

05 - 61  
27.01.23

# IMAGINAIRES FERROVIAIRES

ÉTUDE DE LA GARE,  
SON RAYONNEMENT,  
IMPACT ET VOCABULAIRE

ESDMAA



+ H55



2023

2022



SOUS LA DIRECTION DE LÉONORE BONACCINI

DSAA DESIGN PRODUIT



PRÉSENTÉ PAR ALIZÉE VALLET



# REMER CIEMENTS

Je souhaite adresser un grand merci,

À tous ces souvenirs construits dans un train.

À ces grands moments d'introspection

À ces fous rires interminables dans le wagon avec mes amis.

À ceux plus mélancolique regardant le paysage

À l'attente interminable en gare

À cette excitation du grand voyage

Pensée particulière à Léonore Bonaccini, pour m'avoir apporté son aide, sa patience et ses conseils pour parvenir à la réalisation de ce mémoire.

À toutes l'équipe de l'ESDMAA pour leurs suivis

À mes camarades pour leurs bonnes humeurs et leurs soutiens

À ma relectrice Sandra qui a contribué, grâce à ses conseils et recommandations, au bon déroulé de ce mémoire

À mes proches qui m'ont soutenue sans cesse et motivée lors de ces dernières années d'études.

Enfin je souhaite exprimer ma profonde gratitude à mon pittoresque partenaire de vie.

## RÉSUMÉ

Les gares sont d'étonnants révélateurs des mythes et réalités mais surtout de l'épopée des temps modernes. Il est d'innombrables façons d'appréhender les gares et c'est bien là une des preuves de leur remarquable pouvoir de suggestion. Pour les cerner de plus près, j'ai choisi de les envisager sous l'aspect de l'imaginaire ferroviaire. J'ai ainsi envisagé de traiter l'imaginaire ferroviaire sous différents aspects tels l'architecture et l'urbanisme dans la première partie puis par le décor, art, culture populaire et poétique dans la deuxième partie et finalement par la technologie mise en parallèle avec l'imaginaire convoqué dans les petites/moyennes gares requalifiées par des projets participatifs. Par ce jeu de complémentarités, j'espère susciter un regard sur l'imaginaire ferroviaire en passant par son apogée et son déclin pour inviter à se questionner sur cette réinvention possible à travers la smart gare ou encore par la manière de "faire" ou "refaire" la gare. Il est en effet étonnant de découvrir comment les architectes, ingénieurs, graphistes, artistes, poètes, urbanistes et citoyens pensent la gare dans un dispositif qui doit inviter et préparer au voyage. La gare et l'imaginaire qu'elle transporte sont-ils déjà voyage ?

# AVANT-PROPOS

Tout a commencé par une expérience personnelle, finalement un simple constat. Cette petite gare que j'ai connue en service, je ne l'ai imaginée autrement. J'étais alors, comme à mon habitude à la gare de Montrond-les-Bains à attendre mon train. Du plus vieux souvenir que j'en ai, le bâtiment de la gare de Montrond-les-Bains était ouvert, avec son guichetier pour acheter ses billets. Seulement, depuis une dizaine d'années cette gare connaît le sort de bien d'autres en fermant ses portes à tout jamais. Leur architecture du XIXème ou du XXème siècles, leur disposition laissant deviner la salle des pas perdus ou l'emplacement du guichet, les volets en bois qui donnent une allure de maison propre, suscitent une forme de nostalgie. Ces gares tout droit sorties de l'histoire, n'existent plus. Elles ont été désaffectées, parfois détruites, n'accueillent plus ou peu de voyageurs ni de fret. C'est ainsi qu'environ trois mille gares dorment sur notre territoire, les volets et guichets clos.

Il y a les grandes gares avec ces halls immenses, ces voies comprenant tout l'alphabet et puis les toutes petites, ces gares de villages, ne comprenant que deux directions, n'ayant que les lettres A et B pour désigner leur seules voies, celles qui sont plus ou moins abandonnées, fermées ou l'achat du billet passe par un rapport froid avec une machine.

Après quelques recherches, j'ai pris connaissance du programme « Place de la gare ». En effet, ce programme permet d'imaginer et proposer des services de proximité, en partenariat étroit avec les acteurs publics et privés, pour remettre de la vie dans toutes les gares. Chaque territoire peut ainsi choisir et modeler, avec ses spécificités et ses moyens, sa propre Place de la Gare. C'est ainsi que ma réflexion débuta. Il est désormais temps, à la façon de Bruno Latour, de donner voie/voix à la gare et d'interroger par ce biais là, son imaginaire.

# TABLES DES MATIÈRES

**4H55**  
**05 - 61**  
**27.01.23**

<b>05</b>	REMERCIEMENTS
<b>07</b>	RÉSUMÉ
<b>09</b>	AVANT-PROPOS
<b>13</b>	INTRODUCTION
<b>19</b>	LA GARE MARQUEUR D'URBANITÉ
<b>19</b>	NAISSANCE D'UN BÂTIMENT NOU- VEAU
<b>25</b>	LA GARE PORTE DE LA VILLE STRUCTURE ET BOULEVERSEMENT DU TERRITOIRE
<b>33</b>	LA GARE, UNE PLACE À PART DANS L'IMAGINAIRE COLLECTIF
<b>33</b>	LES ARTÉFACT QUI ONT ANIMÉ L'IMAGINAIRE FERROVIAIRE
<b>39</b>	UN IMAGINAIRE EN DÉSHÉRENCE IMPACT DE LA MODERNITÉ
<b>47</b>	LA GARE CONTEMPORAINE : TRANSFORMATION ET MUTATION
<b>47</b>	LA GARE CONNECTÉE
<b>53</b>	LA GARE COMME LIEU D'ÉCHANGE APPROCHE PAR LES USAGERS
<b>59</b>	CONCLUSION
<b>61</b>	BIBLIOGRAPHIE





01

La gare, c'est cet espace avec ces grandes halles ouvertes en plein courant d'air, ce sont ces rassemblements de regards inquiets devant le panneau d'affichage des trains, et c'est aussi parfois le bistrot où on prend encore le temps de boire un café. La gare est ce lieu qui permet de faire croiser l'homme d'affaire et le pickpocket, la dame qui ne part jamais et le magasiniste bougon, l'étudiante en pleine révision et l'alcoolique un peu trop bavard, mais surtout cette masse absorbée bien souvent par un livre ou un téléphone. La gare c'est cette poésie de l'infrastructure, des quais et des trains, des hangars vides et des filets de câbles noués par centaines dans le ciel. On oublie souvent que la gare c'est aussi ce lieu complètement impersonnel où de nombreux voyageurs passent sans attarder leur regard à l'édifice ou leur pensée face à la fantaisie possible avant leur voyage. Cet édifice à la fonction absolument inédite, est le symbole d'une modernité qui a inspiré de nombreux fantasmes, projets utopiques, représentations mais aussi nourrit un imaginaire grandiose en constante mutation. En effet, la Révolution industrielle ouvre une période de transition sans égal auparavant, voyant ainsi évoluer l'économie, les technologies, la perception du temps ou encore les mœurs. En continuelle évolution, la gare est donc aussi un objet d'études et d'interrogations. Sa place dans la ville, son

## INTRODUCTION

architecture, son impact et ses besoins continuent d'interroger, cristallisant ainsi enjeux politiques, économiques, artistiques et même sociologiques. Réelle vitrine de l'activité ferroviaire, la gare possède son rythme propre, à

la fois hors et dans la ville, à la fois connectée à des espaces éloignés, que sont les destinations auxquelles elle nous mène, et immergée dans un environnement urbain. Dans le cadre de la crise climatique et énergétique actuelle, la question de la mobilité revêt une importance cruciale. A l'aube de grands changements il est nécessaire de repenser la place de la gare ainsi que son attractivité pour qu'elle soit ainsi toujours plus utilisée. Dans cette époque charnière du désenchantement où encourager les moyens de transport en commun est primordial, il est nécessaire de questionner la dimension affective de ces lieux et l'imaginaire véhiculé en son sein pour resusciter notre adhésion... Alors, quelle place revêt l'univers ferroviaire dans l'imaginaire collectif ? Comment la perte de celui-ci a-t-il pu engendrer le sentiment de désolation d'aujourd'hui ? Comment la dimension affective et l'imaginaire ferroviaire peut-il nous ramener à favoriser l'expérience du voyage qui a été capturée par l'ère de la voiture ? Ces questions sont le fondement du questionnement principal de ce travail : Y a-t-il une réinvention possible de l'imaginaire ferroviaire ? Afin d'y répondre, le travail a été organisé selon une structure en trois points. La première partie s'attachera à révéler comment l'histoire architecturale des gares a façonné l'imaginaire ferroviaire. Cette mise en perspective chronologique de l'architecture ferroviaire invite à comprendre les différentes haltes par lesquelles la gare est passée, notamment





02

son apogée et son déclin et comment ces événements ont impacté et nourri l'imaginaire de celle-ci. Si l'architecture de la gare a permis de libérer un imaginaire, son implantation et la modification qu'elle a opérée dans le territoire l'a également nourri. La seconde partie nous permettra de nous recentrer sur la place qu'occupe la gare dans l'imaginaire collectif et sa matérialisation à travers divers artefacts. La gare est passée, tout au long de son histoire, par un jeu de complémentarité de thèmes des plus glorieux avec la théâtralisation de l'édifice jusqu'au plus sombre lorsque les trains et les gares, ont été utilisés comme une machine guerrière par le troisième Reich devenant ainsi souvenir cru de déportation. Cette partie nous invitera dans l'enceinte même de la gare, nous donnant l'occasion d'effectuer un gros plan sur celle-ci révélant les liens avec le pouvoir et effets produits sur l'utilisateur et l'ambiance générale du lieu. Enfin la dernière partie s'attachera à montrer les différentes mutations opérées par la gare et ses conséquences sur l'imaginaire possible. De la gare connectée jusqu'à la gare réinventée par ses habitants, cette dernière partie s'attache à montrer deux «possibles» afin de retrouver les récits précédemment délaissés.



03



**4H55**  
**05 - 61**  
**27.01.23**

Vous sur le quai contemplant le château de fer  
À l'ombre du vertige du quai

Une lueur vide

Les rails tambourinent encore à l'infini  
A porté des rubans métallique

Je vous vois

Les sifflets martèlent le hall frénétiquement  
Emmenant le vent enrober les pilastres

Muet le long des voies

Désormais elle habite ce brouillard  
Brouhaha d'une autre ville

L'attente en gare

Brodant une nouvelle fois ces rails  
L'horizon est bouleversé

Je l'entends

Sinueuse et indicible  
La gare est écrin  
La gare nous étreint

# LA GARE MARQUEUR D'URBANITÉ

## NAISSANCE D'UN BÂTIMENT NOUVEAU

Si l'on devait choisir les bâtiments issus de la révolution industrielle qui illustrent le plus justement les fluctuations, tâtonnements et métaphores de la société occidentale, ce serait sans aucun doute la gare. L'histoire du bâtiment de gare est celle d'une infrastructure à inventer totalement. Rappelons le, le mot gare vient de garer, se mettre à l'abri. Il appartenait à l'origine à la terminologie fluviale désignant les emplacements où étaient garés les bateaux lors des crues. Lorsque les chemins de fer naissent en France, on les appelle les « Canaux secs » transformant ainsi les péniches en machines à vapeur traversant le territoire à toute vitesse. Le bâtiment de gare en tant que tel, fut à l'origine plutôt accessoire. En effet, celui-ci n'était construit que lorsque toute la ligne était achevée. Dès lors, la gare apparaît comme un simple lieu abrité. C'est pourquoi le terme embarcadère était à cette époque couramment utilisé pour la désigner. De 1830 à 1840 la gare est totalement dépourvue de symbolique répondant au seul besoin de la fonction. Tout le débat est cristallisé sur l'image du train, et de la locomotive à vapeur. Aussitôt, différentes perceptions essaieront de coexister face à la nouveauté majeure du bâtiment. La gare incarnera le lieu de confrontation entre les pratiques et idéologies des architectes et ingénieurs. En effet, pour les ingénieurs, la transposition d'infrastructure connue dans les transports est essentielle et peut tout à fait être transportée et transposée à l'univers ferroviaire. Tandis que les architectes conçoivent l'idée de la gare comme un bâtiment glorieux

et triomphal avec comme fil conducteur la volonté d'insuffler le symbole de l'arc de triomphe. Dans son traité d'architecture, George Tubeuf, confirme que " les gares sont étudiées par les ingénieurs de la compagnie, l'architecte ne vient ensuite que pour la partie décorative." En effet, l'ingénieur apparaît comme "un homme nouveau" selon le centre de création industrielle. L'ingénieur apparaît donc avec une éthique, une morale et un savoir-faire radicalement différents pour prendre en main la conception des systèmes et des espaces nouveaux qu'appelle la société industrielle. Ce conflit révèle toute l'ambiguïté du bâtiment qu'est la gare, d'une part pensée pour sa fonctionnalité ainsi basée sur un modèle déjà existant, de l'autre pensée comme un véritable signal de la ville, une véritable balise. Sans interruption et par édifications ou adjonctions de constructions successives, la gare s'est vue peu à peu transformée. Ainsi certaines d'entre elles avaient déjà été reconstruites deux fois en 1870. Les gares ont très vite dû s'adapter en continu pour répondre au succès des chemins de fer. Ce succès sera d'abord lié à la démocratisation de ce nouveau moyen de transport. Selon Thomas Bruyas, on observera entre 1840 et la

