

# **RAPPORT PUCA**

## ***REINVENTER LES GARES***

***Laboratoire Ville Mobilité Transport***

**Convention de recherche n°2200972001**

# SOMMAIRE

## **PARTIE 1**

### **Pratiques numériques et transformations digitales des gares .....3**

1 Des gares transformées par le numérique ?

2 Des pratiques numériques plurielles

3 Concevoir et optimiser l'offre de service

4 Projets de gare et territoires innovants

## **PARTIE 2 L'incertain tournant serviciel des gares .....14**

1. Quelle transformation servicielle des gares ?

2. Panel académique : commerces et tiers lieux en gare ?

3. Le rôle des services dans les projets de gare

4. Acteurs et enjeux interdisciplinaires de recherche sur les gares ?

## **PARTIE 3 Art en gare : Patrimoine et créative en partage.....33**

1 L'art en gare, un mouvement international ?

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

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

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

5. Patrimoine et ressources sensibles des gares

# **PARTIE 1**

## **Pratiques numériques et transformations digitales des gares**

### **Introduction**

L'innovation possède deux leviers principaux : la capacité à comprendre et à anticiper les besoins des usagers, d'une part, et la construction de coopérations entre le monde économique, les acteurs urbains et les acteurs du savoir et de la création, d'autre part. L'innovation n'est pas que technologique, elle bouleverse les pratiques, mais aussi les attentes et les perceptions des acteurs des gares : concepteurs, gestionnaires, et usagers ou clients, et induit une transformation des lieux et des usages.

Quelles formes d'innovation les gares et les lieux de transit urbain peuvent-ils porter du point de vue des du point de vue du numérique ?

Le séminaire s'appuie sur les trois polarités de la gare intelligente que sont les projets d'écosystèmes urbains multimodaux, les stratégies des opérateurs de mobilité et de réseau autour de nouveaux services, et les tendances émergentes en matière d'usages et de pratiques, de plus en plus individualisées.

### **Session 1**

#### **DES GARES TRANSFORMEES PAR LE NUMERIQUE ?**

Open data, réalité augmentée, capteurs embarqués, géolocalisation, moteur de calcul d'itinéraire, réseaux intelligents, cartographie dynamique... Il existe une foule d'applications et d'objets destinés à l'optimisation des déplacements, la gestion des flux, le guidage et l'information dynamique ... Les applications comme Gares 360° et Instagare proposent une série de services qui rendent la gare plus lisible et le temps de voyage plus agréable. L'espace des gares se remplit d'objets neufs, plus ou moins visibles : totems d'information, robots, beacons, bornes de rechargement des smartphones ..., tandis que les usages des gares sont profondément modifiés par le renforcement des accès WiFi, la multiplication des infos contextuelles, le Qcode, le paiement sans contact avec le NFC....

Tous ces outils intègrent les mobilités en porte à porte et permettent au client de préparer leur voyage du domicile à la destination en intégrant transports locaux, co-voiturage, vélos... Et au-delà de l'information sur la disponibilité des services, IDPass intègre maintenant l'ensemble des tickets de transports dématérialisés nécessaires au déplacement tandis que l'application GEnvie dirige l'utilisateur des grandes gares vers les services les plus adaptés à ses besoins, faisant du temps de transport subi un temps choisi, utile et de qualité.

Le développement technologique des terminaux mobiles et des applis conduit à un partenariat renouvelé entre opérateur de mobilité et les acteurs du numérique pour définir

des modèles économiques, mais aussi équilibrer les rôles de chaque grand opérateur. L'objectif central est bien d'éviter la désintermédiation. En outre, avec l'ouverture des données et le recours à des moyens de calcul beaucoup plus élaborés, les acteurs publics de la mobilité d'une part, les acteurs du commerce en gare de l'autre cherchent à connaître avec finesse les comportements et fidéliser la clientèle qui fréquente les gares au quotidien dans une perspective plus multimodale, mais aussi à mieux profiler les consommateurs à des fins de marketing ciblé.

L'agilité du numérique nomade accompagne donc les transformations spatiales et fonctionnelles de la gare comme la dématérialisation de pratiques (acheter et composer son billet, trouver un service,...), et autorise une plus forte personnalisation de la relation client. Mais, si l'utilisateur, le client ou le passant est devenu le véritable levier de valorisation de la gare, l'hameçon que constituent les outils technologiques doit d'abord créer de l'engagement et pour cela favoriser un sentiment de communauté entre passagers, en transformant donc fondamentalement l'expérience du passage, du voyage ou du moment vécu en gare.

Les présentations de cette session d'ouverture s'inscrivent dans ce faisceau d'observations et de questions ouvertes. Elles interrogent les liens entre la gare-infrastructure et la gare-média et donc les intersections ou les hybridations entre espace physique et espace numérique. Elles questionnent les stratégies de déploiement et d'adaptation des systèmes techniques et des offres digitales en fonction de la diversité des types de gares et de situations : taille et niveau fonctionnel des gares, environnement local, place dans le réseau, type d'utilisateurs ... Enfin, les questions relatives aux partenariats industriels et urbains, aux modes de traitement, d'usage et de diffusion des données ou encore aux modèles économiques sur lesquels reposent ces systèmes peuvent être abordés collectivement par les participants.

## **Session 2**

### **DES PRATIQUES NUMERIQUES PLURIELLES**

La gare est déjà très largement habitée par les pratiques numériques, et les mutations en cours conduisent à repenser la gare à partir des pratiques des usagers comme à partir des compétences cognitives et des investissements émotionnels de tous ceux qui voyagent ou se déplacent au quotidien. Par exemple, l'habitude d'utiliser des instruments de géolocalisation et de naviguer dans l'espace de la gare et dans le quartier alentour induit des modifications nombreuses de trajectoires, d'itinéraire et d'usages, de vitesses (avec des îlots de décélération et d'accélération, de connexion et de déconnexion, ...)

Cependant le déploiement des technologies numériques crée aussi de l'incertitude et de l'ouverture. Dans une société contemporaine travaillée par des tendances comme le besoin d'individualisation et de reconnaissance, le numérique modifie en profondeur les modes de vie et les pratiques de mobilité, bouscule les temporalités et le sens des lieux. Il n'est pas dit que les stratégies d'optimisation des usagers répondent aux optimisations des opérateurs de réseau ou des gestionnaires de gare. Certes, de plus en plus, le voyageur gère de l'information et devient contributeur de sa propre mobilité, mais bien des questions restent ouvertes.

Un premier axe d'interrogations s'articule autour des liens entre l'individuel et le ou les collectif(s) dans une gare. Quelles formes de vie sociale émanent de la gare "communicante" ? Que partage-t-on à travers les pratiques du déplacement articulées avec le numérique ? Comment ces usages s'imbriquent-ils dans la vie réelle, dans le mouvement du corps, dans la construction d'attitudes, de réflexes qui aident ou entravent la production du service de transport ? Un second axe interroge les limites, conflits et ambiguïtés liées au développement des pratiques numériques. On sait que la généralisation du numérique se heurte à quatre types d'inégalités : la rupture générationnelle, la fracture sociale, les inégalités géographiques et les barrières culturelles. Comment alors susciter de la part des

usagers des formes de collaboration avec les opérateurs, avec les autres passagers ?  
Comment lire des stratégies de résistance ou de contournement qui s'esquissent aussi ?

### **Session 3**

## **CONCEVOIR ET OPTIMISER L'OFFRE DE SERVICE**

Les gares intègrent des flux de personnes, les smartphones des flux de données. Si les gares ont connu une longue série de vagues technologiques et autant de phases d'adaptation, la profusion de données créée par le développement numérique en gare constitue aujourd'hui un levier de transformation des conditions de conception et d'exploitation de ces dernières, qui ouvre sur deux champs : *l'open data* et les nouvelles compétences métiers des gares.

La gare intelligente repose d'abord sur la captation des données, leur transport, leur traitement et surtout la diffusion des résultats qui en sont faits. Cependant l'injonction à l'ouverture et au partage des bases de données ne peut s'envisager sans une gouvernance spécifique, et crée des scènes de négociation et de conflits entre transporteurs, autorités organisatrices de transport, collectifs d'usagers ... Les grands volumes d'information posent des questions dans les domaines du suivi de la qualité des données, de leur harmonisation et interopérabilité, et des modèles (gratuits et payants) avec lesquelles elles sont traitées.

Les bouleversements qui affectent les métiers liés à l'exploitation, à l'escale, aux services dans les gares sont, eux aussi, remarquables. Pour les nouvelles gares, comme pour les gares en rénovation, l'intégration de systèmes de données hétérogènes permet d'étudier très précisément des flux piéton pour organiser au mieux la manière de circuler au sein des infrastructures et dimensionner correctement, pour aujourd'hui et pour demain, en fonction des prévisions de trafic, les différents espaces. En outre, la connaissance des typologies de flux, des comportements et des types d'usages non seulement en termes quantitatif mais aussi qualitatif permet une valorisation plus fine des loyers à exiger au travers du chiffre d'affaire attendu. Mais le numérique transforme aussi les dispositifs de contrôle, de tracking ou de comptage, jusqu'au stade où les objets communicants sont en relation entre eux. De son côté, l'équipement numérique des métiers de la sécurité et de la maintenance induit une réorganisation du travail. Les outils numériques offrent enfin des possibilités de modélisation destinés à diminuer la congestion, améliorer la qualité de service, à offrir des interfaces pour traiter les situations dégradées (dysfonctionnement, retard) et agissent autant sur la compétitivité du transports ferroviaire que sur l'attractivité des gares.

Cette dernière session aborde la manière dont les objets et les usages numériques viennent modifier la place de la gare dans la ville et la nature des interactions entre la gare et son territoire. En ce domaine, les innovations numériques qui affectent la gare modifient un écosystème local plus vaste et peuvent se transformer en richesse, en emploi ou en utilité sociale. Ceci n'est bien sûr pas automatique, mais dépend d'une vision politique et d'une stratégie ancrée dans des contextes locaux. Beaucoup d'acteurs territoriaux se saisissent des potentialités d'amorçage ou d'expérimentation que constituent les mobilités numériques et construisent des projets dans les domaines économique, social ou culturel à l'échelle de quartiers, voire de morceaux de ville. Il convient donc d'observer ici la manière dont les ressources qu'offrent les gares sont captées et valorisées par les acteurs urbains, et comment ceux-ci "apprennent" ensemble et conduisent le changement dans un contexte de démultiplication de l'information, de fragmentation des portages institutionnels, de fortes attentes en matière de débat public local et de limitation des ressources financières.

La session ouvre donc sur les questionnements suivants : comment les objets et les usages digitaux des gares et plus largement les dispositifs sociotechniques sont-ils constitués en tant qu'outils de négociation et de médiation entre différentes catégories d'acteurs, décideurs, concepteurs et usagers? Comment ces outils sont-ils saisis, par exemple, par les opérateurs touristiques, ou par des développeurs de l'immobilier ?

**Anne Grillet Aubert**  
**Professeur, Ecole d'Architecture de Paris Belleville**

## **Nouveaux services à la mobilité en gare : mutualisations et connexions**

Le numérique encourage l'usage personnalisé des transports collectifs et symétriquement la mise en commun de modes individuels. Les innovations technologiques facilitent ainsi la connexion des modes, le fonctionnement de la chaîne intermodale et par ailleurs l'individualisation des trajets par la combinaison personnalisée de plusieurs modes de transport ou l'organisation du déplacement en associant d'autres activités. La «mobilité courante» ou le « transport sans couture» contribue-t-il alors à constituer un espace aussi « sans couture », intégrant tous les modes de déplacements et différentes activités. Quelles nouvelles mutualisations et connexions sont engagées entre les différentes fonctions et espaces de la gare? Entre les services disponibles en gare et la ville, entre les services à la mobilité et autres services urbains?

Fondé sur un répertoire de services numériques à la mobilité, la présentation d'expériences récentes illustre les possibles transformations de l'architecture des gares, de leur rôle et fonctionnement.

Deux formes de partage facilitées par les nouvelles technologies seront considérées :

- le partage des espaces de déplacement la gare (la gestion en temps réel et la mutualisation)
- le partage des modes de transport individuels ou collectifs (leur utilisation pour différentes fonctions et usages)

L'examen de leurs implications en terme de partage de données, de coordination et de collaborations entre les différents acteurs de l'espace public et des services à la mobilité vise aussi à préciser rôle des usagers dans la fabrication de l'espace collectif.

**François Adoue**

## **Les enjeux de la mobilité connectée au quotidien**

La mobilité quotidienne est fortement marquée par l'essor des technologies de l'information et de la communication, et en particulier du *smartphone* (Lyons et Urry, 2005 ; Aguiléra et alii, 2012). Ces objets technologiques ont ouvert de nouvelles perspectives de recherche en géographie du temps (Schwanen et Kwan, 2008) en permettant de revisiter les liens entre choix de déplacements et contraintes spatiales et temporelles de réalisation des activités (Hägerstrand, 1970). Aussi, de grandes attentes sont formulées par les autorités publiques à l'égard de la personnalisation de l'information aux voyageurs en termes de mobilité durable (Adoue, 2015). Comme le suggèrent Van Loon et al. (2011), l'information est susceptible de jouer un rôle dans le report modal, pour autant que cette information soit fiable. Néanmoins, peu d'études sur les usages de l'information aux voyageurs personnalisée aux moyen de *smartphone* et sur la diffusion des applications d'aide à la mobilité ont été menées à ce jour (Watkins et al., 2011). En quoi le recours à une information en temps réelle et personnalisée au moyen de *smartphone* permet-il aux voyageurs d'agir sur les contraintes spatiales et temporelles encadrant les déplacements ? C'est autour de cette problématique que s'articule le présent travail de recherche. Ce travail se base à la fois sur une enquête qualitative (par entretien semi-directif) et sur une enquête quantitative (par questionnaire en ligne) réalisées dans le cadre d'une thèse de doctorat menée à l'Université Paris-Est et financée par 6t-bureau de recherche.

