

# Centralité et fécondité des gares dans l'imaginaire écologique des villes

Nacima Baron

## La gare, motif littéraire et outil narratologique

L'univers des gares constitue un topos littéraire récurrent et peut-être, pourrait-on penser, éculé. Cette « grande demeure où n'habite personne et qui porte seulement le nom de la ville<sup>1</sup> » fournit quantité de ressources narratologiques. Que les trains la visitent encore ou bien qu'ils l'aient depuis longtemps abandonnée, la gare condense le mouvement et dit pourtant la fixité, elle est associée à des états d'âme singuliers, déchirement de la séparation ou euphorie des retrouvailles, elle raconte l'enfance et les vacances, elle dessine aussi des souvenirs en nuances sépia. Dans cet ouvrage où l'on analyse l'apport de la nature et du vivant à la production littéraire sur la ville, on peut (et même on doit) passer et dépasser deux figures de la gare dans les récits et les romans pour se concentrer sur une troisième piste que nous souhaitons creuser davantage.

La première figure narrative incontournable de la gare en littérature est celle qui s'associe aux voyages ferroviaires en général. Une gare est un bâtiment qu'on fréquente communément au début ou à la fin d'un voyage en train. Elle représente donc un opérateur de liminalité dans l'espace et dans le temps. Elle offre la riche matière de motifs récurrents. À l'âge d'or du train (c'est-à-dire lorsque, entre le dernier tiers du XIX<sup>e</sup> siècle et première moitié du XX<sup>e</sup> siècle, la société urbaine et industrielle se constitue à partir de ce type de mobilité), les romans intègrent typiquement l'histoire bien connue d'un jeune homme de province qui arrive à Paris et dont on relatera la trajectoire ascendante ou non. La descente du train puis la traversée de la gare marquent physiquement et symboliquement un passage entre des mondes, entre des modes d'être. Quelques gestes banals, quelques lieux conventionnels (le guichet, le buffet) forment la toile de fond d'une angoisse ou d'une délivrance. Du côté de la parenthèse enchantée, l'exemple qui me vient est celui de l'arrivée du petit Chose à Paris.

Le voyage dura deux jours.

Je me précipitai vers la portière. Pas de maisons. Rien qu'une campagne pelée, quelques becs de gaz, et ça et là de gros tas de charbon de terre ; puis là-bas, dans le lointain, une grande lumière rouge et un roulement confus pareil au bruit de la mer. De portière en portière, un homme allait, avec une petite lanterne, en criant : « Paris ! Paris ! Vos billets ! » Malgré moi, je rentrai la tête par un mouvement de terreur. C'était Paris.

Ah ! grande ville féroce, comme le petit Chose avait raison d'avoir peur de toi ! ...

Cinq minutes après, nous entrions dans la gare. Jacques était là depuis une heure. Je l'aperçus de loin avec sa longue taille un peu voûtée et ses grands bras de télégraphe qui me faisaient signe derrière le grillage. D'un bond je fus sur lui.

— Jacques ! mon frère !

— Ah ! Cher enfant !

Et nos deux âmes s'étreignirent de toute la force de nos bras. Malheureusement les gares ne sont pas organisées pour ces belles étreintes. Il y a la salle des voyageurs, la salle des bagages ; mais il n'y a pas la salle des effusions, il n'y a pas la salle des âmes. On nous bousculait, on nous marchait dessus.

— Circulez ! circulez ! nous criaient les gens de l'octroi.

Jacques me dit tout bas : « Allons-nous-en. Demain, j'enverrai chercher ta malle. » Et, bras dessus bras dessous, légers comme nos escarcelles, nous nous mîmes en route pour le Quartier latin<sup>2</sup>.

La fonction de passage, de frontière mais aussi d'ouverture (c'est-à-dire sa liminalité) est intégrée à la construction romanesque même chez Mauriac. Les toutes premières pages de *Thérèse Desqueyroux* gravitent autour de la petite gare de Nizan, perdue dans la forêt landaise, préambule d'un huis clos destructeur. Les toutes dernières marquent la fin de ce dernier pour l'héroïne, que l'auteur laisse à sa descente du train, savourant une liberté toute neuve dans une brasserie de gare parisienne. L'obscur petite gare

<sup>1</sup> PROUST Marcel, *Sodome et Gomorrhe* [1921], Paris, Le Livre de Poche, 1993, p. 319.

<sup>2</sup> DAUDET Alphonse, *Le Petit Chose* [1868], Paris, Le Livre de Poche, 1972, p. 228-229.

landaise est à peine un lieu entrevu à travers les pins et la brume du soir, la grande gare parisienne est un nœud, un connecteur ouvert sur un réseau potentiellement infini de lignes courant dans des directions multiples, et ouvrant ou fermant toutes les potentialités de la vie et de la ville.

Un deuxième type d'usage narratologique récurrent de la gare en littérature consiste à l'utiliser dans sa dimension hétérotopique, au sens foucauldien du terme : « Espace, souvent clos ou enclavé, en tout cas fortement différencié, caractérisé par une discontinuité avec ce qui l'entoure<sup>3</sup>. » Car certes la gare est dans la ville, mais plus ou moins. Sa façade monumentale, ses commerces (cafés, journaux, taxis, etc.) cachent d'autres zones, l'« arrière-gare » charbonneuse, ouvrière, ce monde parallèle que cachent mal le vacarme et les fumées et où s'étendent des dépôts crasseux, des cités cheminotes et des garnis remplis d'une population flottante, des estaminets borgnes et des sex-shops interlopes. La gare peut donc constituer une figure de la différence urbaine et une zone d'incertitude entre ville officielle et ville officieuse, entre espace public et sphère intime. Roquentin s'accroche à ce quartier de la gare qui lui ouvre des brèches spatio-temporelles et qui laisse s'élever, dans un paysage sensible aussi bien que mental de la nausée, la « voix de la négresse ».

