

SYNTHÈSE N°1

ATELIER DU 12 MARS 2014



LES ATELIERS DE LA GARE

SAISON 5

Le premier Atelier de la Gare (saison 5) s'est tenu mercredi 12 mars au siège de Gares & Connexions, 16 avenue d'Ivry, 75013 Paris de 18h30 à 20h30 sur le thème « L'Art et la Culture en Gare ».

L'ART ET LA CULTURE EN GARE

Les intervenants étaient :

Marie-Cécile BURNICHON,
Secrétaire Générale, Platform

Christophe RIOUX,
économiste, écrivain et journaliste au Quotidien de l'Art

Olivier GRASSER,
Directeur du FRAC Alsace

Alain ANDRIEUX,
Directeur des Gares Provence-Alpes

Caroline de JESSEY,
Directrice de la Communication, Gares & Connexions

Rencontre animée par

Julien Damon,
Sociologue, Professeur associé à Sciences Po



L'ART ET LA CULTURE EN GARE

Après quelques mots de bienvenue, Rachel Picard, Directrice Générale de Gares & Connexions, résume l'ambition de cette initiative : faire rentrer l'art et la culture en gare c'est favoriser l'émotion et enrichir l'expérience des voyageurs en gare.

Elle tient à remercier les artistes qui participent à cette démarche comme le sculpteur Fabien Chalon pour *Le Monde en marche* en gare de Paris-Nord, les artistes photographes Cyril Delette et Patrick Tourneboeuf,

les partenaires traditionnels tels les Fonds régionaux d'art contemporain (Frac), Château de Versailles, Chalon dans la rue, Nohant Festival Chopin, Orchestres en fête, Rencontres d'Arles, Images Singulières. La promotion de l'art et de la culture en gare est un objectif que Gares & Connexions souhaite poursuivre et confirmer au vu des succès rencontrés.

À l'occasion des 30 ans des Frac, 57 artistes contemporains ont exposé 79 œuvres dans 38 gares et 500 reproductions ont touché plus de 50 millions de voyageurs.

Cette collaboration inédite qui a suscité engagement et enthousiasme des équipes mérite d'être poursuivie.



65% des Français ne fréquentent ni musée ni exposition.

Bernard de Montferrand,

Bernard de Montferrand, Président de Plateform (réseau des 23 Frac), remercie Gares & Connexions de ce partenariat qui a permis de donner aux nombreux usagers une première approche aux œuvres d'art contemporain. Cette opération a passionné les Frac pour deux raisons. D'abord car elle est au cœur de leur vocation socioculturelle et ensuite parce qu'elle contribue à la démocratisation de cet art sachant que plus de 65% des Français ne fréquentent ni musée ni exposition. Cette réussite est due à un effort de médiation important et à un travail préparatoire dense et sérieux quant à la pertinence du placement des œuvres. Avec peu de moyens, les Frac diffusent 35% de leurs collections et ont donc besoin de ces partenariats pour poursuivre leur mission.

Pour illustrer cette démarche, Julien Damon propose un film court sur la réaction des

usagers face à la présence du piano en gare puis présente les intervenants :

Alain Andrieux, Directeur des gares sur l'Établissement d'Exploitation Voyageurs (EEV) Provence-Alpes ; **Marie-Cécile Burnichon**, Secrétaire générale de Platform ; **Caroline De Jessey**, Directrice de la Communication de Gares & Connexions ; **Olivier Grasser**, Directeur du Frac Alsace ; **Christophe Rioux**, Économiste, écrivain, journaliste au Quotidien de l'Art.

Julien Damon demande à Caroline de Jessey si les gares ne sont pas des œuvres d'art en elles-mêmes.

Les gares qui représentent 150 ans d'histoire et d'architecture ont suivi l'évolution des villes. De simples portes au milieu des champs, elles sont devenues halles puis cathédrales de la révolution industrielle et enfin gares campaniles (Limoges-Bénédictins, Paris-Lyon, Colmar) ou gares

Caroline de Jessey

Les gares représentent 150 ans d'histoire et d'architecture.





il ne s'agit pas de décoration mais d'une rencontre qui doit créer du sens.

Marie-Cécile Burnichon

palais (Paris-Nord, Paris-Saint-Lazare, Bordeaux-Saint-Jean). Pour Caroline de Jessey, la tâche de Gares & Connexions consiste à entretenir, développer et animer par des manifestations artistiques entre autres ces bâtiments chargés d'histoire.

