport, où les lieux dévolus à la production industrielle comme les hangars sont mis hors de portée et de vision des voyageurs, une gare reste un espace industriel, terriblement contraint sur le plan technique, que le ferroviaire remplit de toute sa présence, conférant une gravité particulière à l'ambiance (encombrement, sonorité, rythmes, ...). Il y a dans cette gare en particulier d'immenses espaces et volumes, dont les caractéristiques matérielles et sensorielles changent tout au long de la journée. Elles offrent des potentialités esthétiques extraordinaires, mais posent aussi toute une série de défis pour la mise en scène, la visibilité, l'intégration de l'image ou de la performance avec les autres activités de la gare.

Cela fait déjà longtemps que des expositions et des manifestations culturelles se tiennent à la gare d'Austerlitz. Ainsi, de nombreux travaux -photographies, historiques - ont été présentés qui donnent à voir les gigantesques mutations du site, et du quartier en plus d'un siècle. Par la photographie en particulier on a pu apprécier à quel point la Gare d'Austerlitz était déjà, à la fin du 19^e siècle, un objet résolument "moderne" dans un Paris en pleine évolution.

Depuis quelques années, le choix d'une programmation artistique résolument actuelle, avec de nouvelles générations d'artistes et créateurs, répond clairement à un moment particulier dans la vie de la gare : celui qui va de son état présent, avec de nombreux travaux en cours (rénovation de la charpente, aménagement des Cours côté Seine et Museum, extension des quais ...) à un état futur, celui d'Austerlitz 2020, une gare foyer et épicerie d'un quartier en pleine émergence. L'offre artistique saisit la chance offerte par cette transition et accompagne

physiquement ce mouvement, avec par exemple l'habillage des palissades de chantier qui marquent la transition entre la gare historique et les premiers espaces de la gare de demain par de somptueuses séries de photographies ou de tableaux. Il y a un peu plus qu'une analogie entre cette gare, qui, à travers l'art, s'habille d'une pluralité de couleurs, d'images, vectrices de sens en suspens, et la réalité d'un bâtiment voyageurs (avec ses abords) qui traverse un moment de bouleversement, d'indétermination temporaire, et finalement de métamorphose.

Dans toutes les expériences en lien avec l'événement, la culture et la créativité, Il y a déjà une collection de temps très forts, comme par exemple la Nuit Blanche 2014, le concert dans la cour Seine transformée en théâtre grec avec le Nohant Festival Chopin, les installations de design, la production et distribution de miel, la poésie des pigeons voyageurs Tous ces moments ont été l'occasion de renforcer les liens qui nous unissent avec nos clients mais aussi nos partenaires ((la mairie de Paris, la mairie du 13e arrondissement par exemple) et les institutions voisines, comme la Cité de la mode, le Museum d'Histoire Naturelle, la BNF, etc.

Mon vœu serait de préserver cet état d'esprit résolument spontané, ouvert, et de tenter de ne pas institutionnaliser l'art en gare par la production d'espaces dédiés, ou par des opérations trop lisses, trop "officielles" qui ignoreraient d'autres productions moins visibles, sinon moins correctes. Tant que nous garderons la capacité de surprendre, d'amuser, de provoquer parfois, toujours en recherchant du sens, ce projet répondra à son objectif principal, celui de l'échange et du partage des émotions, celui de la résonance entre la vie de la gare et celle de son environnement multiple et varié.



Marcus Körber **Commissaire d'exposition à la galerie municipale de Wolfsburg**

La **Städtische Galerie de Wolfsburg** est une galerie d'art contemporain hébergée depuis 1974 dans le château de Wolfsburg. La ville de Wolfsburg a initié l'acquisition d'œuvres à partir des années 1960. La Städtische Galerie est chargée notamment d'exposer ce fond. Elle organise plusieurs expositions par an, ainsi que des débats et un programme d'activités d'initiation à l'art. Elle investit chaque année la « Kunst-Station » de la gare de Wolfsburg depuis 2005.

KUNST-STATION EN GARE DE WOLFSBURG

La gare de Wolfsburg accueille chaque jour 16000 visiteurs (usagers du train, passants). Wolfsburg, en tant que ville siège de l'entreprise Volkswagen, est associée davantage à l'automobile qu'au train. Pourtant de nombreux voyageurs utilisent chaque jour le train en gare de Wolfsburg pour se rendre à leur lieu de travail à Berlin, à une heure de trajet.

La gare de Wolfsburg a été inaugurée en 1957. Elle est aujourd'hui classée au titre des monuments historiques en tant que témoignage de l'architecture des années 1950. C'est un espace ouvert, éclairé naturellement. La salle des pas perdus se voulait le symbole de l'ouverture de la ville.

Ces dernières années la gare de Wolfsburg est devenue une des portes d'entrée que la ville a décidé de mettre en valeur. Cela a commencé en 2004-2005 par l'intervention de l'artiste Daniel Buren sur le sol même de la salle des pas perdus. Est ensuite né le dispositif Kunst-Station, fruit d'une coopération entre la Deutsche-Bahn et la Städtische Galerie de Wolfsburg. Chaque année depuis 2005, un artiste est invité à transformer l'espace d'attente de la gare, ouvert sur la salle des pas perdus et visible du parvis extérieur à travers les grandes parois vitrées. Dans cet espace de 15m² doté de quatre banquettes en bois, les artistes peuvent intervenir sur les deux cloisons de séparation et au plafond. Le sol demeure inchangé depuis l'application des hachures blanches de Daniel Buren et fait partie du contexte dans lequel s'inscrivent désormais les artistes invités par Kunst-Station.

Kunst-Station offre donc aux voyageurs la possibilité de découvrir de l'art contemporain en

gare. Que ce soit par la photographie, la peinture, la calligraphie ou par le biais d'installations, des artistes de renommée internationale ont fait halte dans la gare de Wolfsburg. Avec 16000 voyageurs jours en gare, ce sont aussi pour les artistes exposés plus de 4 millions de visiteurs par an. L'existence de la Kunst-Station est une preuve de l'articulation féconde entre gare et art.

Comment s'articulent art et gare ? Les gares ont été longtemps l'espace de transition entre les quais et la ville. Elles sont désormais le point de connexion de mobilités plurielles. La mobilité n'a jamais été aussi diversifiée et flexible qu'aujourd'hui. Grâce aux applications numériques, le voyageur peut non seulement acheter son billet de train, il peut aussi réserver une voiture, louer un vélo, ou opter pour le covoiturage. La gare offre aujourd'hui aux artistes contemporains un cadre de choix pour analyser cette société multimodale, tant la diversité des personnes qui s'y croise est forte.

Les déplacements en gare sont souvent précipités, que ce soit à la montée, à la descente ou entre deux trains. La gare est un lieu de transit, de mouvement. Le mot « station » renvoie cependant aussi au repos, à l'arrêt. La Kunst-Station de la gare de Wolfsburg permet ainsi de s'arrêter, de trouver un espace de calme au cœur de l'espace fourmillant de la gare. Elle démontre que la gare est aussi un lieu de pause, de respiration, un point de rencontre qui fait sens.

Kunst-Station est enfin une manière d'interroger le rapport entre art et architecture, à l'instar du travail de Daniel Buren. Les artistes sont amenés à interroger le rapport entre espaces intérieur et extérieur, entre l'intervention artistique et le cadre spatial, entre l'œuvre et le spectateur.



Inès Tortosa (Fundación Ferrocarriles Españoles) ***Three examples of Art projects in the Spanish railway stations***

The railway succeeds in the culture world with more intensity than any other means of transport and since its creation, has aroused the creativeness of writers, photographers, musicians, painters, sculptors and filmmakers. The Spanish Railways Foundation founded in 1985 organizes many activities in order to increase its participation in the world of culture and society for promoting railways in the society. Among its activities, these are some of the Art Projects in railway stations in Spain in collaboration with ADIF. The three activities presented are “Camino de Hierro”, a photographic exhibition in the main Railway stations in Spain, since 1987, with a total amount of participants of 313,404 from almost 50 countries with 75,305 photos.; ¡Next station: Music!” a musical project with conservatories, since 2012, where more than 600 students played in the Stations all kind of music, popular, classical, jazz... and, thirdly, the Collection of Contemporary Sculpture of ADIF and Renfe-Operator in the railway stations, since 80's. This collection is exhibited in 40 stations.

Many positive impact have been observed. The station eventually is transformed into a place or space for artistic expression. All these activities have always a positive dissemination in the media coverage. The cost of this media coverage is zero. The passengers and visitors of stations see the stations and the railways in a more positive way and enjoy more their stay. It generates an interest among photographers and artists. It provokes that artists and people in general look the rails in an artistic way, as an inspiration, because the artists love to show their works in Stations.

Some proposals are developed in the communication to go further in the cultural and artistic activities in stations. All these activities demonstrate that the stations can become an alternative “cultural centre”. Through these artistic performances, it is shown that the stations are places to display artistic expression and that, it may be the germ to design or dedicate in future or current stations, a permanent “space” for these actions throughout the year. As the stations have become shopping centers, it would complete the commercial offer, the catering, and the leisure, with the cultural activities.

SESSION 2

**Sortir
de l'institution culturelle
et intervenir
dans des gares vivantes**



Pascal Le Brun Cordier

Avant de nous intéresser aux raisons qui conduisent un nombre semble-t-il croissant d'artistes, d'institutions et d'opérateurs culturels à s'intéresser aux gares pour y installer des œuvres, y présenter des performances et parfois des spectacles, rappelons que cet intérêt spécifique s'inscrit dans une histoire plus ancienne et plus large.

