Une gare peut en cacher une autre

J'aime les gares, et une en particulier. Mais pour le comprendre, il faut sans doute que je vous parle de toutes les autres d'abord.

Les gares représentent le dedans et le dehors, l'arrivée et le départ, la logistique la plus triviale et les rêves les plus flamboyants. Certaines irriguent les quartiers dans lesquels elles sont implantées. Sans la voir, déjà, l'atmosphère change, on sait qu'on se rapproche de Saint-Charles et de ses statues célébrant un colonialisme d'époque, douteux aujourd'hui. Près de la Gare de Lyon, le marché d'Aligre évoque déjà des saveurs et des couleurs méridionales. D'autres semblent posées là par hasard, comme un hangar désaffecté, et paraissent avoir fait fuir la vie. D'autres encore remplissent leur rôle de plateforme de connexion, mais guère plus. Des quartiers d'affaires et des centres commerciaux les entourent, emplis de gens plus que de vie.

J'ai écrit cette phrase en pensant notamment à la gare de la Part-Dieu, mais je sens une résistance au moment de l'écrire, comme une forme de trahison. Cette gare m'a avalée, moi et mes bagages, moi et mon vélo, moi, mes rêves et mes contraintes, des centaines, des milliers de fois. Et même si elle a relégué la gare des Brotteaux aux oubliettes de la SNCF, ça me turlupine de la dénigrer. Alors même si j'en suis moins familière, disons que cette catégorie de gares serait plutôt illustrée par Genève Cornavin, nos liens sont moins intimes.

Certaines enfin imposent une présence incongrue au milieu de champs de céréales et de routes grises. Elles sont toutes construites sur le même modèle, pour accueillir les TGV loin des villes, comme si la vitesse ne pouvait souffrir la singularité. Une sorte de galerie marchande à l'étage, en général avec un Paul et un piano, un photomaton et depuis peu des distributeurs de gel hydroalcoolique, des quais larges et ventés, une coque en ciment-verre d'un côté, l'autre complètement vitrée (en général, dans le Sud, c'est la façade Nord, pour éviter que les passagers grillent comme des petits pains en attendant leur train) et un parking avec des voitures à perte de vue. Il paraît que la forme de la coque pourrait évoquer celle d'un bateau, en tout cas c'était l'intention de l'architecte. Et je me demande, chaque fois que je *corresponds* dans une de ces gares sans âme, si de la même façon qu'en littérature on peut parler d'*œuvre ouverte*, reconnaître au lecteur une légitimité dans la co-construction du récit avec l'auteur, on peut en architecture également affirmer que si les nombreux passagers de la gare d'Avignon TGV (oui, prenons Avignon pour l'exemple, il y en a d'autres) qui sans doute, ne sont pas du tout au courant que la forme de la gare est inspirée de la coque d'un bateau, ne le ressentent pas, eh bien il n'y a ni échec de l'architecte, ni ignorance des usagers, il y a une *gare ouverte*.

Pourtant, afin de relier Aix-TGV à Aix-Ville, Avignon-TGV à Avignon-Ville ou Valence-TGV à Valence… Ville, c'est souvent une gageure, comme si ces gares n'appartenaient pas au même monde. Mais, hormis ce bémol, ces gares sans histoire ni géographie sont fonctionnelles. Bancs, escalators, ascenseurs : les poussettes, les cannes et les vélos sont contents. Pas comme dans les gares de centre-ville, dont la « modernisation » annoncée tarde tant qu'elle paraît relever du défi architectural le plus complexe.

Je prends souvent le train pour Aix TGV. Là, immanquablement, mes beaux-parents viennent nous chercher en voiture, grosse berline noire ou SAAB puissante. La gare d'Aix TGV, qu'elle ressemble ou non à une coque de bateau, est un point de rencontre improbable entre nos mondes, le train et la voiture, la ville et la campagne, solutions collectives versus addictions privées. Encore mieux qu'un En même temps *jupitérien, la gare d'Aix-TGV affirme que nos mondes peuvent co-exister, que nous pouvons avoir raison ensemble, oui le*

train et la voiture peuvent être complémentaires, oui on peut vivre dans un endroit reculé et être si proche de la civilisation, du formica et du ciné. *Pourtant, quand nous nous retrouvons à cette fameuse gare d'Aix TGV, nous sommes toujours un peu gauches, nous avons du mal à trouver un endroit convivial, un endroit qui symboliserait, qui incarnerait cette jonction.*

Plus généralement, si nous essayons de répondre à cette question : les gares sont-elles des espaces conviviaux, à qui faut-il demander son avis ? A l'architecte ? Au maître d'ouvrage ? A un obscur représentant de SNCF Gares & Connexions ? Ou aux usagers, aux passagers traînant des valises lourdes de plusieurs semaines, aux cadres faisant l'aller-retour sur la journée, aux vendeuses de chez Paul, aux femmes de ménage des toilettes payantes, ou encore aux agents SNCF à la mise impeccable malgré une utilité parfois limitée ?