Le chantier de la Nouvelle Gare sent fortement le bois humide : demain il pleuvra sur Bouville.

Il y a un bout de chemin ennuyeux : sur le trottoir de droite, une masse gazeuse, grise avec des traînées de feu fait un bruit de coquillage : c'est la vieille gare. Sa présence a fécondé les cent premiers mètres du boulevard Noir – depuis le boulevard de la Redoute jusqu'à la rue Paradis –, y a fait naître une dizaine de réverbères et, côte à côte, quatre cafés, le Rendez-vous des Cheminots et trois autres, qui languissent tout le jour, mais qui s'éclairent le soir et projettent des rectangles lumineux sur la chaussée.

Le boulevard Noir n'a pas la mine indécente des rues bourgeoises, qui font des grâces aux passants. Personne n'a pris soin de le parer ; c'est tout juste un envers. L'envers de la rue Jeanne-Berthe-Cœuroy, de l'avenue Galvani. Aux environs de la gare, les Bouvillois le surveillent encore un petit peu ; ils le nettoient de temps en temps, à cause des voyageurs. Mais, tout de suite après, ils l'abandonnent et il file tout droit, aveuglément, pour aller se cogner dans l'avenue Galvani. La ville t'a oublié. Quelquefois, un gros camion couleur de terre le traverse à toute vitesse, avec un bruit de tonnerre. On n'y assassine même pas, faute d'assassins et de victimes. Le boulevard Noir est inhumain. Comme un minerai. Comme un triangle. C'est une chance qu'il y ait un boulevard comme ça à Bouville. D'ordinaire on n'en trouve que dans les capitales, à Berlin, du côté de Neu Köln ou encore vers Friedrichshain – à Londres derrière Greenwich. Des couloirs droits et sales, en plein courant d'air, avec de larges trottoirs sans arbres. Ils sont presque toujours hors de l'enceinte, dans ces étranges quartiers où l'on fabrique les villes, près des gares de marchandises, des dépôts de tramways, des abattoirs, des gazomètres. Deux jours après l'averse, quand toute la ville est moite sous le soleil, et rayonne de chaleur humide, ils sont encore tout froids, ils conservent leur boue et leurs flaques. Ils ont même des flaques d'eau qui ne sèchent jamais, sauf un mois dans l'année, en août. Le Chantier, la Palissade, la Vieille Gare – la Vieille Gare, la Palissade, le Chantier<sup>4</sup>.

Ainsi, dans le rapport de la littérature à la ville et dans le fil des récits, la gare permet à un personnage d'accéder, de traverser, de pénétrer l'urbain (fonction liminale) d'un côté. Elle permet aussi, d'un autre côté, d'introduire une ville mosaïque à déchiffrer, dont l'ambiance singulière peut colorer toute une œuvre. Mais notre objectif, ici, est de nous rapprocher de la question du lien entre ville et nature, et de même de proposer quelques formes génériques de formes naturalistes dans ou autour des gares. Pour cela, il faut envisager un autre prisme d'analyse. Pour prêter attention à l'amalgame entre une infrastructure bâtie et fonctionnelle et diverses réalités écologiques et environnementales au sens très large (l'air, l'eau, la chaleur, la terre, le végétal, le feu, etc.), il faut d'abord les voir, les considérer pour elles-mêmes, bref, entrer plus avant dans une écologie ferroviaire. Nous allons donc aborder à présent une troisième forme de la narration, plus propice à faire émerger des liens entre gare, nature et écriture.

## La gare dans la construction discursive et matérielle d'écologies urbaines

Quand le voyageur voyage, il lui arrive d'ouvrir les yeux hors des sentiers battus, loin du parcours fléché des musées à écouteurs et des espaces (ah, les « espaces », quelle plaie !) consacrés sinon sanctuarisés à son intention. Ce pas de côté commence dès le départ, ou l'arrivée. Mais qui regarde vraiment les gares et les aéroports, ce qui s'appelle « regarder », poser son regard sur une façade ou des voûtes sans hâte de le reprendre, prendre le temps de détailler sans chercher à identifier, dans ces lieux destinés en principe à accueillir le fugace absolu, ceux qui ne font que passer, le peuple international des transhumants ? Sur la poésie ferroviaire, il y aurait déjà beaucoup à dire. Chacun sa liste secrète : sur la mienne, aux côtés de la

<sup>3</sup> FOUCAULT Michel, *Dits et écrits*, tome 1 [1967], Paris, Gallimard, 2001, p. 231.

<sup>4</sup> SARTRE Jean-Paul, *La Nausée* [1938], Paris, Gallimard, 1972, p. 44-45.

cathédrale ferroviaire de Metz, néo-romane et toute de grès, et de la très bénédictine gare de Limoges (deux merveilles qui suscitent curieusement des métaphores religieuses), il y a non seulement l'oiseau futuriste de Lyon-Saint-Exupéry ou la verrière en façade à Strasbourg, mais aussi de minuscules choses connues des seuls locaux, et on y trouve même des gares désaffectées ; c'est dire le vice de l'amateur. Celui-ci n'est pas nécessairement un fou du chemin de fer, catégorie de roulant bien spécifique. Il lui arrive de rester à quai et d'aimer la gare pour elle-même<sup>5</sup>.

Ce troisième point d'entrée ne prend plus la gare comme instrument dans la production d'un récit qui parlera d'autre chose. La gare n'y figure pas le miroir subjectif d'un paysage affectif et passionnel intérieur, comme dans le cas de la gare Saint-Lazare dissoute en halos, en fumées, en réalités de plus en plus impalpables mais également implacables<sup>6</sup>. Assouline va à rebrousse-poil de ce traitement métaphorique. Son écriture vise directement la gare, « pour elle-même » (derniers termes de cette citation). Elle engage donc un rapport frontal sujet/objet. Le mode de présence de cette architecture-infrastructure existe et résiste face au regard et à l'écrivain, appelant à déployer une approche de type éco-phénoménologique.