Cette histoire commence pour partie dans les années 1960/1970, quand des artistes plasticiens, comédiens, danseurs, scénographes, décident d'investir des rues, des places, des toits d'immeuble, des gares, d'anciennes usines... pour y créer des spectacles, des installations. Ils ne l'ont pas fait parce que les portes des lieux traditionnellement dévolus à l'art, théâtres ou galeries d'art leur étaient fermées. Ils sont allés créer dehors et dans des lieux atypiques pour d'autres raisons : supprimer les frontières entre l'art et la vie, aller vers celles et ceux qui n'osaient pas ou n'avaient pas le désir d'entrer dans les lieux culturels, « parce qu'il fait froid à l'intérieur » (Bruno Schnebelin, *Iltopie*), se nourrir artistiquement des réalités sociales, transformer le monde...

L'histoire de ces mouvements artistiques hors les murs n'est pas toujours très connue : elle est pourtant riche et passionnante, notamment par ce qu'elle révèle de la capacité créative des artistes à imaginer des formes qui résonnent avec des contextes singuliers et entrent en relation de manière originale avec des passants, des flâneurs, des résidents, des voyageurs en transit, qui deviennent, furtivement ou plus longuement, spectateurs ou regardeurs, et même parfois partie prenantes de leurs créations.

Parallèlement, et plus récemment, on observe une propension des institutions culturelles traditionnelles, musées, centres d'art, théâtres, à sortir de leurs murs. Parfois parce qu'elles y soient contraintes, en cas de travaux par exemple, plus fréquemment parce qu'elles prennent conscience que le théâtre comme forme artistique ne saurait se résumer au théâtre comme lieu, que la danse n'a pas nécessairement besoin d'un plateau pour se déployer, que le white cube du centre d'art n'est pas l'horizon ultime des arts visuels, et que ces aventures artistiques hors les murs leur permettent de toucher d'autres publics et d'entrer en résonance

autrement avec la société.

Les gares font partie de ces lieux que chérissent artistes, institutions et acteurs culturels. Dans la gare Saint-Charles à Marseille, sur ses quais, dans son hall, sur son parvis, sur les marches de son escalier monumental, Lieux publics, centre national des arts en espace public, a invité des artistes à créer, à plusieurs reprises ces dernières années. De même, des quais et salles d'attente de la gare d'Austerlitz ont été investis par des artistes programmés par la coopérative culturelle De Rue et De Cirque et le festival Paris Quartier d'Été. Chaque année ou presque, la gare Saint-Lazare et la gare du Nord font partie des lieux de rendez-vous de la Nuit Blanche parisienne. Dans de nombreuses autres gares ici et là, des artistes comme Pierre Sauvageot, des compagnies de théâtre de rue comme Artonik ou Ici Même Grenoble ont imaginé des installations et des spectacles intimement liés à l'univers ferroviaire, pour des spectateurs allongés sur des transats tout au long d'un quai ou déambulant les yeux fermés entre les trains à l'arrêt.

Comment comprendre cette appétence des institutions culturelles et des artistes pour les gares ? Outre que le « génie du lieu » et la puissance de l'imaginaire ferroviaire favorisent un grand nombre de greffes poétiques, que les vastes espaces des gares offrent d'intéressantes possibilités plastiques, que le temps y paraît facilement condensé, suspendu ou étiré, que des forces dramaturgiques romantiques ou romanesques semblent souvent déjà-là, les gares se présentent comme des lieux communs très singuliers pour des artistes en quête de déplacements.

Dans les créations ferroviaires auxquelles nous avons assisté ces dernières années, nous identifions deux types de déplacement : le « texte » des œuvres y est fréquemment et fortement nourri par leur contexte, les artistes puisant dans les ressources sensibles disponibles dans les gares pour imaginer des œuvres hautement « contextuelles » ; les spectateurs y sont souvent « spectateurs », en mouvement, impliqués dans une relation active au projet artistique, projetés dans des œuvres ouvertes qu'ils contribuent très directement à activer. L'art des gares que nous prenons plaisir à observer est donc souvent un art in situ et in vivo, contextuel et expérientiel, au cœur de ce nous pensons être les enjeux les plus intéressants de la création contemporain.



Marion Hislen **directrice du Festival Circulation(s)**

La gare, comme la station de métro, est une assise pour notre festival car nous faisons le choix de l'investir comme un espace culturel à part entière, même si on a parfaitement conscience de ne pas exposer nos photographies avec des normes habituelles d'exposition muséales. Notre association a choisi ce type de lieu car il incarne un espace de mixité, de rencontre, de partage. Pour nous, la gare, c'est un moyen toucher ceux, justement, qui ne vont pas dans les galeries et les musées, et qui n'ont pas forcément accès à l'art contemporain, par exemple. Le sens de ce festival Circulations, c'est d'employer la gare pour créer un passage vers les musées et vers d'autres lieux culturels plus institutionnels.

Bien évidemment, cet effort nécessite de surmonter toute une série de contraintes et d'obstacles techniques. Pour rendre les oeuvres visibles et attractives, nous jouons d'abord sur les formats et proposons des clichés très fortement agrandis. Nous produisons une véritable scénographie avec un designer spécialisé. L'objectif est de rendre possible la cohabitation des oeuvres avec un environnement difficile (températures, fumée, possibilité de dégradation par graffitis, ...) et aussi de les rendre visible, au milieu d'une quantité d'autres images, comme la signalétique, la publicité, les annonces sonores ... Cette possibilité d'une rencontre entre le spectateur avec une image qui n'est imposée, qui peut être belle, qui peut faire réfléchir, fait aussi le charme de cet exercice, cela stimule nos photographes plutôt que cela ne les arrête.

On a aussi beaucoup réfléchi à la dimension temporelle de cette rencontre. Le contact entre les collections de photographies et les voyageurs dure quelques secondes dans le meilleur des cas. On pourrait être pessimiste et penser que bien peu est "saisi au vol", dans des circonstances éphémères, incertaines, avec des voyageurs fatigués et stressés. Or, en discutant avec plusieurs spectateurs, j'ai plutôt recueilli des opinions très positives. L'un d'eux nous a remercié de lui "laver les yeux". Et puis, on sait que la moyenne d'exposition des visiteurs du Louvre avec l'art ne dure aussi que quelques secondes, donc il ne faut pas forcément considérer le transit comme un obstacle. Par contre, la contemplation d'une série de photographies qui se fait en marchant peut créer des conditions d'appréciation cinétiques et panoramiques autrement intéressantes qu'une regard fixe.



Philippe Sérén Directeur culturel Festival Photomed

Trois plus trois font six. Trois semaines d'exposition de grands talents de la photographie issus de pays méditerranéens. Trois gares iconiques : Toulon, Marseille, Paris Gare de Lyon unies par ce lien invisible des images. Six années de festival Photomed avec des accrochages dans des lieux aussi variés que la salle des fresques ou le parvis de Saint Charles. Pourquoi ? D'abord parce qu'en tant que directeur artistique, je considère la gare, avec ses dizaines de milliers de voyageurs quotidiens, comme l'un des plus grands média de notre temps. Ces trois gares permettent de toucher un public qui n'a, en volume, d'équivalent dans aucun espace culturel. Elles mettent la photographie en contact des millions de regards certes rapides, peut-être même fugitifs, mais dont une infime partie, comme dans les réseaux sociaux, va créer de l'intérêt, sinon un "concernement" pour notre existence et pour nos travaux. Avec les gares, Photomed rayonne bien au-delà de son berceau local, dans le Var, quelque part entre Sanary et l'île des Embiez ...

Comme souvent, cette rencontre avec les gares a commencé presque par hasard. Oui, on peut dire que c'est une chance que la salle des fresques de Paris Lyon ait été en travaux et que l'opérateur nous ait proposé des dizaines de mètres de palissades à habiller en 2011... A Marseille, le parvis de Saint Charles offre des potentialités scénographiques extraordinaires qui font converser les images, tirées sur des formats imposants (4 x3), avec la ville et avec le panorama sur la mer. Dans tous les cas, je suis attentif à ce dialogue entre l'architecture et les installations, en termes d'intégration, de rapports de couleurs, de profondeurs...

Je poursuis tous les ans ce partenariat parce que je suis intimement convaincu que l'art est une dimension incontournable de l'expérience ferroviaire, et même qu'il est probablement de plus en plus nécessaire. Un voyage consiste, basiquement, en un déplacement d'un lieu connu vers un espace moins connu. Il implique une épreuve physique autant que psychologique, avec la contrainte des horaires, la perte des repères dans des espaces de flux massifs, la présence angoissante de la foule et une promiscuité plus ou moins bien supportée ... Bien sûr, il y a aujourd'hui des voyageurs habitués, qui viennent cinq minutes avant leur train. Ils filent tout droit ou les yeux sur leur *smartphone*. Est ce que nos photographies les touchent ? Je ne sais pas. Et puis il y a les inquiets. Ceux qui viennent deux heures avant le train. Ceux qui attendent quelque chose, une correspondance peut-être, ou bien quelqu'un. Pour tous ceux-là, je pense sincèrement que la présence de nos créations apporte du calme

et un peu de rêve, que la vision de ces figures, objets ou paysages humanisent et apaisent. L'expérience voyageur, ce n'est pas celle d'un individu désincarné mais celle d'une personne sensible, auxquelles, peut-être, nos photos transmettent une émotion, arrachent un sourire. L'ambiance d'une gare sans oeuvres d'art et celle d'une gare dans lequel l'art tient une place, même ténue, est indiciblement et subtilement différente.

