

UNIVERSITÉ PIERRE MENDÈS FRANCE
École doctorale 454 « Sciences de l'Homme, du Politique et du Territoire »
CRESSON UMR 1563 « Ambiances architecturales et Urbaines »
Institut Urbanisme de Grenoble / École Nationale Supérieure d'Architecture de Grenoble

Thèse présentée, et soutenue publiquement le 26 Mars 2009

Par

Mohsen BEN HADJ SALEM

Pour l'obtention du Doctorat de l'Université Pierre Mendès France
« Urbanisme - mention Architecture »

Les effets sensibles comme outils d'analyse et d'aide à la conception dans les gares du XIX^e siècle

Membres du jury :

Sabine Barles (rapporteur) : Professeur, HDR des Universités
Laboratoire Théorie des Mutations Urbaines
UMR CNRS 7136 AUS
Institut Français d'Urbanisme - Université de Paris 8

Jean-Yves Toussaint (rapporteur) : Architecte, Professeur, HDR des universités
EVS-EDU
(Equipe Environnements et Dispositifs Urbains)
UMR CNRS 5600
INSA de Lyon (Département Génie Civil et Urbanisme)

Gilles Novarina : Professeur, HDR des Universités,
Laboratoire PACTE : Politiques publiques, Actions publiques, Territoires,
UMR 5194
Institut d'Urbanisme de Grenoble (IUG)

Dirigée par

Olivier Balaÿ : Architecte, Professeur des écoles d'architecture, HDR des Universités
CRESSON, Centre de Recherche sur l'Espace Sonore et l'Environnement
Urbain, UMR CNRS, Ministère de la Culture, 1563

Résumé

Cette thèse est une recherche sur l'évolution de l'ambiance d'un édifice, la gare Saint-Lazare, depuis sa construction jusqu'à notre époque. Depuis une dizaine d'années, des travaux pionniers de recherches historiques sur les ambiances architecturales et urbaines tentent de démontrer leurs pertinences et leurs capacités à renouveler la pensée des architectes sur le patrimoine bâti. Cette recherche s'inscrit dans cette modalité d'approche et ambitionne d'enrichir les pratiques opérationnelles habituellement mises en œuvre aujourd'hui.

L'enjeu est de montrer un passage possible entre une recherche historique dans le domaine des ambiances et la pratique d'aménagement. Il s'agit de proposer une méthodologie historique sur les ambiances architecturales pouvant contribuer à une meilleure connaissance du rôle des phénomènes sensibles dans l'histoire environnementale de la ville.

Dans l'analyse du vécu des propagations sensibles, nous avons cherché à donner à chacun des documents du corpus la possibilité d'être significatif. L'histoire de l'ambiance est comprise à partir de ses singularités (la notion d'effet sensible), avec ses continuités et ses discontinuités, ses élasticités. Son écriture imposait la description de la réalité physique de l'espace de la gare Saint-Lazare, et l'enquête dans un corpus permettant de retrouver les ressentis ferroviaires qui furent offerts aux voyageurs. Matérialisation de l'espace ambiant plus que géographie environnementale de la ville, cette thèse fonde un « terrain » sur lequel l'ambiance peut devenir un objet historique.

Mots-clés : histoire sensible, ambiance, effet sensible, gare, , monographie historique, Saint-Lazare

Abstract

This thesis is an investigation on the evolution of a building atmosphere. It's about Saint-Lazare railway station from its construction until today. From about ten years, the most important historical research about architectural and urban environments are trying to demonstrate their relevance and ability to renew the architectural researchs on the built heritage. This research is part of this researchs and aims to enhance operational practices usually implemented.

The challenge is to show a link between historical research in the field of atmospheres and urban and architectural design. Also, it proposes a methodology on historical architectural environments that contributes to a better understanding of many phenomena in sensitive environmental history.

While analyzing the experiences of sensitive propagations sensitive, we wanted to give each document a meaning and a sens, and to show the particularities of atmosphere history (sensitive effect), its continuities and discontinuities, its elasticity. This writing needed the writing of Saint-Lazare railway station physical description, and a large investigation to find the feelings that were offered to railway travelers. This thesis establishes a "ground" on which the atmosphere can become a historical object.

Keywords: sensory history, atmosphere, sensory effects, railway station, historical monograph, Saint-Lazare

Cette thèse a bénéficié d'un financement du Centre National de la Recherche Scientifique – France :
Bourse BDI-PED (Docteur-Ingénieur, Pays en
Voie de Développement) de 2003 à 2007.

Remerciements

Ce travail n'aurait pas pu prendre forme sans la disponibilité, les conseils avisés et professionnels d'Olivier Balaÿ, qui a dirigé cette thèse et l'a « mise sur les rails ».

Tous mes remerciements vont aussi à Henry Torgue et Nicolas Rémy pour leur aide efficace, l'engagement et la patience qu'ils ont investi dans la construction de cette recherche.

Je remercie les doctorants du laboratoire Cresson : Sarawut Preamchai, Magali Paris, Damien Masson, Ricardo Atienza, et les autres, pour les multiples discussions et remises en question pertinentes dont ce travail a bénéficié.

La participation de Françoise Acquier a été beaucoup dans cette recherche, pour avoir facilité le recueil de documents.

Je pense aussi à Julien, Morvarid, Françoise, et Stéphane.

Enfin merci à tous les interlocuteurs qui ont accepté de répondre à mes interrogations.

A tous, un grand merci pour votre soutien et votre participation active.