### 1.

Georges Tubeuf. Traité d'architecture théorique et pratique. Hachette Bnf, 1890

### 2.

Catalogue d'exposition Centre Georges Pompidou. Le temps des gares. Janvier 1978, p 41

### 3.

Thomas Bruyas, De la complexité des projets de gares. Du traitement d'un objet urbain à la conduite de projet. Sciences de l'Homme et Société. 2015. dumas-01250236

fin du 19<sup>ème</sup> siècle un changement progressif dans la pensée du bâtiment ferroviaire passant ainsi d'une halte à un édifice. Il ne s'agit donc plus de construire une simple construction technique mais de construire un édifice ayant un sens, une valeur. La première tentative de classification des différents types de disposition des services sera faite par Polonceau, ingénieur des chemins de fer qui écrira en 1840 : « *Nous pensons qu'avant tout il faut qu'une ligne de chemin de fer soit accusée par une façade formant clôture, et pour ainsi dire frontispice, servant à indiquer la destination spéciale. Tout en évitant de sacrifier aux exigences monumentales et aux tendances à l'arc de triomphe, l'entrée d'une route aussi importante qu'un chemin de fer ne doit avoir l'aspect d'une maison ordinaire.* » Par la suite, les architectes ferroviaires donnèrent à leur édifices une théâtralisation sans précédent. Véritable spectacle chorégraphié entre verre et acier, la gare d'Anvers nous évoque indéniablement les inspirations architecturales d'un théâtre. Marbres fins, escalier impérial, dorures multiples et verrière gigantesque sont autant de traces de cette époque où la gare alimente l'idée de grandeur. Si certains architectes ferroviaires ont construit la gare tel un théâtre, les écrivains et notamment Blaise Cendrars les considéraient plutôt comme des cathédrales en affirmant ainsi que les gares étaient " les plus belles églises du monde". La gare monumentale et triomphaliste laisse place à une architecture ferroviaire, qui, progressivement finit par être influencée par cette métaphore et se construisent certains bâtiments de gare avec l'aspect de monument religieux. La gare de Metz incarne cette métaphore avec cette réinterprétation de la symbolique des pouvoirs religieux. Situé en avant, le bâtiment de départ des voyageurs attire le regard. Son plan, son ornementation et sa tour rappellent une nef d'église. La tour nous fait penser à un clocher tandis que les colonnes et vitraux décorant l'intérieur du bâtiment voyageur nous plongent dans cette atmosphère symbolique. Parce que la gare est symbole de modernité, les romantiques les combattent alors que les progressistes, à l'image des saint-simoniens, les idolâtrèrent et incitent leur développement. Selon Karen Bowie, après une période d'incertitude, on assiste progressivement à une stabilisation et un choix de motif, assez restreint, qui devait exprimer la nature et l'identité de ce nouveau type de monument urbain. On retrouve notamment parmi ces motifs celui de l'entrée monumentale classique prédominante. La définition d'un nouveau vocabulaire de forme, de structure et d'espace permettra aux architectes d'assimiler cette éthique de l'acte de bâtir qui refusera le pastiche, tant utilisé auparavant pour se consacrer à la vérité fonctionnelle du bâtiment. Le développement de structure de métal parfois spectaculaire permet une grande lisibilité et rationalité dans les gares.

Aurélié Delage, soulignera dans sa thèse consacrée à la gare dans la ville post-industrielle, qu'au cours du XIX<sup>ème</sup> siècle les bâtiments de gares suivront le style historique pour se démarquer des autres bâtiments industriels. Ainsi l'éclectisme et le pastiche règneront en maître sous la III<sup>ème</sup> république.

4.

G. Polonceau et Victor Bois, « De la disposition et du service des gares et des stations sur les chemins de fer », Revue Générale d'Architecture, t. 1, 1840, pp. 513-526.

5.

Karen Bowie, Cité de l'architecture et du patrimoine. (2018, 5 mars). 18. Architecture et urbanisme des gares de chemins de fer [Vidéo]. YouTube. <https://www.youtube.com/watch?v=4hJY7sVNp3c>

6.

Aurélié Delage, La gare, assurance métropolitaine de la ville post-industrielle. Sciences Sociales. 2013 p46

Apparaîtront également dans les années 1900 une réelle nouveauté dans l'architecture ferroviaire : la tour d'horloge. Se détachant du bâtiment, tournée vers le ciel, l'horloge s'érige comme signal de la gare. Chef d'œuvre du style Art déco, la gare de Limoge-Bénédictin devient un véritable repère urbain grâce à sa tour d'horloge d'une soixantaine de mètres de hauteur. En effet, la tour de la gare, ponctuée d'horloges, devient rapidement l'archétype architectural à la fois fonctionnel et symbolique. Durant les années 20 l'émerveillement que suscitaient les bâtiments ferroviaires datant du XIX<sup>ème</sup> siècle a fait place au mépris ou à l'indifférence durant la montée du courant idéologique fonctionnaliste. Le centre de création industriel, souligne que cette situation a favorisé la généralisation de multiples démolitions, défigurations et dénaturations de gares commises soit en édifiant des constructions parasites destinées à rentabiliser l'espace disponible, soit en cherchant maladroitement à moderniser les apparences du bâtiment. Karen Bowie, développe un raisonnement analogue à celui-ci en affirmant dans Architecture et urbanisme des gares de chemins de fer que c'est véritablement l'expression d'une inversion des valeurs esthétique dans la perception et l'appréciation des gares de chemins de fer qui lui semble être l'un des aspects les plus remarquables et paradoxaux de l'histoire de l'architecture de gare. Le centre industriel de création révélera que les démolitions des gares, notamment dans les pays anglo-saxon, ont ému l'opinion publique qui se mobilise pour tenter de s'opposer à ces actions destructives. C'est en quelque sorte à cette période que l'on pourrait affirmer que la gare assure son statut dans l'imaginaire collectif, que la population a réussi à tisser un lien avec ce bâtiment issu de la révolution industrielle.

Dans les années 30 et principalement après la première guerre mondiale, on assiste à l'organisation d'un système ferroviaire affecté par le dépeuplement des campagnes et par l'émergence des transports concurrents. C'est pourquoi la gare fera l'objet d'importants efforts pour renouveler son image avec le courant artistique Art Déco talonné par le modernisme. Le courant est considéré comme une véritable renaissance puisque celui-ci se veut en rupture avec les usages artistiques d'avant-guerre. Après avoir été détruit durant la guerre, un nouvel édifice ferroviaire fut construit à Lens en 1927. Cette gare dessinée par l'élève de Le Corbusier, Urbain Cassant, illustre parfaitement l'influence exercée par l'Art déco négociant avec la modernité lors de la reconstruction de la ville. En parallèle de ce mouvement, un nouveau courant permet d'affirmer un caractère local spécifique en faisant appel à des styles régionaux pour édifier les bâtiments de gare. Ainsi, revêtu de divers matériaux locaux, les gares s'ancrent réellement dans le territoire qu'elles habitent. L'histoire architecturale de la gare est jalonnée de luttes entre les efforts modernistes et les retours à des langages traditionnels. Ces débats révèlent à quel point le bâtiment de la gare a été tiraillé entre deux imaginaires : l'un moderne, l'autre traditionnel posant ainsi des questions de représentations. La gare doit-elle plutôt représenter l'idée d'un bâtiment ancré et

7.

Catalogue d'exposition Centre Georges Pompidou. Le temps des gares. Janvier 1978, p 66

8.

Karen Bowie, Cité de l'architecture et du patrimoine. (2018, 5 mars). 18. Architecture et urbanisme des gares de chemins de fer [Vidéo]. YouTube. <https://www.youtube.com/watch?v=4hJY7sVNp3c>



représentant son territoire ? ou refléter une notion de progrès général glorifiant une certaine forme de société machiniste ? La seconde guerre mondiale viendra sonner le gong, et c'est ainsi que le fonctionnalisme connaîtra un plein essor et deviendra ainsi, selon le centre de création industriel, l'unique système de référence qui contribuera à priver la gare de son identité. En effet, les nouvelles tendances internationales, la révolution du béton dans les méthodes constructives mais aussi la montée en puissance de l'idéologie fonctionnaliste détérioreront grandement l'image de la gare.

En effet, renonçant à leur propre identité dans la ville, les gares semblent avoir les apparences des archétypes dominants du système économique. La gare d'Argenteuil construite en 1970 semble s'apparenter au modèle du poste de péage des autoroutes tandis que la gare d'Edmonton possède une troublante similitude avec un immeuble de bureaux. L'arrivée du train à grande vitesse bouleversera les années 80. Cette nouveauté donnera lieu à un renouveau de l'architecture des gares selon Karen Bowie. D'après elle, les gares TGV témoignent d'une véritable volonté de créer des gares d'une apparence nouvelle. La recherche typologique dans l'architecture des gares actuelle semble être dans une phase d'émancipation.

Malgré le développement de la génération des trains Corail, il ne faisait plus guère rêver que les ferrovipathes invétérés. Pour la population, le TGV est à la fois rapide et familier, puissant et débonnaire, permettant ainsi de renouer avec le grand mythe du train. Dans le sillage du retour du train, on assista alors au retour des gares, à son renouveau. En effet, la désaffection du train dans le cœur des populations s'était accompagnée de celle des gares dans les villes qu'elles desservait. Cet attendu retour des gares autour du développement du TGV s'est effectué sur 40 ans, entre 1980 et 2020. Au cours de ces années furent construites en France pour accueillir le TGV près de 25 gares nouvelles et restructurées. Cette action fut portée non seulement par la SNCF, mais aussi par toute la société, notamment par les élus à tous les échelons de l'organisation territoriale française. Jean-Marie Duthilleul et Étienne Tricaud affirment que les Français renouent avec la magie du train grâce au TGV, c'est ainsi que le retour du train reprend quelque part sa place dans l'imaginaire collectif. Les gares suivront également ce mouvement et renoueront avec la magie des embarcadères du XIX<sup>e</sup> siècle. Le chemin parcouru par l'imaginaire ferroviaire à travers l'architecture de la gare fut mouvementé depuis sa création. En effet, de son effacement jusqu'au renouveau, l'imaginaire ferroviaire, symbole et ambiance véhiculé fut constamment bouleversé.

La gare est en effet, à nouveau perçue comme un élément de centralité de la ville. Pour Stéphanie Sauget *"la ville change de nature : son paysage sensible change considérablement, aussi bien visuellement que sur le plan des odeurs, des bruits coutumiers, des expériences physiques de la ville. Les trains deviennent familiers. Les gares constituent de nouveaux repères."* En effet, cet objet urbain aux fonctions inédites se crée rapidement une place à part entière dans le territoire qu'elle habite, ce qui a des conséquences sur la façon d'envisager et d'imaginer ce nouveau morceau de ville. La précédente mise en perspective chronologique de l'architecture ferroviaire invite désormais à considérer la plasticité de la gare et les mutations qu'elle a opérées dans l'espace urbain mais également dans le territoire.