La « proxémie 101 » nous enseigne que les espaces sociopètes rassemblent les usagers ensemble et promeuvent la convivialité, tandis que les espaces sociofuges éloignent les usagers et visent à réduire les contacts. Certaines gares sont-elles plus sociofuges ou sociopètes que d'autres ?

C'est peut-être quand il y a un changement brusque qu'on le remarque le plus nettement. La gare de Béziers par exemple, terrain de jeu et d'autorité du maire d'extrême-droite Robert Ménard, a vu disparaître les bancs sur le parvis, les tables où l'on pouvait boire un verre, et se multiplier les agents de sécurité. La dernière fois que j'y suis allée, je me suis assise par terre face à un uniforme debout pour boire mon café : l'ambiance était clairement sociofuge.

A l'inverse, l'arrivée des pianos a marqué l'irruption d'espaces sociopètes, îlots de convivialité sonores éphémères dans des océans sociofuges. Mais la pandémie a renversé la situation, les pianos sont partis ou ont été recouverts de films plastiques, comme s'ils avaient été bâillonnés dans une obsession hygiéniste sociofugale.

Voyez, il n'est pas si facile de répondre à la question : les gares sont-elles plutôt sociopètes ou sociofuges ? C'est qu'à la différence des écoles, des bureaux ou des salles d'attente chez le dentiste, les gares sont ouvertes à tous vents et à tous gens. Et l'architecture des gares me paraît incarner plus que n'importe quelle devise républicaine cette tension : comment être accueillant *dans le même espace* pour certains et pas pour d'autres ? La presse a popularisé ces dernières années les dispositifs d' « architecture hostile » dans certaines villes — bancs inclinés et places individuelles — pour éviter que des publics non désirés dorment dans l'espace public. La gare ne peut pas aller aussi loin. Elle ne peut pas décemment empêcher le voyageur fatigué de s'assoupir un instant en attendant son train. Alors il lui faut ruser. Être confortable, mais pas pour trop longtemps.

J'ai longtemps cru par exemple, avec la naïveté qui me caractérise, que l'absence de toilettes – ou du moins de toilettes gratuites – dans les gares, était encore un signe de la pingrerie affligeante de la SNCF. Mais c'est en fait une absence de nature résolument sociofugale : comment s'assurer que les SDF, les marginaux, les sociopathes, ne s'éternisent pas en gare ? Pas de pipi, pas de tipi !

A l'inverse, le salon Grands Voyageurs, la *backroom VIP* de la SNCF, est résolument conçue pour maximiser le bien-être : boissons chaudes à volonté, presse, prises électriques, fauteuils confortables, et même l'accès à une imprimante – mais il n'est pas pour autant sociopète : se reconnaître entre gens détenteurs, selon l'époque, d'un abonnement fréquence ou d'une carte liberté, suffit, et si doute il y avait, le cousu goodyear sur la plupart des chaussures vient confirmer cet entre-soi douillet.

En fait, j'ai écrit ça, mais ça n'est pas du tout mon expérience du salon VIP de la SNCF, que

j'ai fréquenté pendant quelques années, principalement ceux de la Gare de Lyon et de Lyon Part-Dieu. Malgré toutes les facilités matérielles, je ne me suis jamais sentie très à l'aise dans ces salons, remplis majoritairement — et parfois exclusivement — d'hommes, la plupart arborant fièrement tout l'attirail du jeune cadre dynamique, costard en alpaga, MacBook Air ou Lenovo ThinkPad sous un poignet qui, avec ou sans Rolex, semble crier « J'ai réussi ma vie ! ». En tant que femme, encore jeune, ayant souvent le jean ou les doigts tachés par la chaîne de mon vélo, je n'ai pu me départir du sentiment d'usurper ma place.