A mes parents

Sommaire

Préambule	1
Introduction	2
1.L'intervention architecturale dans les édifices existants	3
2.La notion d'ambiance dans l'intervention sur l'existant	5
3.Ambiances et matérialité du patrimoine bâti	8
4.Questiones et hypothèses	21
5.Hypothèses méthodologiques	24
6.Le Corpus et l'investigation in situ	27
7.Plan du document	47
Chapitre I. Saint-Lazare aujourd'hui : approche in situ	51
1. Le confort en gare : le noyau des préoccupations actuelles	54
2. La gare Saint-Lazare : un espace en pleine transformation	60
2.1 L'embarcadère du XIX ^e à l'épreuve des concepteurs contemporains.....	60
2.2 Les pratiques d'AREP sous l'angle des sens et de leurs histoires.....	73
3. Observations ethnographiques	77
3.1 Le journal de gare.....	79
3.2 La parole des usagers.....	84
3.3 La dimension Sonore.....	94
3.4 La gare des années 1970 dans les souvenirs des cheminots.....	107
4. Les espaces d'hier continuent de modeler les ambiances d'aujourd'hui	112

Chapitre II. Saint-Lazare hier : approche historique	116
1. De l'embarcadère Saint-Germain au monument ferroviaire : 1835 à 1880	118
1.1 L'accueil de la greffe urbaine.....	118
1.2 La première extension de 1843.....	133
1.3 Les incidences ambiantales de la deuxième extension : 1851.....	150
1.4 La gare est un monument.....	157
1.5 Les années 1860 : la gare donne une nouvelle écoute et une nouvelle lumière dans la ville.....	160
2. Une gare à plein régime : 1880 à 1899	176
2.1 Presser le pas aux abords de la gare.....	176
2.2 Déambuler dans le vide intérieur.....	181
2.3 Le confort lumineux nocturne en question.....	182
2.4 Bruits de chocs et fumées vont crescendo.....	184
2.5 Répondre à l'accroissement du trafic : la collaboration de Juste Lisch et Lefevre.....	188
2.6 L'hôtel Terminus : un nouveau seuil lumineux et sonore.....	190
2.7 La lampe électrique reconfigure l'identité nocturne de la gare.....	195
2.8 La friction des corps.....	200
3. La gare de 1900 à 1990	205
3.1 La gare change de voyageur.....	205
3.2 Travelling dans la gare de la première moitié du XX ^e	212
3.3 Prolifération d'objets et de dispositifs d'accompagnement du voyageur.....	218
3.4 Les années 1980-1990.....	226
3.4.1 Politique d'éclairage, politique sonore.....	226
3.4.2 Politique culturelle.....	227
3.4.3 Une contrainte latente : l'augmentation des flux piétons.....	229
3.4.4 Saint-Lazare, c'est Paris.....	231
4. La gare est un volume d'air remarquable	231

Chapitre III. Le patrimoine sensible de la gare Saint Lazare	243
1. Construction des tableaux de synthèse	244
2. La gare dans son quartier	248
3. La salle des pas perdus	256
4. Les quais	267
5. Synthèse des qualités ambiantales actuelles	278
6. L'outil multimédia comme mode de communication	281
7. Conclusion	288
Conclusion Générale	289
1. L'ambiance comme objet patrimonial	293
2. L'ambiance comme objet historique	296
Bibliographie	298
Annexes	325
Table des matières	343

Préambule

Objet

Recherche sur l'évolution de l'ambiance d'un édifice, la gare Saint-Lazare, depuis sa construction jusqu'à notre époque.

Contexte

Depuis une dizaine d'années, des travaux pionniers de recherches historiques sur les ambiances architecturales et urbaines tentent de démontrer leurs pertinences et leurs capacités à renouveler la pensée des architectes sur le patrimoine bâti. Cette recherche s'inscrit dans cette modalité d'approche et ambitionne d'enrichir les pratiques opérationnelles habituellement mises en œuvre aujourd'hui.

Enjeu

Montrer un passage possible entre une recherche historique dans le domaine des ambiances et la pratique d'aménagement.

Proposer une méthodologie historique sur les ambiances architecturales pouvant contribuer à une meilleure connaissance du rôle des phénomènes sensibles dans l'histoire environnementale de la ville.

Introduction

Il est d'innombrables façons d'appréhender le réaménagement d'un espace existant quand on est architecte ou aménageur, et c'est bien là une des preuves de son remarquable pouvoir de suggestion. Pour nous, l'existant « offre » des ambiances qui modèlent le vécu, il donne à « sentir » une permanence historique. Nous pensons que le ressenti de cette permanence peut conduire une pratique d'aménagement dans l'espace construit existant.

La gare du XIX^e siècle engrangerait une mémoire sensible. Notre propos n'est pas d'entretenir un quelconque passéisme, pas plus qu'une confiance béate sur l'opérativité de cette notion, mais de confronter le plus objectivement possible les matérialités sensibles induites par un système existant depuis un siècle et demi. Le but est d'apprécier la nature des évolutions ambiantales qui ont suivi chacune des transformations spatiales, en continuant une permanence sensible.

Afin d'atteindre cet objectif et démontrer l'intérêt des caractéristiques d'ambiances comme fils conducteurs pour faire avancer la reconnaissance des lieux existants et la pensée projetante, en particulier pour la gare du XIX^e siècle, il nous faut clarifier notre posture théorique qui fait le lien entre l'intervention architecturale dans l'existant, l'ambiance architecturale et urbaine, le patrimoine bâti, et l'histoire de l'environnement urbain.

1. L'intervention architecturale dans les édifices existants

Tout semble avoir été dit sur l'intervention de l'architecte dans un bâtiment existant. Cependant elle suscite encore des interrogations, provoque des malentendus et engendre des ambiguïtés opératoires et méthodologiques.