Nos résultats montre que les usagers des transports en commun équipés en *smartphone* ont fréquemment recours aux applications d'aide à la mobilité, témoignant d'un état déjà particulièrement avancé dans le processus de diffusion de cette nouvelle technologie. Ils y trouvent bien souvent un support d'aide à la décision dans l'arbitrage entre différents trajets possibles, suivant une logique d'optimisation (le plus souvent temporelle) du déplacement. Par ailleurs, l'accès généralisé à l'information permet aux usagers des transports en commun d'agir par un autre biais sur les contraintes spatiales et temporelles encadrant le déplacement. Il s'agit alors de réduire les frictions entre agenda quotidien et schéma de déplacement, non pas en remettant en cause le choix de déplacement (mode, itinéraire) mais en redéfinissant l'ensemble du chaînage des activités quotidiennes. Enfin, nous relevons néanmoins de fortes inégalités dans le recours aux applications selon le niveau de maîtrise de la technologie : une maîtrise trop lacunaire de l'outil *smartphone* prive ainsi l'utilisateur de ces opportunités d'action sur le temps.

## **Emmanuel Ravalet et Stéphanie Vincent-Geslin**

### **Retour d'enquête sur les pratiques numériques des voyageurs fréquents sur longue distance**

Le développement des télécommunications a largement participé à reconfigurer le rapport au proche et au lointain. En élargissant le champ des possibles en matière de modes de vie, elles ont largement participé à l'accélération de la vie quotidienne. Téléphone portable, Internet, Internet mobile, Skype ou What'sApp favorisent toujours plus d'instantanéité dans les échanges, quels que soient les heures de la journée et les espaces dans lesquels les personnes se trouvent. Ces outils favorisent une perméabilité des sphères de la vie et permettent d'être ensemble, reliés, connectés, sans nécessairement être à proximité. Ils semblent ainsi offrir une certaine capacité d'ubiquité.

Dans le même temps, la mobilité spatiale se généralise dans nos sociétés et une frange non négligeable de la population se déplace beaucoup, tous les jours ou moins régulièrement, mais sur des distances importantes. Ces personnes, que nous appelons les grands mobiles, doivent s'approprier des espaces variés et des temps de déplacement importants.

Dans le cadre de notre questionnement, il s'agit d'interroger le rôle spécifique des outils de communication dans les modes d'appropriation des espaces et des temps de la grande mobilité. Favorisent-ils ou limitent-ils l'appropriation des lieux de la mobilité en permettant de garder le lien à distance, en permettant d'être avec les autres sans coprésence, de ne pas couper avec les territoires du quotidien ? Dans quelle mesure participent-ils d'une capacité à habiter les espaces et les temps des grandes mobilités ? Dans quelle mesure permettent-ils de réduire les effets durables de ces grandes mobilités sur l'existence même des personnes, i.e. l'irréversibilité existentielle ?

Pour répondre à ces questions, nous mobilisons des données d'enquête mixtes sur les mobilités réversibles liées au travail, recueillies dans le cadre du projet européen Job Mobilities and Family Lives. Nous utilisons ainsi des données longitudinales récoltées sur quatre pays (Allemagne, Espagne, France et Suisse) en 2007 et 2011-2012. Elles concernent principalement la pendularité de longue durée et l'absence du domicile pour raisons professionnelles. Les données qualitatives ont été recueillies en France, lors d'entretiens par récit de vie, auprès de grands mobiles ou d'anciens grands mobiles ayant déjà répondu à l'enquête quantitative.

L'analyse des données montre que les outils de communication servent principalement deux objectifs. En premier lieu, ils permettent d'être connectés sans être en coprésence ; connectés avec les membres de la famille lors des absences du domicile, connectés avec le travail pendant les temps de trajets, connectés avec le travail durant les temps de loisirs aussi. Ces outils participent donc d'une perméabilité des sphères familiale, personnelle et professionnelle. En second lieu, les outils de communication permettent un certain repli sur soi du grand mobile car ils permettent la création d'une bulle de familiarité ou d'intimité lorsque les mobiles se trouvent justement dans des lieux étrangers.

Malgré ces usages, une part croissante des grands mobiles considère le temps de déplacement comme du temps perdu... En fait, les différences que nous avons été en mesure de souligner entre les personnes ne proviennent pas tant des outils qu'elles utilisent que de leurs potentialités propres...

## Jean-Baptiste Braquet

### **Servuction palliative : Comment influencer sur la perception d'un client face à un service non-produit ?**

Le sujet de notre recherche doctorale, dans le cadre d'une thèse CIFRE au sein de la direction générale SNCF Transilien, porte sur la notion de servuction à caractère palliatif. Nous définissons la servuction palliative comme une production de service dont le déclencheur n'est autre que l'impossibilité de produire un service initial. En effet, la servuction palliative, contrairement à la servuction substitutive, tend à répondre à un besoin différent de celui auquel répond le service initial ne pouvant être mis en œuvre. Le concept de servuction palliative est étudié en termes de composantes, de processus organisationnel de servuction et d'impact sur la perception des voyageurs. Afin d'étudier ce concept, nous l'appliquons au terrain de la prise en charge des voyageurs sur le périmètre du réseau de transport SNCF Transilien. La production de transport comporte des spécificités particulières de la production de services comme l'intangibilité, l'inséparabilité ou la coproduction qui sont autant de spécificités qui placent le voyageur au cœur même du service. Cette place centrale contraint de prestataire à porter une attention toute particulière à l'expérience vécue par son client, notamment en cas de rupture de servuction. SNCF Transilien doit gérer chaque année de nombreux incidents nécessitant la prise en charge immédiate des voyageurs impactés. Selon SNCF Transilien, la prise en charge des voyageurs regroupe un ensemble trans-métier d'actions visant notamment à gérer et accompagner l'attente en gare et/ou à bord d'un train en cas de situation perturbée prévue ou inopinée. Les attentes de ces voyageurs ainsi que les spécificités de ce terrain permettent de confronter la théorie du service recovery paradox à des paramètres inédits. En effet, de nombreuses recommandations issues de la littérature en sciences de gestion ne sont pas applicables au vu de la configuration du réseau Transilien et des attentes particulière de ses usagers. Ainsi, la question de recherche suivante se pose donc naturellement : Dans un contexte où la notion de ponctualité représente 35% de la construction de la satisfaction globale des voyageurs, que la concurrence directe et indirecte du service est quasiment inexistante, ou inefficace, et que la notion de prix de service n'a que très peu de poids, une entreprise de transport public peut-elle espérer satisfaire ou ne pas insatisfaire un client en cas d'impossibilité de production du transport ? Dans des conditions d'exploitations en zone dense où plus de 3 millions de voyageurs sont transportés quotidiennement dans plus de 6 000 trains sur seulement 10% du réseau national SNCF, l'intérêt de cette recherche doctorale est de fournir un ensemble de préconisations quant à l'optimisation des process afin d'atteindre un niveau de satisfaction des usagers optimal au vu de l'instabilité de la production ferroviaire. Aussi, cette thèse a pour objectif d'apporter des réponses concrètes et innovantes en termes d'accompagnement des voyageurs lors de situation perturbée inopinée afin d'influer positivement la perception du voyageur ainsi que sa satisfaction du service. Suite à la revue de littérature relative notamment aux spécificités des services, aux notions de service recovery ainsi qu'aux dimensions de perception et de satisfaction, la phase empirique prendra la forme d'une étude *in situ* déclenchée uniquement lors de situations perturbées inopinées. Cette étude quantitative, qui suivra une étude qualitative préparatoire, permettra de collecter, de traiter et d'analyser des données à chaud (dans le laps de temps de la perturbation). Les données seront, par la suite, croisées avec des enquêtes « à froid » administrées hors des emprises SNCF Transilien.

## **Nils Le Bot, AREP chercheur en urbanisme (Cifre Université de Toulouse II)**

### **Enjeux et limites des manifestations spatiales du numérique en gare**

Qu'il s'agisse de la viabilité des infrastructures de transport dans une économie durablement anémiée, de la mutation de son rôle social et urbain face à une société devenue hypermobile, ou de l'impact qu'elle a sur l'environnement, la gare du 21<sup>e</sup> siècle a devant elle un ensemble de défi qui l'éloignent encore de « l'idéal » d'un développement durable.

Avec l'essor d'internet au tournant des années 2000, et le développement de l'interactivité du web 2.0, l'informatique, et le monde du numérique au sens large, forme aujourd'hui une sorte de dimension nouvelle, une infrastructure omniprésente, bien qu'invisible, qui se superpose au monde, à la ville et donc à la mobilité et aux espaces des gares devenues connectées. Ce que d'aucuns ont appelé « SmartCity », ou ville intelligente, et qui consiste à utiliser la pleine puissance de cette nouvelle couche numérique comme catalyseur des infrastructures physiques, semble aujourd'hui tenir lieu de nouveau paradigme, ou du moins de relai de croissance idéologique pour la ville soutenable.

Les réseaux de transports et les pôles d'échanges, qui à de nombreux égards tiennent lieu de moteurs du développement urbain des métropoles, sont parmi les premiers espaces à s'être servis du numérique ; comme outil de conception, d'aide à la modélisation des usages et jusqu'à retranscrire enfin de manière spatiale une coexistence de flux physiques et immatériels.

Nous proposons dans un premier temps d'étudier l'influence du numérique dans la conception des lieux de mobilité, avec en premier lieu l'arrivée de nouveaux outils informatiques qui ont permis, non plus seulement de moderniser le dessin technique, mais d'en maîtriser la matérialité et de lui adjoindre des métadonnées directement interprétables par l'ingénierie.

Dans un deuxième temps, nous verrons qu'il est possible de modéliser de manière dynamique et paramétrique l'exploitation des lieux de mobilité, afin de reporter les résultats sur leur conception, sur un principe rétroactif. Ainsi, nous analyserons comment les flux de personnes, d'énergies et d'information sont autant paramètres qui, traduits en données numériques, peuvent être analysés et exploités pour maximiser l'efficacité architecturale des gares.

Enfin, nous approcherons la notion de « Smart Gare », pour réfléchir sur l'avenir des pôles d'échanges. Connectés et « monitorés » en temps réel, ils pourront être capables de gérer aux mieux leurs ressources, de guider les usagers, d'agir sur leur comportement et de prévenir certains phénomènes de saturation.

Nous concluons notre intervention en illustrant un ensemble de manifestations spatiales qui témoignent de la présence du numérique en gare. Il s'agira d'en montrer les enjeux, pour répondre programmatiquement et donc spatialement à de nouveaux usages et comportements ; mais tout autant, d'y entrevoir les limites à une optimisation numérique toujours plus poussée.

## 4 . PROJETS DE GARE ET TERRITOIRES INNOVANTS

### **Céline Colucci, Directrice Association les Interconnectés**

Première association nationale de diffusion des usages numériques pour les collectivités françaises, **les Interconnectés/Réseau des territoires innovants** est porté par l'Assemblée des Communautés de France et l'Association France Urbaine.

Sa mission est de permettre aux collectivités de se saisir pleinement des opportunités des nouvelles technologies pour leur territoire.

Centre de ressource et d'expertise sur les enjeux de l'innovation et du numérique, ce réseau anime des groupes de travail (Ville intelligente, E-administration, NFC) et attribue chaque année le Label des Territoires Innovants.

En 2016 le réseau part à la rencontre des territoires et organise le Tour de France des Interconnectés qui propose 8 rencontres régionales d'innovation et d'échange. Le Forum national annuel des Interconnectés conclura cette année début décembre à Lyon. Plus de 900 participants sont attendus pour cette 13e édition

## **La gare communicante est-elle aussi conviviale ?**

**Mihaela Bonescu**

**Univ. Bourgogne Franche-Comté, Ecole Supérieure de Commerce Dijon**

Les nouvelles technologies et les dispositifs numériques investissent notre vie quotidienne et sont au cœur de la mobilité, dans la diversité de ses manifestations. Les lieux de transit sont perçus de plus en plus comme des lieux de connexion et de connectivité, et la gare multimodale en est devenue l'emblème. En renouvelant le concept de gare ferroviaire, la SNCF entend en faire aujourd'hui un vrai lieu de vie, fondé sur l'accessibilité et l'innovation. Mise en projet, mise en discours, mise en œuvre et mise à l'épreuve, l'innovation fait émerger de nouvelles représentations du service ferroviaire, en l'ouvrant et en le prolongeant dans la vie quotidienne par les prestations proposées, par les améliorations techniques et par la virtualisation de certains services. La "gare de demain" se veut non seulement technique et performante, mais aussi conviviale et communicante.

Dans l'univers de la gare communicante s'amorce donc une nouvelle lecture de la convivialité, non seulement en tant que monde possible, mais aussi en tant que valeur opérationnelle, déclinée au niveau de l'espace et du temps, des objets et des relations. Il est difficile de formuler une définition canonique de la convivialité numérique, car elle ne cesse d'évoluer et de s'enrichir, et encore plus difficile d'isoler des indicateurs pour la mesurer. Néanmoins, elle transgresse une première vision plutôt techniciste, qui procède de la simplicité et de la facilité d'usage, pour aboutir à une vision plus holistique, qui englobe le rapport utilitariste. En même temps, elle ouvre la relation construite entre l'homme et la machine au dialogue, à l'échange, à la réactivité, à l'interaction, à la créativité. Avec la sophistication technologique et avec l'explosion du web communautaire, les propriétés retenues comme base de la convivialité numérique (telles que l'utilisabilité, la simplicité, la facilité, l'affordance, l'interactivité, l'interaction, la liberté ou le plaisir) s'enrichissent de nouvelles valences, à travers de nouveaux contextes et usages.