Les espaces favorisant le bien-être ne sont donc pas nécessairement sociopètes, et à l'inverse des espaces clairement sociofuges peuvent avoir comme objectif principal de protéger certains usagers. Ainsi l'initiative de la ligne bleue à Lyon, à Perrache notamment, a été conçue pour faciliter l'expérience de transport des usagers sur le spectre des troubles autistiques. Concrètement, il s'agit d'un ensemble de dispositifs dont, par exemple, un *espace sérénité* : un rond que seule la couleur bleue sépare vraiment du reste, avec un banc circulaire, et une injonction à la détente.

Quand j'ai vu pour la première fois un espace sérénité, ça m'a évoqué les carrés fumeurs dans la cour des lycées, il y a 20 ans, soigneusement délimités par une bande de peinture rouge, et qu'il fallait être vigilant à ne pas dépasser, sous peine d'un rappel à l'ordre. Ces espaces au périmètre performatif m'ont toujours paru un entre-deux étonnant entre le droit et le jeu : on dirait qu'ici on aurait le droit et que là ce serait interdit, d'accord ?

De façon plus générale, les gares essaieraient-elles de recréer, avec leurs nouveaux espaces d'attente conviviaux, leurs sièges en bois clair, leurs tables de bar hautes, l'équivalent de ce qu'il y avait dans les trains à compartiment, avant qu'ils soient peu à peu remplacés par les voitures « coach » Corail avec leur couloir central ? Comme si cette forme de convivialité singulière de voyageurs rapprochés malgré eux par un espace contigu et séparé ne pouvait tout à fait disparaître, et se translatait simplement du train à la gare. A moins que tout cela n'ait été pensé de façon très explicite par des architectes nostalgiques.

Sortons un instant du carré dans un carré : où s'arrête « le quartier de la gare ? ». A quelle distance la gare, qui projette des trains à des centaines, voire des milliers de kilomètres, étend-elle son influence ? Dans certaines villes, il suffit de contourner le bâtiment, ça y est, la vie est là. Dans d'autres, il faut marcher longtemps pour avoir l'impression d'être vraiment arrivés. Dans d'autres encore, c'est comme si la gare avait hésité sur son propre périmètre, ou sur le message à faire passer au voyageur. La gare d'Angoulême est à ce titre exemplaire. Dès l'arrivée sur le quai, on ne peut manquer les nombreuses bulles, les dessins de personnages débonnaires, irréductibles Gaulois ou cow-boys tirant plus vite que leur ombre. La gare tout entière semble être un hommage vibrant à la bande dessinée.

Je suis arrivée à la gare d'Angoulême seule, de nuit, pas du tout au moment du festival, ou plutôt si, pour un festival mais qui n'avait rien à voir avec celui de la bande dessinée. La vue de toutes ces figures débonnaires et familières m'a mise en joie, et c'est le sourire à la lèvre et le smartphone à la main que je suis sortie de la gare, continuant à mitrailler bulles et statues. Jusqu'à ce que, patatras, je réalise que j'étais en train de sourire benoîtement face à un monument aux morts de la déportation. Bien sûr, cela fait sens. Les déportés partaient de la gare d'Angoulême, comme aujourd'hui les festivaliers y arrivent. Si la proximité géographique est troublante, elle incarne l'impossibilité du choix, entre devoir de mémoire et célébration légère de ce qui a fait la renommée de la ville, et le flux de sa gare : les deux sont tout aussi légitimes à habiter le

quartier de la gare, à la plus grande confusion du voyageur.

Et puis il y a les clins d'œil tardifs dont les gares ne peuvent se douter. Quand on arrive en gare de Nîmes depuis Montpellier, par exemple, on passe devant le flamboyant et tout nouveau lycée Ernest Hemingway, ce qui ne manque pas de rendre la gare plus pittoresque, plus prometteuse. Mais si certaines villes soignent les abords de leurs gares, on sent bien que d'autres à l'inverse les considèrent comme un no man's land dans lequel s'entassent toutes les activités considérées comme non désirables.