Peu de travaux portent sur ce domaine spécifique et fort répandu de projet et on ne peut raisonner de la même façon sur la conception des constructions neuves ou sur des structures déjà en place à transformer, à réadapter. Or, les interventions architecturales et urbaines sur l'existant demandent un travail particulier de reconnaissance. Tout état pris comme existant, c'est-à-dire, un édifice, un fragment urbain ou une ville, est chargé de sens, d'histoires mêlées, superposées, sédimentées, qui éveillent l'imaginaire projectif. Dans « *Le territoire comme palimpseste et autres essais* », Alain Corboz désigne la ville et l'espace d'autrefois comme « *des structures stratifiées refondatrices* »¹. Pour désigner précisément cet urbanisme par retouches et correction de l'existant qui, d'une ville donnée, réinterprétée, fait l'équivalent d'une nouvelle, l'auteur a élaboré le concept de refondation. Dans un autre ouvrage intitulé, « *Problématique des sites historiques* », non publié, Corboz a développé une réflexion analogue sur les questions liées à la réanimation des édifices anciens, c'est-à-dire, à leur investissement par des fonctions et des significations nouvelles. Pour lui, un lieu n'est pas une donnée, mais le résultat d'une condensation. Comprendre ce lieu condensé, c'est se donner la chance d'une intervention plus intelligente. Andréa Bruno, en a fait, à nos yeux, la démonstration dans son intervention pour la reconversion du château de Rivoli, près de Turin.

Or, dans la plupart des cas, « [...] *Les contraintes d'usage conditionnent la pérennité des bâtiments et motivent l'engagement des [...] transformations. Dans tous les cas étudiés, la dégradation du bâti, la transformation des conditions d'usage et d'exploitation ainsi que la mise aux normes sont à l'origine de tous les travaux. Dans le cas des constructions prestigieuses, c'est le programme et les normes qui*

¹ CORBOZ A., *Le territoire comme palimpseste et autres essais*, Besançon, L'imprimeur, 2001, p. 16.

s'adaptent à un existant que l'on souhaite conserver en l'état. A l'inverse, les édifices moins connus et moins protégés perdent, de façon plus ou moins contrôlée, leur substance et leur image pour s'adapter aux normes et aux nouvelles conditions d'usage »². Du côté des demandes émanant de certains maîtres d'ouvrages, celles-ci se limitent encore souvent à une remise aux normes ou à une sécurisation des ouvrages existants, en négligeant les possibilités d'améliorations qualitatives que toute reprise peut susciter.

Également, l'architecte ou l'aménageur ne possède pas un langage favorable pour communiquer ses intentions. Les outils manquent pour assumer les enjeux soulevés. Les changements répétés que subissent certains édifices ou tissus urbains laissent les architectes perplexes face à une transformation supplémentaire, qu'elle soit minimale ou de grande ampleur. Les différents acteurs intervenant dans un contexte architectural et urbain, et plus encore les architectes, doivent être mieux outillés afin d'apporter des réponses adaptées à la diversité des bâtiments existants. Pourquoi l'attitude face à différents édifices construits est-elle constante ? Il est possible de se positionner autrement, c'est-à-dire, de remettre en avant une plus approche qualitative.

Etant donné que *« la transformation du cadre bâti et les critères d'obsolescence ou d'usure relèvent sans doute plus d'une axiologie de l'usage et de la technique que de celle de l'architecture »³*, la méthode d'approche des bâtiments existants doit s'ouvrir à une demande plus qualitative. Comment prendre en compte le degré d'usure, les normes, et les conditions d'usage comme points d'appui au projet dans l'existant ? L'attitude, partant d'une description fondée sur l'idée que l'existant offre un ensemble de capacités sensibles porteurs d'arguments d'ambiance opératoires, permet de croiser ces notions. Ce nouvel axe de pensée et d'intervention concerne l'émergence de la notion d'ambiance. Comment la notion d'ambiance est-

² TOUSSAINT J-Y., *Concevoir pour l'existant : d'autres commandes, d'autres pratiques, d'autres métiers*, PUCA/Presses polytechniques et universitaires romandes, 2006, p. 26. Les finalités premières de l'institution architecturale constituent le fil conducteur des onze recherches consacrées à la conception pour l'existant. Ces finalités oscillent entre l'œuvre architecturale et l'usage de l'architecture.

³ Ibid, p. 11.

elle susceptible de renouveler le regard de l'architecte sur le bâti existant à transformer ?

2. La notion d'ambiance dans l'intervention sur l'existant

Poser l'existant comme lieu de projet présuppose l'idée d'une antériorité construite à renouveler, à transformer sur elle-même. En effectuant un déplacement de l'existant comme structuration bâtie vers l'existant comme ambiance, on peut être porté à croire que les données concernées ne sont pas purement architecturales ou physiques. Il est possible alors de les mettre entre parenthèses pour considérer les potentialités sensibles actuelles et héritées.

Les espaces construits dans le passé entretiennent de multiples appréciations sensibles. Ce propos sur les gares du XIX^e siècle l'atteste : « *Il fut un temps, assez lointain, celui de la vapeur, où chaque gare avait sa spécificité, son parfum, sa lumière propre. Merveilleusement différentes, on pouvait avec un minimum d'entraînement les reconnaître les yeux fermés, à quelques sensations près, une vibration spéciale des machines, une acoustique particulière de leur salle des pas perdus* »⁴.

Comment la discipline architecturale traite-elle cette mémoire et ces traces ? A notre connaissance, la volonté d'en tenir compte existe chez les architectes mais la mise en pratique est déficiente⁵. De plus, leurs démarches habituellement mises en œuvre dans une recherche historique sont monodisciplinaires.

Face à ce parti pris, la notion d'ambiance⁶ est un outil opératoire permettant d'autres visées. En effet, en contournant les principes d'une architecture perçue

⁴ LOGETTE L., « Littérature et chemins de fer », in *Aménagement : Construire pour le transport*, Cahiers du CCI, n°6, Décembre 1989, p. 180.

⁵ A notre avis, la restauration des salles d'écoute ou des théâtres ne devraient pas être les seuls terrains d'étude capables de pousser les architectes à tenir compte d'un autre sens concomitant à celui de la vue.