Peut-on dire que nos expositions contribuent à révéler le secret des gares que nos tirages photographiques habitent temporairement ? Ces gares sont plus que d'autres le réceptacle et le reflet de sociétés mélangées, mutantes, agitées de multiples tensions. Nous sommes fidèles à notre objectif premier, celui qui consiste à dépasser le regard à la fois touristique-hédoniste hystérico-dramatique porté sur la Méditerranée, ses lieux, ses habitants, en les investissant tout particulièrement. Nous sommes aussi fiers de leur donner un style, de les "méditerranéiser" encore davantage en exposant à Marseille ou Avignon des images prises à Beyrouth ou à Casablanca. Au passage, il nous est aussi arrivé de fixer dans l'objectif des gares emblématiques de l'identité et de l'histoire comme par exemple celle d'Oran. Et puis, en Provence Alpes Côte d'Azur, nous exposons désormais dans des gares rénovées que l'air et la lumière inondent. De la boîte noire à la chambre claire, le parallèle entre l'objectif photographique et la gare elle-même n'est peut-être pas si anodin ...

SESSION 3

**Tisser des liens et du sens
entre artistes, oeuvres,
et usagers**



**Anthony Pecqueux Laboratoire Cresson
CRESSON (UMR 1563)
CNRS / Ecole Nationale Supérieure d'Architecture de Grenoble
Université de Grenoble Alpes**

Une gare est affaire de déambulations, de rendez-vous, de départs, arrivées, attentes, rencontres... et d'attention, de perception. Impossible de rester totalement en retrait, ce que permettent *a contrario* nombre de nos déplacements urbains et nombre des espaces qui font notre urbanité.

Impossible par exemple de se replier totalement derrière des oreillettes, ou alors sur le mode du « faire comme si » : par exemple, je fais comme si je suis absorbée dans une écoute musicale pour ne pas avoir à répondre aux sollicitations masculines envahissantes, potentiellement nombreuses dans un tel lieu de flux permanents. Une gare serait alors plutôt de ce type d'espaces urbains où l'on retire une de ses deux oreillettes, afin de garder un lien avec le monde environnant ; où l'on baisse le volume, etc.¹

¹ Sur ces questions, je me permets de renvoyer à mes travaux sur les auditeurs-baladeurs ; par exemple, à propos de certains usages genrés des oreillettes : **Anthony Pecqueux**, « Pour une approche écologique des expériences urbaines », *Tracés. Revue de Sciences humaines* n° 22, 2012, p. 27-41.

Plusieurs raisons à cette attention, plus ou moins basse², de tous les instants : même dans nos quotidiennetés, nous cherchons quelque chose en gare (ne serait-ce que l'indication du quai pour nos mouvements pendulaires) ; « l'autre » (et ils sont nombreux...) y cherche aussi quelque chose, tout autant sinon plus que nous. Et la question de l'orientation ne serait rien ou presque si elle ne s'associait avec celle du mouvement (permanent) : en gare, s'orienter et se mouvoir forment des activités quasi-nécessaires, ordinaires. A l'autre extrémité, en exact contrepoint, il y aurait attendre et se tenir au repos.

Sur le plan sonore, ces activités ont des conséquences : le bruit, le nôtre, celui des autres, celui des trains et autres agencements sociotechniques auxquels nous contribuons plus ou moins directement (annonces sonores, klaxons et véhicules légers, escalators...). Une gare bruisse avant de sonner ; cela ne l'empêche pas pour autant de sonner. En d'autres termes : si les mesures classiques (sonomètres à l'appui) ont tendance à donner des résultats pauvres car uniformes, des méthodes plus qualitatives permettent de commencer à saisir que sous cette uniformité bruisante, se logent des ambiances sonores diverses, variées³, qui témoignent d'autant de possibilités (sinon de « reposité », selon les termes d'Albert Piette, du moins) de retrait, de distraction, etc. Cela signifie que même sur le plan sonore, les gares « affordent » plus que la seule alerte ou défensivité – selon la théorie des *affordances* de James J. Gibson, ces sollicitations sensorielles qui tout à la fois invitent à et permettent des actions.

Donc : une gare bruisse globalement ; en certains endroits et à certains moments, elle sonne. Devrait-elle pour autant « musiquer » – c'est-à-dire n'offrir que des « bons » sons, issus des oiseaux ou de quelques activités humaines « dignes », tels les pianos en gare⁴ ? Pas sûr... D'une part, car ce qui est musique pour l'un peut toujours être le bruit de l'autre ; d'autre part, car l'habitation à ces ambiances sonores spécifiques ne peut être modifiée si facilement. Si elle peut nous épuiser, parfois nous agacer, une gare reste aussi un puissant hymne de et à la diversité.

² Voir Antoine Hennion, « La gare en action. Hautes turbulences et attentions basses », *Communications* n° 90, 2012, p. 175-195. En outre, voir les travaux d'Isaac Joseph, essentiels à ce propos – comme pour d'autres ! –, notamment l'ouvrage qu'il a dirigé : *Villes en gare*, La Tour d'Aigues, Ed. de l'Aube, 1999 ; il y développe pour les gares le concept de « lieu-mouvement », qui traduit parfaitement ce que je vise à décrire ici.

³ Parmi les enquêtes sonores menées en gare au CRESSON (Centre de Recherche sur l'Espace Sonore et l'Environnement Urbain), voir : Nicolas Rémy, « Ambiances sonores en gare : de la mesure acoustique à la mesure immergée », in Pascal Amphoux, Jean-Paul Thibaud, Grégoire Chelkoff (dir.), *Ambiances en débats*, Bernin, Ed. A la croisée, 2004, p. 207-215. Voir aussi : Jean-Luc Bardyn (éd.), *La portée ferroviaire. Ambiances sonores des gares européennes*, Grenoble / CRESSON, Rapport de recherche n° 45.

⁴ Voir <http://transports.blog.lemonde.fr/2014/12/03/les-pianos-des-gares-ne-plaisent-pas-a-tout-le-monde/> pour saisir la potentielle diversité de réactions face à ce qui semble une bonne mesure sonore et culturelle.



Jonas Ramuz Collectif Quai 36 (Résidence Gare du Nord)

En février 2013, une idée germe : celle de faire entrer l'art urbain au cœur de la plus grande gare d'Europe et de France : Paris Gare du Nord. Naît alors le collectif Quai 36, groupe d'amis passionnés dont le souhait est de mettre l'art dans le quotidien de la vie des gens, des hommes et des femmes qui vivent et font vivre l'espace public, tout en révélant une esthétique et une poésie urbaine montrant la création en train de se faire.

C'est alors les prémices de la conception, de l'organisation, puis de la rencontre en octobre 2013 au Forum d'Avignon avec Caroline de Jessey, Directrice de la communication de SNCF Gares & Connexions à cette période. Suit l'envoi d'un dossier et en février 2014 notre première réunion de travail et rencontre, au siège avec Sylvain Bailly, Directeur de la culture. Commence la période du défis et du maintien des valeurs, des contraintes et de l'envie qui sans relâche nous anime. C'est en juin 2015, après de nombreux efforts que Fleur Pellerin alors Ministre de la culture inaugure ce moment de joie immense qu'est encore Art Résidence.

Nous avons alors vécu la gare pendant 45 jours, dans un autre rythme au contact des autres dans leur profonde diversité. C'est l'hommage au quartier tamouls, aux abeilles, à ces nombreux visages qui traversent cet espace ; c'est les rires des enfants, des employés de la gare, c'est une autre manière de la vivre, de regarder autour de nous, de considérer l'autre. C'est 19 artistes, peintres, pochoiristes, sculpteurs, jeunes talents et reconnus qui ont investi Paris Nord avec les membres du collectif, révélant ses murs oubliés, offrant au cœur de la vie des gens un autre imaginaire, une autre vision en couleur de l'espace et du monde



Lilyana Petrova
Doctorante Univ. Savoie

La gare est un *site* au coeur de la ville industrielle. L'usage fréquent de la gare a transformé ce lieu « utile » en lieu d'expérience sensible, émotionnelle, affective. Plus qu'un bâtiment utile, la gare est une construction intangible, immatérielle, insaisissable. que la technologie mobile et tactile permet de révéler dans le cadre d'un doctorat sur *les pratiques numériques en situation de mobilité*. Connecteurs de réalités, à la fois charnelles et informationnelles, les outils numériques mobiles mélangent habilement le physique au visuel, au narratif. Cette hétérogénéité fabrique une expérience inédite, qui plonge l'utilisateur dans un environnement hypermédia.