Étant donné que les principales dimensions déployées par la convivialité dans les lieux de transit concernent l'espace et le temps, les outils, les activités, les relations et les sens, il est possible d'imaginer des passerelles entre le monde textuel de la SNCF, les mondes possibles qui en découlent et l'espace figuratif de la convivialité. L'espace physique et matériel de la gare, en tant que lieu exemplaire de transit, est ainsi organisé principalement selon des critères d'accessibilité, de modularité, de polyvalence, de sécurité. Il accueille des formes commerciales matérialisées sous la forme de divers espaces de vente et de services. Une place à part est accordée à la politique d'accessibilité qui constitue, à côté de l'innovation et du développement durable, le cœur du discours institutionnel. La mise en récit et la mise en signes de l'axiologie conviviale (plaisir, partage, échanges matériels et immatériels) se déclinent au niveau de l'espace, des discours, des actions, des activités, etc. Dans une dynamique symbolique (affirmation identitaire) et pragmatique (visibilité commerciale), ces espaces se proposent actuellement d'incarner des concepts séduisants (éthique, distinction, luxe, etc.) et développent de plus en plus les voies ouvertes par le marketing relationnel, expérientiel et polysensoriel.

La gare réelle et matérielle est à présent dédoublée par une gare virtuelle et mobile (en termes de produits et de services), les deux étant à la disposition d'un consommateur imprévisible et hétérogène, partagé entre l'impératif d'optimiser son temps et le désir de confort, de bien-être et de plaisir. Parmi toutes les occurrences de la gare communicante, c'est donc aux interfaces numériques qu'il revient d'assurer au mieux le contrat convivial avec les usagers.

## **PARTIE 2**

# **L'INCERTAIN TOURNANT SERVICIEL DES GARES**

### **1. QUELLE TRANSFORMATION SERVICIELLE DES GARES ?**

Objectifs du séminaire Nacima Baron Chaire Gare

1. Jacques Peynot Directeur des Gares d'Ile-de-France

Réinventer les gares du quotidien en Ile-de-France : quels services innovants ?

2. Isabelle Le Saux Directrice Design Lab AREP

Comment l'innovation mobilise les ressources du design

3. Manuel Leza Directeur général Euskotren

Réurbaniser le Pays basque par les gares ?

### **2. PANEL ACADÉMIQUE**

1. Bruno Moriset (Université Jean Moulin)

Tiers lieux de travail et aménagement du territoire : concepts et état des lieux

2. Elise Avide (Laboratoire LATTIS Paris Est)

Gares de banlieue ou gares du quotidien : généalogie et hybridité d'une notion

3. Emilie Roudier (CIFRE Kizio Analysis Lab'Urba Paris Est)

Projet de gare : opportunité face à la crise de centralité des villes moyennes ?

### **3. QUELLE FABRIQUE DES PROJETS DE GARE ?**

1. Malvina Sanchez (CEREMA), Lucie Verchère (Grand Lyon), Laura Pandelle (la 27e Région)

2 Julien Guennoc (Gares&Connexions Bretagne), Dominique Lécluse Gares&Connexions PACA,

3. Auguste Verola (Conseil départemental Alpes Maritimes, Ville de Nice), Jean-Pierre Creuzet (Centres villes en mouvement)

### **4. QUELLE RECHERCHE DEMAIN SUR LES GARES ?**

André Pény (Efficacity), Marc Dumont (Univ. Lille 1), Patrice Aubertel (PUCA), Adnane Boukamel (Railenium), Bruno Moriset (Université 3)

# INTRODUCTION

Dans l'organisation des mobilités périurbaines et interurbaines, on voit apparaître une effervescence d'initiatives de saisissement des gares, grandes ou petites, centrales ou périurbaines, par des collectifs diversifiés. Des municipalités, des associations de quartier, des entrepreneurs et des opérateurs du ferroviaire souhaitent faire de la gare une "place de village". Il faut entendre à travers cette expression un lieu public qui rassemble de multiples ressources, qui s'ouvre à la diversité des pratiques et des identités urbaines, qui sécurise ses usagers et qui rayonne à l'échelle d'un quartier ou d'un morceau de ville.

Cet élan rencontre l'effort des professionnels de la mobilité pour repenser l'objet et la fonction urbaine des gares et pour métamorphoser les espaces intérieurs et extérieurs des bâtiments voyageurs. L'enjeu est d'articuler la fonction de transport avec quantité d'autres fonctionnalités. Aussi, les gares et les pôles d'échanges se transforment en une collection de lieux articulés entre eux, en une succession d'univers et d'atmosphères, en une série de propositions qui font de la mobilité quotidienne ou métropolitaine une ressource et une opportunité. Si, à travers le passage dans une gare et dans son quartier, il devient possible à l'usager de faire quelques courses, de travailler quelques minutes ou quelques heures, de rencontrer des voisins, c'est toute l'expérience de la mobilité qui gagne en confort et en sérénité, tandis que le quartier de gare se revalorise sur le plan commercial et foncier, et que la vie sociale s'y fait plus dynamique, bouillonnante. Les valeurs d'intensité, de densité, de proximité, de mixité, d'accessibilité sont donc mises à l'honneur, sachant que d'autres processus, plus silencieux, sont aussi potentiellement à l'oeuvre : mise en concurrence entre usages, mise à l'écart des groupes sociaux, ou mise à l'ombre d'autres ressources.

Les processus sur lequel s'appuient cette métamorphose des gares sont donc complexes, mais aussi porteurs d'effets pluriels, positifs comme négatifs, que la recherche doit documenter et dont les parties prenantes des projets de gare doivent débattre. C'est tout l'objectif du séminaire de nourrir ce chantier en pointant quelques questionnements. Comment mène-t-on la démarche de modernisation des gares, et comment intègre-t-on ces nouveaux artefacts et services, sans diffracter excessivement la gare en une pluralité d'espaces et d'usages, au point de lui faire perdre son identité, son image et son individualité ?

Comment les tendances à la fertilisation commerciale des flux et le développement de logiques circulatoires laissent-elles place à une valorisation de spatialités et de temporalités plus lentes, plus apaisées, propre à l'atmosphère villageoise ?

Dans l'esprit permanent d'interface entre acteurs de la ville, professionnels de la mobilité et monde de la recherche qui anime la Chaire, le séminaire rassemble des acteurs aux compétences plurielles : élus et techniciens, programmeurs, aménageurs, designers, chercheurs. Certains ont pour rôle d'analyser des usages naissants dans les gares, d'observer des stratégies publiques ou privées autour ou à propos de projets de gares et d'en comprendre la portée, d'en mesurer ou d'en prédire les effets sur l'urbanisme et sur le monde de la mobilité. D'autres sont engagés dans la conception des lieux et des usages innovants, travaillent sur des méthodes de production et testent des solutions pour ranimer ou créer ce potentiel d'urbanité latent des gares.

Notre démarche consiste, au cours de cette journée, à laisser place à tous ces regards, d'où l'organisation de sessions dans lesquelles les opérateurs ferroviaires, puis les universitaires, mais aussi les acteurs urbains et les porteurs de programmes d'innovation et de recherche-développement présentent leur démarche. Le format des tables favorise cette circulation des idées au-delà des cloisonnements professionnels.

## 1. DES GARES METAMORPHOSEES ?

En Ile-de-France comme dans beaucoup de villes de toutes tailles, des gares sont l'objet de projets de transformation et de rénovation. C'est d'abord une affaire de vision et de stratégie, évidemment variable en fonction du contexte territorial dans lequel on se place. Il convient donc de partir de la trajectoire de chacune des gares et de l'identité des quartiers dans lesquelles elles s'inscrivent, et qui leur donnent leur tonalité. C'est à partir de ce diagnostic que se déploie un effort sans précédent pour repenser le rôle de ces lieux, remettre de l'humanité et des services et, en fin de compte, "réinventer les gares du quotidien". La session aborde ces programmes en Ile-de-France, mais aussi à l'échelle nationale et avec un contrepoint international : la mutation de la gare Casco Viejo de Bilbao.

Chaque intervenant détaille ses objectifs et son phasage en fonction de critères de taille, de fréquentation et d'activité globale de la gare, mais aussi en lien avec l'ancrage territorial de chacune. L'ambition d'une approche multifonctionnelle de l'utilisation des espaces justifie le déploiement de services très diversifiés que l'on peut ranger en catégories. D'abord, des services inscrits dans le champ de l'utilitaire, comme des services publics, des commerces du quotidien, mais aussi une billetterie intermodale et des supports d'information plus ergonomiques et plus lisibles. Ensuite, des comptoirs ou des mobiliers connectés permettant une assistance aux menues courses de la vie quotidienne : services de livraison, dépôt et retrait, pressing, laboratoire d'analyse. Enfin, des lieux offrant des services et prestations d'agrément, ou des "plus", comme des salles de lecture, des lieux sociaux ou des installations sportives.

Les questionnements associés à cette session portent sur trois points. Nous interrogeons premièrement le tournant serviciel des gares, les rapports que ce phénomène entretient avec le champ de l'économie de la proximité, de la valeur et de l'usage, et avec les transformations de l'urbanisme commercial. Comment se juge d'ailleurs le degré de nécessité ou le caractère accessoire des services proposés ? L'utilité des services n'est-elle pas un leurre ?

Nous pointons en deuxième lieu la question de l'articulation des lieux et des usages dédiés entre eux et avec la perspective d'espace public. La multiplication des offres "pointues" dédiées à des clientèles ou à des besoins spécifiques ne remet-elle pas en cause l'unité et l'universalité de la gare, sa disponibilité pour des pratiques ouvertes, inopinées, inattendues ? Peut-on laisser évoluer naturellement des gares et, en même temps, piloter le devenir de la gare dans son quartier, en articulant les programmes de services avec les expériences précaires et les usages flexibles, souvent peu visibles ? Faut-il privilégier les programmes lourds ou intervenir par petites touches, sur des opérations parfois éphémères, pour marier requalification officielle et prise en compte de l'informalité ?

En troisième lieu, nous voulons comprendre les méthodes de conception et d'implémentation des programmes de renouvellement dans les gares, en en soulignant les enjeux idéologiques, les modes de construction expérimentaux et la part d'innovation ouverte qu'ils recèlent. Il est en effet clair que ces transformations mobilisent de multiples formes d'innovation (technologique, organisationnelle...) et s'organisent de manière très progressive. Les gares sont en effet des espaces très contraints, pour lesquels les opérateurs forgent des outils d'intervention à partir de doctrines certes bien établies et explicites, en lien avec la montée du design. Aussi ces programmes intéressent la recherche du point de vue des valeurs urbaines que sous-tendent la production d'univers sensoriels, la création d'atmosphères intégrant des normes de confort physique et émotionnel, la capacité de captation des ressources cognitives et comportementales des usagers. Les démarches doivent également être analysées du point de vue des méthodes qu'elles promeuvent, en tant que dispositifs empiriques mettant l'utilisateur au centre, et intégrant de façon très transversale des expertises, des savoirs, des acteurs élargis.

## **Marc Dumont Université Lille 1**

### **Les gares, à l'épreuve du lieu et de l'espace public**

Les gares de voyageurs et les pôles d'échanges constituent une catégorie un peu à part, dans les différents espaces publics contemporains. Ces objets urbains de mobilité ont acquis ces dernières années un regain d'intérêt dans la plupart des pays européens du fait notamment du renchérissement des coûts de la mobilité automobile et de la croissance des trafics de voyageurs, du passage de la mobilité à un stade industriel via des dispositifs techniques incitatifs, mais avec un statut un peu à part, car les gares entremêlent une mission de service public, des domanialités multiples et distribuées (d'où leur différence d'avec certains centres commerciaux classiques).

Plusieurs générations de gares se sont succédées, complétées, dans la plupart des pays européens. Dans leurs typologies générales (petite gares, pôles d'échanges, gares-relais...) les grandes gares urbaines sont les plus intéressantes concernant les problématiques d'urbanité auxquelles elle contribuent. Le plus souvent inscrites en position hypercentrales (même en retrait des centre-villes), elles ont été amenées à constituer bien plus que de simples lieux de passage, lieux mouvements, de véritables sites d'urbanités publiques.

Cette urbanité s'est trouvée déclinée d'abord par la montée en puissance d'une fonction extensive de « service ». Les gares allemandes et suisses en constituent un archétype : une législation particulière sur l'ouverture nocturne ou le dimanche et jours fériés, un partenariat étroit avec les grandes firmes commerciales (Coop...) ont contribué de manière très au regain d'intérêt par tous les publics et non ceux liés uniquement aux passages et déplacements. Les gares urbaines européennes sont donc non seulement restées des lieux de rencontres, d'attente, mais aussi des lieux de flânerie, de shopping ou encore de rassemblements, éphémère ou culturels, intime ou collectifs, redoublés ces dernières années par la montée en puissance des usages du numériques autant que par les mutations du monde du travail, de l'entreprise et de ses espaces.

C'est sous l'effet de ces trois facteurs (mutation des espaces du travail, passage à l'ère industrielle des mobilité, rationalisation et rentabilisation des espaces de la gare) que peut être interrogé le renouvellement de la fonction et de la nature urbaine des gares.

Pour être un « village urbain », les gares doivent entre autre répondre à deux impératifs : être des lieux et constituer des espaces publics. Quel rôle jouent-elle donc sur une scène des lieux et espaces publics contemporains, que l'on a vu par ailleurs fortement se renouveler avec l'avènement de nouvelles centralités émergentes ? A quelles contradictions sont-elles sur ce plan confrontées ?