Selon Marie-Cécile Burnichon, la gare de Lyon-Saint-Exupéry TGV conçue par l'architecte Santiago Calatrava Valls témoigne de la gare comme œuvre d'art. **La plasticité de l'art contemporain ainsi que sa capacité à investir de nouveaux espaces permet ce dialogue avec la gare.**

Pour Alain Andrieux, ce sont des œuvres d'art architecturalement différentes qui ont traversé le temps comme Marseille-Saint-Charles et sont devenues des symboles que les voyageurs apprécient.

Julien Damon demande à Christophe Rioux quelle est sa gare préférée.

Celui-ci répond la gare Saint-Lazare en raison de son histoire et de son lien maritime. La gare se situe à l'emplacement d'un ancien grand hôtel qui accueillait les touristes des paquebots débarquant au Havre.

Olivier Grasser distingue **un point commun entre l'art et les gares, le goût de la modernité, du progrès et de l'innovation.**

Julien Damon insiste sur le fait que les gares sont depuis tout temps des lieux de prestation artistique.

Caroline de Jessey confirme que dès leur création les compagnies ferroviaires ont invité les usagers au voyage ou à la commémoration historique par l'entremise de l'art comme l'attestent notamment la grande fresque de Paris-Lyon et Le Départ des poilus d'Albert Herter en gare de Paris-Est.

Alain Andrieux

Les gares [...] ont traversé le temps et sont devenues des symboles.





nous sommes passés d'une vision infernale à une contemplation esthétique de la gare.

Christophe Rioux

Julien Damon s'interroge sur le bien-fondé de ces différentes opérations menées dans des grandes gares.

Pour Alain Andrieux, il s'agit d'enrichir l'espace et le temps en apportant aux voyageurs confort et sécurité.

Julien Damon pose la question suivante à Olivier Grasser : a-t-on suffisamment de temps pour apprécier l'art en gare ?

Le temps nécessaire à l'expérience esthétique s'oppose au temps rapide du quotidien mais la modalité du regard des œuvres doit considérer notre manière de vivre. La question du temps consacré à une œuvre demeure un enjeu de réflexion.

Julien Damon interroge Christophe Rioux sur ce qu'il apprécie dans l'art traditionnel des gares.

Pour celui-ci, chaque gare profite d'un patrimoine et d'une histoire personnelle fascinants. Grâce à Zola et à son « c'est beau une gare », nous sommes passés d'une vision infernale à une contemplation esthétique de la gare.

Marie-Cécile Burnichon pense que proposer une œuvre en gare permet au voyageur de suspendre provisoirement son regard et d'enclencher un stimulus qui peut-être cheminera jusqu'à l'expérience de transmission.

Julien Damon aimerait savoir si les gares en tant que monuments du XIXème et XXème siècles sont des écrans valables pour l'art contemporain.

Pour Marie-Cécile Burnichon, il ne s'agit pas de décoration mais d'une rencontre qui doit créer du sens et dans le cas présent les Frac remplissent leur mission : diffuser les

Olivier Grasser

Points communs entre art et gares : le goût de la modernité, du progrès et de l'innovation.



œuvres hors les murs dans des lieux qui ne s'y prêtent pas à l'instar du wagon mobile Muséotrain du Frac Limousin qui propose une expérience de l'exposition.

Julien Damon s'enquiert sur la forme artistique la mieux adaptée à la gare.

Caroline de Jessey répond que cela dépend de chaque site gare, que **la gare est en général un espace très contraint et déjà saturé de signes** (panneaux publicitaires, info voyageurs, enseignes commerçants), **mettre de l'art et de la culture en gare c'est s'immiscer donc là où c'est possible**, c'est-à-dire sur les palissades de chantier à Austerlitz (œuvre de Cyril Delettre) ou sous une voûte de manière

appropriée, choix fait en lien avec les architectes de la gare, comme par exemple à Avignon TGV. Les manifestations artistiques qui plaisent le plus restent les expositions de photographies, les animations en gare à grand flux comme « Scènes ouvertes » à Paris-Saint-Lazare, le « 12h20 musical » à Paris-Montparnasse, le « FlashMob musical » à Paris-Nord et Paris-Saint-Lazare.

Alain Andrieux cite les différentes actions menées en gare de Marseille-Saint-Charles : *le Ballet national* de Marseille (1500 spectateurs par soir) et la participation à TransHumance. Au-delà de ces opérations réactives existent aussi des manifestations plus contemplatives telles les expositions.