L'expérience présentée ici porte sur les conditions d'immersion, les expériences de l'immersion et les décors du jeu de réalité alternée *Ingress*. *Ingress*. Ce jeu consiste en la découverte de territoires à l'aide d'une application géolocalisée qui transforme une gare en objet de conquête. Nos observations de terrain nous ont permis d'explorer les pratiques effectives des joueurs, leurs interactions entre eux et avec le décor à travers 'OP *Petit Poucet* (OPPP) est ce que nous appellerons une performance d'art et de recherche. Elle s'est déroulée dans 31 villes européennes pendant 31 jours, du 4 août au 4 septembre 2014. Lors des premières observations sur l'application *Ingress*, ainsi que pendant l'OPPP, nous avons cherché à nous rapprocher de ce qu'il y a d'intouchable dans l'expérience des joueurs (imaginaire, émotionnel, sensoriel), mais aussi dans les lieux qui participent à la construction de ces expériences. Lors de ces observations nous avons remarqué la place importante que prend la gare dans cette création immersive. La gare est tout d'abord un enjeu spatio-temporel (l'exemple de la nouvelle gare d'Avignon). Elle est aussi tout ce dont elle dispose à proximité en termes de culture, de rencontre et de réseau. Enfin, la gare peut être pensée non seulement comme un lieu fixe qui permet le mouvement, mais aussi en tant que mouvement. C'est dans ce qu'elle a de parcourable que la gare devient un lieu qui fait partie du paysage immersif des parcours urbains que beaucoup d'entre nous connaissent déjà, construisent et partagent.



LYES HAMMA DOUCHE artiste plasticien, doctorant EnsadLab, Christophe Gay, Forum Vies Mobiles

A rebours de la tendance à l'accélération des rythmes de vie (H. Rosa, 2010), **Texel propose aux voyageurs de sortir de leur bulle et de leurs automatismes, de suspendre leur temps de trajet quotidien, pour vivre une expérience sensible transformant la manière dont ils l'appréhendent.** L'œuvre propose aux voyageurs de faire du temps de déplacement un temps plein et apprécié de manière subjective. Elle met en valeur la gare, qui devient le lieu d'activités humaines, d'expériences et d'affects, plutôt qu'un simple nœud de connexion entre différents réseaux de transport. Elle fait l'hypothèse qu'un dispositif artistique interactif apporte une dimension plus humaine au sein de la gare dont les espaces sont souvent monumentaux.

Du fait de sa dimension interactive, le sens de l'œuvre ne peut être appréhendé par les voyageurs que s'ils s'engagent dans une relation d'échange avec elle. Lorsqu'un voyageur s'approche d'un sablier, celui-ci opère un léger mouvement de rotation. Lors des premières approches, des oscillations, plutôt rapides, agissent comme une invitation à se rapprocher davantage. Si le voyageur s'éloigne, le sablier retourne à sa position horizontale, stoppant le mouvement du sable. Mais si, intrigué, il s'avance vers le module, le sablier poursuit sa rotation, s'inclinant d'autant plus que le spectateur s'approche de lui. À chacune de ces inclinaisons correspond une vitesse d'écoulement du sable, représentant des vitesses différentes, plus ou moins rapides, de passage du temps. Ainsi, **Texel propose une représentation du temps mouvante et variable selon les individus et leurs choix face à l'œuvre.**

Le Forum Vies Mobiles a choisi la **gare d'Ermont-Eaubonne** (Val-d'Oise) pour tester l'installation du 16 novembre au 16 décembre 2015. Désignée « gare laboratoire » par Gares&Connexions, Ermont-Eaubonne aussi une des gares les plus fréquentées d'Ile-de-France avec 35 000 voyageurs par jour. *Texel* y a été déployée dans deux espaces, sous deux formats : Dans le couloir principal de correspondances : un ensemble linéaire de 8 sabliers. Le parti-pris artistique était de faire écho au flux des voyageurs : l'action coordonnée des sabliers crée l'image d'une onde, évoquant le déplacement.

En mezzanine, entre les portes d'accès aux voies de la ligne J : un unique sablier. Sa vocation était d'inviter les voyageurs à un engagement individualisé. La rencontre des voyageurs avec cette œuvre interactive fait l'objet d'une **évaluation** en cours par une équipe

de recherche en sciences humaines et sociales. Une ethnologue (Clara Lamireau-Meyer), une ergonome (Anne Bationo-Tillon) et une anthropologue (Francesca Cozzolino) ont enquêté. Comment les voyageurs de la gare d'Ermont-Eaubonne interagissent-ils avec l'œuvre ? Quel est l'impact du dispositif sur leur rapport au temps et à l'espace de la gare ? S'agit-il d'une réelle rencontre avec une œuvre d'art, sachant que le cadre n'est pas celui des salles d'exposition, galeries et musées?

L'expérimentation, qui a débuté trois jours après les attentats du 13 novembre 2015 à Paris, a été fortement marquée par ce contexte. En ces circonstances où les transports en commun, bien qu'épargnés par cette série d'attaques, demeuraient un lieu de potentiel danger, l'œuvre et la présence des chercheuses comme « médiatrices » ont été accueillies par les voyageurs comme une occasion bienvenue de faire une pause, de parler et de sourire. Au fil des jours s'est opéré un glissement d'attitudes d'attention minimale envers *Texel* (coups d'œil, tête tournée, décalage du corps) à des attitudes plus actives (marquer un temps d'arrêt, s'approcher) ou beaucoup plus engagées (la personne se met en mouvement et interagit avec *Texel*, danse, éclate de rire ou présente le dispositif à ses proches). Ces temps d'arrêt dans le trajet quotidien sont particulièrement propices à la réflexivité des voyageurs sur la mobilité qu'ils sont en train de vivre. *« Ça fait penser au temps éternel. On est toujours dans la course et là, on peut se poser, être ailleurs pendant quelques instants. »* Un voyageur, 25 novembre 2015.

Les résultats de l'enquête viennent enrichir l'un des principaux axes du programme de recherche du Forum Vies Mobiles, qui vise à comprendre les expériences de déplacement des voyageurs et leurs imaginaires des lieux traversés, pour interroger la qualité de nos modes de vies mobiles.



Robin Meier Artiste **Mouna Mekouar Commissaire FIAC 2015 Hors les murs**

Dans le cadre d'une Nuit blanche parisienne, j'avais déjà eu dès 2004 l'occasion extraordinaire d'investir avec Frédéric Voisin les "marquises", ces dentelles métalliques monumentales qui couvrent les longues voies de la gare de l'Est. Il s'agissait de profiter de ce volume en 3 D des gares, si rare au fond dans la métropole contemporaine, et d'expérimenter une démarche de "mise en espace" du son, c'est-à-dire une recherche sur les possibilités de saisissement et de transposition de l'atmosphère magique des gares en un dispositif musical. Pour retravailler les sons de la gare, pour les organiser et les diffuser, e, j'avais installé un système de haut-parleurs et projecteurs et pu réaliser un travail de composition musicale non pas au moyen de commandes qui seraient directement exécutées, mais indirectement, à partir des signes et des indications sur l'ambiance de la gare à partir de ses variations infimes et permanentes d'intensité lumineuse et de tonalité. je n'ai cessé d'être attiré par les gares, ces lieux qui en évoquent toujours d'autres, absents ou imaginaires, par la magie du voyage. Le potentiel imaginaire de la gare est pour moi très lié au motif réticulaire, et aux propriétés du réseau, ferroviaire, mais aussi électrique ou virtuel, si lié à notre condition contemporaine d'éternels migrants.

Ce sont d'ailleurs les animaux les plus mobiles, en même temps les plus prosaïques, toujours présents dans les gares et presque jamais remarqués, que j'ai mis au centre de ma dernière performance, lors de la FIAC Hors les murs de 2015. Les pigeons, après tout, sont bien un peu voyageurs et, une nouvelle fois, j'ai voulu effectuer un travail aux limites de la recherche dans le domaine acoustique, de l'expérimentation sonore et de la création musicale. J'ai mis en oeuvre le projet après de longues journées passées à la gare d'Austerlitz, en m'imprégnant des ambiances de cette gare, la seule à ne pas accueillir de TGV à Paris et qui garde une signature sonore toute particulière, peut-être un peu rétro, avec le vacarme des locomotives qui lâchent les gaz, de brouhaha des flux de voyageurs déversés le matin, les clameurs automobiles des avenues adjacentes, ... mais aussi des moments de calme quasi absolu en milieu de journée. J'ai essayé de relier ces multiples ambiances avec le code secret de la gare, ses graphiques et planning de gestion des voies, des quais, des travaux, pour jouer avec ces alternances de silence et de tumulte. Ma vision d'artiste est de ne pas "cacher" le son de la gare, mais au contraire de prendre tout ce qu'il y a de musical, et d'un peu fantomatique, d'où cette idée du "ghost traveler", dans la signature sonore propre à la gare, et

de compléter, d'harmoniser, avec ce ballet ailé de pigeons équipés, selon la tradition chinoise, d'un dispositif sonore lorsqu'ils prennent leur envol.