**Jacques Peynot**  
**Directeur des Gares d'Ile-de-France**  
**Réinventer les gares du quotidien en Ile-de-France :**  
**quels services innovants ?**

La gare de Conflans Sainte-Honorine est une gare emblématique du quotidien avec plus de 10 000 voyageurs qui l'empruntent chaque jour. Avec sa gare routière desservie par 5 lignes de bus, son parc relais de 300 places et ses espaces de stationnement vélos, la gare constitue un véritable pôle multimodal. En développant de nouveaux services, la ville de Conflans Sainte-Honorine et SNCF Gares & Connexions souhaitent simplifier la vie du quotidien pour les voyageurs, les riverains et les habitants du quartier de la gare.

La gare de Conflans Sainte-Honorine propose aux voyageurs du quotidien, dont la journée est minutée, un espace de travail et de détente qui leur permet de s'avancer sur leur journée, le tout connecté gratuitement au WiFi SNCF.

Le WORK & STATION dispose de trois types d'espaces pour autant d'usages : plus on rentre dans l'espace et plus on a du temps devant soi. Ce site concrétise la naissance de la 4ème typologie de bureaux dans les gares à savoir des espaces entièrement accessibles et gratuits pour tous les voyageurs.

Les automates de retrait colis COLLECT & STATION, opérés par Pick'up permettent de retirer ses colis commandés sur Internet, en gare, à toute heure et 7/7. Le réseau est développé dans plus de 100 gares en Île-de-France. Plébiscité par les clients, ce service contribue à simplifier la vie des clients de SNCF. Enfin, des ventes de produits frais en circuit court, directes du producteur au consommateur : fruits et légumes, boucherie, boulangerie, petite épicerie... sont proposés par La Ruche qui dit Oui! un service de distribution de produits alimentaires qui favorise les échanges directs entre producteurs locaux et communautés de consommateurs, lesquels se retrouvent sur le lieu de distribution hebdomadaire.

**Isabelle Le Saux**  
**Directrice Design Lab AREP**  
**Mobiliser les ressources du design pour contribuer à l'urbanité des gares**

Sncf Gares et Connexions et sa filiale Arep ont décidé le lancement en mai 2016 d'une structure de recherche et d'expérimentation, nommée Arep designlab, dont l'un des objectifs majeurs sera d'enrichir les réflexions, les outils et les méthodes de nos équipes de maîtrise d'oeuvre au travers des prismes propres aux démarches du design, du collaboratif et de la mise en réseau. Notre ambition est de faciliter, d'augmenter ainsi peu à peu la perméabilité aux problématiques humaines et sociales des espaces publics sur lesquels nous intervenons, notamment les gares.

Je propose d'illustrer au travers de la présentation les axes qui fondent nos projets de gares et partager les raisons qui nous ont amené à créer un designlab.

**Un lieu d'enrichissement des méthodes :**

L'ambition du designlab va être d'enrichir par les méthodes, on souhaite travailler sur des dynamiques intuitives, les porter par des formes d'expérimentation, d'immersion dans les usages, de croisements, de détours, qui permettent de sortir des seuls projets trop cadrés,

trop processés. Ca doit être un lieu qui concrétise la transversalité.

### **Un lieu de projets :**

En faisant des gares des lieux plus agréables à vivre, les recherches du designlab vise à faire de SNCF Gares et Connexions un hôte exemplaire pour les voyageurs comme pour l'ensemble des personnes travaillant en gare. Depuis la création d'AREP, le design a été porté discrètement, anonymement : mobiliers d'attente, signalétique, information voyageurs, guichets, accueils, équipements techniques, abris de quais, lieux de travail ou espaces de commerces, ont fait l'objet de créations spécifiques qui ont tissé peu à peu l'image d'un univers singulier, reconnaissable, fiable et attentif à ses usagers.

Les utilisateurs de cet outil d'exploration (nos équipes et simultanément nos clients ou nos partenaires) pourront penser leurs problématiques depuis l'échelle la plus globale, la « grande image » jusqu'à la résolution des plus petits détails qui font le sel de la mise en fabrication, cette ultime étape de la concrétisation des idées, de la cristallisation du processus dans la vie réelle.

Des outils et une équipe dédiée

Nos valeurs ouverts sur l'extérieur, collaboratifs, accueillants et communicants, connectés à d'autres entités de recherche en France et à l'international, totalement consacrés et dévoués à la créativité et à l'innovation.

## **Manuel Leza, General Manager Euskotren Nouvelles infrastructures ferroviaires et gares : Le projet Casco Viejo, Bilbao**

La conférence aborde l'intermodalité dans les pôles d'échanges du réseau Euskotren et la configuration des gares pour faire face aux besoins des usagers. Ainsi, on décrira le cas du pôle d'échanges de Casco Viejo (Centre de Bilbao). Cette gare sera le point de connexion des lignes 1, 2 et 3 du Metro Bilbao.

L'exposé fera le point sur la configuration et les services de la gare. D'ici à quelques mois, suite à l'ouverture de la ligne 3 du Metro Bilbao, le pôle d'échanges de Casco Viejo (Centre de Bilbao) deviendra la gare la plus « intermodale » du Pays Basque. En particulier, les trois lignes du Metro Bilbao vont se connecter suite à la mise en service de la nouvelle ligne 3.

Des aspects tels que l'accès à la gare, l'interopérabilité, les connexions s'ajoutent aux contraintes foncières, aux problèmes créés par le chantier (géologie instable).

Cette transformation va permettre de développer très largement l'offre de services en gare, qui seront exposés et illustrés au cours de la présentations.

## 2 PANEL ACADEMIQUE

Non lieu, tiers lieu, lieu commun,... la gare interroge les chercheurs du point de vue du statut singulier du bâtiment, de l'espace public ou des usages. Sa transformation contemporaine est aussi à comprendre à la lumière des évolutions territoriales, économiques et sociales, c'est-à-dire en lien avec la mutation des modes de vie et des manières de produire, d'habiter et de se lier (ou délier) socialement. Les travaux présentés dans ce panel académique mettent l'accent sur les liens entre mutation des gares et mutations sociales dans deux principaux champs, celui du travail et celui de l'urbanisme commercial.

D'un côté, le domaine du travail connaît des évolutions rapides et la gare (re)localise des pratiques plus ou moins visibles et plus ou moins effectives. Bien sûr, la téléphonie et internet font en sorte que des pratiques "agiles" (relever ses e-mails, organiser un rendez-vous au pied du train) deviennent simples et, pour certains, font partie du quotidien. Allant plus loin, certaines gares possèdent des espaces vacants qui, à l'instar de certains cafés connectés, de télécentres, et d'autres tiers lieux, favorisent une vraie révolution dans les manières de travailler. Aussi différents services au sein de SNCF et Gares&Connexions s'engagent dans des démarches foncières et immobilières. Des halls sont dégagés, et, parfois, des étages (souvent l'ancien appartement du chef de gare) ou des bâtiments annexes sont rénovés en vue de créer des espaces collaboratifs dédiés au télétravail, ou à la création d'entreprise, à l'économie sociale et solidaire ou à des projets sociaux ou culturels locaux. La gare pourrait ainsi devenir le centre d'une innovation incrémentielle dans l'offre de services liée aux déplacements professionnels et aux activités tertiaires, un activateur de performance pour l'entreprise, un vecteur de bien-être pour ses collaborateurs.

Les expérimentations actuelles, encore timides, renouvellent-elles favorablement la fonction de la gare comme point d'ancrage d'une communauté habitante, active et contributive, ou entrent-elles en concurrence frontale avec l'érection de business centre implantés en offshore dans l'espace urbain par des opérateurs extérieurs aux logiques de développement local ?

Comment les tendances contemporaines des tiers lieux nous aident-elles à lire ces transformations dans les gares ? Faut-il percevoir ces transformations en lien avec le renouveau de valeurs collectives, et comprendre ces gares partagées comme l'expression et l'affirmation d'un bien et d'un lien commun ? Faut-il au contraire envisager les gares comme de futurs centres d'affaires pleinement inscrits dans une stratégie de compétitivité métropolitaine ? En tout cas, des tendances générales semblent renforcer ce mouvement. L'accentuation de l'offre immobilière des gares va en effet de pair avec la tendance à la réduction des surfaces de bureau dans les grandes sociétés. En filigrane, on voit se dessiner de nouvelles conditions de déroulement de la vie active. La gare s'inscrit alors dans un mouvement silencieux, mais profond, de pression pour une plus grande disponibilité des travailleurs, elle accompagne l'exigence de productivité individuelle et collective. Mais qu'est ce qu'alors une gare efficace ? Quels potentiels offrent les gares face aux transformations du rapport au temps, à l'espace et à l'activité ?

**Bruno Moriset**  
**Professeur Université de Lyon – Jean Moulin**  
**Tiers-lieux de travail et aménagement du territoire**  
**en France : Concepts et état des lieux**

Depuis la création du premier télécottage à Vemdalen (Suède) en 1985, le télétravail et les tiers-lieux de travail font partie de la rhétorique de ce que l'on a appelé quelques temps les « nouvelles technologies de l'information et de la communication » (NTIC) – on parle simplement, aujourd'hui, de « l'économie numérique ».

C'est dans les territoires ruraux que la rhétorique du télétravail s'est avérée, d'abord, la plus convaincante. Dans des territoires qui se définissent par les faibles densités et l'éloignement, il devenait possible pour les individus et pour les entreprises de se connecter sur les centres d'une économie de plus en plus mondialisée et métropolisée. L'étalement urbain et l'engorgement des transports dans les grandes métropoles ont favorisé l'adaptation du concept aux environnements urbains.

Dès l'origine, le télétravail salarié ou indépendant se pratique très majoritairement à domicile. Puis apparaissent les pratiques de nomadisme, favorisées par la montée en puissance des technologies sans fil. L'idée de créer des lieux spécifiques à l'hébergement de télétravailleurs a fait entrer le télétravail dans la sphère de l'aménagement du territoire et des politiques locales de développement économiques. Les télécentres devaient permettre d'offrir des conditions de travail plus professionnelles, des équipements plus performants (débit de connexion notamment) que ceux disponibles à domicile.

Ce qui est remarquable, c'est que l'idée des télécentres et leurs variantes a survécu à des échecs manifestes, que ce soit dans les territoires ruraux ou urbains. La banalisation des technologies les plus performantes a réduit à peu de chose les avantages comparatifs du modèle initial. A la fin des années 2000, le télécentre renaît en quelque sorte de ses cendres sous l'appellation « espace de coworking », à la ville comme à la campagne, mais au prix d'un changement paradigmatique presque complet. En effet, il n'est plus question d'offrir des équipements informatiques et « télématiques » performants – tout un chacun en dispose personnellement, mais surtout de la convivialité. Les objets fétiches ne sont plus le « desktop » et l'imprimante laser, mais la bouilloire électrique et le micro-ondes.

Dans les grandes agglomérations, le tiers-lieu a semble-t-il trouvé sa place au sein d'un « marché spot » du lieu de travail de plus en plus fluctuant, dans un paysage des mobilités et des temporalités de plus en plus complexe, et dans un contexte de marasme récurrent du marché de l'immobilier de bureau. Le mouvement du coworking reste toutefois largement ancré dans l'économie collaborative et solidaire, faute d'un modèle économique performant. En effet, on s'aperçoit que les usagers des tiers-lieux sont souvent situés dans la « marge floue » de l'économie numérique et créative, où la précarité et les revenus aléatoires, sinon modestes, sont fréquents. Interroger l'avenir des tiers-lieux, c'est donc interroger l'avenir du salariat de bureau traditionnel, dans une économie numérique en transformation rapide, qui n'en finit pas d'arriver à maturité.

**Elise Avide**  
**Doctorante LATTIS Université Paris Est**  
**Des gares de banlieue aux « gares du quotidien »**  
**généalogie et hybridité d'une notion**

Le quotidien est devenu une notion centrale dans l'activité ferroviaire. A la suite des annonces du premier ministre Jean-Marc Ayrault sur le Nouveau Grand Paris, un « plan de mobilisation pour les transports du quotidien en Ile-de-France » a été décrété en juillet 2013. Dans la foulée, la SNCF affichait son nouveau projet stratégique baptisé « Excellence 2020 » dans lequel elle fixait « la priorité absolue aux transports du quotidien ».

Cette mise à l'agenda du quotidien dans les transports tient à la concordance de plusieurs phénomènes. D'une part, le constat d'un réseau francilien vétuste, saturé, dysfonctionnant, a été d'autant plus saillant que les débats sur le futur métro automatique ont contribué à faire ressortir, en creux, le manque d'investissements sur l'existant, et ce malgré des flux en constante augmentation. D'autre part, c'est dans ce secteur de l'activité ferroviaire que le groupe SNCF remporte des parts de marché et perçoit des opportunités de développement à l'international. Aussi le groupe cherche-t-il à faire de l'Île-de-France une vitrine de son savoir-faire en la matière.

Dans cette dynamique, les gares, remises à l'ordre du jour par le rapport Keller et Gares & Connexions, occupent une place tout à fait centrale. « Inventer les gares du quotidien » est ainsi le défi que s'est fixé la jeune Direction des Gares Île-de-France, au travers d'un programme d'investissements sans précédent visant notamment à désaturer, à mettre aux normes et à valoriser ces espaces. Si les « gares du quotidien » désignent des objets concrets, situés, et pour la plupart assez anciens, elles constituent également une catégorie d'énonciation nouvelle, qui pour sa part ne va pas de soi. Cette expression rapproche sur le plan sémantique « la gare », matérialité concrète et finie, porteuse d'une certaine idée de monumentalité, au « quotidien », notion plus floue qui renvoie à une forme de banalité, de routine, d'invisible.

Le glissement sémantique des « gares de banlieue » aux « gares du quotidien » témoigne d'une volonté de positiver ces dernières. Ce faisant, il donne à voir une nouvelle manière de penser, ou en tout cas de raconter ces objets et les enjeux qu'ils soulèvent. C'est l'émergence de cette nouvelle catégorie de l'aménagement et les représentations qui lui sont associées que la communication se propose ici d'explorer.