⁶ Qu'elle soit dite architecturale ou urbaine, l'ambiance désigne une expérience du dedans des choses plutôt que des choses vues extérieures à soi.

comme objet visuel distant, en considérant le pluriel des sensations et des perceptions qui entremêle le visuel, le tactile, le gestuel, l'olfactif et le sonore, la notion d'ambiance⁷ fait appel à tous les sens. Elle redessine en partie les critères d'évaluation d'un existant donné et déstabilise les axes privilégiés de l'intervention architecturale, puisqu'elle rassemble de manière transversale les aspects à la fois techniques (normes), sensibles et sociaux des environnements construits. Elle concerne à la fois des dimensions physiques (propriétés physiques liées à l'interaction des signaux émis avec le cadre bâti), des éléments producteurs d'ambiances (espaces, objets, signes), et la construction perceptive, imaginaire et sociale de celles-ci.

Par ailleurs, la notion d'ambiance est une compétence architecturale. Non ramenée uniquement aux dimensions environnementales et physiques, elle offre un champ d'interrogation de l'architecture qui concerne certaines des modalités d'analyse et de conception, des principes qui peuvent en partie la fonder et des processus de son élaboration. Ce champ de questionnement offre un levier de connaissance et d'action féconds, entraînant des possibilités intéressantes de renouvellement pour la recherche architecturale.

Dans cette perspective, de nombreux travaux ont été menés sur les processus de connaissance ou de révélation des propagations sensibles dans un existant et ont permis de mettre au point des outils, des méthodes et des catégories d'analyse renouvelés à partir d'angles singuliers⁸. Les outils mis en œuvre dans les domaines du son ou de la lumière offrent des fondements enthousiasmants : le travail sur la notion d'effet sonore (JF. Augoyard et *al.*, 1995), et l'approche de l'environnement lumineux en terme de « mise en vue » (G. Chelkoff et *al.*, 1992) dans l'espace public et plus largement d'effets lumineux, ou encore en terme d'outil plurisensoriel tels que la notion de « formant » (G.Chelkoff, 1996), et aussi les travaux de P.Amphoux

⁷ Pour un examen détaillé de la notion d'ambiance, se référer aux travaux des laboratoires CRESSON (Ecole d'architecture de Grenoble) et CERMA (Ecole d'architecture de Nantes), au sein de l'UMR CNRS 1563 « Ambiances architecturales et urbaines », notamment, AMPHOUX P., THIBAUD J-P., CHELKOFF G., *Ambiance en débats*, Grenoble, A la croisée, 2004, 337 p.

⁸ THIBAUD J-P., GROSJEAN M., 2001 ; AMPHOUX P., *et al.*, 2004

(1998) sur l'environnement, le milieu, le paysage sonore. « *Plusieurs opérations de recherche et d'études dans le cadre d'interventions en phase d'aide au projet (par exemple sur l'identité sonore et acoustique des nouvelles gares TGV, sur les stratégies d'éclairage des sites urbains, sur la transformation d'espaces publics après expertise sonore, sur l'extension d'une galerie publique ou l'amélioration d'un hall d'accueil) et dans le cadre d'interventions sur le milieu occupé existant[...]* »⁹, ont amené Grégoire Chelkoff « *à expertiser des contextes en vue de définir ou d'aider des orientations de transformation, afin de faire émerger les enjeux d'ambiance principaux* »¹⁰. Pour cet auteur (et les autres cités précédemment), il s'agit d'intervenir dans des processus collectifs de travail.

Pour quelle finalité ? La notion d'ambiance concerne directement les usagers du bâti. Au sens où nous l'avons compris, il ne s'agit pas tant de concevoir l'ambiance, ce qu'elle pourrait être. A la limite, cela irait à l'encontre de sa dynamique, en la figeant. C'est un champ encore embryonnaire, rare dans les pratiques et dont la place est difficile à asseoir car il se heurte à des logiques opératoires peu réceptives à ce type d'approche qualitative. Mais parce qu'elle envisage l'espace existant comme un contenant d'air, dans lequel des perceptions ont pris place sur des temps longs et se sont imprégnées dans la mémoire des utilisateurs malgré les changements spatiaux, la notion d'ambiance peut devenir un point de départ pour penser le développement environnemental d'un lieu nécessitant une transformation.

Enfin, la notion d'ambiance permet d'éclairer autrement ce qu'on appelle les « valeurs patrimoniales »¹¹, elle engage « *une stratégie historiciste, qui renvoie à l'idée d'une ambiance à reconstituer ou dont les traces sont à considérer dans les transformations. Ici, la thématique des traces et palimpsestes (de leur effacement ou*

⁹ CHELKOFF G., *De l'espace à l'ambiance, formes sensibles de l'architecture et transformations de l'environnement urbain*, Habilitation à diriger des recherches, Cresson, IUG, Grenoble, 2005, pp. 83-84.

¹⁰ Idem

¹¹ TOUSSAINT J-Y., op cit, p. 28.

de leur mise en scène), peut aussi questionner la relation aux composantes d'ambiances»¹².

3. Ambiances et matérialité du patrimoine bâti

3.1 Le patrimoine bâti : une mémoire vivante

Cerner le concept de patrimoine et se positionner par rapport à ses multiples définitions n'est pas une tâche aisée. Le terme patrimoine¹³ désigne des biens, produits de l'activité humaine ou non, auxquels sont attachées des significations suffisamment fortes pour justifier qu'ils triomphent de la durée, qu'ils soient reçus du passé. Le patrimoine¹⁴ est « *un ensemble d'attributs, de représentations et de pratiques fixé sur un objet non contemporain (chose, œuvre, idée, témoignage, bâtiment, site, paysage, pratique), dont est décrété collectivement l'importance présente intrinsèque (ce en quoi cet objet est représentatif d'une histoire légitime des objets de société) et extrinsèque (ce en quoi cet objet recèle des valeurs supports d'une mémoire collective), qui exige qu'on le conserve et le transmette* »¹⁵. Ainsi sa définition semble évidente et simple : ce qu'il nous reste à transmettre du passé, et son but paraît assez facile à identifier : le conserver¹⁶.