L'une de mes plus grandes satisfactions est d'avoir pu saisir, dans le regard, le comportement et l'échange avec des voyageurs à la descente des trains, ce mélange d'étonnement, puis d'interrogation et enfin d'intérêt pour cette performance. Les pigeons ont beaucoup étonné, mais aussi les trois instrumentistes sur les quais : la performance se vivait et se découvrait sur un mode graduel, les personnes comprenaient, cheminaient, et tout à coup prenaient conscience de l'unité du dispositif, de ses effets harmonieux, des effets d'appels et de réponses, posant ainsi un regard neuf ou tout au moins décalé sur la gare qu'ils pratiquent peut-être tous les jours, toute leur vie professionnelle, et qu'ils ne voyaient plus

SESSION 4

**Les gares, la culture ...
et les projets de territoire**



Jean-Baptiste Marie École nationale supérieure d'architecture de Normandie directeur de la Plateforme d'observation des projets et des stratégies urbaines (Popsu). PUCA

Si parfois les gares ont joué un rôle essentiel dans les dynamiques de renouvellement urbain, car elles sont à la fois porteuses de centralité, nouvelles portes urbaines, et accueils de services tertiaires, centres d'affaires et commerces ; d'autres transformations de gares n'ont pas engendré de rénovation de quartiers environnants, qui restent dégradés, ou occupés par des friches ferroviaires délaissées. Dans ce contexte paradoxal que nous tenterons d'expliquer, quels rôles jouent les artistes, les institutions et les opérateurs culturels sur la production des quartiers de gares ? A travers le regard de quatre opérations de gares analysées dans le cadre du programme Européen de la Plate-forme d'observation des projets et stratégies urbaines, est interrogé à la fois la capacité d'accueil de l'équipement mais également le territoire qui lui est associé. Nous tenterons d'expliciter à travers les cas Français et internationaux que sont le *Mixone, gare de Rotterdam-Central, l'opération d'Euroméditerranée, la gare Saint Charles à Marseille, le cas d'Euralille, la gare de Lille-Europe, et le Red Carpet, de la gare d'Amsterdam-Central*, les controverses qui se posent d'un développement métropolitain par la culture dans les gares et leurs quartiers.

Quand nous avons rencontré les acteurs du *Rotterdam central district*, ils ont expliqué que la réussite économique d'un projet d'aménagement urbain réside dans la capacité d'organisation et de mobilisation des acteurs, mais surtout de la capacité à mobiliser les acteurs de la sphère culturelle. Les principaux acteurs étaient la municipalité de Rotterdam, mais également de nombreux groupes privés qui ont unis leurs efforts pour déterminer le futur projet. Le projet s'intitule *Mixone* – pour zone mixité d'activité – en raison d'une programmation spécifique qui associe des entreprises s'inscrivant dans une stratégie économique mais également une programmation qui s'ouvre au champ culturel. Ils affirmaient qu'il est possible que ces futurs acteurs du champ culturel ne soient pas en mesure d'acquitter les niveaux de loyer habituellement pratiqués dans un quartier de gare mais pourtant leurs intégrations en représentaient pas moins un enjeu majeur. Par exemple, la filiale d'un musée permet d'entraîner un développement de l'attractivité et créer de la valeur ajoutée. Aussi au nord de la gare a été préservé un quartier avec des artistes installés en résidences.

Euralille ou *Euroméditerranée* sont deux opérations où les gares étaient au centre des projets métropolitains afin d'y développer l'activité économique et d'y attirer l'activité tertiaire en cœur de métropole. Ces deux opérations ont fait appel à de grands noms de l'architecture pour les concevoir. Si les projets architecturaux et urbains sont reconnus, leurs programmations restent à évaluer. Selon Rem Koolhaas : « *Euralille n'est pas fait pour les Lillois mais pour les Anglais, les Japonais, les managers du monde entier.* ». Or aujourd'hui le quartier d'Euralille constitue d'abord une cité administrative et l'effet d'entraînement tant escompté est on le sait discuté. Sur l'opération *Euroméditerranée*, le J4 (le Mucem) et le J1 constituent deux opérations culturelles très attractives présentant des leviers significatifs sur le plan économique pour le territoire.

De plus, on observe des contradictions entre les gares lignes à grande vitesse – où l'association à de grands projets culturels semble plus évident comme c'est le cas par exemple à Marseille – et les plus petites gares périphériques – dites secondaires – qui répondent davantage à des impératifs locaux. Cela n'invalide pourtant pas l'hypothèse que les gares secondaires puissent à l'avenir jouer un rôle dans le secteur culturel. Mais les gares secondaires constituent d'abord un équipement de proximité.

A travers les divers cas observés, il ressort le fait que les lieux de transport, gares multimodales et pôles d'interconnexions entre transports doivent se réinterroger à travers la prise en considération étroite de la question culturelle. Deux facteurs apparaissent comme déterminants à explorer :

1. Si les décideurs et les élus sollicitent le monde de la culture, c'est plus que jamais dans la perspective de contribuer au développement économique de leurs territoires. La culture ainsi avec le tourisme et les industries des loisirs, s'inscrit dans une stratégie économique avec laquelle il faut dorénavant compter.
2. La prise en considération d'artistes, d'institutions, d'opérateurs culturels à la différence des grands équipements culturels semble bien souvent éviter la « *destruction d'une diversité* » présente sur le territoire. Si les controverses sur la place à donner à la culture dans le développement des projets métropolitains ne manquent pas, car il y a à la fois une attirance et un rejet, une indépendance de la culture et en même temps une nécessité d'assistance, soumis aux risques de l'institutionnalisation et de la gentrification, il est une nécessité de produire des connaissances et d'explorer ces champs de questionnements.



Mustapha Aouar **Directeur Gare au théâtre**

L'aventure de Gare au théâtre a commencé ... en 1860, quand une halle a été construite le long de la ligne Paris Orléans, pour répondre tant à des besoins de transit de marchandises (l'approvisionnement alimentaire de Paris) qu'au transport de voyageurs. Véritable espace multifonctionnel, le lieu a été marqué par toutes les étapes de l'histoire économique de Vitry, passé industriel, mais aussi rempli de luttes sociales, et, donc déjà, de passions. Ce n'est qu'au tournant des années 1980 et 90 que des évolutions foncières, juridiques et de très gros travaux permettent de redonner vie et sens à la halle à travers un projet culturel qui n'a cessé d'évoluer en lien avec les soutiens publics et les partenaires professionnels. Aussi l'aventure artistique de Gare au Théâtre est-elle à replacer dans le contexte d'un territoire, d'un public, de réseaux. Comment penser le devenir de ce projet autrement qu'en lien avec les puissantes reconfigurations du territoire des Ardoines, une des zones les plus stratégiques - mais également sensibles à tous égards - de redéveloppement de la métropole parisienne ?

La présentation part de la singularité de l'expérience de développement culturel voulue et organisée à partir d'un lieu spécifique. Une gare comme celle-ci, sur la ligne d'une des grandes compagnies privées du Second Empire, c'est d'abord une architecture fonctionnelle, un "style ferroviaire" qui porte encore les traces du passé industriel avec la sobre façade en pierre, les ogives en brique. Mais c'est aussi, 150 ans plus tard, une surface de parquet et des volumes qui permettent aussi bien d'imaginer la vie quotidienne de 6 générations de cheminots, que de déployer des spectacles et des installations.

Le lieu culturel capitalise aujourd'hui à partir de cette force d'attraction historique et parce que ses formes sont aisément identifiables. Comme l'a reconnu l'architecte David Mangin dans ses premiers schémas de lecture de Seine Amont, ce lieu "répond" spatialement et symboliquement à la gare des Ardoines, futur "hub" du Grand Paris, pour articuler le bâti, le réseau viaire et la vie des habitants autour de points focalisants et reconnus. C'est donc autour de la notion de localité, de proximité, et de fabrique artistique tournée vers des usages ouverts que la communication s'organise.



Rodolphe Dogniaux ESADSE **Vanessa Mathieu AREP**

Saint-Étienne est une ville de gares au rapport très fort avec l'histoire du chemin de fer. Le train reste dans la vallée du Gier un organe vital de connexion de la ville à la vallée du Rhône et aux contreforts du massif Central. Cette géographie particulière et les usages quotidiens du train par les habitants de la région, font de la Gare de Carnot, un lieu emblématique du rapport de la ville à son ensemble métropolitain. Carnot est située sur le tronçon reliant Lyon Perrache à la ville du Puy et fait partie des trois gares de proximité de la ville, à l'entrée du quartier créatif et à proximité de la Cité du design. Sa particularité architecturale (gare suspendue) la rend singulière dans le quartier, à la fois noeud intermodal et pièce centrale du développement de l'axe urbain Sud-Nord.

Avec l'appui de la Cité du design et en lien avec l'ESADSE, le design culturel a été envisagé comme une ressource et une méthode pour expérimenter de nouvelles idées sur l'utilisation des locaux. Que faire des anciens guichets de vente de billets ? des vitrines vivantes sur le design ? des espaces de participation citoyenne ? Et comment passer de la création au test de ces idées ?

La recherche se structure en 3 phases : acculturation, puis atelier des usages et construction de scénario et de prototypes. Elle démarre par une enquête sur la dimension patrimoniale, l'échelle territoriale, le projet urbain en mutation et les représentations citoyennes de la gare Carnot, sujet qui intéresse aussi la municipalité de Saint-Étienne. Puis les élèves investissent les rez-de-chaussée vacants de la gare Carnot en construisant un programme d'utilisation des lieux et en aménageant les espaces en cherchant à donner du sens, à s'attacher au contexte, à faire lien avec l'histoire, la morphologie, le patrimoine, les comportements. Cette démarche est un dialogue itératif basé sur l'écoute, le partage, et la confiance avec les différents acteurs d'un projet : les acteurs locaux (usagers, élus, habitants), les experts (ingénieur, urbaniste, architecte, designer, sociologue, anthropologue, médiateur, ...), les exploitants et mainteneur, la maîtrise d'ouvrage. En particulier, la communication détaille la manière dont le design des usages et le management culturel sont employés pour intéresser et impliquer les habitants, les élus dès la construction du projet, car l'enjeu est de recréer un lien entre la ville et les citoyens toute la durée du projet, du programme aux études, et des travaux, à la mise en service de la ligne.