Pour se faire, l'analyse propose une mise en perspective historique des manières de considérer ces gares, afin de faire ressortir les glissements dans les schémas de perception qui leur sont associés. Elle explore ensuite la réforme qui pourrait être en train de s'opérer autour des « gares du quotidien », par la redéfinition des enjeux et des priorités de l'action, et par l'infléchissement dans la production des pratiques.

On s'appuie en cela sur un corpus rassemblant différentes formes de discours d'acteurs (presse professionnelle depuis les années 1960, entretiens semidirectifs auprès d'acteurs de l'aménagement et des transports, espaces de rencontre professionnels) ainsi que sur quelques exemples de projets de gares franciliennes (gares d'Eole à l'ouest notamment).

Si l'émergence des « gares du quotidien » sur le plan des discours reflète un

changement de référentiel dans la fabrique de ces lieux, leur conception semble peiner à se départir de logiques anciennes qui focalisent sur un certain type d'usages et d'usagers. Le « quotidien » qui s'invente en gare s'apparenterait ainsi davantage à un processus de sédimentation, de réécriture en surimpression, à la manière d'un palimpseste.

**Emilie ROUDIER**  
**Doctorante CIFRE Lab'Urba / Kisio Analysis**  
**Les gares de villes moyennes :**  
**quelles opportunités de projet ?**

Depuis une vingtaine d'années, les opérations d'aménagement des gares et autour des gares se multiplient sur l'ensemble du territoire national : bien au-delà de leur fonction d'infrastructure de transport, la gare est désormais envisagée comme un pôle d'échanges multimodal mais aussi comme une centralité urbaine et commerciale. Si les réaménagements réalisés dans les gares parisiennes et les métropoles régionales ont été les plus médiatisés et étudiés, des projets sont aussi menés dans des contextes territoriaux bien différents, comme dans les villes moyennes.

A un échelon intermédiaire entre les métropoles régionales et les petits centres urbains locaux, les villes moyennes assurent une fonction « charnière » et présentent des dynamiques complexes et contrastées, mettant en avant leurs spécificités territoriales. En témoignent, les gares de villes moyennes qui présentent des caractéristiques singulières : elles sont souvent plus petites que dans les métropoles, moins fréquentées, pas toujours desservies par le TGV ; et, leurs quartiers environnants présentent généralement un tissu urbain et commercial plus diffus, et une moindre pression foncière.

Au-delà de ces configurations de gares et quartiers de gares bien différentes, les villes moyennes sont également touchées par des mutations territoriales importantes. La métropolisation et le renouveau de l'attractivité des espaces ruraux tendent à déstabiliser leurs fonctions traditionnelles de pivot et de relais.

Les contraintes financières toujours prégnantes fragilisent également la situation économique des villes moyennes, tout comme la perte d'attractivité de leurs centre-villes. En outre, la volonté de favoriser la mobilité durable rend plus vulnérable ces territoires où l'usage de l'automobile reste très important au quotidien et où l'offre ferroviaire est régulièrement remise en question. Ainsi, face à ces différences, ces contraintes et ces incertitudes, dans quelle mesure les gares de villes moyennes et leurs quartiers sont-ils pour autant considérés comme des opportunités de projets ?

Réalisé dans le cadre d'une thèse CIFRE au sein du bureau d'études Kisio Analysis (Groupe EFFIA-Kéolis), anciennement MTI Conseil, notre travail de recherche invite ainsi à décentrer le regard sur ces réaménagements, souvent étudiés par le prisme métropolitain. Notre réflexion se base sur un travail exploratoire, mené pendant cette première année de thèse, à partir d'entretiens semi-directifs, de recherches bibliographiques et de visites de terrain, et proposera, en conséquence, des pistes de recherches.

Nous reviendrons dans un premier temps sur le contexte des villes moyennes afin de mettre en avant les différentes caractéristiques et contraintes qui pourraient représenter des freins auxancements des réaménagements de gares et quartiers de gares.

A partir de ces éléments, nous nous intéresserons aux projets afin de mener une réflexion sur la spécificité des orientations d'aménagement autour des gares et quartiers de gares dans les villes moyennes.

Enfin, nous mettrons ces réflexions en perspective avec les hésitations et incertitudes auxquelles sont confrontées les villes moyennes et qui peuvent avoir, ou ont déjà, des conséquences sur la conduite de ces réaménagements de gares et quartiers de gares (la crise des centres-villes, la recomposition des offres ferroviaires, nouvelles pratiques de mobilités).

### **3 . MOBILISATIONS DES TERRITOIRES ET FABRIQUE DES PROJETS DE GARE**

Rénovées architecturalement, intensifiées économiquement et culturellement, les grandes gares métropolitaines sont souvent intégrées à des projets métropolitains qui tentent de s'appuyer sur leurs potentialités d'attraction pour créer des processus de (re)capitalisation. D'autres strates de villes, comme les villes moyennes et les petites villes, connaissent un regain de fréquentation de leurs gares en lien avec l'offre TER et se remobilisent également pour aborder des enjeux d'aménagement et de développement en lien avec les usages du quotidien.

Aussi, au-delà des préoccupations premières des collectivités comme la sécurité, la gestion du stationnement aux abords de la gare et dans le quartier adjacent, la gare ouvre aussi à une réflexion en terme de développement urbain. Elle constitue potentiellement un pôle d'appui pour la transformation de l'offre commerciale, une ressource dans le développement des services au public. Entre réception et impulsion, quelles sont les contours, les limites et les effets d'une réappropriation des projets de gare par les acteurs territoriaux ? Comment la constitution d'une démarche de projet permet-elle de passer de programmes disjoints à des montages plus élaborés et plus partenariaux ?

L'ambition de cette session est de confronter quatre regards (Bretagne, Nice, Lyon, un panel de gares TER bretonnes) et quatre visions et expériences des transformations en cours, afin de cerner les critères de réussite des projets, dans le temps long, du point de vue de la co-construction des stratégies, de l'interfaçage des programmes, des synergies et des dynamiques d'émulation. Plus transversalement, l'objectif de la session est de considérer globalement les contenus de ces projets, ce qui les rapproche ou les distingue, puisqu'on va de logiques expérimentales, avec l'utilisation de la gare comme laboratoire ou démonstrateur, à des dispositifs plus rigides, inscrits dans une planification.

Quelques questions synthétiques seront adressées collectivement aux intervenants :

Est-on toujours conduit à adopter un projet services en gare "sur-mesure", ou peut-on imaginer des méthodes plus génériques ?

Lorsque le service est proposé, comment mobilise-t-on le territoire, en terme de moyens, de dispositifs, de temporalités ? Quand un service neuf s'installe, comment peut-on fixer, retenir et valoriser les potentialités de l'innovation au bénéfice du territoire ?

Comment proposer des gammes de services vraiment adaptés au territoire ?

Les projets de services ciblent-ils des clientèles spécifiques ou ont-ils une destination plus universelle ?

## **Malvina Richez CEREMA**

### **Les gares TER, lieux d'innovation en matière de services**

Malvina Richez développe un travail collectif du Cerema, conduit par Marion Cauhopé, Gilles Bentayou, Sophie Hasiak, Emmanuel Perrin, Cyprien Richer et Malvina Richez.

En 2014-2015, le Cerema a mis en place et animé un cycle d'ateliers réunissant une pluralité d'acteurs investis dans des projets de développement de services dans les gares régionales françaises : acteurs du monde ferroviaire, collectivités, prestataires de services en gare, aménageurs, représentants du monde des études et de la recherche. Ce cycle d'ateliers donne à voir une grande diversité de services en gare. Dans des gares présentant elles-mêmes différents visages et dont le rôle évolue : au-delà de la seule fonction transport ferroviaire, les initiatives tendent à faire des gares des lieux de vie, des lieux-étapes, animés, humanisés. Le focus s'est porté sur les gares de taille petite et moyenne, moins emblématiques, mais tout aussi importantes pour les déplacements quotidiens que les grandes gares de centres villes, et également innovantes en matière de services. Ces services prennent des formes variées, à la fois dans les types de services proposés, leur temporalités, leur localisation, le public auquel ils s'adressent, et les porteurs de projet. Ils peuvent concerner les achats du quotidien, des services de mobilité, des services à la personne, des services supports du travail nomade. Ce champ d'action est aujourd'hui en effervescence, et soulève différentes questions :

quelles sont les logiques de développement de ces services ? A quel public s'adressent-ils ? Sur quel modèle économique reposent-ils ? Comment s'organise la gouvernance, nécessairement multi-acteur, autour des projets de services ? Quelle évaluation et quelles perspectives de diffusion des premières expériences ?

## **Auguste Verola**

### **Ville de Nice, Conseil départemental Alpes Maritimes**

#### **La gare de Nice, symbole, signe, pivot, phare**

La Gare de Nice est un symbole. Créée en 1865, elle est inaugurée deux ans plus tard par la venue de Napoléon III pour célébrer le rattachement du Nice à la France. La Gare de Nice est un attrait. Erigée (alors) à la campagne, elle attire la ville vers le Nord dans son développement. La Gare de Nice est un pivot A la fois, gare internationale au bout de la France proche de Monaco et aux portes de l'Italie, elle reçoit 14000 personnes/jourL

La Gare de Nice est un signe. Le signe du renouveau d'un quartier entrant dans le PNRQAD (Plan National Requalification des Quartiers Anciens Dégradés, dans un périmètre défini précisément autour de la Gare). C'est le fruit d'un partenariat entre l'Etat, la Région, le Département, la Métropole et la Ville, Gares et Connexions. Ce renouveau se fait en quatre temps : le Parvis (2012-2016), l'Intérieur (2014-2016), les Quais (2016-2018) et le Raccordement au tramway (après 2018).

## **Dominique Lécluse**

### **Directeur du Projet de Pôle Nice Thiers**

D'ici à 2020, la fréquentation de la gare de Nice-Ville passera de 7 à 11 millions de voyageurs ferroviaires. Fort de ce constat, la région PACA, le Département des Alpes Maritimes, la métropole Nice-Côte-d'Azur, SNCF, l'Etat et l'Europe se sont engagés dans la transformation de la gare de Nice en Pôle d'Echanges Multimodal Nice Thiers.

La première étape est la réalisation d'un grand parvis piétonnier reliant la gare aux bus, au tramways, aux cars, aux vélos ... Ce projet ambitieux accompagnera la rénovation urbaine du quartier Thiers pour créer un nouveau cœur de ville et des transports, accessible à tous. Le bâtiment des voyageurs sera métamorphosé avec un doublement des espaces de déambulation et avec l'apparition de nouveaux services dont une salle d'attente confortable, un accueil et une conciergerie qui regroupera tous les services : toilettes, nurserie, consigne, objets trouvés, point de retrait colis ... La gare sera ainsi désaturée et deviendra un vrai lieu d'échanges et de convivialité.

## **Lucie Verchère Grand Lyon Bureau des Temps**

### **Garemix Lyon Saint Paul...**

#### **hacker une gare et imaginer les services du futur**

Faire des lieux d'interconnexion de vrais lieux d'Escales attractives et utiles, y passer du temps choisi plutôt que subi, tel est l'objectif poursuivi par la mission « temps et services innovants » de la Métropole de Lyon au cours de son projet sur les « services en gares et pôles d'interconnexions ». La mission temps et services innovants, a été mise en place dès 2003 à la Direction de la Prospective du Grand Lyon (devenu Métropole de Lyon). Elle questionne et diagnostique les usages temporels du territoire, et incube des services innovants qui permettent de mieux articuler les temps et les rythmes des usagers et du territoire. Avec un axe majeur autour du « temps et mobilité », des nouveaux services de mobilité mais aussi d'autres thèmes tel le travail nomade, le coworking, ou la ville servicielle

Ce projet démarre par un travail du Conseil de Développement du Grand-Lyon en 2012, sur le thème « les services innovants sur les pôles d'interconnexion » qui produit un livret de recommandations, avec en particulier une liste de services potentiels à déployer. A partir de ce document et pour passer à une phase d'expérimentation, quatre pistes de travail sont investies : des services de conciergerie en gare, la mise en place d'espaces de coworking sur les gares périurbaines, une étude amont avec le cabinet Chronos sur un dispositif numérique interactif sur 3 pôles - Gorge de Loup, gare de Vénissieux, et gare St Paul, et enfin, et une animation créative sur la gare St Paul à Lyon.

De là naît l'idée d'un événement créatif GaRemix, sur un modèle déjà traité avec des musées, MuseoMix et dont l'objectif était de transformer la Gare St Paul durant 3 jours en laboratoire temporaire d'innovation afin d'inventer les prototypes de services de la gare du futur. Pour ce faire, un appel à candidature est lancé auprès des communautés créatives, mais aussi des habitants et utilisateurs du lieu, et 42 personnes « remixeurs » sont choisies pour leurs compétences diverses et croisées pour participer à ce Remix. Elles se retrouvent fin avril, avec un mot d'ordre de créativité ouverte (puisque toutes les productions seront en effet open source) ; soit 6 équipes accompagnées de coachs et de facilitateurs, et au terme des 3 journées, 7 prototypes sont proposés.

