



## Synthèse de l'Atelier n°8

### « La gare : incitation à l'imaginaire »

Le huitième Atelier de la Gare saison 2 s'est tenu le 30 novembre 2011 au siège de Gares & Connexions, 16 avenue d'Ivry 75013 Paris, sur le thème : « **La gare : incitation à l'imaginaire** ».

Les intervenants étaient :

- Andreas Heym, Directeur du Développement international de l'AREP, filiale de Gares & Connexions.
- Claude Leroy, Professeur de Littérature française à Paris X
- Yo Kaminagai, Délégué à la Conception-Département des Espaces et du Patrimoine, RATP.
- Claire Simon, réalisatrice française.

Julien Damon, sociologue, professeur associé à Science Po, a animé cet atelier.



Sophie Boissard, Directrice générale de Gares & Connexions, annonce que lors de l'inauguration des gares de Belfort et de Besançon seront exposées des œuvres d'art afin de perpétuer la tradition d'ouverture des gares sur le monde et sur les arts.

Julien Damon rappelle que le deuxième cycle de ces Ateliers 2011 était placé sous l'égide de l'exposition « Le Temps des Gares » du CCI-Centre Georges Pompidou et souligne l'originalité du thème abordé aujourd'hui. Thème illustré par un court-métrage que Sylvain Bailly, en charge de la Communication de l'Agence Méditerranée de Gares & Connexions, commente comme une apparition magique en gare afin de toucher l'imaginaire du public.

Julien Damon présente les intervenants.

Andreas Heym propose des photos des gares russes afin de distinguer l'imaginaire en gare. Dans la gare de Volgograd, l'architecture expressive du bâtiment est confortée par l'omniprésence de représentations picturales à



l'intérieur. L'invitation au voyage côtoie les fresques historiques. Le problème étant de conjuguer la dimension théâtrale du lieu avec les installations techniques spécifiques à un lieu de transport. A Moscou, la Place des trois Gares regroupe celles de Leningrad, de Kazan et de Yaroslavl. En gare de Leningrad, le buste de Lénine surveille les voyageurs dans une atmosphère austère et une décoration épurée. La gare de Kazan reflète l'architecture stalinienne de style éclectique. La décoration intérieure sature sols et plafonds et complique l'installation des services. La gare de Yaroslavl à l'architecture expressive qui juxtapose ancien et moderne se singularise par la présence d'un cheminot-pianiste qui agrémente les longs moments d'attente des usagers. La gare intermodale de Vladivostok réplique dans son architecture la précédente afin de souligner la continuité entre



les deux extrémités du voyage transsibérien. On retrouve ici la même problématique : comment concilier l'incitation à l'imaginaire et le fonctionnement d'une gare en tant que lieu de production de services ? L'année France-Russie a été marquée par l'arrivée dans cette gare du « Transsibérien des Ecrivains » en mémoire au voyage de Blaise Cendrars.



Julien Damon donne la parole à Claude Leroy.

Claude Leroy envisage la gare comme une invitation à la rêverie et distingue différents types de rêveurs : le rêveur de gare, le rêveur de locomotive (Zola : La Bête humaine), le rêveur de voyage en train soumis à l'hypnose du déplacement. Le rêveur de l'embarcadère se différencie de celui du débarcadère, ces lieux demeurant des théâtres dans lesquels se jouent de grandes scènes d'adieux ou de retrouvailles. Blaise Cendrars est le poète du départ vers la découverte de soi-même et du monde à travers l'itinéraire. Le rôdeur de gare tel Léon-Paul Fargue, celui qui ne prend jamais le train, se remarque par son indécision, son anxiété, son incapacité à partir. La gare-séjour pour un voyageur en transit s'apparente à un huis-clos. Certains poètes comme Valéry Larbaud ou Jacques Réda ont le goût des gares désaffectées propices à la rêverie du voyageur immobile. Autre forme de rêveur, Barnabooth, le double de Larbaud, préfère les gares du passage où l'on ne s'arrête pas car elles privilégient l'éventuel, l'inconnu. Le plaisir du voyage touche à l'enfance par le bercement musical du train, par la régression vers l'espace du dedans, le ventre maternel. Claude Leroy accorde une place particulière à la gare de Perpignan immortalisée par Dali comme centre du monde, lieu d'où partent tous les chemins.



Julien Damon apprécie que le voyageur râleur le cède au voyageur rêveur ou rôdeur et interroge Claire Simon sur sa fascination pour la gare du Nord.