**CARINE ROLLAND
PREMIERE ADJOINTE
A LA CULTURE PARIS 18^E ARRONDISSEMENT**

Tout le 18^e arrondissement, avec des gradients d'intensité selon les quartiers, est historiquement associé à la présence de l'industrie au 19^e et au début du 20^e siècle, et donc à partie liée avec le ferroviaire, que ce soit sous la forme linéaire (les voies du chemin de fer, par exemple,) ou bien sous forme de bâtiments techniques. Parmi ces derniers, les gares ont été les valves d'une intense circulation de voyageurs, ouvriers, employés mais aussi les noeuds d'un trafic de marchandises, (charbon, matériaux de construction, ou encore denrées alimentaires) débarquées de la gare du nord et redistribuées vers un dense tissu d'ateliers et de manufactures dans les faubourgs de la plaine Saint Denis. Ces gares ont donc proprement dessiné l'espace urbain et les fonctions autour d'elles, et constituent encore, même si l'usage et les souvenirs se sont quelque peu effacés, les épacentres et les marqueurs des quartiers dans lesquels elles s'inscrivent.

Les gares, comme les voies sont aussi les témoignages matériels de ce reflux, de cette succession de dépressions et de transformations qu'a connues le territoire depuis la dernière guerre. Longtemps, SNCF n'a voulu ou osé y toucher., et leur abandon est aussi le signe d'une indétermination, d'un long suspens dans la stratégie, mais aussi dans le sens qu'on pouvait conférer à ces lieux en voie de dégradation.

L'acteur public n'est pas chez lui, mais perçoit les attentes locales et la vision des riverains, des habitants. En effet, longtemps, les autorités publiques ont eu très peu de marges de manoeuvre, puisqu'elles n'avaient pas la capacité d'intervenir sur le plan foncier et de faire bouger les lignes de la SNCF. Elle était spectatrices de gares "en souffrance". Néanmoins, la municipalité du 18^e arrondissement perçoit depuis longtemps déjà la montée des attentes et

des besoins des habitants, des acteurs économiques, des collectifs de quartier, qui investissent affectivement les gares, parce qu'ils les considèrent comme des objets qui ont été accessibles, et donc publics, et dont l'accès leur est désormais interdit.

Malgré la complexité des dossiers et institutionnelle, les choses bougent, il y a un engouement visible. Le territoire du 18e arrondissement est au coeur des changements récents, avec des exemples très différents : Grand Train rue Ordener, qui ouvre au public un dépôt, et ses abords, autour d'un bar, ... et deux gares : La Recyclerie, où le projet est porté par SNCF, et la Gare de Saint Ouen, où la municipalité agit, en lien avec RIVP et le collectif Hasard Ludique, qui expliquera tout particulièrement comment il fait AVEC les habitants, et comment il construit un projet de destination urbaine, culturelle, sociale.

Bien des obstacles et des inconnues restent encore présents

La question des temporalités traverse toute cette intervention :

- le temps long des gares qui reprennent vie,
- le temps politique et institutionnel, le temps des dossiers, du montage de partenariats,
- le temps de l'investissement de ces gares : chantiers, rénovations,
- le temps de l'action culturelle et de l'événement (le caractère éphémère pour Grand Train est un sujet)
- le futur : la pérennité de ces démarches, leur consolidation, leur articulation très difficile avec des visions prospectives de réutilisation "productive" des infrastructures à des fins de transport fret ou voyageurs
- en tout cas, il y a un avant et un après, il y a de l'irréversible : les gares sont redevenues dans a tête des gens, des "objets publics".



Flavie Pezzetta, Céline Pigier, Vincent Merlet, Hasard Ludique

Toute l'aventure du Hasard Ludique a commencé quand notre ami Vincent a emménagé dans un appartement dont les fenêtres donnaient pile sur la façade de la gare, avec une vue plongeante sur les quais et la longue enfilade des voies. Depuis longtemps, d'ailleurs, il trouvait ce bâtiment incongru, et puis aussi dégradé, avec le bâtiment voyageur transformé en bazar à pacotille chinoise et ce jardin caché en contrebas, dont des herbes folles partaient à la conquête des traverses à moitié enfouies sous les ronces, à moitié cachées sous les sacs plastiques et les déchets. C'était dommage, pour un quartier manquant à ce point de verdure et de lieu de rencontre, et puis c'était triste ... Un jour, voyant le panneau "Avis d'expulsion" placardé à la porte du commerce et l'annonce du rachat de la gare par la mairie de Paris, il prend son courage à deux mains et passe quelques coups de téléphone ...

SAISIR LES RESSOURCES CACHEES D'UNE GARE DE PETITE CEINTURE

Après 18 mois de procédure qui conduisent à l'obtention d'un appel d'offre, et puis aussi après quatre ans de travaux, la gare de la Porte de Saint Ouen est devenue un lieu urbain, culturel et ludique en émergence. Après d'autres réussites (La Recyclerie à la porte de Clignancourt) et au milieu d'une foule d'autres initiatives menées par des opérateurs multiples (SNCF, Mairie de Paris, ...), il convient de se pencher avec les élus et les porteurs de projet sur l'utilité (et les limites, les difficultés) de la mobilisation des gares en tant que ressource et support de transition territoriale et sociale.

PORTER UN PROJET D'INCLUSION ARTISTIQUE, SOCIAL ET TERRITORIAL

Coincée entre un quartier zoné "politique de la ville" (la porte Montmartre), et un territoire à fort enjeux, requalifié et en voie d'embourgeoisement (les Batignolles), les acteurs de ce projet expliquent comment ils procèdent pour créer un lieu de vie dédié au quartier et à ses habitants. Ils développent les interactions avec les publics accueillis et les enquêtes réalisées

avec les riverains Ils expliquent pourquoi ils tiennent absolument à conserver le bâtiment voyageur pour ses qualités architecturales en développant la lecture des ressources et des fonctions, matérielles et symboliques de ce dernier. La gare rénovée reste un "signal urbain" et sa rénovation (la bâtiment est en travaux) améliore grandement le cadre de vie quotidien. Ils détaillent la démarche de construction d'un projet à dimension sociale et artistique dans un objectif de mixité sociale. Ils soulignent aussi le rôle du travail d'évocation mémorielle (avec les archives photographiques et les événements construits autour des expositions) dans la construction d'une nouvelle ressource territoriale et urbaine. La gare n'a plus la réalité d'une "ceinture" ou d'une marge urbaine, mais bien la fonction de lieu focal, ressource certes héritée du registre du transport, ressource retravaillée et traduite par l'art, l'installation, l'action dans l'espace public.

SESSION 5

**Patrimoine
et**

**ressources sensibles
des gares**



Karen Bowie ENSA LA Villette

De quel patrimoine parle-t-on lorsqu'on évoque la patrimonialisation des gares ? La question est plus complexe qu'on pourrait ne le penser. L'extension progressive du champ patrimonial en général, au-delà du monument isolé prestigieux pour englober le bâti ordinaire ainsi que les témoignages l'activité industrielle, est particulièrement marquante dans le contexte ferroviaire. Si on a pu dire que les gares étaient les « cathédrales du XIX^{ème} siècle », on reconnaît désormais la richesse architecturale de certaines petites gares et stations, rurales ou de banlieue, que des travaux récents ont permis de mieux connaître et apprécier. Autour de Paris, on pense notamment à celles réalisées pendant les années 1930 qui peuvent être d'une expression « art déco » remarquable, signées par des architectes de grande qualité : Urbain Cassan à Bois-Colombes, par exemple, Jean Philippet à Vanves et à Meudon, ou encore Louis Brachet auteur de belles gares sur l'actuelle ligne B du RER, comme celle de Gentilly. Surtout, on reconnaît aussi que les grandes gares de voyageurs telles qu'on les connaît à Paris – Paris-Nord, Austerlitz, Saint-Lazare – ne représentent qu'une petite partie des vastes ensembles que constituaient les têtes de ligne et qui comprenaient gares marchandises, ateliers et dépôts... Au-delà des monuments urbains prestigieux, on découvre un univers technique, un environnement, un paysage.

Cet univers est le témoignage d'évolutions économiques et financières, techniques et industrielles, sociales et politiques dont l'importance historique capitale a été progressivement mis en lumière depuis désormais plusieurs décennies par des travaux magistraux, tels ceux notamment de l'historien François Caron. Matérialisation d'une histoire profondément marquante, ce patrimoine est particulièrement fragile, participant à un univers dynamique en évolution constante. Un dossier spécial « Faire l'inventaire du patrimoine ferroviaire » publié par la *Revue d'Histoire des Chemins de Fer* en 2009 a présenté un premier bilan sur une décennie de travaux et a permis de mettre en lumière les défis spécifiques de l'approche de ce patrimoine selon une démarche d'Inventaire. Comme Paul Smith l'a précisé clairement en introduction :

« Comment saisir les éléments d'un patrimoine souvent modeste – maisons de garde-barrière, postes d'aiguillage, signalétique, garde-corps, poteaux kilométriques... – mais qui donnent aux paysages du rail leur caractère particulier ? Comment, au-delà des emprises immédiates, mesurer et rendre perceptible – et de quel point de vue ? – l'impact historique, social et paysager du chemin de fer sur les territoires qu'il traverse : les quartiers de la gare

avec leurs hôtels et cafés, les dépôts, les gares marchandises, les triages et ateliers d'entretien, les cités de cheminots, les sites industriels embranchés et induits, le relief même, sculpté par des ouvrages d'art ou ponctué de ponts et de viaducs... ? »

Aujourd'hui, les gares sont appelées à jouer des rôles nouveaux dans leur territoire d'implantation, en plus de leur mission première de transport. Proposant aux usagers une pluralité de fonctions et de services, les gares pourront être aussi des portes d'ouverture, de découverte de leurs régions. Elles ont la possibilité de jouer un rôle culturel important, ouvrant sur la richesse et la complexité, la violence parfois aussi, de l'histoire de leur territoire. A Bobigny et à Pantin, on a aménagé des lieux de mémoire émouvants et pédagogiques des déportations de la Seconde Guerre mondiale, de la Shoa. Des gares qui témoignent de leur histoire et de celle de leur site d'implantation, qui constituent des liens avec le passé ferroviaire et industriel de leur territoire auquel de nombreux usagers sont attachés : un programme d'avenir qui mobilisera de nouvelles connaissances et de nouvelles approches d'inventaire et de projet aujourd'hui en plein développement.