Cette phase a bénéficié d'une gouvernance partenariale, absolument nécessaire pour la bonne réussite du projet. Le pilotage était réalisé par la Métropole de Lyon, aux côtés de la Région RA, cofinanceur via le CFAC et en charge du développement des gares, SNCF /

gares et Connexions, propriétaire et gestionnaire des pôles d'interconnexion, le Sytral, et la Ville de Lyon. Il s'agissait de ne pas faire de cet événement un simple événement ludique, mais d'envisager dès le départ les bénéfices attendus, notamment en termes de méthode : développer de nouveaux modes de faire la ville plus collaboratifs, plus créatifs, basés sur de la coproduction avec les usagers et amorcer ainsi un nouveau mode de participation non plus autour du débat public mais du « faire ensemble », accompagner le changement de culture Métropole, plus transverse plus collaborative, plus créative, fédérant les équipes en interne, mais aussi les partenaires; cultiver la gouvernance partenariale Sytral / SNCF/Gares&Connexions et région RA) sur d'autres sujets (crèches en gares par ex.) dans une approche gagnant/gagnant...

## **Julien Guennoc et Laura Pandelle**

### **Gares BZH Nouveaux usages, nouvelles formes**

Initié par l'association La 27e Région, le programme de recherche-action « Territoires en Résidences » vise à questionner la façon dont les politiques publiques sont vécues et mises en oeuvre sur le terrain. Des équipes pluridisciplinaires composées de designers, d'architectes et de chercheurs en sciences sociales partent en immersion pendant 3 sessions d'une semaine au sein d'équipements publics - lycée, hôpitaux, gares, médiathèques ... - afin de soulever des pistes concrètes d'amélioration de l'action publique.

À la fin de l'année 2015, La 27e Région s'associe à la Région Bretagne et SNCF Gares & Connexions pour initier une résidence créative sur l'avenir des gares péri-urbaines et rurales, dans le cadre de la modernisation générale du réseau TER Bretagne. Cette résidence prend ses quartiers dans la gare de Montfort-sur-Meu, ainsi que dans diverses haltes de l'axe Rennes / Lamballe, et s'attache à imaginer et tester des scénarios disruptifs pour inventer le point d'arrêt de demain. Comment, et pour quels usages, faut-il réhabiliter les locaux inutilisés en gare ? Peut-on inventer de nouveaux services en gare, associant la fonction transport à des fonctions locales, proches des populations concernées ? Comment améliorer l'accessibilité et la notoriété des services TER ? À travers leur présentation, Laura Pandelle (La 27e Région) et Julien Guennoc (Gares & Connexions) retraceront les principaux temps forts de la démarche de résidence en gare, à travers une étude approfondie des usages et des pratiques des usagers, des agents et des acteurs locaux, et des phases itératives d'expérimentation sur des propositions de nouveaux services et aménagements en gare.

## 4. QUESTIONS POUR LA RECHERCHE

Problème et promesse en même temps, la gare constitue un point focal des politiques urbaines, Au-delà des mutations spatio-fonctionnelles qu'elle traverse, la gare donne visiblement accès à des ressources, elle possède un pouvoir d'optimisation et d'accélération des processus de métropolisation. Les projets de gare peuvent déclencher des forces protectrices et destructrices sans que l'on ait toujours entièrement compris les critères, les modalités, les éventuels effets de seuil. Consolider les instruments de compréhension de cette gare facteur de socialité est aussi une tâche pour les programmes de recherche.

La table ronde, une nouvelle fois, fait l'hypothèse que la coopération de professionnels du monde de la recherche industrielle et du monde académique permet des éclairages nouveaux. On souhaite interroger d'abord les participants sur leurs certitudes de départ. Parmi elles, ne peut-on pas partir du principe que les premiers innovateurs, ce sont les usagers ? Dans ce cas, comment saisir la notion d'usage naissant en écho à une société urbaine en train de se transformer? Que sait-on de ces derniers, et comment mobiliser les outils et les financements existants pour renforcer la connaissance sur ce champ ?

Ensuite, on questionne la recherche du point de vue des systèmes complexes. La gare en interaction avec beaucoup d'autres systèmes : le ferroviaire, la ville, la mobilité. La gare en elle-même n'est pas un seul terrain, mais un ensemble protéiforme de sites, d'objets, de dispositifs, de services. Peut-on et doit-on dessiner des programmes de recherche spécifiques sur les services en gare, comme cela commence à apparaître, ou fonctionner par analogies, par parallélismes (le stade, l'aéroport, l'espace public, le musée) ?

### **Patrice Aubertel PUCA**

#### **Les gares et leurs enjeux : A quoi servent les usagers ?**

Les gares sont, à la fois, un espace public et un service public. Le qualificatif « public » apparaît donc deux fois dans leur caractérisation. Mais que signifie exactement ce qualificatif ? De quel public s'agit-il ? Et à quoi servent les usagers ?

Tel a été l'un des titres, apparemment provocateur, donné à un programme de recherche et d'expérimentation coordonné par Isaac Joseph et lancé par la Ratp, la Sncf et le Puca dans les années 90 et 2000. A quoi servent les usagers car, à l'examen, il a semblé que, dans nombre de cas, ceux-ci n'avaient pas voix au chapitre. Dans le même temps, certaines personnes, par situation professionnelle ou par formation, s'étaient arrogé le droit de rendre compte des attentes et des besoins du public.

L'accessibilité faire des personnes handicapées des aménageurs

Leitmotiv des politiques d'aménagement des gares l'accessibilité est encore trop souvent conçue pour des hommes jeunes, courant le 100 mètres en moins de 12 secondes, sautant en hauteur à plus de 1,50 m et lançant le poids à 15 mètres. Une initiative intéressant doit cependant être soulignée : la programmation des aménagements des stations de la ligne 14 du métro parisien menée avec des associations de personnes handicapées. Les préconisations adoptées bénéficieront à tous.

Un des enseignements principaux de cette initiative c'est que c'est l'espace qui est handicapé et pas les personnes.

Le mode d'emploi : ne pas confondre usagers et habitués

Trop souvent, et c'est maintenant le cas avec les technologies portatives, on fait des usagers des habitués. De fait, malgré tous leurs efforts, les concepteurs et aménageurs des gares font l'impasse sur un certain de présupposés qui sont intégrés, en l'état, inconsciemment souvent, dans les choix faits en matière d'aménagement. C'est comme si les usagers connaissaient, a priori, un certain nombre d'éléments de contexte préexistants aux choix faits en matière de cheminement et de signalétique, par exemple. Il conviendrait, au moins, de tester les propositions d'aménagement avec des personnes complètement étrangères à la gare concernée et à sa ville d'implantation. Les abonnements tarifaires, les applications numériques circonscrivent un public qui sera toujours détenteur de données implicites qui ne pourront être partagées avec les autres.

Prendre en compte le travail des agents au contact avec le public.

L'idéal pour les ingénieurs-aménageurs c'est la mise en place d'un système performant qui s'autorégule de lui-même en raison des mécanismes techniques qu'il intègre. La réalité est bien autre. S'inspirant des travaux d'Erwin Gofmann, les chercheurs ont souligné le rôle déterminant joué par les agents au contact avec le public. Ces agents d'accueil, de renseignement, de contrôle qui jouent, de fait, un rôle de réparateur. Des réparateurs qui interviennent bien au-delà du cadre strictement circonscrit de leur fonction telle que définie par les managers.

Mettre en place les services pour le public

Les toilettes dans les gares. Il y a quelques années, au moment de sa mise en forme définitive, les gestionnaires du site, Sncf et Ratp s'étaient interrogés pour savoir quels services annexes installer dans le grand pôle d'échange de la Défense. Chaque « décideur » avait sa propre représentation des services attendus : centre de services, fleuriste... Il a cependant été convenu de mener, à titre complémentaire, une enquête auprès des usagers du pôle. Sans imposer une liste de services préalablement établie il était demandé aux personnes enquêtées quels étaient les services qu'elles souhaitaient voir implantés. A près de 90 % ce sont les toilettes qui ont été plébiscitées et... il n'y a toujours pas de toilettes à la Défense

## **André PENY Efficacy**

### **L'institut Efficacy**

### **et le renouvellement de la recherche sur les gares**

La recherche sur les gares a maintenant plusieurs décennies et avant d'aborder les questions des pistes futures pour la recherche, il est opportun de mettre en perspective quelques thématiques importantes traitées dans le passé, qui alimentent les actions d'aujourd'hui.

Dès le milieu des années 80, la modélisation de réseaux appuyée sur la théorie des graphes (arcs/noeuds) a donné lieu à une approche « réticulaire » du rôle des gares dans les réseaux de transport avec notamment des travaux sur la typologie des gares, leur classement en fonction de leur nodalité, leur complexité, les flux qui les irriguent ... « Formes et fonction des points de réseau » Amar, Pény, Stathopoulos ...) A cette approche quantitative se sont ajoutées d'autres démarches de recherche autour d'une part des aspects architecturaux et sensibles des gares et d'autre part des caractéristiques sociologiques des populations présentes en gare, de leurs comportements et interactions avec les services proposés et les

agents des entreprises gestionnaires. (« Gare du Nord mode d'emploi » ouvrage collectif d'une recherche action rassemblant les partenaires SNCF et RATP sous l'animation du PUCA.) Ainsi la fin de cette période voit l'hybridation du réseau technique avec le réseau habité, avec pour corollaire le passage de la gare comme point de réseau à la notion d'espace et de lieu.

Ensuite au milieu des années 90 les thèmes de recherche sur la gare vont élargir l'approche réseau au quartier, au territoire et à la question de l'accessibilité : en quoi les gares sont-elles des objets urbains, quels sont les liens d'aménagement et de développement entre la gare et son quartier, comment s'y articulent les propositions de service... ? Période illustrée par le séminaire « Gares et quartiers de gares » et le programme Predit « Bahnville ») Enfin dans une période plus récente, si la gare est par construction un lieu d'échanges entre des modes de transport individuels et/ou collectifs, la question du développement durable va lui assigner un nouveau rôle, celui d'être un outil du report modal vers les modes moins polluants, plus économes, alternatifs à la voiture solo. On se focalisera alors sur les modes doux ou actifs redécouverts comme la marche à pied ou le vélo, sur des services et usages nouveaux comme les services de covoiturage ou d'autopartage, ou encore la constitution de pool de services et de commerces de plus en plus étendus qui se greffent sur les flux de voyageurs.

A l'occasion de la création des Instituts pour la Transition Energétique (ITE) dans le cadre du Plan d'Investissements d'Avenir (PIA), l'institut Efficacity pour la ville durable a construit un de ses programmes de recherche sur le thème du pôle gare comme hub énergétique et hub multiservices, compte tenu des enjeux énergétiques associés aux gares et stations :

- d'une part, l'optimisation énergétique des trains notamment dans la récupération de l'énergie de freinage, a rendu plus visible le poids des gares dans la consommation du système ferroviaire, environ un tiers de ce total pour un opérateur de TC urbain.
- d'autre part, la gare est à même d'assurer une relation énergétique étroite avec la ville par ses liens et échanges potentiels avec les modes de transport urbains électriques, les bâtiments, équipements et services du quartier environnant.

Pour répondre à ces enjeux, l'ITE Efficacity s'est fixé comme objectifs :

-de diminuer la consommation intrinsèque des fonctions de la gare, de développer des services moins énergétivores, de réutiliser l'énergie fatale et de mobiliser des ressources nouvelles comme la géothermie, de stocker l'énergie de freinage résiduelle et de piloter la demande de consommation du pôle gare, au travers de la conception et de la régulation d'un microgrid électrique et thermique.

-de développer des services de mobilité à destination de la gare plus vertueux sur le plan énergétique, d'installer au sein de la gare les services permettant une optimisation de la mobilité au sein des territoires environnant la gare et un impact énergétique plus faible et enfin prendre en compte la mixité des voyageurs et du fret dans l'approche énergétique en gare.

Il y a derrière ces objectifs de vrais défis de recherche à relever, nécessitant des équipes pluridisciplinaires et des partenariats entre les industriels, les ingénieristes et les laboratoires publics de l'Institut, pour surmonter les verrous scientifiques déjà identifiés ou à venir.

# **Adnane Boukamel Railenium**

## **L'Institut RAILENIUM, les gares et l'innovation**

RAILENIUM est l'un des huit Instituts de Recherche Technologiques labellisés et soutenus par le Programme d'Investissement d'Avenir dans le cadre de l'appel à projets IRT. En sont aujourd'hui membres neuf organismes publics de recherche et de formation (dont l'ENPC qui a rejoint récemment le consortium), le pôle de compétitivité i-Trans, trois opérateurs et gestionnaires de réseaux ferroviaires (SNCF, RFF, Eurotunnel), 16 entreprises industrielles, de construction et de services, largement représentatives de la filière ferroviaire.

La vocation de RAILENIUM est d'être le maillon dans la chaîne entre l'académique et l'industriel, dans le but d'oeuvrer pour la définition et la mise en oeuvre d'une stratégie scientifique de coopération et de conduire un projet d'excellence scientifique dans le domaine des équipements, des infrastructures et des systèmes de transports ferroviaires.

Les missions de l'IRT sont d'amplifier et rendre plus efficace l'effort d'innovation et de R&D ; de réaliser des recherches finalisées, de compléter l'effort de R&D et innovation en aval par l'investissement dans des moyens d'essais et d'homologation mettre en place un dispositif de formation qui répond aux besoins de la filière ferroviaire aussi bien sur le plan quantitatif que qualitatif.

Dans le cadre de l'élaboration de sa nouvelle feuille de route, l'IRT a voulu restructurer ses objectifs scientifiques et technologiques sur la base des enjeux de la filière tels que identifiés par son Conseil d'Orientation Scientifique et Stratégique, à savoir la réduction du coût global de possession, sur une approche Life Cycle Cost, des équipements, matériels et infrastructures, la performance et la sécurité de l'exploitation ferroviaire, l'amélioration de la capacité dans les zones denses dans des conditions de fiabilité et de sécurité optimale ; l'efficacité du cycle de développement des innovations et des phases de validation ; la réduction de l'impact environnemental et l'efficacité énergétique ; l'amélioration de l'expérience voyageur, avec l'amélioration du confort, de la connectivité et de l'optimisation de l'intermodalité.