04





# LA GARE “PORTE DE LA VILLE”

## STRUCTURE ET BOULEVERSEMENT DU TERRITOIRE.

Rappelons le, la physionomie du réseau ferré français a rigoureusement été calquée sur l'Histoire de France et sa vie politique. Le premier réseau ferré fut donc tracé parallèlement aux routes royales, puis nationales, dont les principales rayonnaient au départ de Paris vers les frontières et portes maritimes. Comme l'explique Henri Lartilleux dans le livre *Demain...Le chemin de fer*, le gouvernement français étudia un plan pour un réseau ferré couvrant l'ensemble du territoire. En effet, la France avait derrière elle un passé de 1.000 ans de monarchie progressivement centralisée à Paris, et vivait encore dans les souvenirs et les réalisations de l'Empire Napoléonien, lui aussi fortement centralisé sur la capitale. Le premier réseau ferré fut donc tracé parallèlement aux routes royales, devenues ensuite impériales, puis nationales, dont les principales rayonnaient au départ de Paris vers toutes les frontières et les ports maritimes. Henri Lartilleux<sup>9</sup> nous rappelle qu'en moins de 30 ans, toutes les grandes artères partant de Paris, constituent encore à l'heure actuelle la trame de base du réseau ferré français. Ainsi, la physionomie du réseau ferré français a confirmé la prééminence absolue de Paris dans la vie française. Comme le rappelle Carlotta Soucheyre<sup>10</sup>, en tant que nœud d'un réseau qui s'insère dans la ville construite, l'embarcadère du chemin de fer se positionne en périphérie, sur des espaces libres. Au-delà des considérations périphériques, les nœuds ferroviaires sont aussi stratégiques, Napoléon III souhaite ainsi que les gares soient construites en périphérie afin d'y multiplier les habitants et de participer au développement urbain de la capitale. La gare joue donc dès ces premières heures un rôle de centralité urbaine. Comme l'explique Carlotta Soucheyre dans son mémoire intitulé *La gare génératrice d'espace publics de la ville à l'intérieur des quartiers parisiens, les industriels du 8ème et du 9ème arrondissement de Paris ont réclamé en vain "leurs gares"*. Cette requête des parisiens du XIXème siècle sur l'emplacement de la gare reflète l'importance que revêt très tôt la gare pour les citoyens. Elle devient le symbole de la modernité mais aussi d'édifice et service public. Selon le centre de création industrielle,

la nature et la localisation des urbanisations nouvelles sont en grande partie les résultantes imprévues des décisions prises par les planificateurs des chemins de fer au cours du 19ème siècle. Lorsqu'ils définissent les tracés des voies aux abords des villes, les ingénieurs tablent sur des critères de rationalité technique, d'économie ou de concurrence ne faisant intervenir à aucun moment le développement logique des expansions urbaines. C'est ainsi qu'une ancienne ville prospère mais dépourvue de connexion voit sa vitalité brusquement menacée. Dans son ouvrage *Architecture des gares*, Michel Ragon<sup>11</sup> affirme que sous Louis-Philippe et Napoléon III, le chemin de fer servit puissamment à propager l'idéologie du progrès, le culte de la machine et permit de passer d'une France agricole à une

### 9.

Henri Lartilleux, *Demain Le chemin de fer*. Société d'édition d'enseignement supérieur, 1967

### 10.

Carlotta Soucheyre. *La gare génératrice d'espaces publics de la ville : apports du paysagiste*. Sciences du Vivant [q-bio]. 2017. p4 dumas-01618621

## 11.

Michel Ragon, L'architecture des gares. Denoël, 1984

## 12.

Aurélié Delage, La gare, assurance métropolitaine de la ville post-industrielle. Sciences Sociales. 2013 p44

## 13.

Michèle Lambert, « Les problématiques du chemin de fer dans la ville, 1830-1855 », in « Les chemins de fer dans la ville », Actes de la troisième journée scientifique de l'AHICF tenue au Musée d'Orsay le 12 avril 1991, Revue d'histoire des chemins de fer, n° 5-6 (automne 1991-printemps 1992), p. 196.

## 14.

Florence Bourillon, "Les gares dans la ville. Le lieu, l'espace, le bâtiment", Revue d'histoire des chemins de fer, 38 | 2008, 158-163.

France urbaine. Ainsi les communes rurales dépourvues de gares dans un rayon d'une dizaine de kilomètres perdirent en deux ou trois générations un quart de leur population. De plus, pour Aurélié Delage<sup>12</sup> la gare est non seulement assimilée à un équipement mais assoit aussi sa vocation urbaine. En effet, la gare porte matériellement l'image de la ville, car elle la représente aux yeux des étrangers. Le souci de splendeur de la ville à travers la gare a notamment conduit à une mobilisation citoyenne à Limoges. Après l'inauguration de la première gare en 1860, les critiques ne tardent pas à fuser en qualifiant la gare d'indigne pour une ville aussi prospère. Le débat surpassera l'échelle locale avec des retombées nationales permettant la construction d'une nouvelle gare. Ainsi les habitants se sont réellement identifiés à l'édifice qu'est la gare. La gare est ici identité de la ville et donc devenue identité des habitants. La preuve de son intégration réussie dans le système monumental de la ville est sa représentation régulière sur les cartes postales de la ville. La gare occupe donc une place à part entière dans l'imaginaire collectif. Si la ville ne se caractérise plus depuis le XVIII<sup>e</sup> siècle par ses murailles elle se caractérise notamment par ses équipements qui sont d'ailleurs parfois érigés au statut de faire-valoir urbain. Comme l'explique Delage, la gare est l'endroit où l'on attend le train du départ, mais aussi là où l'on arrive : c'est une véritable porte de la ville, la plaçant ainsi sur le même plan que les anciennes portes royales de la ville médiévale ou moderne. La gare acquiert non seulement un aspect utilitaire dans l'imaginaire collectif mais également une fonction symbolique. C'est ce qu'affirmera Michèle Lambert<sup>13</sup> dans Les problématiques du chemin de fer dans la ville : « *La position de la gare en tant qu'équipement n'a (...) rien d'exceptionnel. Ce qui l'est, c'est que, prenant rang parmi les équipements à caractère utilitaire, elle soit mise en valeur de telle façon qu'elle participe au système monumental de la ville. C'est donc la valeur symbolique de la gare en sus de son caractère fonctionnel qui est mis en cause et non son emplacement. (...) La pénétration symbolique du chemin de fer dans la ville trouvera alors son prolongement dans l'ouverture d'une nouvelle rue jusqu'au centre.* »

En effet, selon Florence Bourillon<sup>14</sup>, la gare appartient au registre des éléments visibles qui définissent la ville par opposition à ce qui ne l'est pas, comme pouvaient le faire en leur temps les fortifications, les murs d'octroi ou les boulevards qui les ont remplacés. Pourtant, leurs localisations les en distinguent : situées si ce n'est au centre, du moins en périphérie immédiate, elles plongent le voyageur qui débarque du train au cœur des villes. Ainsi, l'intégration urbaine de la gare se fait par le raccordement de cette dernière au centre ville par une voie large, souvent rectiligne, qui permet une réel mise en valeur du bâtiment. Si ici les gares permettent au voyageur d'entrer littéralement dans le cœur de la ville grâce au train et donc à la gare, H. Howard théoriserait en 1898 la décentralisation urbaine que le chemin de fer devait permettre. Il proposa alors, une alternative entre la ville et la campagne : un modèle de ville-jardin. Bien que supposées autonomes sur le

## 15.

Jean-François Seguin, " Le paysage ferroviaire dans l'œil de l'Observatoire photographique du paysage ", Revue d'histoire des chemins de fer, 32-33 | 2005, 69-86.

## 16.

Carlotta Soucheyre. La gare génératrice d'espaces publics de la ville : apports du paysagiste. Sciences du Vivant [q-bio]. 2017. p4 dumas-01618621

## 17.

Jean-Marie Duthilleul and Étienne Tricaud, "Comment le TGV a bouleversé la conception des gares", Bulletin de la Sabix, 68 | 2022, 89-101.

plan économique, ces cités s'avéraient très dépendantes des communications ferroviaires pour assurer leurs liaisons. Ainsi apparaît le premier modèle de ville dont la gare est à la fois le germe initial et le centre géométrique de la composition urbaine autour duquel s'articulent les flux des biens et des personnes nécessaires à l'activité de cette ville nouvelle.

Michel Ragon relève d'ailleurs dans l'ouvrage L'architecture des gares, que le chemin de fer a suscité des agglomérations nouvelles mais aussi profondément modifié le tissu urbain par la saignée de ses voies qui constituent des frontières entre des quartiers jadis homogènes. Il modifie également grandement le paysage du territoire désormais habité par des équipements ferroviaires en tout genre. D'après Jean-François Seguin<sup>15</sup>, les aménagements ferroviaires naissant ont effectivement bouleversé les paysages. Les séries photographiques présentées concernent notamment la voie du TGV faisant irruption dans un territoire jusque-là laissé sauvage. On retrouvera par la suite une réelle inscription de la ligne ferroviaire dans le paysage après une période qui a pu être décrite comme une véritable "balafre". L'un des exemples les plus parlants de saignée ferroviaire au sein même d'un centre ville est sans aucun doute celui de Bruxelles. En effet, pour assurer la circulation rapide entre le nord et le sud du pays, des démolitions à travers la ville seront nombreuses pour introduire les voies ferrées par cette saignée. La ville sera véritablement coupée en deux engendrant une rénovation urbaine brutale. L'installation d'éléments ferroviaires occasionnera donc un véritable bouleversement urbanistique et social. La présence du chemin de fer dans la ville peut donc être vécue comme un certain accaparement de l'espace public. Les conflits entre espace public existant et réseaux ferroviaires se multiplient selon Carlotta Soucheyre, la gare amenant le rail dans la ville, peut ainsi générer des fractures autant physiques que psychologiques. Si le rail et donc la gare sont parfois dans le centre ville, elle a aussi été conçue en périphérie. En effet, au début de l'installation des chemins de fer au XIX<sup>e</sup> siècle, la gare avait un rôle plutôt périphérique. Cette conception est redevenue d'actualité avec les nouvelles gares TGV en France. Carlotta Soucheyre<sup>16</sup> nous affirme que la situation de la gare a fait débat lors de l'apparition du chemin de fer. Fallait-il positionner la gare en dehors de la ville afin d'éviter de subir les nuisances ? ou au contraire se situer au cœur de la ville pour être au plus près de l'urbanisation et des voyageurs ? L'idéologie de la vitesse aura des conséquences durables notamment sur l'organisation des villes en "fortifiant" la conception d'une ville fonctionnelle. De plus, pour Jean-Marie Duthilleul et Étienne Tricaud<sup>17</sup>, grâce au développement de ces transports rapides, l'usager va pouvoir se déplacer très rapidement d'un endroit de la ville à l'autre, il va ainsi être possible d'organiser celle-ci en unités fonctionnelles : on construira des "zones" pour étudier par exemple ou encore se reposer, se soigner. La ville devient peu à peu éclatée, et avec elle le tissu de relations qui en faisait la richesse. Ce mouvement influencera la conception des gares comme nous le rappellent les deux écrivains. Pour accueillir



Le TGV les premières gares aménagées ou construites sont conçues la plupart du temps en périphérie à la fin des années 1970, n'échappent pas à cette idéologie de vitesse. Le temps de présence des voyageurs est ensuite minimisé, on parlera même à leurs propos de "lieux de transit". Le voyage qui fut tant chanté par les poètes fut détrôné par l'idée d'un déplacement. La gare n'est plus ce lieu de flânerie et de rêve, elle est passage, elle disparaît dans le mouvement général qui agite la ville.

La gare engendre donc une nouvelle géographie urbaine, une nouvelle logique de la répartition des composantes de la cité. Elle modifie ainsi profondément l'ordonnance des agglomérations en créant de nouveaux centres de gravité et en suscitant notamment l'apparition de modèles d'urbanisme qui vont conditionner la vie des habitants. Le chemin de fer contribuera à la formation d'un certain type de typologie urbaine. On passe notamment de ville pédestre à une ville connectée. La mobilité ferroviaire est un élément fondamental de nos sociétés, elle conditionne la vie, l'organisation du territoire par son jeu de flux, de mouvements, d'accès aux ressources de divers territoires. La vocation de la gare à faire converger les flux de biens ou de voyageurs, fait d'elle, dès son origine un point d'articulation essentiel autour duquel la ville moderne ou le village va se déployer. Dans les territoires ruraux, la gare est devenue vitale pour ses habitants et l'attractivité de leurs territoires. Souvent malmenée, la gare rurale est un véritable instrument de liberté permettant non seulement un accès à la ville mais également dans les villages environnants également. Ainsi la gare rurale permet le maintien et le développement de leurs fonctions, le devenir de leur propre espace comme celui des territoires qu'elles contribuent à structurer.