¹² CHELKOFF G., op cit, p. 86. L'auteur a développé trois autres manières de traiter les ambiances dans les discours sur le projet dans l'existant. Une stratégie plastique qui traite les éléments d'ambiance par intégration de ces composantes dans l'approche plastique. Ce sont alors des arguments qui restent plus ou moins latéraux et qui s'inscrivent dans l'analyse morphologique, le changement d'aspect ou le relookage. Une stratégie technique, où la question des ambiances est énoncée au niveau de remises aux normes, de mise en conformité. Une stratégie contextuelle qui ne considère pas l'existant comme l'unique expression du bâti mais doit s'étendre à la situation générale dans laquelle se déroule l'opération.

¹³ BOURDIN A., Patrimoine, in Akoun André, Pierre Ansar (Eds.), *Dictionnaire de sociologie*, Paris, le Robert : Seuil, 1999, p. 386.

¹⁴ LAZZAROTTI O., Patrimoine, in Lévy Jacques et Lussault Michel (eds.), *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés*, Paris, Belin, 2003, p. 692.

¹⁵ Un bâtiment est inscrit à l'inventaire supplémentaire des monuments historiques par Arrêté d'inscription dressé par le ministère de la culture. Une fiche signalétique est établie par la direction régionale des affaires culturelles qui est une synthèse historique et architecturale sous une forme écrite.

¹⁶ La convention pour la sauvegarde du patrimoine architectural en Europe, stipulée à Grenade le 3 octobre 1985, définit le patrimoine architectural comme un ensemble comprenant les biens *immeubles* suivants : les monuments, les ensembles architecturaux, et les sites. Sans détailler leurs définitions, ni leurs nuances respectives, nous tenons à préciser qu'elles ne laissent pas apparaître, ni présager un intérêt pour les ambiances architecturales.

Cependant, rien n'est plus difficile que de tenter de définir cet art qui consiste à « *prolonger la vie du patrimoine architectural* »¹⁷. La deuxième moitié du XIX^e siècle a commencé par des partis pris techniques tâtonnants, car les connaissances de l'époque et des constructions qui les précédaient étaient sommaires¹⁸. A la fin du XIX^e siècle, on démontait pour réédifier en corrigeant ce qu'on croyait être une erreur des premiers constructeurs, on inventait ce qui aurait dû exister. Cette phrase, extraite du Dictionnaire de Viollet-le-Duc¹⁹, illustre cette tendance paroxystique, « *restaurer un édifice ce n'est pas l'entretenir, le réparer ou le refaire, c'est le rétablir dans un état complet, qui peut n'avoir jamais existé à un moment donné* ». Ce point de vue est totalement opposé à la doctrine de John Ruskin²⁰, selon laquelle la seule attitude respectueuse possible face à un bâtiment ancien consiste dans l'acceptation de l'œuvre du temps sur l'architecture. La production architecturale, écrit-il, est l'une des rares pratiques, d'essence collective, qui permette d'inscrire de façon permanente l'empreinte des différentes étapes de l'évolution de notre société.

Pour qui s'intéresse avant tout à l'architecture contemporaine, les protections dont le patrimoine bénéficie seraient des obstacles à la création. Selon d'autres, à l'inverse, c'est la création qui constitue une menace pour le patrimoine. Les textes qui mettent l'accent sur cette opposition sont nombreux et parfois anciens. Ainsi, Gustavo Giovannoni (architecte et théoricien de l'urbanisme) écrivait-il dans un ouvrage paru en 1931 et récemment traduit en français : « *Hier comme aujourd'hui, deux conceptions s'affrontent lorsqu'il est question de rénover un centre ancien et de définir les rapports entre contexte et développement nouveau : selon la première, les vestiges du passé, à l'exclusion des oeuvres et des monuments les plus remarquables sont autant d'entraves à la réorganisation urbaine ; la seconde, en revanche, les*

¹⁷ Voir à ce propos, ROBERT P., DESMOULINS C., *Transcriptions d'architectures: Architecture et Patrimoine : quels enjeux pour demain ?* Paris, ADPF, 2005, 146 p.

¹⁸ TEXIER A., « Controverses doctrinales sur les monuments historiques », in *L'alchimie du patrimoine, discours et politiques*, (sous la dir. d'Yvon Lamy), Talence, Maison des sciences de l'homme d'Aquitaine, 1996, p. 186.

¹⁹ En France, c'est au XIX^e siècle que la restauration s'est affirmée comme discipline défendue et structurée par Eugène Viollet-le-Duc. Voir *Dictionnaire raisonné de l'architecture du XI^e au XVI^e siècle*, par Eugène Viollet-le-Duc, Morel et Cie, 1872-1875, Tome II.

²⁰ A propos de John Ruskin, nous avons parcouru l'ouvrage collectif : WASCHEK M., (sous la dir.), *Relire RUSKIN*, Cycle de conférences au musée du Louvre, Paris, Ecole Nationale Supérieure des Beaux Arts, 2003, 253 p.

considère comme des bases intangibles. Une telle divergence de points de vue a toutes les apparences d'une opposition irréductible entre la Vie et l'Histoire : d'un côté, les besoins positifs du développement et du mode de vie modernes ; de l'autre, le respect des souvenirs historiques et artistiques et le maintien du cadre général de la ville ancienne »²¹. Parfois, quand les aménageurs envisagent la transformation²² d'un espace existant, ils tentent de draper des quartiers et des édifices dans des références anciennes avec la volonté d'y introduire de nouveaux usages. Les exemples ne manquent pas pour dénoncer les limites de cette attitude et de ces interventions. Peut-on attendre de cette position qu'elle renouvelle, en l'actualisant, le potentiel d'expériences sensibles initiales ?