Sylvie Sade

L'architecture, vecteur de médiation entre le sensible et la haute technologie : l'exemple des nouvelles gares TGV Méditerranée et leur relation au paysage

La SNCF, forte des remarquables succès techniques et commerciaux du TGV Paris-Lyon et du TGV Atlantique n'avait absolument pas anticipé la vague de contestations soulevée par le projet TGV Méditerranée. Celui-ci devait relier Paris à Marseille en trois heures. Les détracteurs se focalisaient sur des questions environnementales, agricoles et touristiques. Les principales critiques se cristallisaient autour des effets de coupure, « coupure du territoire communal, du tissu urbain, de nouvelles zones de développement, des exploitations agricoles, des communications, des écoulements hydrauliques, coupures visuelles de paysage de qualité »⁵ sans parler des effets de nuisance sonore ou des obligations d'expropriation. La tension atteignit son paroxysme en 1990, obligeant le gouvernement à nommer un médiateur, le conseiller d'Etat Max Querrien. Celui-ci reprit les négociations, ajustant certains tracés. Un accord fut finalement trouvé assujéti à de nombreux engagements environnementaux dont celui de préserver les paysages. Ce dernier engagement s'adressait aussi aux architectes des trois nouvelles gares prévues, Valence TGV, Avignon TGV et Aix-en-Provence TGV. Gares de passage, elles devaient se situer sur le tracé de la ligne, à la lisière des grandes agglomérations dans des lieux « mi-ville, mi-campagne ». Les collectivités locales appréhendant un développement anarchique, si fréquent dans ces zones périurbaines, souhaitaient non seulement une architecture soignée des gares mais aussi leur intégration dans les paysages mythiques de la Provence. Mais si leur demande était insistante, elle était pour le moins évasive et très peu relayée par la maîtrise d'ouvrage SNCF.

Lors des deux décennies précédentes, sous l'impulsion de différents courants de pensée, la conscience paysagère en France avait largement évolué. Si les architectes pouvaient, grâce à la richesse de ce travail conceptuel se forger une idée assez claire sur le paysage, leur plus grand défi résidait dans le passage à l'acte. L'architecte en chef de la SNCF, Jean-Marie

Duthilleul choisit de transformer cette exigence d' « intégration dans le paysage » en véritable aubaine pour la gare.

- Imaginer des gares qui s'enracineraient dans l'histoire des lieux, transformant les paysages existants avec esthétisme et sens ;

- Rompre avec la mauvaise réputation du quartier de gare, des zones de stationnement froides et sinistres en intégrant les nouveaux édifices dans des écrans de verdure, véritable trait d'union avec la nature environnante ;

- Confronter les voyageurs dès leur arrivée au choc du dépaysement en les immergeant dès la descente du train dans les paysages renommés de la région desservie ;

- Proposer à ceux qui attendent leur train de contempler une vue panoramique et exceptionnelle s'accordant ainsi un moment de détente et d'émotions, soustrait à un rythme de vie effréné ;

- Offrir aux habitants un nouveau monument dont ils pourraient être fiers, en symbiose avec leur identité et leur histoire patrimoniale, à la hauteur de leurs exigences, tels furent les rêves réalisés du groupe d'architectes ferroviaires intervenant sur ces trois nouvelles gares.

Concrètement, ils s'appliquèrent à réduire visuellement la faille originelle de la gare, à dessiner des formes simples, légères, voire biomorphiques en harmonie avec les éléments naturels. Ils choisirent quelques citations architectoniques locales, comme la couleur du revêtement du pavillon Départ de la gare d'Avignon TGV, identique à celle des pierres de la Cité des papes. L'usage massif du verre, par ses jeux de transparence devait ouvrir les champs visuels, permettant aux voyageurs en mouvement de porter un regard cinétique sur le paysage traversé et de faire de la gare un véritable belvédère. La gare de Valence TGV en est le meilleur exemple. Pour finir, le paysagiste renommé, Michel Desvigne fut sollicité pour aménager les pourtours des trois gares en véritables espaces paysagers. À Avignon TGV, c'est un véritable jardin agrémenté de bassins et buffets d'eau qui met en valeur les bâtiments et ravit les voyageurs.



Isabelle Gournay. Université du Maryland

LA PETITE GARE AMERICAINE : ENJEUX PATRIMONIAUX, ECONOMIQUES ET COMMUNAUTAIRES

Aux Etats-Unis, le sort des gares métropolitaines mises hors service ou au trafic très réduit varie de l'abandon à la « canonisation ». Celui des petites gares de banlieue ou de villégiature, que les compagnies ferroviaires avaient édifié pour servir de compléments pittoresques à ces édifices monumentaux, est à la merci de leurs propriétaires. En 2006, la compagnie Amtrak a toutefois lancé le Great American Stations Project pour coordonner et (modestement) financer la réhabilitation des gares qu'elle dessert, dont près d'un tiers sont inscrites au National Register of Historic Places, à titre individuel ou pour leur inclusion dans un quartier historique. Les classements patrimoniaux qui peuvent assurer des subventions (essentiellement au niveau des états) s'effectuent tardivement. Les montages financiers en vue d'une restauration ou d'une réhabilitation sont souvent risqués et complexes, favorisant donc les collectivités à hauts revenus.

Et pourtant, ces édifices principalement construits entre 1870 et 1920, du simple *depot* en bois coiffé d'un toit débordant aux *stations* en brique ou pierre, dont le décor éclectique rivalise de charme et d'originalité, revêtent une indéniable valeur esthétique et sociologique. Malgré de nombreuses et regrettables démolitions (dues notamment à l'agrandissement des voies), fragiles *depots* et robustes *stations* se comptent toujours par milliers à travers les Etats-Unis et le Canada; je me limiterai aux exemples de la Côte Est, de Washington à Boston, où le train a conservé une certaine importance dans les déplacements quotidiens.

Dans les nouvelles banlieues bourgeoises et lieux touristiques, une belle gare d'aspect résidentiel servait d'argument de vente. De *status symbol* et d'objet de fierté civique, elle est devenue lieu de mémoire. On en confiait la réalisation à des architectes de premier plan, tels qu'Henry Hobson Richardson, associé au grand paysagiste Frederick Law Olmsted autour de

Boston, et Frank Furness à Philadelphie. L'auteur de la gare, tel Bruce Price à Tuxedo, était parfois celui de maisons avoisinantes. Le mouvement « Railroad Beautiful», qui concevait cette petite gare, entourée de gazons et parterre fleuris, comme un «élément du paysage » (selon l'expression de l'architecte-urbaniste Jacques Gréber), offre toujours d'utiles leçons. Il en va de même pour l'aspect sériel des commandes de la part de compagnies ferroviaires en quête d'une image de marque, comme en témoigne l'œuvre d'E. Francis Balwin autour de Washington et Baltimore. Noyau de peuplement, élément constitutif de l'idéal suburbaine anglo-américain, la petite gare pittoresque a connu une fortune planétaire : elle ancre la première cité-jardin japonaise, Den-en-Chofu, où on l'a reconstruite à l'identique pour servir d'entrée à une gare plus vaste ; elle est interprétée dans les années 20 par l'architecte parisien Gustave Umbdenstock pour la Compagnie des Chemins de Fer du Nord.

Même en activité, la petite gare est rarement dédiée au service des passagers ; ses salles d'attente, parfois luxueusement décorées, et ses consignes doivent être utilisées à d'autres fins. En matière de reconversion, le pragmatisme (la fameuse *yankee ingenuity*) l'emporte sur l'idéalisme et la créativité.

Cette communication offre un aperçu de nouveaux usages s'intégrant bien à la vie de la communauté et ne nécessitant pas d'agrandissement ou de reconfiguration des intérieurs, qui peuvent aisément devenir des espaces polyvalents. La reconversion en musée d'histoire ferroviaire ou en terminus d'une ligne de chemin de fer touristique va certainement de soi, ainsi que le réemploi en maisons particulières en milieu rural ou semi-rural. *Depots* et gares accueillent également des boutiques, cabinets dentaires ou médicaux et espaces de bureaux en tout genre. Des municipalités s'en servent comme bureau de poste ou bibliothèque. Sans perdre sa valeur esthétique, la petite gare peut jouer à plein son rôle d'« incubateur » pour des associations à but non lucratif ou des petites entreprises, toutes deux essentielles au développement culturel et économique local : ainsi, deux gares de Richardson sont devenues respectivement une société historique et un restaurant, type de réemploi très populaire. Une reconversion particulièrement séduisante est celle de la gare proche du fameux site de Sleepy Hollow dans la vallée de l'Hudson : le bâtiment de pierre accueille un club d'écrivains, une maison d'éditions et de nombreuses manifestations littéraires, tandis que le programme Arts for Transit de la régie des transports de New York vient de subventionner de beaux vitraux sur la passerelle couverte. Certes les Américains ont beaucoup à apprendre en matière d'animation événementielle des gares, mais leur patrimoine ferroviaire le plus modeste en matière de taille n'est en pas moins utile à connaître et à apprécier.