Quand c'est le cas, et qu'on enchaîne déchetterie et hangars logistiques, zones industrielles et incinérateurs, je pense immanquablement à mes parties adolescentes de SimCity, où les décisions urbanistiques ne s'embarrassaient pas d'enjeux de justice sociale. Le gameplay *du jeu imposait de créer des zones dépotoirs, et les gares étaient toujours compliquées à placer : pas trop loin des habitations, mais pas trop près. Je finissais en général par les placer aux quatre coins de ma ville, chaque gare étant le centre de sa propre zone dépotoir.*

Mes gares préférées, pourtant, ce sont celles qui ne voient plus passer de train. Celles qui ont gardé le titre sans la fonction, comme un veuvage architectural. Certaines se sont reconverties avec bonheur, on pense bien sûr au musée d'Orsay, mais aussi à la salle de concerts La Flèche d'Or — ancienne gare de Charonne — ou au club de jazz La Gare — ancienne gare du Pont de Flandre — et à toutes les gares désaffectées de la petite ceinture de Paris.

Mais ma préférée de toutes, c'est l'ancienne gare des Brotteaux, hommage lyonnais à l'Art Nouveau. Comme à Orsay, il s'agit en fait d'une verrière à structure métallique dissimulée par un parement de pierre. Dans la plus pure tradition de l'académisme triomphant, le moderne est caché par un succédané d'ancien. A une dizaine de minutes à pied de celle qui l'a remplacée pour accueillir le TGV, la gare de la Part-Dieu, la gare des Brotteaux reste majestueuse et souveraine — si les trains ne s'y arrêtent plus, c'est plus par respect pour sa beauté de grande dame que par dédain, ou du moins elle en paraît certaine.

Le quartier des Brotteaux a longtemps été une plaine marécageuse — Brotteaux signifiait alors marais. Puis au cours du XIXè siècle, le quartier a été assaini, s'est urbanisé, et la gare des Brotteaux a été la première gare de la ville — construite en bois à deux rues de son emplacement actuel, pour pouvoir être démontée plus rapidement. Elle accueille alors le terminus de la ligne Lyon-Genève de la compagnie PLM, et l'inscription « Paris-Lyon-Méditerranée » est toujours visible sur sa façade.

Je ne sais pas pourquoi j'aime autant cette gare. Peut-être parce que ma vie s'est déroulée comme un sleeping du Paris-Méditerranée*, et que les autres lignes, les autres gares, m'ont toujours paru au fond un peu superfétatoires. Des destinations professionnelles tout au plus, mais la colonne de ma vie, c'est la ligne Paris-Lyon-Méditerranée, dont la gare des Brotteaux représente le plus beau vestige – avec, ne les oublions-pas, les fresques de la Gare de Lyon.*

Un siècle après la construction en dur de la gare, elle est désaffectée pour laisser place à la vitesse. Elle aurait dû être détruite, mais elle est finalement restaurée notamment pour abriter une salle de vente aux enchères qui deviendra célèbre, celle de Jean-Claude Anaf.

Adolescente, j'habitais à côté de la Gare des Brotteaux. Je vais souvent, avec mon père, assister aux ventes aux enchères d'Anaf. Maintenant que l'ascension sociale de mes parents est patente, finies les puces, il est temps de se former au marchandage chez les bourgeois. Je trouve poétique que cela se passe dans une gare. Déjà parce que je pense à la chanson de Barbara, Drouot, *et que j'aime*

imaginer que cette chanson se passe en fait dans une ancienne gare. Ensuite parce que, contrairement au voyageur passif qui, dans une gare, dépend des horaires de train, l'acheteur potentiel dans une salle de vente aux enchères a le pouvoir magique d'accélérer ou de ralentir le temps, et même de l'arrêter : il suffit de lever la main.

Et puis, mise en abyme ultime, à l'intérieur de la gare des Brotteaux rénovée, la brasserie de l'Est où Bocuse s'essaie en maître à la cuisine des voyages, et dont la salle de restaurant est parcourue en hauteur par un train miniature qui a fasciné des générations d'enfants et qui continue à me fasciner, moi. Le parcours est parsemé de petites pancartes rendant hommage à des inaugurations de ligne : « 1909. Transsibérien. Moscou-Vladivostok. 9334 km ». Comme des haïkus de poésie ferroviaire, les pancartes de la brasserie de l'Est bercent les convives au son du sifflet du train miniature et aux odeurs des mystérieuses « épices perses ». Et c'est comme si la gare des Brotteaux continuait à affirmer, repas après repas, vente aux enchères après vente aux enchères, que les plus beaux voyages sont intérieurs, voire immobiles ; comme si les trains, au fond, avaient pour principal intérêt de permettre aux gares d'exister.