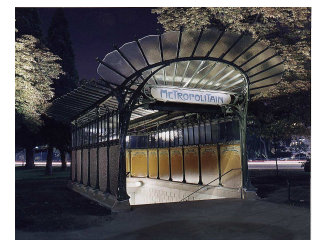
Claire Simon insiste sur le rôle de la gare du Nord comme place publique où se rencontre tout le monde : de l'utilisateur du métro, du RER, du Transilien à celui de l'Eurostar qui dresse une frontière dans Paris. En s'intéressant aux différentes perceptions de la gare, Claire Simon l'entrevoit comme vacance, lieu unique où chacun regarde sa propre vie. L'appropriation provisoire de cet espace concerne toutes les classes sociales et tous les types de passagers : voyageur ou spectateur du voyage qui vient là pour imaginer.



Julien Damon donne la parole à Yo Kaminagai.



Dans un premier temps, Yo Kaminagai s'intéresse aux espaces vécus comme générateurs d'imaginaire et donne quelques exemples. Le métro aérien parisien s'insère harmonieusement dans la ville et se présente comme véritable œuvre urbaine contrairement aux « raffineries intrusives » de New York ou de Chicago. Plus moderne, le viaduc Randstadrail de La Haye figure parmi les plus beaux par son aspect reptilien. Quant aux souterrains, le choix de la voûte blanche censée évoquer un ciel artificiel répond à un choix fonctionnel et technique (l'éclairage). Seuls 10 mètres (dont Lisbonne et Barcelone) sur 180 au monde ont adopté ce décor. A l'exemple de la rénovation de la gare de Denfert-Rochereau par Christophe Mangin, Yo Kaminagai estime que la qualité artistique d'un bâtiment se suffit à elle-même. Les bouches de métro de Guimard aujourd'hui classées monuments historiques traduisent la modernité de ce moyen de transport et ont essaimé sous différentes formes (Bilbao et ses « Fosteritos », l'entrée du métro Sol à Madrid) et parviennent à créer une image. Parmi les stations culturelles, Yo Kaminagai retient les suivantes : Arts et Métiers due à François Schuiten, Berri-UQAM à Montréal, Carmes à Toulouse, Sao Paulo et évoque les travaux de Françoise Schein à Concorde, Lisbonne, Berlin, Bruxelles, Stockholm, ceux de Jean-Michel Othoniel à la station Palais-Royal ou encore les calligrammes de Patrick Corillon sur les vitres du tram T3. Ensuite Yo Kaminagai traite de l'injection de l'imaginaire dans la fabrique des espaces de transport et cite les réalisations suivantes : La Voix lactée de Geneviève Cadieux, les vitrines de Bernard Kohn sur la ligne 14, les immersions scénographiques des stations Luxembourg, Barbès, Europe, Franklin D.Roosevelt ainsi que les tramways de Marseille et de Reims qui cultivent l'identité locale. Ces interventions réveillent le regard et par l'art l'œil s'ouvre à l'architecture. Le dernier point abordé concerne l'exploitation de l'imaginaire. Le marquage culturel transforme l'espace en ressource artistique et patrimoniale afin de changer le regard de l'utilisateur. Les panneaux d'histoire urbaine vont dans ce sens. Après avoir déploré l'absence provisoire d'un musée des transports urbains, Yo Kaminagai conçoit l'imaginaire comme un ingrédient indispensable et stratégique qui doit compenser la rudesse du transport au quotidien.



Julien Damon lance le débat en relevant un point de désaccord : la valorisation du patrimoine l'emporterait sur le service mais gênerait la circulation des flux et l'invitation à l'imaginaire aurait pour fin d'atténuer les difficiles conditions des transports en commun.



Andreas Heym conçoit la gare comme une ville couverte livrée à un urbanisme d'intérieur. En cela la gare doit évoluer, s'enrichir en changeant et s'adapter. L'introduction de l'art en gare requiert une intervention spécifique et éphémère qui repose sur l'expérimentation et le mouvement.

Yo Kaminagai pense qu'il faut songer à la compatibilité avec un service de transport et que la tradition de l'art dans les espaces métropolitains demeure l'œuvre permanente. Cependant afin d'épouser la vie culturelle parisienne la mise en place d'installations évolutives a été décidée. Tout est bon pour que l'espace de transport ait une valeur qui dépasse sa fonction circulatoire.

Julien Damon demande à Claude Leroy si les poètes pourraient habiter de leurs rêveries et de leurs textes les gares abandonnées.