Mais aujourd'hui, « le discours patrimonial réorganise l'espace et fabrique des territoires auxquels sont assignées de nouvelles fonctions pragmatiques et symboliques : d'autres repères, d'autres limites se surajoutent aux précédentes et un sens nouveau est donné »²³. Françoise Choay écrit, « Le patrimoine ne peut être pensé et traité sans que soient prises en compte les deux mutations solidaires, de notre environnement bâti et de nos mentalités et comportements, qui engagent ensemble nos rapports avec l'espace, le temps et la mémoire »²⁴.

Pour pouvoir rendre actives les expériences sensibles dans les réflexions et les interventions sur le patrimoine bâti, il nous faut aller plus loin, en relisant encore les travaux de Françoise Choay sur la notion de Patrimoine. Elle nous dit : « le patrimoine témoigne d'un savoir faire inscrit dans un espace, c'est cette mémoire anthropologique qui m'importe »²⁵. Qu'est ce qu'un monument, se demande l'auteur de « Pour une anthropologie de l'espace » ? L'étymologie du mot *monumentum* (dérivé du verbe *monere*, « avertir », « faire ressouvenir »), indique que c'est un instrument de mémoire. « Ce monument est un artefact, de quelque nature, forme ou

²¹ GIOVANNONI G., *L'urbanisme face aux villes anciennes*, Paris, Le seuil, [1931]1998, p. 35.

²²Le sens du terme *transformation* tel que nous l'employons englobe : la restructuration, le réaménagement, la reconversion, la réhabilitation, et l'extension d'un cadre bâti.

²³ RAUTENBERG M., *La rupture patrimoniale*, Grenoble, A la croisée, Collection Ambiances, 2003, p. 149.

²⁴ CHOAY F., *Pour une anthropologie de l'espace*, Paris, Seuil, 2006, p. 282.

²⁵ Propos recueillis par Thierry Paquot, Institut d'Urbanisme de Paris, Octobre 1994.

dimensions que ce soient, explicitement construit par un groupe humain, afin de se remémorer et de commémorer les individus et les événements, les rites et les croyances qui fondent conjointement leur généalogie et leur identité. Un monument sollicite et mobilise par sa présence physique une mémoire vivante, corporelle, organique »²⁶.

Or, cette capacité d'un monument à mobiliser, par une présence physique, une mémoire vivante, concerne aussi d'autres bâtiments, moins prestigieux. Nous le verrons par la suite : les gares du XIX^e siècle avec leurs nouvelles machines, leurs volumes et leurs densités humaines, ont donné naissance à une nouvelle forme de plaisir et de perception de l'espace dont les valeurs n'ont pas seulement été reconnues par les peintres et les romanciers (Monet, Zola, etc.), mais aussi par leurs utilisateurs. Isaac Joseph parle aujourd'hui de ces édifices comme étant des « *temples de la transparence* »²⁷. Reconnaissons donc, premièrement, que certains bâtiments existants sont des monuments pour ceux qui les pratiquent quotidiennement.

Deuxièmement, cette mémoire vivante convoque tous les sens. Il est évident que depuis la Renaissance, le primat du visuel a induit une lecture de l'espace où domine la matérialité de la trace visuelle. Mais il y a d'autres « palimpsestes sensibles ». Il n'y a pas que le regard qui conditionne l'analyse, la représentation et l'aménagement d'un espace existant. Le toucher, l'ouïe et l'odorat sont aussi concernés. La vue n'est pas souveraine dans l'appréciation paysagère²⁸ et spatiale. Le patrimoine pourrait alors être abordé non seulement par l'histoire de l'édifice, de son bâtisseur, des ses techniques de construction, mais aussi par l'histoire de ses ambiances sonores, thermiques, olfactives, etc.

²⁶ CHOAY F., op cit

²⁷ JOSEPH I., « Ariane et l'opportunisme méthodique », in *Les Annales de la recherche urbaine*, n°71, Juin 1996, p. 7.

²⁸ AUGOYARD J-F., « La vue est-elle souveraine de l'esthétique paysagère », in *Le Débat*, n°65, 1991, pp. 51-59. Ce texte est considéré comme l'un des textes fondateurs ayant ouvert la voie à une approche sensible de l'environnement urbain, non limitée à la perception visuelle.

3.2 L'histoire des ambiances : pour une relecture du patrimoine architectural

Poursuivons cette idée, le patrimoine bâti nous ferait alors participer aux propagations sensibles d'un temps historique définitivement révolu, que des biens matériels, surtout architecturaux et monumentaux, symbolisent et continuent de manifester. Par exemple, un monument qui dure (sous nos yeux) est porteur d'un écheveau de traces qui remontent jusqu'à un lointain passé, qui renvoient à des acteurs et à des pratiques l'ayant fait vivre dans le passé et dont les contours continuent à être perçus. De prime abord, ses contours sont simplement visibles, solidement présents. La perception des monuments est dominée par la matérialité de la trace visuelle. Or, il n'y a pas que le regard qui conditionne la lecture, la représentation et l'analyse du patrimoine bâti. La ville est multiple, hétérogène. Elle est sonore, olfactive, thermique. Elle n'a pas une mémoire mais des mémoires, diverses, stratifiées ou juxtaposées. « *Certains recueils de mémoires ouvrent des voies à des objets d'études que les historiens ont encore peu travaillés. [...] Pour comprendre le rôle que joue la mémoire dans l'évolution des villes, on pourrait dire que celui-ci a aussi bien à voir avec l'histoire qu'avec la prospective. [...] Il apparaît que les mémoires font trace dans la ville, de manière encore mystérieuse* »²⁹.