L'un des premiers intérêts de ce mode d'écriture contemplatif vis-à-vis des gares est qu'il permet d'introduire cet objet en dehors de et par-delà sa fonction de décor ou de procédé narratologique, vue plus haut. Assouline introduit à un mode d'écriture fondé sur la vision, qu'on peut considérer comme fondateur d'une certaine écologie du regard. Pour lui, la gare introduit à un certain mode de connaissance détourné de la ville et plus généralement du monde (l'idée de « sortir des sentiers battus »). Commencer à regarder autour de soi une ville, et pourquoi pas une gare, c'est se décaler de l'évidence fonctionnaliste de cet équipement autant que des banalités narratologiques. Les verbes « poser » et « passer », « dire » et « connaître », « rester » et « aimer » suggèrent combien la vision de la gare enclenche une mécanique de mouvements et de fixités physiques et mentales, et fait « remonter » un entremêlement d'images, d'idées, de souvenirs. L'écriture littéraire, même aussi légère et éphémère que la page de blog d'un écrivain contemporain, non seulement ramène la gare à son statut de lieu, mais l'élève aussi au rang de milieu fertile. La gare devient pour l'écrivain une machine génératrice de théâtres mentaux d'images qui se superposent à une physiologie circulatoire, dont le spectacle vaut la peine d'être observé, questionné, raconté, avec ou sans dramaturgie. L'approche écologique de la gare comme milieu ou *oikos*, terme grec signifiant « maison » mais qui a fondé le terme « écologie » dans son sens scientifique et politique, est autant dans le regard de l'écrivain que dans la configuration du bâtiment. Cela nous rapproche de la possibilité d'y découvrir une grande pluralité de formes de vie.

La citation d'Assouline résonne aussi avec une dynamique de recherche de nature interdisciplinaire très présente dans cet ouvrage. En effet, prendre l'infrastructure urbaine ferroviaire au sens large (rails, lignes, gares) comme une réalité singulière et intéressante en littérature entre en résonance avec maints travaux très actuels de sciences sociales et de sciences de la nature. Ce monde infrastructural est associé aujourd'hui à des efforts d'« écologisation » des villes. Les gares peuvent ainsi représenter d'intéressants objets de négociation (*trading objects*) entre plusieurs cadres épistémologiques.

## Écrire sur les gares enrichit une écologie infrastructurale émergente et interdisciplinaire

La production de la nature comme la production de l'infrastructure urbaine correspondent à des faits sociaux. Elles se nourrissent de représentations à la fois matérielles et discursives profondément ancrées dans les relations sociales. La gare apparaît avec le train, pour emmener la bonne société du Second Empire à la mer ou à la montagne. Elle figure donc en bonne place dans des travaux consacrés aux histoires croisées de la production sociale du paysage et de l'évolution urbaine des techniques et de l'architecture<sup>7</sup>.

La gare joue ce rôle de connecteur à un moment historique où la « nature » et la « société » se constituent dialectiquement l'une face à l'autre. À travers la construction des oppositions entre monde sauvage et civilisation, ville et campagne, usine et jardin (parmi tant d'autres), la gare participe de tout un tissu de définitions et de relations qui structurent le monde de signes, de sens, d'imaginaires et de valeurs

---

<sup>5</sup> ASSOULINE Pierre, « Poésie des gares, métaphysique des aérogares », 26 juillet 2011, extrait du blog : <https://kobason.wordpress.com/2011/07/27/poesie-des-gares-metaphysique-des-aerogares/> (consulté en décembre 2023).

<sup>6</sup> ZOLA Émile, *La Bête humaine* [1890], Paris, Le Livre de Poche, 1997.

<sup>7</sup> DETHIER Jean, *Le temps des gares*, catalogue d'exposition, Paris, Centre Pompidou, 1978.

constituées. La littérature s'appuie sur ce socle de représentations relativement stables qu'elle va largement bousculer ou subvertir, ce qui ne peut manquer d'intéresser en retour les chercheurs sur le social et l'environnement quand ils s'interrogent, rétrospectivement, sur les liens entre ville et nature.

À l'intérêt rétrospectif s'ajoute un enjeu actuel. À l'heure du changement climatique et de la crise énergétique, la gare est transférée d'un cadre physique et mental, issu de la révolution industrielle à un nouveau champ de pensée et d'action qui évoque durabilité et résilience. La gare endosse alors les réarticulations plus contemporaines entre les nouvelles représentations et matérialités de la ville et celles d'une nature entendue très différemment<sup>8</sup>. Ce transfert ne se produit pas sans remords, crispations, contradictions, conflits. Les monuments ferroviaires, emblèmes de la civilisation industrielle, ne sont-ils pas parmi les principaux responsables des effets dévastateurs du changement climatique ? Certains pourraient dire le contraire et arguer que préférer le train à la voiture, c'est sortir de l'âge du pétrole et sauver la planète d'une tragédie climatique. D'autres, en levant les yeux vers les verrières de nos gares, considéreront qu'elles figurent parmi les plus beaux emblèmes de l'architecture métallique. Mesurer les milliards de tonnes de fonte, donc de carbone qu'il aura fallu émettre pour les construire conduirait plutôt à rendre les gares directement responsables d'un présent écologique bien sombre. Voilà pourquoi les gares sont des objets très centraux dans la réflexion sur la décarbonation des villes et sur la transformation des modes de vie mobiles, appelant la conjugaison de compétences en ingénierie environnementale, urbaine et ferroviaire. Certains tentent une hybridation de ces savoirs autour d'une *railway ecology* émergente<sup>9</sup>. Des cercles d'ingénieurs qui souhaitent ardemment (et préparent pratiquement) la renaturation des gares au sein d'écoquartiers redessinés soulignent le contraste entre leur posture, désormais modeste, et une longue période de célébration urbaine et technologique. Mais cette attitude n'est-elle pas, en réalité, en continuité avec cette vieille idée que la technologie sauvera la civilisation, discours que nous avons entendu *via* bien des littérateurs, quand les gares célébraient le progrès par la vapeur à la fin du XIX<sup>e</sup> siècle ? Il est remarquable de voir réapparaître, en parallèle de ce nouvel intérêt des ingénieurs pour racheter les infrastructures héritées, et du travail également fourni des sciences sociales sur le nouveau protagonisme des gares dans le redéveloppement urbain<sup>10</sup>, une intense production littéraire contemporaine autour des gares<sup>11</sup>.