Claude Leroy fait allusion à la station fantôme Croix-Rouge qui selon lui s'assimile à la rencontre du musée et du bordel, association déjà repérée par Michel Leiris.

Julien Damon laisse la parole à l'auditoire.

Yves Boutry, FNAUT-IDF et Administrateur de la RATP, rêve d'une septième grande gare parisienne vers La Défense qui serait l'endroit idéal pour imaginer une gare originale.



Michel Micheau, Professeur à Science Po, s'interroge sur la pertinence des récits, grands ou petits, et aimerait que les trous noirs entre deux stations soient habillés par des artistes.

Yo Kaminagai répond que des graffs automatiquement générés habillent déjà ces trous noirs. L'intervention du street art dans les tunnels reste dangereuse et son résultat peu approprié à l'œil du public. Une maîtrise d'ouvrage doit donner le thème des récits afin de conférer à chaque station son identité tout en respectant les mêmes constantes de design. Il s'agit de concilier la fiabilité du service et le besoin d'innovation.

Andreas Heym précise que si la gare devient narratrice des récits au travers de différentes représentations, elle doit encore être évolutive.

Claude Leroy distingue le rêveur des chemins de fer et celui du métro souterrain centré sur lui-même en raison de l'absence de paysage extérieur (voir Paulhan et Mandiargues). Le tunnel noir reste un élément capital du théâtre du métro.

Gérard Feldzer, Président du Comité régional de Tourisme Paris IDF, pose le problème de la publicité dans les transports qu'il juge intrusive





et regrette la déshumanisation des aéroports et des gares. En cela l'introduction d'éléments culturels et patrimoniaux lui paraît judicieuse.

Yo Kaminagai indique que la RATP n'accepte pas n'importe quelle publicité.

Lionel Favier, AUT-IDF, se réjouit de la rénovation de la gare du Nord qui permet la fusion dehors-dedans et la valorisation de l'architecture d'Hittorff. Selon lui, la disparition des gares maritimes a entraîné la fin du rêve propre au voyage.

Julien Damon indique qu'une gare maritime parisienne existe toujours : la gare Saint-Lazare.

Elia Guiheux, Chef de Projet en système d'information à EDF, demande s'il existe un groupe de réflexion pour faire de l'humour ce qui serait une approche plus dynamique que le musée.

Yo Kaminagai aimerait impulser de la gouaille parisienne propre à la French touch dans le service rendu par le personnel.



Andreas Heym souhaiterait que l'imaginaire et l'humour deviennent des éléments quotidiens de service.

Claire Simon remarque qu'une gare est un lieu de disparition continuelle et que l'humour n'y apparaît que sporadiquement.

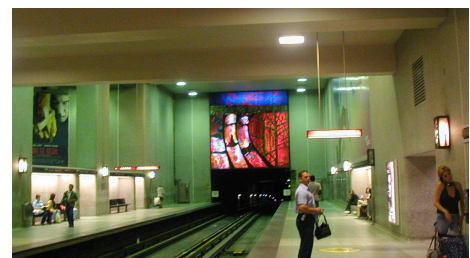
Julie Chrétien, Etudiante à l'Ecole des Ponts, évoque une scène de fausse dispute dans le compartiment et demande si cette initiative relevait de la RATP.

Yo Kaminagai répond que ce type d'intervention reste le fait d'écoles de théâtre mais devrait être pris en charge par un département d'exploitation culturelle hélas trop onéreux dans la situation présente.

Laurent Ducourtieux, Professeur à l'Ecole des Ingénieurs de la Ville de Paris, demande s'il existe un conflit dans l'imaginaire des gares entre rester là et évacuer les flux.

Claude Leroy distingue voyage et déplacement. Le rêveur de gare n'est pas un usager et observe que sa présence au même titre que celle de l'humour détraque l'organisation du monde ferroviaire.

Yo Kaminagai constate que la présence de SDF pose un problème de commercialité des espaces mais que la RATP organise la cohabitation. Elle a créé à cet effet une unité contre la grande exclusion afin d'éviter la désocialisation.



Pour conclure Julien Damon relève la teneur rousseauiste des propos car il s'est agi de rêveries de promeneurs solitaires et retient que les gares sont doublement théâtrales en tant que monument et en tant que métaphore de l'espace public.

Julien Damon annonce que la saison 3 des Ateliers de la Gare aura pour thème général l'Economie des Gares.