La thématique « Gare » s'inscrit donc dans les enjeux liés à la performance de l'exploitation, la réduction de l'impact environnemental et efficacité énergétique et l'amélioration de l'expérience voyageur. Ainsi dans notre feuille de route scientifique, nous avons défini une opération de recherche technologique sur la thématique « Smart Gare » dans l'objectif de développer le concept de gare intelligente, intermodale et servicielle, intégrée à la ville durable et intelligente. Les axes de développement proposés sont des gares (type, taille, environnement, fonctionnalités, trafic,... Renforcer l'attractivité des gares en rendant agréable et utile le temps passé en gare, en adaptant les services aux contraintes du voyageur en correspondance, en les rendant plus sûres et sécurisées et en les animant en dehors des heures de point; Orienter, guider les voyageurs en gare par une information sûre, fiable, en temps réel et intermodale pour garantir l'efficacité des trajets porte à porte Optimiser la gestion des flux voyageurs en gare en améliorant l'accessibilité aux trains par le développement des parcours digitaux et l'ergonomie des espaces par le design.

Renforcer la sécurité des gares en intégrant dans leur aménagement des stratégies et des situations d'urgence Optimiser la consommation d'énergie d'une gare via le Big Data Favoriser l'accessibilité des gares en les connectant efficacement aux autres réseaux et modes de transport et en prenant des dispositions pour les PMR L'intermodalité par des systèmes billettiques dématérialisés et totalement interoperables.

Par rapport aux objectifs et aux enjeux de la filière, cette opération de recherche vise à Positionner la gare comme centralité structurante de la ville pour renforcer le report modal

vers le train; Faire du temps d'attente en gare un temps utile et agréable pour dissiper les effets de rupture dans les trajets Redynamiser les gares en leur attribuant des fonctions nouvelles et attractives, Augmentation et meilleure gestion des flux voyageurs train, Faire de la gare un pôle multimodal et ce, en faisant de la gare un maillon structurant de la chaîne de mobilité du voyageur connecté.

Pour concrétiser l'opération « Smart Gare » deux projets sont actuellement en incubation. Le premier projet (GAREXPI), en partenariat avec la SNCF et le CEREMA, porte sur la place des gares régionales dans les villes petites et moyennes. Il s'inscrit dans une démarche de suivi, d'expérimentation et d'évaluation en région Picardie de projets de valorisation (notamment par les services) des gares ferroviaires et de leurs quartiers. Quant au second projet (INFOTER), avec SNCF Mobilités, il vise à l'amélioration des processus de production de l'information voyageur et leurs interactions avec les pratiques de mobilité, comme l'harmonisation des interfaces entre opérateurs.

**Luc Gwazdzinski**  
**Université Grenoble Alpes**  
**Lieu d'observation idéal pour les chercheurs, les gares**  
**sont aussi des espaces d'expérimentation et d'innovation**

Les grandes gares sont des systèmes complexes à l'articulation de différentes échelles : de l'international au local et du continent au quartier. A la fois bout de quartiers et oasis dans les systèmes nationaux et internationaux de transports, la gare est un laboratoire central de la vie métropolitaine et des nouvelles mobilités. Lieux de vie pour des populations temporaires et pôles de mobilité, elles sont en résonance avec les nouveaux modes de vie, les nouvelles pratiques et usages d'individus et de populations aux besoins multiples et parfois contradictoires. Entre ludification des espaces, design, augmentation par les technologies, ergonomie, hybridation des lieux et de l'offre de services, un des enjeux centraux est sans doute la co-construction d'aménagements adaptés de ces systèmes avec et pour des populations temporaires et des résidents voisins de l'équipement. Entre utilitarisme et plaisir, comment habiter nos gares et leurs environnements en citoyens temporaires et mobiles ?

# Partie 3

## Art en gare

### Patrimoine et créativité dans les gares

#### **1 L'art en gare, un mouvement international ?**

introduit et animé par **Nacima Baron Chaire Gare**

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

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

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

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

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

introduit et animé par Anthony Pecqueux Laboratoire Cresson

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

#### **4 Les gares, la culture et les projets de territoire**

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

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

#### **5 Patrimoine et ressources sensibles des gares**

introduit et animé par Karen Bowie ENSA LA Villette

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

Perspectives : Paul Smith Ministère de la Culture

# 1 L'art en gare Un mouvement international ?

## Dariusz Kowsar Directeur Gare d'Austerlitz

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

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

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

Depuis quelques années, le choix d'une programmation artistique résolument actuelle, avec de nouvelles générations d'artistes et créateurs, répond clairement à un moment particulier dans la vie de la gare : celui qui va de son état présent, avec de nombreux travaux en cours (rénovation de la charpente, aménagement des Cours côté Seine et Museum, extension des quais ...) à un état futur, celui d'Austerlitz 2020, une gare foyer et épicerie d'un quartier en pleine émergence. L'offre artistique saisit la chance offerte par cette transition et accompagne physiquement ce mouvement, avec par exemple l'habillage des palissades de chantier qui marquent la transition entre la gare historique et les premiers espaces de la gare de demain par de somptueuses séries de photographies ou de tableaux. Il y a un peu plus qu'une analogie entre cette gare, qui, à travers l'art, s'habille d'une pluralité de couleurs, d'images, vectrices de sens en suspens, et la réalité d'un bâtiment voyageurs (avec ses abords) qui traverse un moment de bouleversement, d'indétermination temporaire, et finalement de métamorphose.

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

Mon vœu serait de préserver cet état d'esprit résolument spontané, ouvert, et de tenter de ne pas institutionnaliser l'art en gare par la production d'espaces dédiés, ou par des opérations trop lisses, trop "officielles" qui ignorerait d'autres productions moins

visibles, sinon moins correctes. Tant que nous garderons la capacité de surprendre, d'amuser, de provoquer parfois, toujours en recherchant du sens, ce projet répondra à son objectif principal, celui de l'échange et du partage des émotions, celui de la résonance entre la vie de la gare et celle de son environnement multiple et varié.

## **Marcus Körber**

### **Commissaire d'exposition à la galerie municipale de Wolfsburg**

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

#### **KUNST-STATION EN GARE DE WOLFSBURG**

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

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

Ces dernières années la gare de Wolfsburg est devenue une des portes d'entrée que la ville a décidé de mettre en valeur. Cela a commencé en 2004-2005 par l'intervention de l'artiste Daniel Buren sur le sol même de la salle des pas perdus. Est ensuite né le dispositif Kunst-Station, fruit d'une coopération entre la Deutsche-Bahn et la Städtische Galerie de Wolfsburg. Chaque année depuis 2005, un artiste est invité à transformer l'espace d'attente de la gare, ouvert sur la salle des pas perdus et visible du parvis extérieur à travers les grandes parois vitrées. Dans cet espace de 15m<sup>2</sup> doté de quatre banquettes en bois, les artistes peuvent intervenir sur les deux cloisons de séparation et au plafond. Le sol demeure inchangé depuis l'application des hachures blanches de Daniel Buren et fait partie du contexte dans lequel s'inscrivent désormais les artistes invités par Kunst-Station.

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

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

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

Kunst-Station est enfin une manière d'interroger le rapport entre art et architecture, à

l'instar du travail de Daniel Buren. Les artistes sont amenés à interroger le rapport entre espaces intérieur et extérieur, entre l'intervention artistique et le cadre spatial, entre l'œuvre et le spectateur.

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

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

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

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

## 2. Sortir de l'institution culturelle et intervenir dans des gares vivantes

### Pascal Le Brun Cordier

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

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

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

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

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

Comment comprendre cette appétence des institutions culturelles et des artistes pour les gares ? Outre que le « génie du lieu » et la puissance de l'imaginaire ferroviaire favorisent un grand nombre de greffes poétiques, que les vastes espaces des gares offrent d'intéressantes possibilités plastiques, que le temps y paraît facilement condensé,

suspendu ou étiré, que des forces dramaturgiques romantiques ou romanesques semblent souvent déjà-là, les gares se présentent comme des lieux communs très singuliers pour des artistes en quête de déplacements.

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

## **Marion Hislen**

### **directrice du Festival Circulation(s)**

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

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

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

## Philippe Sérénon

### Directeur culturel Festival Photomed

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

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

Je poursuis tous les ans ce partenariat parce que je suis intimement convaincu que l'art est une dimension incontournable de l'expérience ferroviaire, et même qu'il est probablement de plus en plus nécessaire. Un voyage consiste, basiquement, en un déplacement d'un lieu connu vers un espace moins connu. Il implique une épreuve physique autant que psychologique, avec la contrainte des horaires, la perte des repères dans des espaces de flux massifs, la présence angoissante de la foule et une promiscuité plus ou moins bien supportée ... Bien sûr, il y a aujourd'hui des voyageurs habitués, qui viennent cinq minutes avant leur train. Ils filent tout droit ou les yeux sur leur *smartphone*. Est ce que nos photographies les touchent ? Je ne sais pas. Et puis il y a les inquiets. Ceux qui viennent deux heures avant le train. Ceux qui attendent quelque chose, une correspondance peut-être, ou bien quelqu'un. Pour tous ceux-là, je pense sincèrement que la présence de nos créations apporte du calme et un peu de rêve, que la vision de ces figures, objets ou paysages humanisent et apaisent. L'expérience voyageur, ce n'est pas celle d'un individu désincarné mais celle d'une personne sensible, auxquelles, peut-être, nos photos transmettent une émotion, arrachent un sourire. L'ambiance d'une gare sans oeuvres d'art et celle d'une gare dans lequel l'art tient une place, même ténue, est indubitablement et subtilement différente.

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

### 3 . Tisser des liens et du sens entre artistes, oeuvres, et usagers

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

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

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

Plusieurs raisons à cette attention, plus ou moins basse<sup>2</sup>, de tous les instants : même dans nos quotidiennetés, nous cherchons quelque chose en gare (ne serait-ce que l'indication du quai pour nos mouvements pendulaires) ; « l'autre » (et ils sont nombreux...) y cherche aussi quelque chose, tout autant sinon plus que nous. Et la question de l'orientation ne serait rien ou presque si elle ne s'associait avec celle du mouvement (permanent) : en gare, s'orienter et se mouvoir forment des activités quasi-nécessaires, ordinaires. A l'autre extrémité, en exact contrepoint, il y aurait attendre et se tenir au repos.

Sur le plan sonore, ces activités ont des conséquences : le bruit, le nôtre, celui des autres, celui des trains et autres agencements sociotechniques auxquels nous contribuons plus ou moins directement (annonces sonores, klaxons et véhicules légers, escalators...). Une gare bruisse avant de sonner ; cela ne l'empêche pas pour autant de sonner. En d'autres termes : si les mesures classiques (sonomètres à l'appui) ont tendance à donner des résultats pauvres car uniformes, des méthodes plus qualitatives permettent de commencer à saisir que sous cette uniformité bruisante, se logent des ambiances sonores diverses, variées<sup>3</sup>, qui témoignent d'autant de possibilités (sinon de « reposité », selon les termes d'Albert Piette, du moins) de retrait, de distraction, etc. Cela signifie que même sur le plan sonore, les gares « affordent » plus que la seule alerte ou défensivité – selon la théorie des *affordances* de James J. Gibson, ces sollicitations sensorielles qui tout à la fois invitent à et permettent des actions.

---

<sup>1</sup> Sur ces questions, je me permets de renvoyer à mes travaux sur les auditeurs-baladeurs ; par exemple, à propos de  
<sup>2</sup> Voir Antoine Hennion, « La gare en action. Hautes turbulences et attentions basses », *Communications* n° 90, 2012, p. 175-195. En outre, voir les travaux d'Isaac Joseph, essentiels à ce propos – comme pour d'autres ! –, notamment l'ouvrage qu'il a dirigé : *Villes en gare*, La Tour d'Aigues, Ed. de l'Aube, 1999 ; il y développe pour les gares le concept de « lieu-mouvement », qui traduit parfaitement ce que je vise à décrire ici.

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

Donc : une gare bruisse globalement ; en certains endroits et à certains moments, elle sonne. Devrait-elle pour autant « musiquer » – c'est-à-dire n'offrir que des « bons » sons, issus des oiseaux ou de quelques activités humaines « dignes », tels les pianos en gare<sup>4</sup> ? Pas sûr... D'une part, car ce qui est musique pour l'un peut toujours être le bruit de l'autre ; d'autre part, car l'habitude à ces ambiances sonores spécifiques ne peut être modifiée si facilement. Si elle peut nous épuiser, parfois nous agacer, une gare reste aussi un puissant hymne de et à la diversité.

---

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

## **Jonas Ramuz Collectif Quai 36 (Résidence Gare du Nord)**

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

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

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

## Lilyana Petrova

### Doctorante Univ. Savoie

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

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

**LYES HAMMADOUCHE artiste plasticien, doctorant  
EnsadLab,  
Christophe Gay, Forum Vies Mobiles**

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

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

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

En mezzanine, entre les portes d'accès aux voies de la ligne J : un unique sablier. Sa vocation était d'inviter les voyageurs à un engagement individualisé. La rencontre des voyageurs avec cette œuvre interactive fait l'objet d'une **évaluation** en cours par une équipe de recherche en sciences humaines et sociales. Une ethnologue (Clara Lamireau-Meyer), une ergonome (Anne Bationo-Tillon) et une anthropologue (Francesca Cozzolino) ont enquêté. Comment les voyageurs de la gare d'Ermont-Eaubonne interagissent-ils avec l'œuvre ? Quel est l'impact du dispositif sur leur rapport au temps et à l'espace de la gare ? S'agit-il d'une réelle rencontre avec une œuvre d'art, sachant que le cadre n'est pas celui des salles d'exposition, galeries et musées ?