Engager une recherche historique sur les ambiances, c'est partir à la recherche de ce rôle que joue la mémoire. Une ambiance se reconstruit sans arrêt, elle prend de multiples inflexions selon l'époque où elle est perçue. S'engager dans l'histoire des ambiances architecturales et urbaines, c'est aussi faire prospective, tellement aujourd'hui, la question de la mémoire vivante, anthropologique vient au cœur des réflexions théoriques à propos de l'intervention sur le patrimoine architectural. Si l'on approche la question du patrimoine bâti par le biais de la mémoire du sensible, c'est aussi pour contribuer au champ tout récent de l'histoire de l'environnement urbain.

²⁹ BRUSTON A., Texte de l'appel à propositions de recherche territorialisées, « *Quand la ville se raconte, enjeux culturels et urbains du travail de mémoire* », dans le cadre du programme interministériel de recherche « Cultures, Villes et Dynamiques Sociales », Juillet 2006.

3.3 L'histoire des ambiances : un thème de l'histoire de l'environnement urbain

L'histoire de l'environnement n'est pas celle de la nature, ni même celle de la relation que l'homme entretient avec elle. L'histoire de l'environnement est une histoire de la relation avec l'ensemble des éléments qui l'entourent, quelle qu'en soit, précisément, la nature. Ce qui inclut les éléments culturels, ceux relevant du vécu, et non seulement naturels ou bâtis par l'homme.

Sur quels sujets les historiens de l'environnement se sont-ils à ce jour intéressés ? On peut citer³⁰ : l'impact de l'industrialisation, les nuisances et la pollution, l'extension de villes, les déchets et leur recyclage, l'usage des ressources naturelles, l'impact des réseaux techniques, etc. Geneviève Massard-Guilbaud, nous apprend que les chercheurs travaillant sur ces sujets sont souvent confrontés à plusieurs critiques, la plus fréquente étant que l'histoire de l'environnement ne serait rien d'autre qu'une nouvelle appellation, les domaines dont elle prétend traiter étant déjà pris en charge depuis longtemps par d'autres sous-disciplines comme l'histoire rurale, l'histoire urbaine, l'histoire de la santé, etc.

Jusqu'ici, l'histoire de la production de l'environnement urbain contemporain à partir des ambiances constitue un creux historiographique notoire. Pourtant, sa mise en facteur commun à l'histoire environnementale telle qu'elle est pratiquée de nos jours s'impose, et pas seulement comme complément illustratif. Nous voudrions apporter une pierre nouvelle à cette prospective. Pourquoi la notion d'ambiance ouvre-t-elle un domaine d'expertise nouveau dans l'actuel champ de l'histoire de l'environnement ? Parce que les recherches historiques, par exemple, sur la gouvernance urbaine de l'eau, sur les odeurs d'industries, sur les nuisances sonores, semblent laisser de côté la matérialité sensible telle qu'elle était donnée à percevoir

³⁰ Cf. MASSARD-GUILBAUD G., « Pour une histoire environnementale de l'urbain », in *Ville et environnement*, Revue Histoire Urbaine, n°18, Avril 2007, pp. 5-21. Cet article présente l'évolution et les difficultés que rencontrent les chercheurs sur l'histoire de l'environnement. Nous n'avons pas cherché à présenter ici en détail la naissance et le développement de l'histoire de l'environnement « en général », ni à en présenter un bilan.

aux individus d'autrefois³¹. Pourtant l'histoire des autobiographies, des odeurs, des sons, qui montre aujourd'hui son apport pour questionner autrement la perception de l'environnement d'hier, avec des ambitions et des intentions prospectives tournées vers l'avenir, avait ouvert une idée. L'historien Alain Corbin l'avait formulé dans son ouvrage « *Le Miasme et la jonquille* »³². Il poussait la discipline historique à opérer un glissement méthodologique, c'est-à-dire, à passer des études monodisciplinaires à des méthodes d'analyse interdisciplinaires afin d'inventer et de formaliser des concepts transdisciplinaires. Or, l'ambiance est une notion qui traverse les disciplines. Nous entendons ainsi proposer, dans la ligne des travaux d'Alain Corbin, une voie particulière, un peu distante de celle qui vise l'explication des grands mouvements de l'histoire environnementale à partir des politiques urbaines, des techniques, ou même de la nuisance.

Cette histoire de la matérialité des flux produits dans la ville, peut aussi compléter les méthodologies actuelles de l'histoire environnementale. En croisant les matérialités spatiales et les sources archivistiques décrivant le monde social et les perceptions d'une part, et d'autre part les sources impressionnistes (émanant de la littérature) décrivant les expériences de vie, une histoire architecturale et anthropologique, plus précisément, une histoire de l'action dans les formes construites nous paraît possible. Nous avons choisi de l'entreprendre dans la gare ferroviaire parce que l'histoire et l'évolution des transports ont été déterminantes dans nos recherches antérieures³³, j'y avais abordé les pôles de transports multimodaux et repéré une identité sensible relative aux ambiances qui existent entre le sol et la toiture. Tentant d'approfondir mes recherches sur ce « volume d'air », je me suis intéressé aux gares ferroviaires du XIX^e siècle, objets de nombreux réaménagements. J'ai alors entrepris un recueil d'informations historiques sur les ambiances perçues et produites dans la gare ferroviaire, thème qui n'avait pas été

³¹Cf. La majorité des communications présentées lors des troisièmes et quatrièmes « *Tables Rondes Internationales d'Histoire de l'Environnement Urbain, XIX^e-XX^e siècles* », Université de Sienne, 24 - 27 juin 2004 et Paris 8-IFU, CNAM EHESS, 16-18 Novembre 2006.

³² CORBIN A., *Le miasme et la jonquille : l'odorat et l'imaginaire social XVIII^e-XIX^e siècles*, Paris, Flammarion, 1986, 336 p.