La gare est incontestablement l'expression directe du réseau au sens large du terme. Elle a modifié, organisé et orchestré une toute nouvelle façon de vivre pour les habitants du territoire qu'elle occupe. Elle a parfois ciselé, tranché la ville mais a aussi su tenir son rôle quelque part, de noyau de la ville. Si elle a réussi autrefois à devenir la porte de la ville, la gare contemporaine apporte un tout autre signal, sans cesse mouvant. Après le brouhaha de la modification de tout un système et du tissu urbain de nombreux territoires, la gare est désormais érigée au rang de balise urbaine. Force est de constater que l'édifice ferroviaire nous plonge dans un jeu de contradiction entre un endroit où l'anonymat règne silencieusement et celui où l'habitant s'identifie à lui, permettant ainsi à la gare de devenir place de village.

L'arrivée du ferroviaire a profondément bouleversé la répartition des composantes de la cité. Mi-urbaine, mi-industrielle, la gare figure un ailleurs qui vient troubler l'expérience de la ville. En effet la gare s'est érigée comme l'un des bâtiments

fondamentaux au sein du territoire, finalement un symbole. Sorte de micro-société, elle délimite ses propres frontières entre espace privé et espace public, et structure ainsi la ville qui l'accueille devenant le centre de convergence pour ses habitants. Sansot<sup>18</sup> écrit en 1971 : "La gare nous ouvre à la ville et, en même temps, elle constitue un univers qui se suffit à lui-même, dans lequel on peut entrer pour échapper à une ville que l'on ressent comme intolérable". Monde en soi, la gare est humaine et technique, automatisée et sociale, normée et marginale en même temps. Mais quelle est l'essence qui la compose ?

### 18.

Pierre Sansot, 1971, Poétique de la Ville,  
Paris : Klincksieck, p. 85

05





**4H55**  
**05 - 61**  
**27.01.23**

La mémoire vacillante  
Le sommeil l'a hanté  
La vieillesse lui joue des tours

Une réminiscence diluée  
Une splendeur perdue  
Une lanterne s'éteint

Souviens toi de ton ardeur  
Au creux de tes voyageurs  
Aux promesses rouillées

Egard toi dans les regards  
Perd toi dans le vent  
Je t'attends

Sous tes marquises éreintées  
Je veux t'entendre  
Sans crier gare

# LA GARE, UNE PLACE À PART DANS L'IMAGINAIRE COLLECTIF

## LES ARTÉFACT QUI ONT ANIMÉ L'IMAGINAIRE FERROVIAIRE

La gare est passée, tout au long de son histoire, par un jeu de complémentarité de thèmes. Qui ont d'ailleurs, tous su éveiller et nourrir un certain fantasme qui construit peu à peu l'imaginaire ferroviaire sans cesse à nouveau bousculé.

La gare devient au cours du 19ème siècle, une mise en scène élaborée avec le plus grand soin pour le public : traitement des façades de gares qui semblent issues d'un décor de théâtre, organisation majestueuse de l'espace dont l'ampleur et la maîtrise des effets scéniques ou lumineux confèrent au lieu un souffle épique. Le centre de création industrielle<sup>19</sup> souligne ainsi que la gare est alors glorifiée comme un spectacle de la modernité technologique. Lors de l'inauguration d'une des premières gares italiennes, une cérémonie officielle reçoit un théâtre pour ainsi accueillir dans la ville le progrès technologique présenté par le chemin de fer. De l'autre côté du continent, le hall de la gare de Grand Central à New-York sera également mis en scène. Une théâtralisation sans précédent de l'espace public est installée, théâtralisation qui ira même jusqu'à transposer littéralement dans les gares les effets visuels et lumineux les plus spectaculaires de la scène. On entendra également en 1859 au Luxembourg une cantate composée et chantée par M. Neumann<sup>20</sup> lors de l'arrivée solennelle du premier train :

### 19.

Catalogue d'exposition Centre Georges Pompidou. Le temps des gares. Janvier 1978, p 41

### 20.

M. Neumann, octobre 1859. Catalogue d'exposition Centre Georges Pompidou. Le temps des gares. Janvier 1978, p 34

### 21.

Paul Nizan dans l'ouvrage d'Antoine Bloyé, 1933. Catalogue d'exposition Centre Georges Pompidou. Le temps des gares. Janvier 1978, p 34

*"O miracle !  
Quel spectacle  
Vient s'offrir à nos yeux !  
Quel prodige  
Sur ces lieux  
Exerce son prestige ?  
Quel pouvoir  
Fait mouvoir  
Cette machine immense ?  
Quel esprit  
Pousse et lance  
Ce monde et le conduit ?"*

Ces divers spectacles prendront de nombreuses formes et on constate un engouement inédit. En Suède pour l'inauguration de la gare de Hofors en 1858 les paysans métamorphosèrent les sapins de la forêt en une architecture baroque qui théâtralise l'édifice. Ces interventions étaient vouées à célébrer le désenclavement des campagnes grâce au chemin de fer. Paul Nizan écrira dans l'ouvrage d'Antoine Bloyé<sup>21</sup> : " Dans les gares à peine crépies, sur des estrades, des évêques mitrés, étincelant dans le soleil comme des insectes à élytres bénissent les trains ; les musiques militaires, assises dans



des bosquets de palmiers verts, jouent les airs impériaux. Les poètes chantent les machines.” Il est important de noter que ces inaugurations de gares sont, aussi bien à la ville qu’à la campagne. Après l’arrivée inédite du chemin de fer et ses inaugurations, les compagnies de l’Etat se sont intéressées à la réalisation de la mise en scène élaborée des intérieurs de gare. La gare aurait pu devenir le lieu idéal pour populariser un art nouveau, en offrant aux artistes par l’immensité de ses murs, un théâtre d’opérations d’une ampleur sans précédent. Mais les compagnies et l’État ont préféré confier à des artistes académiques, ayant déjà fait leurs preuves dans la peinture décorative, la mission de couvrir les gares de fresques et de sculptures apologétique ou édifiantes. Ainsi selon le centre de création industrielle<sup>22</sup>, se déploie un code ornemental analogue à celui des autres lieux publics. L’ornementation des gares a été considérée durant un siècle comme une évidence première, comme une nécessité sociale et culturelle par son statut de lieu public. Le hall des départs de la gare de Lyon cache derrière les nouveaux guichets une fresque représentant sans discontinuité les divers paysages traversés par la ligne du PLM. Entourée de kiosques à journaux, fleuristes, cireurs de chaussures, magasins de souvenirs, marchands de tabac, la fresque occupe toute la longueur de la salle des pas-perdus autrement appelée la “galerie des fresques”. Michel Ragon<sup>23</sup> affirme que le décor de la gare de Lyon muni de son buffet somptueux offre le décor d’un casino avec ses plafonds peints, ses stucs dorés et ses figures féminines allégoriques.

Pour continuer avec l’analogie au spectacle, Colette Hourtolle<sup>24</sup> relève dans *Les trains et l’imaginaire* la diversité d’imagerie qui vont, par la suite, stéréotyper la gare en un lieu légendaire et fabuleux. En effet, les médias vont également contribuer à véhiculer et amplifier une vision du merveilleux et du tragique de la gare. Dès ses origines, avec L’entrée en gare du train à la Ciotat de Louis Lumière en 1895, jusqu’aux films les plus récents, le cinéma est profondément marqué par ce lieu de théâtralité et de mouvance : l’évidente vocation cinématographique de la gare va susciter une nouvelle fantasmagorie, une nouvelle dimension du récit moderne. En effet, le septième art est tout de suite lié au chemin de fer et à son imaginaire. Précurseur de ce que serait alors le cinéma, finalement une saisie de la réalité en mouvement, où l’attente et le bruit peuvent converger et ainsi se mêler, bien qu’ici la seule attente soit celle des passagers sur le quai, et le bruit, celui que l’on imagine dans les gares, au milieu des foules qui se déplacent. Si la gare a parfois exalté une certaine épopée ferroviaire, magnifié par des décors et ambiances théâtrales, l’édifice et notamment son ornementation ont aussi quelques fois célébré l’amitié entre les peuples. On retrouve cette idée illustrée dans un détail d’un chapiteau de la gare de Metz-ville en 1905 avec deux hommes représentés, se faisant face, se tenant les mains en s’embrassant. Néanmoins il apparaît plus souvent que l’ornementation de certaines gares a vocation à exalter les sentiments nationalistes, à accréditer les notions de progrès technologique ou encore conquête

## 22.

Catalogue d’exposition Centre Georges Pompidou. Le temps des gares. Janvier 1978, p 33

## 23.

Michel Ragon, L’architecture des gares. Denoël, 1984

## 24.

Colette Hourtolle, *Les trains et l’imaginaire*. N°284 février 1986

coloniale comme nous le rappelle le centre de création industrielle<sup>25</sup>. L’exemple de l’escalier de la gare Saint Charles à Marseille est sans doute l’un des plus parlants. Entre 1830 et la fin du XIXe siècle, l’Empire français recouvre près de douze millions de km majoritairement situés en Afrique et en Indochine ; Marseille est alors la « porte de l’Orient », le grand port du commerce colonial. L’historien Philippe Joutard<sup>26</sup> montre à quel point les statues de la gare sont problématiques : “De fait, le voyageur qui arrive à la gare Saint-Charles et descend son escalier monumental conçu par Louis Botinelly passe entre deux femmes assises chacune à la proue d’un navire. En contrebas, deux autres femmes couchées avec leurs enfants représentent les colonies d’Afrique et d’Asie. La leçon est claire : la cité phocéenne domine les territoires des deux grands continents ; le fantasme est plus évident encore : les « femmes-colonies » sont offertes, nues, presque liées, colliers autour du cou, bracelets aux bras et aux chevilles, semblent à la disposition du conquérant.” Ainsi la glorification du colonialisme est mise en avant, avant même d’atteindre cette gare, véhiculant une image de la ville se voulant puissamment opprimante et dominante.

Néanmoins, la gare a aussi été véritablement un témoin d’une société en crise. Elle a été le support mais aussi forum de manifestation culturelle. Lieu de brassage mais aussi de circulation et de rassemblement de masses, les gares sont venues refléter les mouvements d’idées et moments de rupture des sociétés. La Seconde Guerre mondiale changera radicalement l’image du transport ferroviaire, et donc celle des gares. Thomas Bruyas<sup>27</sup> nous rappelle que les trains et les gares, utilisés par le troisième Reich comme une machine guerrière, deviennent un souvenir cru de déportation. Jochen Guckes écrira en 1999 un article qui décrit le rôle des chemins de fer dans la déportation des Juifs de France. En tout, les wagons de la SNCF ont transporté près de 76 000 juifs vers les camps de concentration et d’extermination entre 1942 et 1944. La SNCF agissait sous le contrôle des organismes de surveillance allemands, d’abord militaires, puis, pendant l’époque des déportations, sous la responsabilité du ministère allemand des Transports. Le gouvernement de Vichy transformera cette contrainte en collaboration. La gare est ainsi devenue le lieu qui cristallise l’attente avant l’enfer. Spielberg le rendait alors de manière saisissante dans *La Liste de Schindler* où l’appel des noms à quai glaçait le sang. Au début de l’année 1943, une fausse gare est installée à Treblinka, comportant une billetterie factice, des panneaux indiquant les correspondances et une horloge peinte indiquant toujours la même heure. Une fois descendus du train, les déportés étaient regroupés sur la place de la “gare” avant l’horreur. Treblinka devient un grand centre d’extermination simulant en trompe-l’œil une petite gare de province avenante pour ainsi masquer aux flots de déportés l’atrocité de l’étape suivante de leur voyage de la mort. La gare est alors le carrefour privilégié d’une propagande idéologique. Si, aujourd’hui, on se souvient de l’histoire tragique de ces gares durant la seconde guerre mondiale, c’est davantage le wa-

## 25.

Catalogue d’exposition Centre Georges Pompidou. Le temps des gares. Janvier 1978, p 38-39