Ewa Maria KIDO (CTI Tokyo City University)

AESTHETICS AND ART AT THE RAILWAY STATIONS IN JAPAN AND EUROPE

Since 1980s, railways and rail architecture have been experiencing “station renaissance”. Along with this trend, many new stations have been built and historical stations have been refurbished, upgraded and developed. Stations containing transportation function along with various additional functions have become more user-friendly, satisfying many needs and embracing aesthetics. Aesthetic factors include such visual images as space, light, scale, and details of the railway. It also embraces the landmarks, brand design of the operator, public art, commercial activity, and advertising. Among these factors art is very significant because it adds an additional – cultural value to station facility.

This presentation explains the comprehensive concept of aesthetics of railways and particularly focuses on the implementation of art, by examining examples of railway stations in Europe and Japan.

Railway stations are part of transportation infrastructure. This infrastructure is one of the most dominating elements in cities and open landscape, and because of its large scale has the power to define the urban landscape and its natural surroundings. The concept of “railway landscape” refers to the landscape of railway infrastructure (railways, subways, LRT), its elements (train cars, stations, rail corridors) with their facilities.

AESTHETIC FACTORS OF STATION DESIGN

Aesthetics of railways can be defined as a balance between the exterior and interior of a station, and between building architecture, engineering structure and transportation function. An aesthetic station has to be clear, easily approachable and easy to understand, but at the same time it needs to provide a rich environment. The important factors necessary to be fulfilled are: a meaningfully designed station building with sufficient space and clearance, with easy to understand passengers' moves, with commercial facilities which do not interfere with pedestrian corridors, with advertisements that do not block the railway information and guidance, and a barrier-free. Aesthetics of railways depends on functional and formal aspects. Aesthetic factors of station facility include objective qualities, such size and scale, proportion, form and shape, space, visual weight, light, texture, color, composition, movement and rhythm. In subjective response to build form, there are image-based elements related to design context, representation of the image of railways, of a brand of train operators, landmarks features, and to inclusion of artistic elements.

The relationship between function and form organizes the basic design of the station. Form of the station is the shape of its buildings, platforms and other related facilities. It depends not only on the spatial configuration of the station but also on the characteristics on the volumes and the voids and their expression. Very important is the view of elevation. Large and visually outstanding stations can be perceived as urban landmarks.

Public art is well perceived by passengers and may play a significant role in enhancing image of railways. Railway companies understand the importance of introducing design and culture into stations and both in Japan and Europe works of art are present at the stations. Art has become a part of cultural value of the rail brand design. In the recent decades, mostly permanent art works were installed at the stations, but later, more often temporary works such as lighting installations and live art events were organized.

The art can be implemented as a total design concept for a station or a network, as a part of station design, as an element of station theme, as a point of attraction, as a method to unify stylistically stations, and as a decoration. Also various forms of artistic expression can be involved. Art has been often adopted for the design of subway stations, compensating somehow the lack of the visual contact with the surrounding landscape.

The art is one of the components of aesthetic design and should not be the only aesthetic factor. Art is connected with heritage, renovation, so successful station renewals can rediscover historical decorations and combine two important values – art and history.



Paul Smith

Direction Architecture et Patrimoine, Ministère de la Culture

Cette intervention propose un bilan du patrimoine ferroviaire protégé au titre des monuments historiques, un patrimoine dont l'intérêt, au point de vue de l'histoire ou de l'art, a été juridiquement reconnu par une mesure de classement ou d'inscription sur l'inventaire supplémentaire, suivant la législation française sur les monuments historiques. La loi fondamentale en cette matière date du 31 décembre 1913. Plusieurs fois remise en état depuis les années 1920, elle est la codification d'une politique nationale de monuments historiques qui coïncide avec le double avènement, aux débuts de la monarchie de Juillet, de la photographie et du chemin de fer.

Ces sources répondent en premier lieu aux questions suivantes : qu'est ce qui est protégé, exactement ? depuis quelle date ? où se situe précisément le monument ? à qui appartient-il ? quels travaux de restauration ont pu y être faits ? Ces sources lèvent un peu le voile aussi sur le pourquoi de ces protections, témoignant au moins des contextes historiques de sensibilisation administrative derrière les actes publics de mémoire que sont les arrêtés de protection.

La protection juridique du patrimoine bâti lié aux chemins de fer remonte à l'entre-deux-guerres. Le 28 avril 1938, la gare terminus de Lyon-Saint Etienne, dite gare du Bourbonnais, située quai Perrache, à Lyon, est l'objet, pour ce qui est de ses façades et toitures, d'un arrêté d'inscription. L'édifice n'est plus utilisé comme gare, et a été cloisonné en bureaux et en logements par la Compagnie du P.L.M. qui en est encore le propriétaire (domaine privé) après la nationalisation d'août 1937. La première demande de classement de la gare – “ à titre de souvenir de l'établissement de la première ligne de Lyon à Saint Etienne ” – émane du directeur du P.L.M. en 1929. Mais en 1953, afin de dégager les abords du nouveau marché-gare projeté par la ville, l'édifice est rayé de l'inventaire supplémentaire des monuments historiques. Malgré sa démolition dans les années 1950, la gare figure encore dans la liste départementale des immeubles protégés, publiée en 1981.

Il faut attendre ensuite le milieu des années 1960 pour voir apparaître de nouveaux monuments ferroviaires, cette fois-ci dans le contexte d'une campagne sur les monuments dits “ modernes ” (postérieurs à 1850), campagne impulsée par André Malraux en tant que ministre des affaires culturelles. Le début des années 1970 voit les premières protections, isolées, de grandes gares parisiennes, sous la responsabilité, cette fois-ci, du ministre Jacques Duhamel. Pour la toute première, il s'agit du buffet de la gare de Lyon classé

monument historique le 28 septembre 1972. L'année suivante, 1973, verra l'inscription de la gare d'Orsay, terminus de la Compagnie du Paris-Orléans construit à l'occasion de la même exposition. En 1974, une liste d'environ trois cents édifices des XIXe et XXe siècles, est proposée par le secrétaire d'Etat à la Culture, Michel Guy, avec dix gares dont la gare du Nord, l'ancienne gare de Nérès-les-Bains dans l'Allier, celle de Vitré en Ille-et-Vilaine, celle de Tours, de Rouen rive droite, Limoges, Metz, Abbeville et La Rochelle.

En 1979, la Gare Saint-Lazare est inscrite sur l'inventaire supplémentaire puis en 1982, la gare de Valence. Puis l'année 1984 voit l'inscription de 17 gares. Par une circulaire du 14 mai 1984, les conservations régionales des monuments historiques et les secrétaires régionaux de l'Inventaire sont invités à faire monter à Paris des dossiers d'édifices ou d'ouvrages ferroviaires susceptibles d'être soumis à la Commission supérieure des monuments historiques. Cette campagne aboutit surtout parce c'est une initiative conjointe. Dans la SNCF, la direction du Patrimoine traite avec un partenaire/propriétaire unique, sous la tutelle de deux ministres, Charles Fiterman et Jack Lang, qui, dès 1983, ont mis sur pied plusieurs groupes de travail "Transports-Culture". Il y est question de colloques, d'expositions roulantes, de théâtre de gare et de " wagons-théâtre ", ainsi que de la signature d'une convention de développement culturel entre les deux ministères.

Depuis 1985 et jusqu'au 14 avril 1998, la dernière protection est celle de la gare de Versailles-Chantiers; l'ancien embarcadère du Champ-de-Mars; l'ancien embarcadère d'Enfer de la ligne de Sceaux, l'actuelle gare Denfert-Rochereau de la RATP, et la gare d'Austerlitz, enfin, est inscrite en 1997. Si l'on pense que l'ambition de la protection au titre des monuments historiques doit être de sauvegarder et de transmettre un échantillonnage représentatif du passé bâti, fondé sur des analyses typologiques qui permettent de cerner et le représentatif et l'exceptionnel : quelles seraient alors les distorsions et les zones d'ombre dans l'image qu'offre l'échantillon actuel ? Quels sont les déficits monumentaux dans l'histoire ferroviaire française ?

Chronologiquement, on remarque l'absence totale d'édifices protégés datant de la deuxième moitié de notre siècle finissant : aucune gare "récente" de 1945 à aujourd'hui. De manière schématique, les immeubles protégés existent dans l'un des trois états suivants : celui de friche, le site ayant perdu ses fonctions et ses usages, ; celui ensuite du bâtiment privé de sa vocation d'origine mais doté d'une nouvelle vocation, recyclé, converti; celui enfin du lieu toujours en activité et avec les fonctions de base pour lesquelles il était conçu. Le patrimoine ferroviaire classé ou inscrit présente des monuments dans tous ces états.