Précisons notre propos cependant. Les écrivains ont bien plus à dire qu'un récit à plat sur la place des gares dans les paysages postindustriels<sup>12</sup>. Leurs récits apportent à ce chantier interdisciplinaire sur la transformation physique et symbolique des gares des clés essentielles à la production d'un cadre conceptuel concernant la gare comme élément d'une écologie du regard. Ils concourent à la formalisation d'expériences sensibles situées, et font émerger une écologie de la perception voire de la sensibilité<sup>13</sup>. On ne peut sans doute saisir que par les mots cette écologie humaine des gares. Toucher au plus près les conditions sensorielle, corporelle et psychologique du voyageur en gare (le vacancier affamé, le banlieusard retardé, la jeune fille harcelée), qui informent aujourd'hui les sciences dures dans ces recherches pour faire des gares des milieux accueillant les humains et respectant le vivant. Ainsi, des écrivains participent à des marches thermiques pour mieux comprendre comment les voyageurs ressentent (et tentent de se protéger) des vents coulis ou des salles d'attente surchauffées, à l'heure où le changement climatique pose des problèmes redoutables pour l'exploitation des infrastructures ferrées<sup>14</sup>. Sur ce point de contact interdisciplinaire, des textes littéraires, sociologiques ou d'ingénierie peuvent donc converger pour montrer qu'une gare est tout autant objectivée ou institutionnalisée qu'elle est incarnée et médiée par un imaginaire qui voit en elle un véritable écosystème. Les termes d'expérience et d'expérimentation conviennent sans doute pour saisir ce qui se cherche dans ce triptyque interdisciplinaire, sociologique, environnemental et littéraire, autour des gares et de leurs usagers.

Récapitulons. La gare, historiquement, accompagne la construction en miroir des concepts de ville et de nature, et elle représente et matérialise les grandes scissions qui fondent notre monde urbain occidental. Mais la gare est aussi un concept retravaillé par des corps de chercheurs et de praticiens qui tentent de répondre aux défis de la crise écologique et qui, à l'occasion, remobilisent une vision de la gare renaturée en

<sup>8</sup> MENARD Raphaël, *L'invention de la gare post-carbone*, Paris, AREP Éditions, 2021.

<sup>9</sup> BORDA DE ÁGUA Luís *et al.*, *Railway Ecology*, SpringerOpen, 2017.

<sup>10</sup> LOUKAITOU-SIDERIS Anastasia et PETERS Deike, « What is good station-area planning? Lessons from experts and case studies », *Built Environment*, vol. 46, n° 3, 2020, p. 422-439.

<sup>11</sup> SORMAN Joy, *Paris Gare du Nord*, Paris, Gallimard, 2011 et FABRE Dominique, *Gare Saint-Lazare*, Paris, Fayard, 2023.

<sup>12</sup> BON François, *Paysage fer*, Paris, Verdier, 2000.

<sup>13</sup> INGOLD Tim, « Culture, nature et environnement », *Tracés*, n° 22, 2012, p. 169-187.

<sup>14</sup> BLAISE Mindy, ROONEY Tonya et POLLITT Jo, « Weather Wanderings », *Journal of Public Pedagogies*, n° 4, 2019.

faisant appel à des méthodologies et des cadres artistiques, sociaux et techniques multiples. La gare apparaît au croisement de productions en sciences de l'ingénieur, en sociologie, anthropologie et géographie, et dans des productions littéraires, tel le support d'expériences sensibles et d'expérimentation donnant lieu à de nouvelles formes de production littéraire.

À la suite de ce cadrage, on se donne un exercice à valeur illustrative. Parmi une quantité potentiellement très large d'approches urbanaturalistes des gares, dont on ne cherche aucunement à faire le tour, on discute, au moyen de l'évocation de quelques œuvres librement choisies, deux modèles.

## Héritages et préfigurations de la gare-monde

Partons d'un espace-temps situé, par exemple la France de la Troisième République. Rappelons avec Hartog<sup>15</sup>, père du concept de régime d'historicité, le climat mental de l'époque : la confiance dans le progrès et la science à son zénith, le règne de l'industrie, l'affirmation des capitales (Paris, Londres) qui deviennent métropoles et dominant des territoires sans cesse agrandis par les conquêtes coloniales. Richards explique que les contemporains sont saisis d'une « mystique de la gare ferroviaire<sup>16</sup> ». Il montre comment la vapeur et le train déploient le chemin de fer, véritable « rivière civilisatrice ». Les gares sont les perles brillantes d'un chapelet magique car, mieux que la ligne de chemin de fer, elles diffusent la richesse et la connaissance dans des ruralités profondes et font reculer les confins sauvages. C'est en cela que la gare a à voir avec une certaine idée (historiquement et spatialement située) de la conquête comme élargissement et diffusion de l'homme et de ses bienfaits jusqu'aux limites de l'œkoumène. Dans ce contexte, le train et la gare font de la nature un « reste » amené à disparaître. Jules Verne évoque les gares du Transsibérien ou celles du Pacific Railroad, le transcontinental qui traverse les États-Unis d'est en ouest<sup>17</sup>. Au départ, la petite gare, foyer d'humanité lointain et fragile, point d'ancrage d'une action humaine minuscule, lutte contre une nature-monde hostile, puissance de la jungle ou force gigantesque des typhons. Mais, à mesure que la distance terrestre est vaincue par le train, la nature se trouve corsetée dans le quadrillage de parallèles et de méridiens que suit le réseau de voies et de points-relais (ports et gares) : la nature n'existe plus que dans sa forme dominée, domestiquée.