« *L'environnement des gares convient parfaitement à l'art contemporain qui revendique un dialogue permanent.* »

Christophe Rioux remarque le lien essentiel qui unit la littérature à l'univers de la gare en tant que territoire à investir. Il évoque la *Prose du Transsibérien* (Cendrars), la *Modification* (Butor), *Paris Gare du Nord* (Sorman).

Caroline de Jessey rappelle qu'il existe le Prix SNCF du polar.

Olivier Grasser insiste sur l'expérience de la rencontre avec une temporalité particulière. L'environnement des gares convient parfaitement à l'art contemporain qui revendique un dialogue permanent avec la société comme en témoignent *Les Reflets* de Franck Scurti à Toulouse-Matabiau.

Pour répondre à la question SMS : Que pensent les artistes de leurs œuvres qui risquent d'être incomprises ainsi exposées dans des lieux de transit ? Julien Damon projette un film court qui donne la parole aux diverses réactions des artistes.

Caroline de Jessey précise que les risques sont maîtrisés car chaque œuvre est physiquement protégée, assurée par les Frac et fait l'objet d'une scénarisation valorisante.

Olivier Grasser affirme que ces opérations s'effectuent en accord avec les artistes afin d'éviter tout risque d'instrumentalisation ou de dénaturation de l'œuvre. Si cette dernière est correctement montrée et accompagnée, les risques sont minimes.

Julien Damon pose la question cruciale : Qui paye ?

Caroline de Jessey souligne le coût réduit de ces opérations. Gares & Connexions assume l'hébergement, les conditions favorables à sa scénarisation et la valorisation sur site des œuvres, les Frac leur prêt, la pose et dépose, et leur transport. À Toulouse-Matabiau et à Montpellier-Saint-Roch, les Laboratoires Pierre Fabre et Vinci Construction ont apporté une contribution financière.

Pour répondre à une autre question SMS, Alain Andrieux estime que **les gares peuvent participer à l'ouverture à l'art mais ne peuvent se transformer en musées ou galeries.**

Julien Damon s'informe sur la situation des petites gares.

Alain Andrieux mentionne des projets à Aix-en-Provence, Olivier Grasser cite Colmar, Mulhouse, Sélestat.

Éric Succard, Directeur de Paris-Gare de Lyon, signale la création d'un musée dédié à l'histoire de la gare dont il a la charge., dans la tour de l'horloge, grâce à une association de réinsertion sociale.

Suite à la projection d'une vidéo qui présente les réactions des voyageurs face à ces différentes manifestations, Christophe Rioux en retient l'aspect stimulant, la possibilité du choc esthétique et défend l'idée d'une gare devenue forum ou agora.

Marie-Cécile Burnichon ajoute que les salariés des gares fréquentant plus longuement ces œuvres lient avec elles une relation singulière.

Alain Andrieux confirme que lorsque les salariés sont impliqués dans la réalisation de ces projets, ils s'approprient plus aisément ces œuvres et exercent sur elles une vigilance naturelle.

Caroline de Jessey confie que 250 salariés SNCF ont participé avec enthousiasme et passion au partenariat avec les Frac.

Olivier Grasser et Christophe Rioux se réjouissent de cet engouement et de cette démocratisation de l'art.

Marie-Cécile Burnichon pense qu'un effet positif de vitrine peut engendrer un besoin plus important comme la visite d'un musée et que la démocratisation requiert la compétence des médiateurs.

Julien Damon interroge Fabien Chalon sur son expérience de production artistique en gare.

Depuis 6 ans que la sculpture Le Monde en marche est exposée, celui-ci constate que toutes les parties prenantes sont gagnantes. SNCF dépasse le cadre du transport pour adopter au moyen de cette démarche culturelle une véritable dimension humaine.





« les gares et les stations deviennent de nouveaux terrains d'aventure pour les artistes. »

Christophe Rioux estime que l'art numérique qui réfère à la temporalité et à la dématérialisation pourrait s'inscrire dans cet espace.

Julien Damon demande si les artistes sont consultés lors de l'aménagement des gares.

Caroline de Jessey répond affirmativement. Dès la conception, **un regard d'artiste qu'il soit paysager ou plasticien enrichit la réflexion des architectes d'AREP** (l'atelier d'architecture de SNCF Gares & Connexions).