L'expérimentation, qui a débuté trois jours après les attentats du 13 novembre 2015 à Paris, a été fortement marquée par ce contexte. En ces circonstances où les transports en commun, bien qu'épargnés par cette série d'attaques, demeuraient un lieu de potentiel danger, l'œuvre et la présence des chercheuses comme « médiatrices » ont été accueillies par les voyageurs comme une occasion bienvenue de faire une pause, de parler et de sourire. Au fil des jours s'est opéré un glissement d'attitudes d'attention minimale envers *Texel* (coups d'œil, tête tournée, décalage du corps) à des attitudes plus actives (marquer un temps d'arrêt, s'approcher) ou beaucoup plus engagées (la personne se met en mouvement et interagit avec *Texel*, danse, éclate de rire ou présente le

dispositif à ses proches). Ces temps d'arrêt dans le trajet quotidien sont particulièrement propices à la réflexivité des voyageurs sur la mobilité qu'ils sont en train de vivre. *“Ça fait penser au temps éternel. On est toujours dans la course et là, on peut se poser, être ailleurs pendant quelques instants.”* Un voyageur, 25 novembre 2015.

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

## **Robin Meier Artiste**

### **Mouna Mekouar Commissaire FIAC 2015 Hors les murs**

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

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

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



## 4. Les gares, la culture ... et les projets de territoire

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

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

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

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

De plus, on observe des contradictions entre les gares lignes à grande vitesse – où

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

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

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

## **Mustapha Aouar** **Directeur Gare au théâtre**

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

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

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

## **Rodolphe Dogniaux ESADSE** **Vanessa Mathieu AREP**

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

Avec l'appui de la Cité du design et en lien avec l'ESADSE, le design culturel a été

envisagé comme une ressource et une méthode pour expérimenter de nouvelles idées sur l'utilisation des locaux. Que faire des anciens guichets de vente de billets ? des vitrines vivantes sur le design ? des espaces de participation citoyenne ? Et comment passer de la création au test de ces idées ?

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

# **CARINE ROLLAND**

## **PREMIERE ADJOINTE**

### **A LA CULTURE PARIS 18<sup>E</sup> ARRONDISSEMENT**

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

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

L'acteur public n'est pas chez lui, mais perçoit les attentes locales et la vision des riverains, des habitants. En effet, longtemps, les autorités publiques ont eu très peu de marges de manoeuvre, puisqu'elles n'avaient pas la capacité d'intervenir sur le plan foncier et de faire bouger les lignes de la SNCF. Elle était spectatrices de gares "en souffrance". Néanmoins, la municipalité du 18<sup>e</sup> arrondissement perçoit depuis longtemps déjà la montée des attentes et des besoins des habitants, des acteurs économiques, des collectifs de quartier, qui investissent affectivement les gares, parce qu'ils les considèrent comme des objets qui ont été accessibles, et donc publics, et dont l'accès leur est désormais interdit.

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

#### **Bien des obstacles et des inconnues restent encore présents**

La question des temporalités traverse toute cette intervention :

- le temps long des gares qui reprennent vie,
- le temps politique et institutionnel, le temps des dossiers, du montage de partenariats,
- le temps de l'investissement de ces gares : chantiers, rénovations,
- le temps de l'action culturelle et de l'événement (le caractère éphémère pour Grand Train est un sujet)

- le futur : la pérennité de ces démarches, leur consolidation, leur articulation très difficile avec des visions prospectives de réutilisation "productive" des infrastructures à des fins de transport fret ou voyageurs
- en tout cas, il y a un avant et un après, il y a de l'irréversible : les gares sont redevenues dans a tête des gens, des "objets publics".

## **Flavie Pezzetta, Céline Pigier, Vincent Merlet, Hasard Ludique**

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

### **SAISIR LES RESSOURCES CACHEES D'UNE GARE DE PETITE CEINTURE**

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

### **PORTER UN PROJET D'INCLUSION ARTISTIQUE, SOCIAL ET TERRITORIAL**

Coincée entre un quartier zoné "politique de la ville" (la porte Montmartre), et un territoire à fort enjeux, requalifié et en voie d'embourgeoisement (les Batignolles), les acteurs de ce projet expliquent comment ils procèdent pour créer un lieu de vie dédié au quartier et à ses habitants. Ils développent les interactions avec les publics accueillis et les enquêtes réalisées avec les riverains. Ils expliquent pourquoi ils tiennent absolument à conserver le bâtiment voyageur pour ses qualités architecturales en développant la lecture des ressources et des fonctions, matérielles et symboliques de ce dernier. La gare rénovée reste un "signal urbain" et sa rénovation (la bâtiment est en travaux) améliore grandement le cadre de vie quotidien. Ils détaillent la démarche de construction d'un projet à dimension sociale et artistique dans un objectif de mixité sociale. Ils soulignent aussi le rôle du travail d'évocation mémorielle (avec les archives photographiques et les événements construits autour des expositions) dans la construction d'une nouvelle ressource territoriale et urbaine. La gare n'a plus la réalité d'une "ceinture" ou d'une marge urbaine, mais bien la fonction de lieu focal, ressource certes héritée du registre du transport, ressource retravaillée et traduite par l'art, l'installation, l'action dans l'espace public.

## 5. Patrimoine et ressources sensibles des gares

### Karen Bowie ENSA LA Villette

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

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

*« Comment saisir les éléments d'un patrimoine souvent modeste – maisons de garde-barrière, postes d'aiguillage, signalétique, garde-corps, poteaux kilométriques... – mais qui donnent aux paysages du rail leur caractère particulier ? Comment, au-delà des emprises immédiates, mesurer et rendre perceptible – et de quel point de vue ? – l'impact historique, social et paysager du chemin de fer sur les territoires qu'il traverse : les quartiers de la gare avec leurs hôtels et cafés, les dépôts, les gares marchandises, les triages et ateliers d'entretien, les cités de cheminots, les sites industriels embranchés et induits, le relief même, sculpté par des ouvrages d'art ou ponctué de ponts et de viaducs... ? »*

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

**Sylvie Sade**

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

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

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

- Imaginer des gares qui s'enracineraient dans l'histoire des lieux, transformant les paysages existants avec esthétisme et sens ;
- Rompre avec la mauvaise réputation du quartier de gare, des zones de stationnement froides et sinistres en intégrant les nouveaux édifices dans des écrans de verdure, véritable trait d'union avec la nature environnante ;
- Confronter les voyageurs dès leur arrivée au choc du dépaysement en les immergeant dès la descente du train dans les paysages renommés de la région desservie ;
- Proposer à ceux qui attendent leur train de contempler une vue panoramique et exceptionnelle s'accordant ainsi un moment de détente et d'émotions, soustrait à un rythme de vie effréné ;
- Offrir aux habitants un nouveau monument dont ils pourraient être fiers, en symbiose avec leur identité et leur histoire patrimoniale, à la hauteur de leurs exigences, tels furent les rêves réalisés du groupe d'architectes ferroviaires intervenant sur ces trois nouvelles gares.

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

## Isabelle Gournay. Université du Maryland

### LA PETITE GARE AMERICAINE : ENJEUX PATRIMONIAUX, ECONOMIQUES ET COMMUNAUTAIRES

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

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

Dans les nouvelles banlieues bourgeoises et lieux touristiques, une belle gare d'aspect résidentiel servait d'argument de vente. De *status symbol* et d'objet de fierté civique, elle est devenue lieu de mémoire. On en confiait la réalisation à des architectes de premier plan, tels qu'Henry Hobson Richardson, associé au grand paysagiste Frederick Law Olmsted autour de Boston, et Frank Furness à Philadelphie. L'auteur de la gare, tel Bruce Price à Tuxedo, était parfois celui de maisons avoisinantes. Le mouvement « Railroad Beautiful », qui concevait cette petite gare, entourée de gazons et parterre fleuris, comme un « élément du paysage » (selon l'expression de l'architecte-urbaniste Jacques Gréber), offre toujours d'utiles leçons. Il en va de même pour l'aspect sériel des commandes de la part de compagnies ferroviaires en quête d'une image de marque, comme en témoigne l'œuvre d'E. Francis Balwin autour de Washington et Baltimore. Noyau de peuplement, élément constitutif de l'idéal suburbain anglo-américain, la petite gare pittoresque a connu une fortune planétaire : elle ancre la première cité-jardin japonaise, Den-en-Chofu, où on l'a reconstruite à l'identique pour servir d'entrée à une gare plus vaste ; elle est interprétée dans les années 20 par l'architecte parisien Gustave Umbdenstock pour la Compagnie des Chemins de Fer du Nord.

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

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

**Ewa Maria KIDO (CTI Tokyo City University)**

## **AESTHETICS AND ART AT THE RAILWAY STATIONS IN JAPAN AND EUROPE**

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

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

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

### **AESTHETIC FACTORS OF STATION DESIGN**

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

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

Public art is well perceived by passengers and may play a significant role in enhancing

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

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

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

## **Paul Smith**

### **Direction Architecture et Patrimoine,**

### **Ministère de la Culture**

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

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

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

Il faut attendre ensuite le milieu des années 1960 pour voir apparaître de nouveaux monuments ferroviaires, cette fois-ci dans le contexte d'une campagne sur les monuments dits “ modernes ” (postérieurs à 1850), campagne impulsée par André Malraux en tant que ministre des affaires culturelles. Le début des années 1970 voit les premières protections, isolées, de grandes gares parisiennes, sous la responsabilité, cette fois-ci, du ministre Jacques Duhamel. Pour la toute première, il s'agit du buffet de la gare de Lyon classé monument historique le 28 septembre 1972. L'année suivante, 1973, verra l'inscription de la gare d'Orsay, terminus de la Compagnie du Paris-Orléans construit à l'occasion de la même exposition. En 1974, une liste d'environ trois cents édifices des XIXe et XXe siècles, est proposée par le secrétaire d'Etat à la Culture, Michel Guy, avec dix gares dont la gare du Nord, l'ancienne gare de Nérès-les-Bains dans l'Allier, celle de Vitré en Ille-et-Vilaine, celle de Tours, de Rouen rive droite, Limoges, Metz, Abbeville et La Rochelle.

En 1979, la Gare Saint-Lazare est inscrite sur l'inventaire supplémentaire puis en 1982, la gare de Valence. Puis l'année 1984 voit l'inscription de 17 gares. Par une circulaire du 14 mai 1984, les conservations régionales des monuments historiques et les secrétaires régionaux de l'Inventaire sont invités à faire monter à Paris des dossiers d'édifices ou d'ouvrages ferroviaires susceptibles d'être soumis à la Commission supérieure des monuments historiques. Cette campagne aboutit surtout parce c'est une initiative

conjointe. Dans la SNCF, la direction du Patrimoine traite avec un partenaire/propriétaire unique, sous la tutelle de deux ministres, Charles Fiterman et Jack Lang, qui, dès 1983, ont mis sur pied plusieurs groupes de travail " Transports-Culture ". Il y est question de colloques, d'expositions roulantes, de théâtre de gare et de " wagons-théâtre ", ainsi que de la signature d'une convention de développement culturel entre les deux ministères.

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

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

## **Regards et perspectives : La gare évolutive**

### **Jean-Jacques Terrin**

Professeur Emérite Ecole Nationale Supérieure d'Architecture de Versailles

La notion de Hub représente la composante à la fois nodale et radiale d'un réseau complet de transport urbain. Il peut donc être défini comme un centre d'activités relié à d'autres pôles urbains. Un Hub est souvent un équipement de grande taille, monumental, intériorisé, consommateur d'espace, et donc souvent relativement isolé. Le programme européen Enter Hub s'est intéressé à l'adéquation de cette notion lorsqu'implantée dans une ville moyenne. Les couloirs Trans-European Transport Network (TEN-T) tendent en effet à "favoriser les grandes villes centrales, en particulier leurs noyaux urbains, ce qui peut menacer la position des villes plus périphériques". L'impact de la grande vitesse peut avoir des effets intégrateurs sur les villes moyennes, mais peut également fragmenter les territoires et dévitaliser.

Si cet impact est généralement difficile à mesurer, il est possible de l'observer grâce à des indicateurs simples de la qualité urbaine tels que l'amélioration de l'espace public urbain, l'image de la ville et de ses services, le développement de la coopération économique, éducative, culturelle et les activités sociales non seulement à l'intérieur de la ville mais aussi entre les villes situées sur le corridor TEN-T. Par conséquent, un Hub peut être considéré selon deux points de vue : à une échelle globale qui relie la ville qui l'héberge à d'autres métropoles nationales et européennes ; et à une échelle locale qui rapproche les personnes, les idées et les activités à l'intérieur de la ville et dans sa zone de chalandise.

En tant que tel, un Hub se trouve au cœur des défis majeurs tels que: 1) la construction d'une nouvelle identité; 2) la circulation durable des personnes, des idées et des connaissances; 3) la mise en valeur de l'expérience des utilisateurs; 4) la cohabitation de différents types de population; 5) l'activité économique; 6) la production de valeurs. Un Hub n'est donc pas uniquement dédié à voyager. Plus de 20% des gens sont censés passer du temps à l'intérieur d'une station de chemin de fer pour d'autres raisons : shopping, réunion, promenade, farniente, services, ou simplement de passage. En ce sens, la conception d'un Hub doit prendre en compte les différentes échelles de la planification urbaine et territoriale. Face à ces défis ambitieux, la vaste gamme de possibilités qu'offrent les Technologies de la Communication (TIC) peut faciliter considérablement l'accessibilité d'un Hub.

Pour répondre à ces exigences, les TICs doivent pouvoir s'adapter à des services et des usages initialement mal définis et évolutifs. Elles doivent savoir accompagner l'évolution de l'espace public pour assurer sa continuité. Elles doivent enfin être capable d'intégrer sur une longue période les inévitables mutations technologiques de la mobilité et celles des modes de vie.