Cette forme de domestication de la nature par la gare ne se produit pas seulement dans des territoires éloignés et dans des contextes où la gare est l'embryon d'une ville en train de naître. Elle intervient aussi dans la mesure où la gare et son quartier, dans les villes occidentales, conjuguent des formes naturelles et des sites ferroviaires. Ainsi la gare des métropoles européennes rapatrie le lointain dans le proche et apporte une nature exotique et indolore à portée de regard du bourgeois curieux. Une archéologie des formes urbaines nous met sur la piste. Est-ce vraiment un hasard que la gare d'Austerlitz jouxte le Jardin des Plantes et sa ménagerie ? Que l'une des gares principales de Berlin s'appelle « Tiergarten » ? Pas du tout, selon Van Reybrouck<sup>18</sup>. Il y a, pour ce dernier, synchronie et aussi interaction entre la construction de gares et l'aménagement de jardins botaniques (et zoologiques) sur les décombres des fortifications des villes au XIX<sup>e</sup> siècle. Les exemples abondent : en 1830, Liverpool ouvre la Manchester Railway Line et la gare de départ voit l'installation d'un zoo à ses côtés dès 1836. À Bristol, un zoo est fondé 1835, puis la gare est inaugurée en 1840. À Amsterdam et à Anvers, le zoo et la gare sont créés chaque fois ensemble, en 1839, et ces deux établissements se « répondent » comme signes de la modernité. La gare et le zoo sont un assemblage étrange mais régulier. Si la gare africaine ou sibérienne repousse les limites du monde civilisé et de l'urbanité, la gare européenne garde auprès d'elle les curiosités botaniques et animales lointaines que le rail est allé rencontrer. Les jardins zoologiques et ménageries exhibant des spécimens de singes, de fauves et d'éléphants constituent un autre versant de la gare-monde de l'ère industrielle et urbaine, et ferment la circularité d'un parcours planétaire dans lequel des morceaux de nature à la fois pittoresque et menaçante sont exposés.

La gare-monde construit et est, en même temps, le produit matériel et symbolique d'un ordre urbain qui légitime et naturalise une prise de contrôle sur le monde. L'architecture de la gare célèbre une société qui a vaincu la distance, unifié les courants d'échange et rapporté, des plus lointaines régions de la planète, les

---

<sup>15</sup> HARTOG François, *Régimes d'historicité. Présentisme et expériences du temps*, Paris, Seuil, 2003.

<sup>16</sup> RICHARDS Jeffrey et MACKENZIE John MacDonald, *The Railway Station: A Social History*, Oxford, Oxford University Press, 1986, p. 6.

<sup>17</sup> VERNE Jules, *Michel Strogoff* [1876], Paris, Le Livre de Poche, 1974 et *id.*, *Le Tour du monde en quatre-vingts jours* [1872], Paris, Le Livre de poche, 1976.

<sup>18</sup> VAN REYBROUCK David, « Archaeology and urbanism: railway stations and zoological gardens in the 19th-century cityscape », *Public Archaeology*, vol. 4, n° 4, 2005, p. 225-241.

produits de la nature et de l'agriculture ainsi que des animaux étranges, disposés pour le plaisir de l'œil dans des formes jardinées à côté des gares... voire en leur cœur. Comment ne pas penser, en admirant aujourd'hui la petite Amazonie qui trône au milieu de la gare d'Atocha à Madrid, avec ses tortues géantes – et parfaitement vivantes –, à la longévité figurative et matérielle de la nature sauvage mais muséifiée que l'architecte a reconvoquée lors de son réaménagement, à l'occasion de l'installation de la grande vitesse (Fig. 1) ?



Fig. 1. Hall de la gare d'Atocha avec son jardin tropical : 4 000 mètres carrés, plus de 700 plantes provenant de 400 espèces d'Amérique et d'Asie du Sud. Cliché N. Baron, 2028.

Le rapport de l'infrastructure à la nature réapparaît sous un nouveau jour. La gare se fait verte et jardinée afin d'être agréable à des voyageurs qui devront rapidement préférer le train à la voiture pour la survie de l'humanité. Fréquenter la gare est présenté avec une grande insistance, par les politiques et les médias, comme la preuve de l'acquisition d'une conscience écologique planétaire. C'est un acte de citoyenneté écologique : il est question d'économiser des tonnes de carbone. Le déplacement par le mode ferroviaire et l'usage de la gare renouent maintenant, non plus matériellement sur un mode dominateur mais métaphoriquement, sur un mode affectif, avec l'échelle planétaire et avec des images et matérialisations de la nature. Le banlieusard qui attend son train dans une petite gare francilienne pourrait relire *Guerre et Paix* pour passer le temps, mais on l'invite plutôt à se rendre plus conscient des menaces planétaires et on l'engage à potasser le rapport du GIEC (Fig 2), une autre forme littéraire sur le monde tel qu'il va (mal), sur l'air désormais échauffé, la biodiversité érodée, l'eau raréfiée. Cette gare-monde n'est pas une pure nouveauté, mais plutôt une sorte de reprise et de réinterprétation de la première formulation de la relation entre l'infrastructure ferroviaire et la Terre *via* des images de la nature.