## 26.

Philippe Joutard “ Marseille, porte de l’Orient” dans mensuel 69, daté juillet-août 1984

## 27.

Thomas Bruyas, De la complexité des projets de gares. Du traitement d’un objet urbain à la conduite de projet. Sciences de l’Homme et Société. 2015. dumas-01250236

gon qui symbolise dans l'imaginaire collectif la déportation et modèle nos représentations selon les historiens Thomas Fontaine et Guillaume Tozer<sup>28</sup>. Après avoir participé à ces tragiques événements historique, dans l'après-guerre, la jeune SNCF, alors même que la reconstruction du réseau n'est pas encore achevée, se lance dans les prémices d'une politique de vitesse qui restera jusqu'à nos jours le socle de l'image de l'entreprise, du moins sur le réseau principal selon Etienne Auphan<sup>29</sup>. C'est alors que le mythe de la SNCF commence à voir le jour. C'est effectivement ce que l'on peut observer sur une affiche de 1948. C'est bien la vitesse que les chemins de fer français veulent mettre en avant souligne Auphan. Ainsi la vitesse est présentée comme un véritable porte drapeau. On notera également, dans le bas à gauche de l'affiche la première manifestation d'une nouvelle expression de la vitesse, non plus par les chiffres, mais bien par l'évocation du temps écoulé pendant le voyage, le temps lui-même étant défini par les moments de référence de la journée : le « matin » en Belgique, le « soir » à Bordeaux. On notera également la phrase allégrement patriote " les français peuvent donc être fier de leurs chemins de fer." Par la suite Etienne Auphan précise qu'au cours des années 1950, la vitesse n'est pas directement mise en avant en tant que telle. Mais elle est généralement associée avec la « régularité » et le « confort » qui demeureront toujours les trois piliers du fonctionnement de la SNCF traditionnelle. L'année 1952 marquera l'achèvement de l'opération magistrale qu'est l'électrification Paris - Lyon. C'est désormais l'ère des performances, traduite par la durée du voyage dont le faible nombre d'heures suffit à lui seul à évoquer l'accroissement de vitesse qui en est la cause. Cet événement sera alors valorisé en étant associé à la modernité qui s'exprimera par la performance du train. Cette valorisation en annonce une autre : celle du gain de temps par rapport à la situation antérieure, mais sans qu'on se préoccupe encore de l'utilisation de ce temps. Par la suite, le gain de temps ciblera progressivement la clientèle d'affaires avec la mention des premiers « trains d'affaires". L'accent est désormais mis sur l'intégration du voyage en train dans le planning. L'aller-retour utile est devenu possible dans la même journée en province. On assiste alors à l'avènement du train comme machine technique aux possibilités infinies permettant d'accéder à de nombreux territoires dans un confort et une ponctualité inégalés. La mention « en dehors des heures de travail » présente sur certaines affiches donnera au voyageur en train l'assurance de la rentabilité maximale du temps dans l'organisation de la journée et suggère la possibilité de « consommer » ce temps à son gré, qu'il s'agisse de se détendre ou de se reposer, de se nourrir ou même d'y travailler en plus des heures normales de travail. L'affichage de la performance continue à être présente au fil des années. Les tickets ont également constamment évolué depuis les premières années du chemin de fer. On pouvait retrouver des tickets pour accompagnateur aux quais, pour animaux, billet du dimanche et même des billets fétiches célébrant un record de vitesse ou des festivités avec les trains de plaisir d'avant

### 28.

Thomas Fontaine et Guillaume Tozer pour le Département de la Seine-Saint-Denis lieux d'histoire et de mémoire de la déportation en Seine-Saint-Denis, 2011

### 29.

Etienne Auphan, « La vitesse perçue à travers les différentes facettes du temps : exemple illustré de la SNCF au cours de la seconde moitié du XXe siècle », Revue d'histoire des chemins de fer [En ligne], 46-47 | 2015

### 30.

Michel Ragon, L'architecture des gares. Denoël, 1984, p 54-55

guerre. Le billet prend de plus en plus d'ampleur au fil des années jusqu'à arriver à une esthétique administrative d'aujourd'hui. Si le ticket n'a pas représenté un véritable intérêt esthétique, l'affiche, elle sera mise sur le devant de la scène. Dès les premières heures, la gare fascinera la population et notamment les artistes par sa promesse de progrès et de liberté. Les impressionnistes se saisissent rapidement du sujet afin d'immortaliser l'atmosphère bouillonnante qui, tour à tour, estompe ou souligne la charpente métallique et la verrière de la marquise, le tracé des voies, les façades des immeubles, les silhouettes. La gare leur permet ainsi d'explorer le rôle de la lumière servant ainsi de dispositif optique qui permet de relire la ville. Parmi les peintres, certains d'entre eux seront attirés par l'étrangeté et l'insolite du monde du rail. Chirico écrira d'ailleurs en 1910<sup>30</sup> : "Dans la construction des gares de chemin de fer se trouvent les premières fondations d'une esthétique métaphysique." Pour Salvador Dalí, l'univers était « semblable par sa structure à la gare de Perpignan ». La gare a pour surnom le « centre du monde », d'après les mots du peintre, qui en fit plusieurs fois référence comme « centre cosmique de l'univers » ; elle lui inspira d'ailleurs, la toile intitulée La Gare de Perpignan. La gare apparaît à nouveau comme un lieu fantasmé et majestueux. Le design graphique est pour l'entreprise ferroviaire un enjeu crucial de sa communication depuis ces premières années. Les plus grands artistes ont ainsi coloré le monde du rail. De Savignac à Villemot, de Dufy à Dalí, de Fujita à Buffet, le train s'est affiché comme une véritable œuvre d'art en gare. Chaque époque est représentée au gré du trait des illustrateurs, peignant chaque région à leur manière, laissant derrière eux un témoignage unique de cet imaginaire sans cesse développé à travers leurs réalisations. Cette pluralité d'affiches expose au public à l'intérieur de la gare les destinations contées par les artistes, les invitant déjà à voyager lors de leur entrée en gare.

La gare et sa mythologie se prêtent merveilleusement à l'expression de fantasme et du rêve. Mais qu'en est-il aujourd'hui ? Si la gare est apparue comme un monument prestigieux fascinant et éblouissant aux yeux des Hommes, elle a progressivement été apprivoisée. Le voyage à travers la gare et le train qualifié de péripétie dangereuse par les journaux de l'époque se popularise et perd en chemin son caractère singulier. Ce lieu si paradoxal et autrefois fantasmé à éperduement muté avec la modernité.

# UN IMAGINAIRE EN DÉSHÉRENCE

## IMPACT DE LA MODERNITÉ

Le temps des locomotives à vapeur, du jardin botanique au milieu de la gare, de buffet grandiose et des ornements dignes d'un opéra est désormais bien lointain. En effet, la Centre de création industriel<sup>31</sup> affirme que les gares des années 80 constituent le plus souvent un point faible de l'image de marque des compagnies ferroviaires. Le style dit «international» qui rejette toute référence historique et culturelle se généralise peu à peu laissant la gare plonger dans un certain anonymat. Renonçant à leur propre identité, les gares prennent désormais souvent les apparences des archétypes dominant du système économique. Ainsi la gare perd peu à peu son statut d'édifice triomphant. C'est dans une neutralité insipide, dans l'aseptisation générale et dans la dépersonnalisation accélérée que la gare exprime une certaine forme d'agressivité de l'environnement urbain. Désormais les gares ont renié toute référence et particularisme lié à leur territoire. On ne lit plus aucun signe permettant de comprendre par rapport à quel contexte la gare s'articule, donnant un sentiment aseptisé avec l'impression que celle-ci est interchangeable. La gare redevient en quelque sorte anonyme. Les habitants et usagers du train ne s'identifient plus au bâtiment comme ils pouvaient le faire auparavant. On assiste à une banalisation de l'univers ferroviaire. En ce qui concerne les petites gares, on assiste

### 31.

Catalogue d'exposition Centre Georges Pompidou. Le temps des gares. Janvier 1978, p 129

### 32.

Michel Ragon, L'architecture des gares. Décembre, 1984, p 87

### 33.

Catalogue d'exposition Centre Georges Pompidou. Le temps des gares. Janvier 1978, p 129

à une véritable uniformisation des bâtiments. Les édifices de la gare de Valence, d'Agen, de la gare de Gragnague et de la gare de Lisle Sur Tarn par exemple sont plus que similaires. La petite gare aux allures de maison propre ressemble désormais à un bâtiment administratif. Michel Ragon<sup>32</sup> souligne dans son ouvrage : " il n'existe plus de trains de plaisir populaires, ni de grands express européens de milliardaires, ni de madones des sleepings. À leur place les T.E.E et les TGV. On ne va plus rêver dans les gares". Il insiste par la suite sur le fait que la gare s'est transformée en un sas où l'on circule en toute hâte. Le centre de création industriel<sup>33</sup> insiste sur cette époque charnière en soulignant la perte d'identité propre aux chemins de fer. En effet, la gare et ses représentations ne sont plus, de nos jours, un symbole de nouveauté mais, bien au contraire, un symbole qui renvoie, avec une certaine nostalgie à l'image idéalisée d'un passé révolu. Si le rail a été perçu comme un symbole national dans les années 1950, une prouesse de vitesse dans les années 1980, l'opinion publique sur celui-ci a évolué. Comme le rappelle l'article de Florian Reynaud, pour beaucoup la SNCF était symbole de vacances et de paysage. Par la





suite, dans les années 1980, le TGV fut un symbole national. Motif de fierté, la première ligne à grande vitesse, reliant Paris à Lyon, a été livrée en deux temps, en 1981 puis en 1983. Christian Chevandier relève que le TGV a été une "vitrine de la France". Le train a également véhiculé un véritable symbole de liberté. Pour Florian Reynaud, cet attachement au train se traduit aussi en situation de crise. En effet, en 1995, les grèves historiques qui perturbent le pays pendant plusieurs mois pour protester contre le plan Juppé sur les retraites et la Sécurité sociale se rendent avant tout visibles pour le grand public à travers le blocage des transports publics. L'opinion publique a affiché son soutien aux grévistes au fil des sondages malgré ces perturbations. Depuis le vent à tourné. Le train n'est désormais plus synonyme de loisirs ou encore de vacances. Il est associé au trajet quotidien, laissant aux usagers un sentiment de détérioration des services au passage. Les affiches des années 60 brandissant le slogan "vitesse, exactitude" sont remplacées par des retards, des grèves, des blocages et perturbations dans l'opinion collective, ce qui explique, en partie, la dégradation de l'image de la SNCF. Au classement réalisé par Ipsos/LaMatrice en 2011, la SNCF deviendra l'une des grandes entreprises les moins aimées du pays. Jean des Cars affirmera notamment qu'à partir du moment où on a abandonné l'idée de la rigueur de l'horaire et où on a toléré que le train ne soit plus ponctuel, la confiance et l'amour des Français pour celui-ci se sont dissipés pour laisser place à un sentiment de corvée, d'aléa,

## L'IMAGE SNCF

d'angoisse et d'incertitude. Tous ces éléments font qu'on ne peut plus faire confiance au train. Le lien d'amour a été rompu, le train devenant une corvée obligatoire au lieu d'être, entre autres, un plaisir. Il ajoutera ensuite "Le train a perdu sa fonction de rassemblement humain." Il est intéressant d'observer l'évolution du logo de l'entreprise pour en comprendre les valeurs prônées au fil du temps et leurs changements. Le tout premier logo de la SNCF représente la fusion des 5 grandes compagnies de chemin de fer français. Cette fusion sera donc ainsi représentée grâce à l'enchevêtrement des lettres. Puis après la seconde guerre mondiale, en 1947, la SNCF décide de rebâtir leur logo afin de correspondre à la période de restructuration mise en place dans le pays. Ainsi le logo met en avant le territoire français et le sentiment patriotique afin de célébrer l'unité du pays. Ce logo évoque également l'ambition de la société de chemins de fer à relier une grande partie de l'hexagone, en se lançant dans de grands travaux de modernisation et construction. En 1972 cependant, le logo du Groupe SNCF change totalement de style en affirmant une identité qui se veut correspondre à l'ère du développement technologique en faisant écho à l'idée de progrès et performances. Les lettres sont assez épaisses afin d'affirmer la puissance de cette entreprise en plein essor. Le logo subit ensuite des modifications en 1985 et en 1992 avant de se transformer une dernière fois en 2005. Le dernier logo est en



rupture avec les précédents. Il exprime une toute nouvelle ambition qui est d'associer au transport de nouveaux services qui améliorent la qualité de tous les voyages. La couleur « Carmillon », créée expressément pour la marque est toute en nuances pour symboliser ainsi la diversité des activités. Les valeurs mises en avant selon les époques nous permettent de distinguer les volontés prônées par l'entreprise au fil des années. Si l'on jette un regard sur les affiches de la SNCF ces dernières années, et notamment de la campagne de lancement des TGV Inoui, nous pouvons constater un réel décalage avec celles du passé. Les paysages peints par différents artistes sont remplacés par des publicités aseptisées sur un fond uni représentant un seul usager. Le rapport au voyage y est totalement absent. Julien Féré<sup>32</sup>, directeur de la communication externe de Voyage SNCF expliquera néanmoins que : «Voyager avec son temps, c'est dire que nous allons toujours enrichir notre offre de services en rapport avec les attentes des voyageurs». L'ambition n'est donc non plus de donner l'envie du voyage mais d'offrir de plus en plus d'offres de service à l'intérieur de ce voyage. En ligne, nous pouvons retrouver la charte graphique complète de l'entreprise. En ce qui concerne les illustrations, c'est bel et bien le flat design qui est à l'honneur. Le Flat Design semble s'être imposé durablement et influence considérablement les créations graphiques contemporaines ce qui est également le cas de la SNCF. Ce style de design graphique accentue la perte d'identité, perte d'imaginaire ferroviaire. Les illustrations de la SNCF pourraient presque se confondre avec celle de l'entreprise Google qui véhicule un univers très différent dans l'imaginaire collectif.