Alain Andrieux précise que les fonctionnalités sont intégrées à l'environnement culturel et régional à l'instar des gares du TGV Rhin-Rhône.

Julien Damon reprend une question SMS : Qu'en est-il de l'art dans les stations de métro ?

Selon Marie-Cécile Burnichon, les gares et les stations deviennent de nouveaux terrains d'aventure pour les artistes (exemples des stations Assemblée nationale, Mairie de Montrouge, de la ville de Lyon) et ajoute que **l'art contemporain s'adapte particulièrement bien à ce type de production.**

Autre question SMS : La gare peut-elle être un espace de création ?

Pour Alain Andrieux, la gare en tant qu'espace se prête à la commande, au dialogue entre une vie quotidienne, une fonction et une dimension esthétique.

Christophe Rioux mentionne l'Atelier de la Gare, lieu d'expression contemporaine, qui est installé dans l'ancienne gare de Locminé (Morbihan).

S'appuyant sur l'œuvre participative Plastic Bags de Pascale-Marthine Tayou en gare de Paris-Saint-Lazare, Marie-Cécile Burnichon privilégie le processus collaboratif par lequel l'artiste invite les usagers à s'impliquer dans la création de l'œuvre.

Caroline de Jessey précise que 2500 à 3000 personnes (voyageurs, passants, riverains) ont contribué en gare à cette œuvre participative et symbolique sous la conduite de l'artiste.

Julien Damon pose le problème du cahier des charges : qui décide et quelles contraintes sont imposées aux artistes ?

Alain Andrieux cite les contraintes techniques liées à la sécurité et à la circulation des flux. Chaque site travaille dans le respect de l'œuvre afin d'assurer son emplacement, son volume et l'effet de surprise attendu mais respect aussi de l'utilisateur pour veiller à son confort.

Marie-Cécile Burnichon pense que la gare édicte sa programmation.

Au-delà des coups de cœur pour certains artistes qui préservent l'esprit des lieux, Caroline de Jessey reconnaît que l'expertise des Frac fut déterminante dans la sélection des œuvres.

Alain Andrieux affirme que **mettre de l'art en gare c'est donner de la vie et du sens** et que cette initiative pour réussir requiert préparation et concertation.

Caroline de Jessey signale que 90 jours sont nécessaires pour monter une opération en gare.

Julien Damon donne la parole à l'auditoire.

Jean-François Hogut, membre de la Fédération Nationale des Associations des Usagers des Transports (FNAUT), constate que la rénovation du fonctionnel en gare

s'effectue au détriment de la restauration des éléments artistiques déjà existants et à celle des gares de béton brut.

Caroline de Jessey répond que ces rénovations s'effectueront dans le temps selon des modèles économiques durables car ces œuvres contribuent véritablement à donner un supplément d'âme à ces gares.

Lionel Favier, membre de l'Association des Usagers des Transports d'Île-de-France (AUT-IdF), souhaite que soit valorisée la rencontre entre une œuvre et la préservation de l'esprit du lieu.

Julien Damon invite Cyril Delette à réagir à ces propos.

Celui-ci se félicite de l'échange constructif et de la relation de confiance avec les équipes de Gares & Connexions lors du choix des projets destinés à la gare d'Austerlitz.

Cyril Delette





Julien Damon demande à chaque intervenant d'indiquer la réalisation artistique en gare qu'il a préférée.

Caroline de Jessey :

Alain Perbos, *Installation (arbre et souches)* en gare de Marseille-Saint-Charles.

Alain Andrieux :

le *Ballet national de Marseille* en gare de Marseille-Saint-Charles.

Marie-Cécile Burnichon :

Alain Bublex, *Plug-in-City* et *Glooscap* en gare de Montpellier-Saint-Roch.

Olivier Grasser :

Jan Kopp, *Installation* en gare de Strasbourg.

Christophe Rioux :

Arman, *L'Heure de tous* en gare de Paris-Saint-Lazare.

Pour conclure, Julien Damon propose l'acronyme CDI qu'il double sous la forme suivante :

Création, Démocratisation, Interrogation et Collaboration, Dialogue, Innovation et cette formule : l'art et la culture incarnent l'âme des gares et les élèvent en lieux inspirés.

Gares & Connexions, mars 2014

Rédaction : redact-style.com

Photographie : Mathieu Lee Vigneau

Mise en page : AREP Communication