Fig. 2. En 2022 et 2023, une longue campagne d’affichage dans les gares d’Île-de-France, pour diffuser socialement la question écologique, encourager à adopter les usages du rail et des comportements écologiques vertueux. Cliché N. Baron.

## La gare organique et régénérative

Cette deuxième image urbanaturaliste des gares met en avant l’idée que l’infrastructure serait dotée de la capacité de croissance germinative qu’on attribue aux corps vivants, et notamment au règne végétal<sup>19</sup>. La gare posséderait-elle, plus que d’autres objets apparemment minéraux et inertes de la ville, la qualité des organismes vivants qui produisent des transformations physico-chimiques pour s’agrandir et se métamorphoser, pour grandir, se faner, pourrir, mourir puis renaître indéfiniment ? Cette vision s’inscrit dans la longue durée : elle imprègne des contenus littéraires aussi bien que des travaux de sociologie et de planification urbaines. Il est possible d’en identifier des mobilisations et des remobilisations successives.

Le contexte des années postérieures à la Première Guerre mondiale est celui de la consolidation de quartiers périphériques précaires, habités par les populations récemment issues de l’exode rural, et qui bourgeonnent sous la forme de lotissements à partir des petites haltes ferroviaires qui se constituent le long de lignes ferrées privées. Simenon donne un bel exemple de gare générative d’un quartier urbain périphérique, montrant au passage comment les entreprises ferroviaires, qui avaient au départ conçu la production de valeur à partir du trafic interurbain entre villes éloignées, se recentrent sur des métiers de promotion foncière aux portes des métropoles, inventant à partir de là un nouveau type de mobilité (la navette journalière domicile/travail par train) et un nouveau mode de vie (celui du « col blanc » de banlieue) :

Il ignorait l’heure des trains. Comme il arrivait à la gare de Lyon, on lui dit qu’un omnibus partait à l’instant et il se mit à courir, eut juste le temps de se jeter dans le dernier wagon. À Saint-Fargeau il fut le seul voyageur à descendre et il dut errer plusieurs minutes sur le bitume ameubli du quai avant de dénicher un employé. Monsieur Gallet ? Tout au bout de l’allée centrale du lotissement... Il y a une plaque sur la villa et il est écrit « Les Marguerites ». D’ailleurs c’est à peu près la seule construction achevée, pas une âme pour égayer le décor ou renseigner le voyageur.

<sup>19</sup> COCCIA Emanuele, *La vie des plantes. Une métaphysique du mélange*, Paris, Payot Rivages, 2016.

Le lotissement n'était pas autre chose qu'une vaste forêt qui avait dû faire partie d'un domaine seigneurial. On s'était contenté d'y tracer un réseau d'allées géométriques et d'y faire courir des câbles électriques qui alimenteraient en lumière les futures villas.

En face de la gare, cependant, un square était aménagé, avec vasques de mosaïque et jets d'eau. Sur une baraque en planche on lisait : « Bureau de vente des terrains » et à côté figurait un plan où ces allées désertes avaient déjà des noms d'hommes politiques et de généraux.

À deux kilomètres de la gare pour le moins, il trouva Les Marguerites, une vaste demeure de style vaguement anglais, aux tuiles rouges, à l'architecture compliquée, au mur rustique séparant le jardin de ce qui, pour quelques années, était encore la forêt<sup>20</sup>.

Dans ce texte, la gare de Saint-Fargeau est une forme achevée dans un monde de formes et de significations inachevées. La gare fait pousser la ville – dans sa forme bâtie (les maisons), jardinée (les plates-bandes), technique (les lampadaires) – à partir d'une forêt. Le commissaire Maigret part d'un objet épanoui (la gare) et peine à se repérer parmi des signes et des formes matérielles embryonnaires ; il devine plus qu'il ne traverse ce futur quartier pavillonnaire, en imaginant ce que sera son état futur. La gare constitue en quelque sorte le premier organe urbain, le plus précocement achevé (quai, parc, fontaine), et elle impulse de proche en proche la sève qui infrastructure tout le reste du monde architectural, social et matériel. À la fois généreuse et générative, elle nourrit en arrière-plan une fabrique spéculative, soutenant aussi bien des fortunes individuelles que des cycles de prospérité territoriaux plus vastes.

Ce motif régénérant des gares et l'usage du végétal pour le signifier, le donner à voir et le mettre en scène sont très largement repris dans l'époque contemporaine. On est frappé de noter la répétition d'un mode de production singulier, de la Grande-Bretagne à la France et à l'Italie, qu'on illustre (Fig. 3) par un cliché saisi à Venise. Lorsqu'il engage des travaux de réhabilitation de gares, le gestionnaire d'infrastructure installe un secteur de jardins, et même, dans le cas de Santa Lucia, de véritables carrés de maraîchage devant les voies. Des plantations de fleurs, d'herbes aromatiques et de légumes sont réalisées dans le cadre d'ateliers participatifs auxquels on convie des enfants. Les graines semées poussent tandis que le bâtiment de la gare se transforme progressivement. Les communiqués de presse amalgament ces deux dynamiques, naturelle et architecturale, autour de termes comme le soin, l'aspiration à la croissance et à un avenir meilleur, balayant des visions plus critiques sur les dérangements du chantier ou sur les appropriations de terrains publics ferroviaires à des fins spéculatives.



<sup>20</sup> SIMENON Georges, *Monsieur Gallet, décédé* [1931], Paris, Le Livre de Poche, 2004, p. 245.



Fig. 3. Plantations collectives à la gare Santa Lucia de Venise en 2016, lors des grands travaux de modernisation et de valorisation commerciale et immobilière du site. Cliché N. Baron.