Si l'imagerie présentée aujourd'hui autour de l'univers du rail ne nous fait plus voyager, pourtant l'ambiance même de la gare ou du voyage ferroviaire continue d'inspirer le cinéma contemporain. Permettant ainsi de faire perpétuer le rôle de l'imaginaire ferroviaire le temps d'un roman de Jean-Pierre Martin<sup>33</sup>, Les liaisons ferroviaires ou encore la scène ferroviaire remplis de nostalgie et de poésie dans le film du "Voyage de Chihiro" de Miyazaki<sup>34</sup>. Les gares sont ainsi souvent montrées au cinéma ou encore dans la littérature comme des lieux de transit où l'éphémérité de l'existence prend sa place comme une parenthèse enchantée.

Michel Ragon écrit en 1984 " Les gares ferroviaires n'ont pas trouvé leurs formes. La gare ferroviaire aujourd'hui s'efface ". La gare contemporaine ne peut plus vraiment être considérée comme porte de la ville, elle aurait davantage un « rôle de relais » qui continue à s'urbaniser. Néanmoins depuis quelques années le regain d'intérêt pour la gare ferroviaire offre de nouvelles perspectives possible afin d'entrevoir un imaginaire ferroviaire possiblement renouvelé.

### 32.

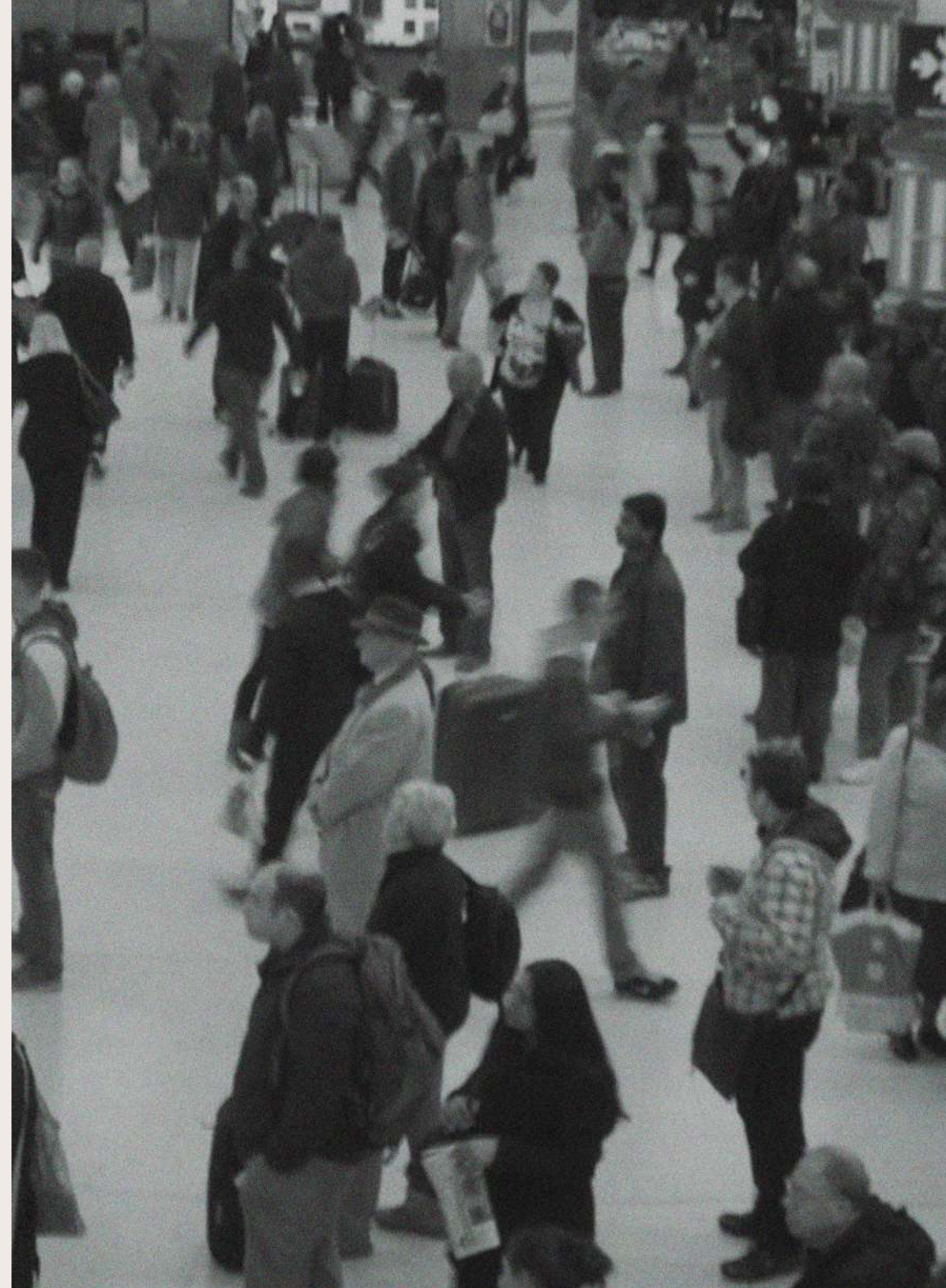
Fages, C. (2019, 8 janvier). TGV InOui tire un premier bilan de sa campagne de lancement - Marques - E-marketing.fr. <https://www.e-marketing.fr/>.

### 33.

Jean-Pierre Martin, Les liaisons ferroviaires, Éditeur J'AI LU, 2013

### 34.

Miyazaki, Le Voyage de Chihiro (2001), DVD et Blu-ray, studio Ghibli.



Était-ce donc cela ton destin ?

Devenir un simple grand magasin.

N'oublierais-tu pas ton heure de gloire ?

Souviens-toi de la foule qui animait la gare

Désormais le voyageur cours furieusement

Le spectacle que tu leur offre n'est que violence

Le voile se lève ainsi dans tes dédales

Est-ce donc les prémices d'un nouveau départ ?

**4H55**  
**05 - 61**  
**27.01.23**



# LA GARE CONTEMPORAINE : TRANSFORMATION ET MUTATION

## LA GARE CONNECTÉE

Depuis plusieurs années, la pensée urbaine dominante a amorcé son virage idéologique, affirmant une dématérialisation de la ville. Ainsi, elle fait de la ville intelligente, numérique ou connectée, sa nouvelle idéologie porteuse de croissance. Nils Le Bot<sup>35</sup>, architecte et chercheur en urbanisme rappelle que les gares mélangent intrinsèquement espace régi par la lourdeur de l'infrastructure, et mouvement, guidé par l'information et le temps, autant de caractéristiques quantifiables et monitorables se trouvent être pionnières dans l'expérimentation des smart concepts. Il rappelle également que les gares sont sans cesse réaffirmées dans leur rôle d'hype-rhub, se préparant à absorber une part importante de la transition mobilière des trente années à venir ; les collectivités publiques comptant sur le numérique pour y arriver. Patrick Roper<sup>36</sup> affirme dans son ouvrage *City Booster* que la société du 21<sup>e</sup> siècle est individualiste et digitalisée mais surtout mobile. La relation entre individus s'opère à travers une logique de réseaux. La gare, nœud de tous les réseaux, doit répondre à ces nouveaux modes de vie. Les nouvelles technologies se sont emparées de ce domaine, en particulier dans le champ de la billettique, l'information en temps réel et de la localisation géographique. L'utilisateur est désormais un usager connecté, ces conditions spatiales sont donc tout à fait transformées par rapport à celle qu'il a vécue quelques décennies auparavant. En effet, on observe un besoin d'immobilité. Nils Le Bot souligne la multiplication des "espaces d'attente Wi-Fi" en gare, mais aussi de "recharge mobile", des salons voyageurs et autres lounges à accès restreint. Les espaces dédiés à la connexion offrent différents niveaux de service avec un Wi-Fi avec ou sans publicité, profilage, qualité de débit ou sécurisation. Ces différentes mutations changent dans l'imaginaire collectif le rapport au voyage et à l'attente. La plupart du temps, les pôles connectés en gare sont les plus prisés. Si les espaces connectés servent pour certains à patienter munis de leur téléphone pour d'autres l'espace est utilisé pour rentabiliser leur temps notamment en travaillant.

Rien d'étonnant à l'heure où le travail mobile vient bousculer les principes de l'entreprise rigide et codifiée. Patrick Roper affirme également que la gare mise sur le commensalisme et sur une offre d'espace et de services destinés à ceux dont l'activité professionnelle s'exerce de plus en plus en dehors des lieux habituels de travail facilitant notamment le partage et la rencontre. En effet, l'entreprise ferroviaire poursuit aujourd'hui l'ambition globale de penser la gare comme un lieu complémentaire de travail. Il soulignera par la suite que la mobilité numérique transforme chacun d'entre nous en "PME individuelle ou mobile", susceptible de travailler n'importe où, pourvu que la connexion soit bonne et les données pertinentes facilement accessibles. La gare et son imaginaire se muent ainsi dans une notion de rentabilisation du temps de voyage. La gare est donc pensée

### 35.

Nils Le Bot. Quel avenir pour les gares métropolitaines françaises et allemandes? analyse prospective de la dialectique "système gare": ville, face au devenir des politiques publiques françaises & allemandes en matière de transport.