À presque un siècle de distance, le roman de Bellanger sur le nouveau projet de métro Grand Paris Express remobilise ce modèle organiciste, en mettant l'accent sur la capacité de génération de valeur urbaine et financière de la gare pour relancer un cycle de capitalisation immobilière. Cependant, le regard est nettement plus cynique. La vision des gares tels des éléments qui insufflent vie à de nouveaux quartiers métropolitains sur les ruines de la banlieue rouge repose sur une manipulation de l'imaginaire qu'il critique ouvertement. D'abord, il montre que cette prétendue vie organique des gares dégénère autant qu'elle régénère les tissus sociaux. Le nouveau métro et ses gares tranchent la campagne, abattent des sites environnementaux et déstructurent des systèmes agricoles et territoriaux. Les élus du plateau de Saclay et du triangle de Gonesse protestent comme avaient protesté, un siècle auparavant, les propriétaires des terrains de Brie ou du Vexin. Ensuite, le romancier réfléchit sur l'appropriation un peu hâtive de l'expression « régénération urbaine » par les métiers de la ville, à partir de notions biologiques. La régénération se définit comme un processus par lequel certains organismes remplacent ou restaurent des parties perdues ou amputées (par exemple, la queue d'un lézard, une fois coupée, repousse), ce que la médecine tente de parfaire *via* des pratiques restauratrices, assistant le renouvellement naturel de cellules, tissus et organes par des actes chirurgicaux. L'usage de ce terme vise donc à naturaliser une démarche d'ordre profondément politique. La gare est dans la ville comme le serpent dans l'œuf. Sa restructuration attire de nouveaux investisseurs et repousse des populations indésirables. Elle posséderait en elle cette sorte de code génétique qui ordonne et aménage par cercles concentriques, du quartier à la banlieue, de la commune à la métropole, puisqu'elle aurait en elle, tout comme la graine, tout le codage de la forme urbaine du futur.

Cette gare, « grosse de tous les possibles<sup>21</sup> », enfante la fluidité sociale, la mobilité sans coupure, l'environnement décarboné et l'économie post-crise de 2008. Cependant « la parenthèse architecturale glorieuse du Grand Paris était déjà refermée, avant même la construction d'un seul bâtiment : le Grand Paris serait l'œuvre aveugle d'un tunnelier et laisserait sur son passage, tout au plus, des carottes géologiques<sup>22</sup> ». Comment se fait-il que cet avenir radieux retombe si crûment sur le néant ? Du côté des mots, le vernis du vocabulaire de l'innovation et de la durabilité s'écaille vite. Du côté des faits, après le Covid, les immeubles de bureau ne se vendent pas et l'inflation ronge les capacités d'acquisition des particuliers. Grand cadavre à la renverse, squelette minéral parcouru d'ascenseurs, d'escalators et de souffleries d'air conditionné, carcasse absurde, le roman de Bellanger raconte une affaire de dégénérescence de la ville par des gares venimeuses, en miroir des visions génératives précédentes.

## Conclusion

Est-ce alors la fin des gares en littérature et dans la pensée environnementale et urbaine ? Qu'on se rassure ! Il reste bien des romans à écrire autour de la fertilité des signifiants écologiques et urbains des gares. D'abord, la gare va continuer à mêler réalité, performativité et symbolique du mouvement. La mécanique des fluides parle d'impulsions premières mais aussi de forces opérées et transmises. On a tenté de caractériser la manière dont la gare opère toutes sortes de transmissions de sens entre les systèmes de signes et d'objets de la nature domestique ou sauvage et d'autres systèmes urbains et techniques. Le mot est lâché : métabolisme.

Si l'on est dans une gare de campagne ou dans un vieux bassin industriel, ce qui est désaffecté sera réaffecté et renaturé. Des initiatives sociales, touristiques, mémorielles ou des décisions de planification écologique vont venir reprendre, dans une logique de destruction créatrice, la gare oubliée, celle où rien n'avait changé mais où plus rien n'était à sa place (*Leurs enfants après eux*<sup>23</sup>). Contrairement à l'image romantique des petites gares fanées, la nostalgie ferroviaire elle-même est un excellent carburant, aussi entretenu que d'autres idées culturelles, pour hybrider à nouveau ville, nature et technique.

Si l'on est dans une grande ville, on verra poser des panneaux solaires sur le toit de nombreuses gares françaises pour alimenter les prises électriques pour les smartphones des usagers : encore une boucle circulaire. On comprendra aussi que des masses financières circulent des enseignes commerciales (de plus en plus nombreuses) aux constructeurs de train et aux personnels de gestion de la gare. Comment

<sup>21</sup> GRACQ Julien, *La Presqu'île* [1970], nouvelles, Paris, José Corti, 1989.

<sup>22</sup> BELLANGER Aurélien, *Le Grand Paris*, Paris, Gallimard, 2017.

<sup>23</sup> MATHIEU Nicolas, *Leurs enfants après eux*, Arles, Actes Sud, 2018.

fonctionnent ces différents tuyaux ? Le juriste et le banquier savent cela, eux qui rêvent d'un monde de flux financiers sans krach, de flux physiques maîtrisés (des passagers dociles et des trains qui ne dérailleraient pas) et de flux écologiques entièrement contrôlables.

Notre objectif a été de proposer, à un cercle de chercheurs en littérature, un regard à la fois sur un objet singulier et sur une méthode cherchant à dessiner des correspondances souterraines entre des herméneutiques parallèles mais rarement mises en contact les unes avec les autres. On s'est placé d'emblée dans un cadre interdisciplinaire et on a dessiné une anthropologie écologique, politique et poétique des gares en tant qu'infrastructures, « formes matérielles, supports de réseaux physiques de circulation qui libèrent des significations différentes et structurent la politique par l'esthétique et le sensoriel, le désir et la promesse<sup>24</sup> ». Pour tenter cette jonction risquée, la gare offre bien des qualités. L'objet est en effet générique (quoique diffracté en myriades de réalités matérielles distinctes) mais il renvoie vers un faisceau de connaissances objectives constituées de très longue date en silos. Un énorme socle d'images et de motifs littéraires alimente des récits dans lesquels la présence de la gare sert des fonctions esthétiques et narratologiques bien rodées.