### 36.

Patrick Roper, *City booster - Les gares à l'aube d'une révolution ?* Grand Format, 2017

comme le nœud de connexions de toutes les mobilités, y compris la mobilité virtuelle. Raphaëlle Borneuf, créatrice du lieu Bonport, a voulu créer un espace hybride entre détente et travail en gare de Lille-Flandres : « J'ai souvent remarqué que les gens ne profitaient pas des transports. Dans les années 30, voyager était exceptionnel et une vraie aventure. Aujourd'hui, la qualité du voyage a baissé, on attend des heures dans le froid pour être dans des trains parfois debout... » Ce laboratoire destiné à rendre "la vie des voyageurs meilleure" offre la possibilité " d'un confort pour les voyageurs en transit, loin des milieux aseptisés et impersonnels." Néanmoins si des initiatives comme celle-ci existent, elles ne sont pas pour autant gratuites comme le sont par exemple les espaces de «micro-working» de la SNCF aux allures beaucoup plus impersonnelles. Si la gare se voit à présent transformée en un espace qui doit offrir une rentabilisation pour le temps de travail, elle est aussi pensée comme un lieu de découverte. Constamment à la recherche d'un niveau de service élevé, les voyageurs attendent de la gare qu'elle ne soit pas un simple lieu de passage. En effet, le temps passé en gare peut atteindre jusqu'à 30% de la durée du voyage dans son ensemble. Les méthodes pour améliorer l'expérience du passage en gare peuvent se présenter sous diverses formes, comme celle d'un opéra par exemple. La gare de Zurich a servi en juin 2010 d'écrin à «La Traviata», de Giuseppe Verdi. Ainsi réalité quotidienne et art lyrique se fondaient à la gare, faisant interférer un air de la soprano Eva Mei ou du ténor Vittorio Grigolo avec une annonce de train par le haut-parleur. La gare s'est ainsi transformée en agora spectaculaire retrouvant le temps de quelques instants ses propres réminiscences d'antan d'analogie au spectacle. La SNCF a, elle aussi, voulu ramener la musicalité à la gare. À première vue, entre le piano et la compagnie des chemins de fer, il n'existe aucun rapport. Néanmoins tout a commencé par un petit piano droit en gare Montparnasse à Paris. François Delétraz<sup>37</sup> nous rappelle que d'emblée, les mauvaises langues ont trouvé l'idée saugrenue. On prédisait les incivilités, les cafouillages et autres nuisances sonores. La suite leur a donné tort : l'opération piano en gare a été un vrai succès. Laissé en accès libre, chaque passant peut, s'il le veut, jouer quelques notes permettant par la même occasion d'en faire profiter aux autres usagers. "Piano en gare résonne ainsi comme une nouvelle place au sein de la gare, nouvel espace d'échanges et de vie où le voyageur peut poser sa valise, jouer, écouter et même chanter. Les moments partagés autour des pianos ont ainsi, la valeur de l'éphémère et de la surprise. La SNCF renforce également cette idée avec le distributeur d'histoires. Le concept est simple : un appareil ressemblant un brin à une borne de compostage permet de distribuer des histoires pour faire patienter les usagers avant de prendre leur train. Se composant uniquement de 3 boutons, indiquant la durée du temps de lecture de l'histoire, l'utilisateur peut imprimer une histoire, nouvelle ou poèmes au hasard. Gilles Ballerat<sup>38</sup>, directeur de services et opérations SNCF Gares et Connexion expliquera : " C'est un don, un cadeau pour habiter le moment de présence en gare. [...] Ces

## 37.

Delétraz, F. (2022, 11 juillet). « Piano en gare » résonne depuis dix ans dans les gares SNCF. LEFIGARO

## 38.

Le Point.fr. (2016, 24 septembre). SNCF : des distributeurs à histoires pour patienter en gare. Le Point.

histoires nous invitent à des rêves. [...] Enfin, dans un monde digitalisé, c'est un clin d'œil papier puisqu'on le garde ou on le donne." Ces diverses interventions sont actuellement ce qui nourrit un potentiel imaginaire actuel. Elles invitent au voyage par le biais des arts, laissant le voyageur partager l'expérience avec d'autres ou au contraire avec lui même. Néanmoins, aujourd'hui ces interventions sont malheureusement noyées dans un espace se voulant de plus en plus proche du centre commercial. Selon Patrick Ropert<sup>39</sup>, le modèle économique de la gare est en train d'opérer sa mue. Jusqu'alors, la gare s'adaptait à la croissance des flux de voyageurs en augmentant ses capacités d'accueil, financée par la SNCF, et plus récemment par les exploitants privés du réseau ferré. Aujourd'hui, elle suscite une croissance de flux de visiteurs, afin que leurs actes d'achat financent la modernisation des gares. L'ancien directeur de communication de la SNCF ajoutera que l'impact du flux sur les commerces en gare est le premier effet indirect incontestable, ce que les économistes appellent l'effet «spillover». Par exemple, le chiffre d'affaires d'un magasin de prêt à porter en gare s'élève en moyenne à 16000€ contre environ 9000€ de chiffre d'affaires en centre commercial. Cécile Kervasdoué<sup>40</sup> releva ainsi qu'il y a toujours eu des commerces dans les gares, néanmoins les aménagements d'aujourd'hui ont opéré un renversement. Ce ne sont plus des commerces pour aider les usagers à voyager mais l'inverse : les voyageurs sont utilisés par les centres commerciaux et le patrimoine historique est détérioré. En effet, Ropert suggère qu'à terme, un client passant devant une enseigne pourrait, via son smartphone, se voir proposer des services en fonction de ses préoccupations du moment (préoccupation analysée précédemment par le téléphone). La gare se transformera-t-elle peu à peu en complexe purement consumériste ? Les usagers sont-ils encore voyageurs ou désormais clients ? Le rôle des gares étant fondamental dans le fonctionnement des métropoles, il est important, selon Marc Lévy, de prendre position et d'ouvrir le débat pour ces projets de transformation des gares et plus largement sur le problème de la métropolisation qui est posé en amont. Pour l'architecte Patrick Bouchain, la gare est le lieu de rencontre et devrait être le lieu d'accueil et non pas un centre commercial de plus comme le veut le projet de la gare du Nord. La gare joue alors un rôle nouveau dans l'espace urbain : celui de booster d'activité non seulement pour les commerces mais aussi pour le tissu économique situé à sa périphérie. La gare devient finalement « entreprise-gare » et l'imaginaire de celle-ci s'en voit donc bouleversé. Les fonctions attribuées à la gare ont peu à peu évolué et désormais, la vitrine de l'activité ferroviaire est submergée de boutiques en tout genre. Si l'aspect commercial de la gare est plus que mis en avant ces dernières décennies, l'aspect technologique revient sur le devant de la scène. En effet grâce à ces nouvelles gares de plus en plus connectées, l'imaginaire de celle-ci se reconnecterait presque avec cette identité de modernité et développement autrefois très présent. En outre, l'organisation de la gare est progressivement influencée par

## 39.

Patrick Ropert, City booster - Les gares à l'aube d'une révolution ? Grand Format, 2017

## 40.

Kervasdoué, C. de. (2019, 7 septembre). Les gares SNCF : lieux de vie ou nouveaux centres commerciaux ? France Culture.





08

l'utilisation croissante des technologies de l'information qui « révolutionnent » la démarche du voyage en l'aseptisant encore un peu plus. Si la gare est un espace de sociabilité par excellence, c'est en partie parce que depuis quelques décennies celle-ci se veut être davantage une destination en soi et plus seulement un point de passage. Cette transformation de l'image de la gare, qui a lieu depuis quelques années, devrait permettre d'identifier la gare comme une place de vie mais également de nourrir un imaginaire avec celle-ci. Pour s'inscrire dans l'espace et dans le temps, la gare de demain doit ainsi participer à la vie de quartier afin de faire fleurir un imaginaire en résonance avec les enjeux de demain.



09



# LA GARE COMME LIEU D'ÉCHANGE

## UNE APPROCHE PAR LES USAGERS

Aujourd'hui sur notre territoire dorment trois milles gares abandonnées. Ces gares tout droit sorties de l'histoire, n'existent plus. Elles ont été désaffectées, parfois détruites, n'accueillent plus ou peu de voyageurs ni de fret. Comme la majorité des bâtiments publics, loin d'être un objet isolé, limité à l'offre de services aux citoyens, les petites à moyenne gare participent à la structuration de leur territoire et aux pratiques de ses habitants. Devant lui se déploie un espace collectif qui fait office de repère commun et familial. Si de nombreuses gares sont désormais abandonnées, d'autres recommencent à voir le jour grâce à des projets comme celui de la gare de Lunel, piloté par la Preuve par 7 et Patrick Bouchain. Ainsi, SNCF Immobilier s'est associé à la Preuve par 7 dans une démarche nationale et expérimentale pour imaginer une nouvelle vie pour le bâtiment de l'ancienne gare. Mathilde Tournyol<sup>41</sup> du Clos, architecte soulignera que : « L'idée est d'ouvrir le lieu pour faire se rencontrer les gens et fédérer des groupes qui ont des envies et besoins convergents. Nous effectuons un travail de terrain pour aller chercher les différents acteurs potentiels. À l'issue de ces mois, j'effectuerai un travail de restitution avec une cartographie des possibles pour ce lieu en y associant un mode de gouvernance et un modèle économique. Tout l'intérêt de la démarche repose sur le fait que la SNCF dispose de 3000 bâtiments désaffectés. Si nous trouvons un modèle qui fonctionne, on peut le décliner pour tous ces autres lieux à l'abandon. » Il s'agit effectivement de mener une réflexion sur l'articulation entre expérience locale et expérience reproductible. La gare de Lunel, qui fait étape vers les plages, voit passer chaque année plus d'un million de voyageurs. La réfection de son parvis est apparue indispensable en 2019, suite à l'augmentation de son trafic. Un premier échantillon de permanence a pu être réalisé par la Preuve par 7 entre décembre 2019 et janvier 2020. Pilotée par Jacques Garnier, un jeune architecte, elle a permis de créer un premier lien avec les acteurs locaux à la fois publics et privés (SNCF, Communauté de communes, Ville, Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement, Direction Départementale des Territoires et de la Mer, Régie des territoires, Associations...) et ainsi d'impulser une réelle dynamique commune. Finalement concrétisée par une intervention de mise au propre et d'ouverture symbolique du bâtiment réalisée

par la Régie Emploi Service du Pays de Lunel et soutenue par la Communauté de Communes, la pré-permanence s'est clôturée par la tenue d'une rencontre publique autour des "locomotives du lien social", avec plusieurs intervenants spécialistes de la question. Elle permet de rendre compte notamment des envies et besoins de chacun des acteurs autour de ce projet commun et d'initier une dynamique nouvelle pour le bâtiment. Le projet permet une valorisation des lieux, en interrogeant notamment la création de valeurs. La permanence architecturale devient le projet : une architecte s'installe dans un ancien édifice et rouvre progressivement ses portes au public afin d'y tester des usages et

### 41.

Podcast LOKKO Mathilde Tournyol du Clos  
Demain, l'espace publics, 2022

de l'aménager au fur et à mesure. Cette manière de faire ne permettrait-elle pas de réparer le lien entre les habitants et leur patrimoine et d'insuffler un nouveau souffle à un centre-ville peu à peu délaissé ? La gare ne retrouvera-t-elle pas sa place en tant que nœud historique de la ville ? Le top départ est donné à 15 mois de concertation publique où toutes les possibilités ont été envisagées pour la future utilisation du bâtiment. Mathilde Tournyol du Clos témoigne dans un podcast de LOKKO que la gare de Lunel en plus d'avoir une situation géographique idéale, est devenu un enjeu dans cette énergie de réappropriation de la ville. La mise en relations de différents acteurs, habitants a permis de tisser une trame de compétences indispensable pour la requalification de l'ancienne gare afin de répondre au mieux aux besoins/envies du territoire. C'est ce tissu de personnes et de compétences qui a créé l'amorce de l'occupation progressive de l'ancienne gare. C'est le faire ensemble qui a été le terreau fertile de ce projet de tiers lieux. En effet, Patrick Bouchain (qui a initié la démarche) de La preuve par 7 témoignera sur le parvis de la gare de Lunel :

**"Réparer ce qui n'est plus. Agir sur le bâtiment, c'est déjà de l'architecture. Réparer, rénover, renouveler des usages: c'est prendre soin de l'architecture."**