On a introduit et illustré, dans ce chapitre, l'idée de la gare comme forme écologique en la définissant comme une expérience d'abstraction partageable entre trois mondes épistémiques, le récit littéraire, les sciences et technologies des villes et des trains, les représentations de la nature, du monde, du corps ou du vivant. On a essayé de mettre au jour et de connecter diverses stratégies de figuration de la dynamique spatiale, matérielle, sociale des villes depuis les gares. On a prêté attention aux logiques souterraines qui cheminent sur le temps long et à des réémergences de *topoi* sous-jacents.

Nous proposons trois procédés – transposition, inversion et inclusion – pour expliquer la capacité de la gare à réarranger sans cesse ces flux d'idées sur la ville, la modernité, la nature.

Premièrement, par transposition, on veut souligner combien la gare d'aujourd'hui se construit selon la logique d'affrontement dualiste entre technique et nature. Le train et la civilisation industrielle avaient vaincu la nature sauvage. Demain, la gare écologique saurait amadouer une nature vengeresse, déchaînée par le dérèglement climatique. Ensuite, on croit encore beaucoup – et on fait assez facilement croire – que la gare, cette maison du mouvement, reflète, accompagne, soutient le vitalisme de la nature et l'expansion de la ville. Les discours prêtent à la gare, en la matière, une agentivité que les récits littéraires ne sont pas loin de lui accorder également. La gare ruinée est aussi une forme de mouvement régressif, de décadence. Deuxièmement, l'idée d'inversion permet d'insister sur la construction en miroir de ces logiques de production et de destruction.

Troisièmement, par inclusion, on entend que la dernière tentative d'arrimage des pratiques de la production des villes aux imaginaires de la nature est celle du recyclage sans fin d'une réalité dans une autre (la nature et la ville s'alimenteraient en permanence par des flux croisés). La gare et l'infrastructure urbaine naturelle ne faisant plus qu'un, le capitalisme aurait résolu les apories de l'extractivisme en les remplaçant par la célébration de la compensation, de la restitution, de l'inclusion. C'est sans doute parce que ce lieu (nous) pense qu'il n'est pas près d'être négligé par les écrivains.

## Références bibliographiques

ASSOULINE Pierre, « Poésie des gares, métaphysique des aérogares », 26 juillet 2011, extrait du blog : <https://kobason.wordpress.com/2011/07/27/poesie-des-gares-metaphysique-des-aerogares/> (consulté en décembre 2023).

BELLANGER Aurélien, *Le Grand Paris*, Paris, Gallimard, 2017.

BLAISE Mindy, ROONEY Tonya et POLLITT Jo, « Weather Wanderings », *Journal of Public Pedagogies*, n° 4, 2019.

BON François, *Paysage fer*, Paris, Verdier, 2000.

BORDA DE ÁGUA Luís, BARRIENTOS Rafael, BEJA Pedro et PEREIRA Henrique Miguel, *Railway Ecology*, SpringerOpen, 2017.

COCCIA Emanuele, *La vie des plantes. Une métaphysique du mélange*, Paris, Payot Rivages, 2016.

---

<sup>24</sup> LARKIN Brian, « The politics and poetics of infrastructure », *Annual Review of Anthropology*, vol. 42, 2013, p. 327.

- DAUDET Alphonse, *Le Petit Chose* [1868], Paris, Le Livre de Poche, 1972.
- DETHIER Jean, *Le temps des gares*, catalogue d'exposition, Paris, Centre Pompidou, 1978.
- FABRE Dominique, *Gare Saint-Lazare*, Paris, Fayard, 2023.
- FOUCAULT Michel, *Dits et écrits*, t. I [1967], Paris, Gallimard, 2001.
- GRACQ Julien, *La Presqu'île* [1970], nouvelles, Paris, José Corti, 1989.
- HARTOG François, *Régimes d'historicité. Présentisme et expériences du temps*, Paris, Seuil, 2003.
- INGOLD Tim, « Culture, nature et environnement », *Tracés* n° 22, 2012, p. 169-187.
- LARKIN Brian, « The politics and poetics of infrastructure », *Annual Review of Anthropology*, vol. 42, 2013, p. 327-343.
- LOUKAITOU-SIDERIS Anastasia et PETERS Deike, « What is good station-area planning? Lessons from experts and case studies », *Built Environment*, vol. 46, n° 3, 2020, p. 422-439.
- MATHIEU Nicolas, *Leurs enfants après eux*, Arles, Actes Sud, 2018.
- MENARD Raphaël, *L'invention de la gare post-carbone*, Paris, AREP Éditions, 2021.
- PROUST Marcel, *Sodome et Gomorrhe* [1921], Paris, Le Livre de Poche, 1993.
- RICHARDS Jeffrey et MACKENZIE John MacDonald, *The Railway Station: A Social History*, Oxford, Oxford University Press, 1986.
- SARTRE Jean-Paul, *La Nausée* [1938], Paris, Gallimard, 1972.
- SIMENON Georges, *Monsieur Gallet, décédé* [1931], Paris, Le Livre de Poche, 2004.
- SORMAN Joy, *Paris Gare du Nord*, Paris, Gallimard, 2011.
- VAN REYBROUCK David, « Archaeology and urbanism: railway stations and zoological gardens in the 19th-century cityscape », *Public Archaeology*, vol. 4, n° 4, 2005, p. 225-241.
- VERNE Jules, *Michel Strogoff* [1876], Le Livre de Poche, 1974.
- VERNE Jules, *Le Tour du monde en quatre-vingts jours* [1872], Paris, Le Livre de poche, 1976.
- ZOLA Émile, *La Bête humaine* [1890], Paris, Le Livre de Poche, 1997.