Ici, renouveler les usages de la gare lui permet de réparer le lien que le lieu entretient avec ces habitants. Pour Bouchain la gare est le lieu de rencontre et devrait être le lieu d'accueil à l'image de son souhait de travailler sur des salles dédiées à la jeunesse, des salles de répétition pour finalement faire de la gare un lieu pour la jeunesse. Le projet de Lunel, lance ainsi une réflexion patrimoniale au service de l'intérêt du territoire. La modification de l'infrastructure de la gare crée l'apparition d'une nouvelle place publique qui qualifie à nouveau le lien ville/territoire. Le développement des tiers-lieux en gares s'inscrit pleinement dans une démarche de valorisation de l'édifice en permettant de construire, avec un ensemble d'acteurs, des lieux hybrides et collectifs qui prendront la forme que les utilisateurs voudront leur donner. Il s'agit de réinventer les gares en engageant une démarche de valorisation et d'animation de ses espaces pour en faire des lieux de vie et d'échanges au sein des villes. Quant à l'imaginaire ferroviaire, le vocabulaire employé tout au long du projet permet d'ores et déjà de bâtir un univers entre les "apéros parvis" et "locomotives du lien social" le rapport à la gare n'est pas pour autant abandonné. C'est en plein air, entourés d'odeur du food-truck «La guinguette à Lulu» que les cinq architectes qui «occupent» le vieux bâtiment de la SNCF, ont choisi de







s'installer pour restituer aux Lunellois l'histoire ferroviaire de la ville. Ces architectes, dont la mission est d'imaginer les usages futurs de l'ancienne gare, ont volontairement choisi de commencer par regarder dans le rétroviseur. «On livre aujourd'hui ce qu'on commence à comprendre de l'histoire ferroviaire de Lunel. C'était fondamental pour pouvoir parler de l'avenir de ce bâtiment, de comprendre son histoire», a expliqué Mathilde Tournyol du Clos, qui pilote la permanence sur le site, devant un public composé en grande partie d'anciens cheminots. Au fil des semaines, les récits, les archives personnelles des cheminots locaux et les documents découverts par les architectes aux archives de la SNCF, ont permis de reconstituer l'histoire ferroviaire de Lunel. Une histoire aujourd'hui résumée sur une dizaine de panneaux accrochés sur le parvis. Ils évoquent les diverses «vies» de l'ancienne gare, bâtiment inauguré en 1845 et abandonné à peine 20 ans plus tard face au «boom» du ferroviaire. Il est tour à tour la gare, puis centre de formation aux métiers du ferroviaire, et enfin immeuble de logements pour cheminots. Dans cette exposition, les architectes insistent notamment sur l'incroyable «foisonnement» qui a accompagné ce site longtemps éloigné du centre-ville. «On a eu ici un véritable «village ferroviaire.» Tout un monde s'y est organisé avec un supermarché, un court de tennis, des jardins potagers. Jusqu'à 600 personnes ont travaillé ici», précise Mathilde. La mémoire ferroviaire a donc été l'un des piliers de ce projet. La venue d'une guinguette et l'installation de tables, de nombreuses chaises, de bancs et de canapés sur le parvis ont permis d'interroger la pertinence d'un lieu public de convivialité à proximité de la Gare et dans un quartier dépourvu de café. Le projet permet en quelque sorte de redéfinir mais aussi de reconstruire l'essence même de ce lieu qu'est la gare. Toutes ces lignes et bâtiments autrefois condamnés par la rationalité économique semblent prêt à revivre et a entrer dans la recherche d'une liberté et d'une manière de faire, en résonance avec cette nouvelle façon d'appréhender la gare. Si la gare tente progressivement de se raccrocher à l'idée d'une smart gare et d'effleurer l'imaginaire du progrès et de la technologie, il est nécessaire de construire un nouvel imaginaire qui émane de la requalification de la gare tel que peut l'avoir fait la preuve par 7 à la gare de Lunel. C'est en définissant ce qui fait l'essence du lieu qu'un imaginaire se dégagera et collera véritablement à ce que peut incarner la gare non plus comme objet pensé comme un complexe hybridé d'un centre commercial mais comme un lieu où l'expérience sociale et la dimension du voyage sont au cœur du processus.



Ce parcours à travers l'histoire de la gare nous a permis d'observer, d'examiner et d'interroger les différents éléments ayant façonné et nourri l'imaginaire ferroviaire. La problématique se trouvant au carrefour d'une préoccupation patrimoniale, et même territoriale a permis de guider cette réflexion. Par son architecture et sa notion d'héritage, c'est un ensemble de pratiques plus ou moins anciennes que nous avons pu dégager, et qui délivrait déjà des images puissantes, des ambiances et univers foisonnant. L'imaginaire ferroviaire se reconstruit sans arrêt, il prend notamment de multiples inflexions selon l'époque où il est perçu. En effet, en suivant l'avancée des technologies, en cherchant à comprendre comment ingénieurs et architectes ont imaginé l'édifice, mais aussi en subissant les effets de l'histoire, l'objet gare et son imaginaire s'adaptent et changent. La gare est incontestablement l'expression directe du réseau au sens large du terme. Elle a modifié, organisé et orchestré une toute nouvelle façon de vivre mais a aussi ciselé

et tranché la ville créant un nouveau noyau au sein du territoire. Au fil des époques nous avons pu constater l'appauvrissement de cet

imaginaire ferroviaire qui a pu être considéré en déshérence. Ainsi de nombreux pans de cet édifice sont déjà en ruines. Pourtant, à son sommet, de nouvelles structures sont en chantier : d'une part un renouvellement grâce à la technologie et l'idée d'une smart gare, de l'autre des projets participatifs de requalifications de gares rurales laissées à l'abandon, témoignant de l'étonnante faculté de renouvellement du service public grâce à ses habitants. Au cœur d'un débat important, la gare demeure le lieu à travers lequel résident les options qui modèlent notre environnement et notre vie quotidienne. Après plusieurs décennies passées à l'agonie, il est temps dans notre ère de l'incertitude climatique, énergétique, pour le système ferroviaire d'être à nouveau sur le devant de la scène notamment avec le projet de décret visant à interdire les courtes liaisons aériennes en cas d'alternative de moins de 2h30 par le train. C'est pourquoi il est temps de questionner l'idéologie et le modèle de cette nouvelle ère pour la gare, qui édifiera cet (ou notre ) imaginaire de demain.

## CONCLUSION





# BIBLIOGRAPHIE

## LIVRES & ARTICLES

Le Point.fr. (2016, 24 septembre). SNCF : des distributeurs à histoires pour patienter en gare. Le Point.[https://www.lepoint.fr/high-tech-internet/sncf-des-distributeurs-a-histoires-pour-patienter-en-gare-24-09-2016-2071112\\_47.php](https://www.lepoint.fr/high-tech-internet/sncf-des-distributeurs-a-histoires-pour-patienter-en-gare-24-09-2016-2071112_47.php)

Michèle Lambert, « Les problématiques du chemin de fer dans la ville, 1830-1855 », in « Les chemins de fer dans la ville

Michel Ragon, L'architecture des gares. Denoël, 1984

Patrick Ropert, City booster - Les gares à l'aube d'une révolution ? Grand Format, 2017

Philippe Joutard " Marseille, porte de l'Orient " dans mensuel 69, daté juillet-août 1984

Reynaud, F. (2018, 21 mars). La SNCF et les Français, du symbole national au désamour. Le Monde.fr.[https://www.lemonde.fr/economie-francaise/article/2018/03/21/la-sncf-et-les-francais-du-symbole-national-au-desamour\\_5274371\\_1656968.html](https://www.lemonde.fr/economie-francaise/article/2018/03/21/la-sncf-et-les-francais-du-symbole-national-au-desamour_5274371_1656968.html)

Thomas Fontaine et Guillaume Tozer pour le Département de la Seine-Saint-Denis lieux d'histoire et de mémoire de la déportation en Seine-Saint-Denis, 2011

Catalogue d'exposition Centre Georges Pompidou. Le temps des gares. Janvier 1978

Delétraz, F. (2022, 11 juillet). « Piano en gare » résonne depuis dix ans dans les gares SNCF. LEFIGARO.<https://www.lefigaro.fr/voyages/piano-en-gare-resonne-depuis-dix-ans-dans-les-gares-sncf-20220711>

Etienne Auphan, « La vitesse perçue à travers les différentes facettes du temps : exemple illustré de la SNCF au cours de la seconde moitié du XXe siècle », Revue d'histoire des chemins de fer [En ligne], 46-47 | 2015, mis en ligne le 01 avril 2022, consulté le 26 janvier 2023. URL : <http://journals.openedition.org/rhcf/3043> ; DOI : <https://doi.org/10.4000/rhcf.3043>

Fages, C. (2019, 8 janvier). TGV InOüi tire un premier bilan de sa campagne de lancement - Marques - E-marketing.fr. <https://www.e-marketing.fr/>. <https://www.e-marketing.fr/Thematique/media-1093/Breves/OUI-sncf-tire-premier-bilan-campagne-lancement-TGV-InOui-336327.htm>

Florence Bourillon, "Les gares dans la ville. Le lieu, l'espace, le bâtiment", Revue d'histoire des chemins de fer, 38 | 2008

Georges Tubeuf. Traité d'architecture théorique et pratique. Hachette Bnf, 1890

G. Polonceau et Victor Bois, « De la disposition et du service des gares et des stations sur les chemins de fer », Revue Générale d'Architecture, t. I, 1840

Henri Lartilleux, Demain Le chemin de fer. Société d'édition d'enseignement supérieur, 1967

Jean-François Seguin, " Le paysage ferroviaire dans l'œil de l'Observatoire photographique du paysage ", Revue d'histoire des chemins de fer, 32-33 | 2005

Jean-Pierre Martin, Les liaisons ferroviaires, Éditeur J'AI LU, 2013

Kervasdoué, C. de. (2019, 7 septembre). Les gares SNCF : lieux de vie ou nouveaux centres commerciaux ? France Culture. <https://www.radiofrance.fr/franceculture/les-gares-sncf-lieux-de-vie-ou-nouveaux-centres-commerciaux-4424990>



# BIBLIOGRAPHIE

## MÉMOIRES & THÈSES

Aurélié Delage, La gare, assurance métropolitaine de la ville post-industrielle. Sciences Sociales. 2013

Carlotta Soucheyre. La gare génératrice d'espaces publics de la ville : apports du paysagiste. Sciences du Vivant [q-bio]. 2017. p4 dumas-01618621

Nils Le Bot. Quel avenir pour les gares métropolitaines françaises et allemandes? analyse prospective de la dialectique " système gare " : ville, face au devenir des politiques publiques françaises & allemandes en matière de transport. Architecture, aménagement de l'espace. Université Toulouse le Mirail - Toulouse II; Universität Potsdam, 2019. Français. NNT : 2019TOU20068 . tel-02417572

Thomas Bruyas, De la complexité des projets de gares. Du traitement d'un objet urbain à la conduite de projet. Sciences de l'Homme et Société. 2015. dumas-01250236

## FILMS, VIDÉOS & PODCAST

France Culture. (2019, 6 septembre). Gare du Nord, Europacity : le commerce fait-il l'urbanisme ? [Vidéo]. YouTube. <https://www.youtube.com/watch?v=cyuOwyXJD9E>

Karen Bowie, Cité de l'architecture et du patrimoine. (2018, 5 mars). 18. Architecture et urbanisme des gares de chemins de fer[Vidéo]. YouTube. <https://www.youtube.com/watch?v=4hJY7sVNp3c>

Miyazaki, Le Voyage de Chihiro (2001), DVD et Blu-ray, studio Ghibli.

Podcast LOKKO Mathilde Tournyol du Clos Demain, l'espace publics, 2022

# CRÉDIT PHOTO

- 01 © Thinkstock
- 02 Syraleaton
- 03 Unknow
- 04 © PHOTO SNCF
- 05 Unknow
- 06 *paddington 1985, Steve Collins*
- 07 Unknow
- 08 Train Corail à quai en gare - SNCF MEDIATHEQUE
- 09 *Nottingham Victoria June 1967 The Jeyes*
- 10 Lunel La Preuve par 7
- 11 Lunel La Preuve par 7
- 12 *2012 05 station Quai de la gare cb de damiette*



**TCHOU TCHOU.**

05 - 61  
27.01.23

Les gares sont d'étonnants révélateurs des mythes et réalités mais surtout de l'épopée des temps modernes. Il est d'innombrables façons d'apprendre les gares. Les preuves de leur remarquable pouvoir de suggestion. Pour les cerner de plus près, j'ai choisi de les envisager sous l'aspect de l'imaginaire ferroviaire. J'ai ainsi envisagé de traiter l'imaginaire ferroviaire sous différents aspects tels l'architecture et l'urbanisme dans la première partie puis par le décor, la culture populaire et poétique dans la deuxième partie et finalement par la technologie mise en parallèle avec l'imaginaire concret dans les petites/moyennes gares requiescences par des projets participatifs. Parce que de complémentarités, j'espère susciter un regard sur l'imaginaire ferroviaire en passant par son apogée et son déclin pour inviter à questionner sur cette réinvention possible à travers la smart gare ou encore par la manière de "faire" ou "refaire" la gare. Il est en effet étonnant de découvrir comment les architectes, ingénieurs, graphistes, artistes, poètes, urbanistes et citoyens pensent la gare dans un dispositif qui doit inviter et préparer au voyage. La gare et l'imaginaire qu'elle transporte sont-ils déjà voyage ?