³³ BEN HADJ SALEM M., « Les études des pratiques piétonnières dans un pôle d'échange multimodal », DEA, Grenoble, Laboratoire Cresson, 2002, 123 p.

exploré dans l'histoire des transports. Je me suis dès lors intéressé à une histoire, l'histoire d'une relation, celle qui existe entre le sujet percevant, l'espace architectural, et les facteurs d'ambiances, plus précisément, entre le voyageur, le bâtiment du voyage, et les flux ambiants.

3.4 Les gares et les ambiances ferroviaires dans l'histoire des transports

L'histoire des ambiances ferroviaires se situe au carrefour de plusieurs histoires. Elle ne peut échapper aux grandes fluctuations de l'histoire de l'architecture des gares, des modifications qu'elles ont subies, de l'histoire des réseaux et des trafics, de l'histoire technique des matériels et des équipements, de l'histoire socio-culturelle des déplacements.

Les gares ne font pas non plus partie des domaines investis par l'histoire sociale et culturelle, comme l'ont été les théâtres, les bals, les musées, la morgue, les nuits parisiennes, la collecte des ordures, etc. Pourquoi cet « oubli » ? Parce que les gares parisiennes ne relèvent à proprement parler ni de l'histoire urbaine, ni de l'histoire sociale de la ville, ni de l'histoire des représentations et de l'imaginaire social de la ville, ni de l'histoire des transports. Aussi, elles sont-elles placées au carrefour de tous ces champs.

Les gares parisiennes appartiennent au domaine de l'histoire urbaine (en tant que portes d'entrée de la ville), et au domaine de l'histoire de l'architecture ferroviaire (en tant qu'ouvrages d'art et éléments forts de l'infrastructure de transport). Les travaux d'histoire urbaine en France (notamment d'histoire de Paris), sont très nombreux et ont permis l'élaboration de vastes synthèses depuis les années 1970-1980. Or, à feuilleter les dictionnaires et les grandes synthèses des deux dernières décennies, on est frappé de voir que tous parlent des gares comme une entrée de ville évidente, mais qu'aucun ne renvoie à des travaux précis sur leurs ambiances. Ainsi, « *L'histoire de la France urbaine* », le volume dirigé par Maurice Agulhon sur « *La ville de l'âge industriel, le cycle haussmannien* », constitue un bon accès pour l'histoire des gares de chemins de fer, mais on n'y trouve que quelques pages sur les

gares, les chemins de fer et les transports³⁴, sans propos explicites sur les propagations sensibles. De même, le tome sur « *L'espace français* » dirigé par Louis Bergeron³⁵ pour la synthèse d'*Histoire de France* de Jacques Revel et André Burguière, ne consacre que quelques pages aux gares, sans faire allusion aux ambiances. En fait, ces travaux limitent la compréhension de l'impact des gares sur Paris à des phénomènes morphologiques, urbains, migratoires. Les travaux sur les expropriations publiques de Maurice Halbwachs³⁶, ceux de Pierre Lavedan sur le déplacement du centre de Paris vers le nord et l'ouest³⁷, les recherches sur l'haussmannisation³⁸ traitent de l'importance des gares de chemins de fer, mais ils délaissent, semble-t-il, le vécu du voyageur et l'ambiance ressentie.

Faisons en le constat : les premières grandes approches sociales de l'histoire urbaine ont conduit à sous-estimer cet espace en lui préférant d'autres lieux, jugés plus révélateurs : la rue, les immeubles, les bourgs ou faubourgs. Ainsi, aucune des grandes thèses d'histoire urbaine marquantes des années 1950 à 1970 n'a véritablement parlé des gares, comme si elles étaient invisibles. Ni Louis Chevalier³⁹, ni Adeline Daumard⁴⁰, ni Jeanne Gaillard⁴¹, ni François Loyer⁴² n'en parlent alors qu'ils ont ausculté de près la capitale. Les approches renouvelées des deux dernières décennies l'oublie également, tout en l'ayant toujours dans un coin de la tête.

Établir un bilan des travaux menés sur les chemins de fer en France au XIX^e siècle, amène à dresser le même constat d'évitement des gares pour des raisons

³⁴ AGULHON M., (dir.), *La ville de l'âge industriel-le cycle haussmannien*, dans *Histoire de la France urbaine*, sous la direction de Georges Duby, t. IV, Paris, Seuil, 1983, 650 p.

³⁵ BURGUIÈRE A., REVEL J., *Histoire de la France*, le tome I dirigé par BERGERON, Louis et alii, *L'Espace français*, Paris, Seuil, 1989, 660 p.

³⁶ HALBWACHS M., *Les Expropriations et le prix des terrains à Paris, 1860-1900*, Paris, E. Cornély, 1909, 415 p.

³⁷ LAVEDAN P., *La Question du déplacement de Paris et du transfert des Halles au conseil municipal de Paris sous la monarchie de Juillet*, Paris, imp. Municipale, 1969, 139 p.

³⁸ Cf. PINKNEY D-H., *Napoléon III and the Rebuilding of Paris*, Princeton University Press, 1958, XII-245 p., mais aussi PINON P., *Paris, biographie d'une capitale*, Paris, Hazan, 1999, 367 p. entre autres.

³⁹ CHEVALIER L., *La formation de la population parisienne au XIX^e siècle*, Paris, PUF, Collection Travaux et Documents, Institut National d'Etudes Démographiques, 1949, 312 p.

⁴⁰ DAUMARD A., *La bourgeoisie parisienne de 1815 à 1848*, Paris, SEVPEN, 1963, 670 p.

⁴¹ GAILLARD J., *Paris, la ville (1852-1870)*, Paris, Éditions l'Harmattan, 1997, 528 p.

⁴² LOYER F., *Histoire de l'architecture française. De la Révolution à nos jours*, Paris, Mengès/Caisse Nationale des Monuments Historiques et des Sites, 1999, 500 p.

différentes. Dès les origines du chemin de fer en Europe, les travaux ont émergé, d'abord pour convaincre les élites de favoriser l'implantation des chemins de fer en France, ensuite pour en faire une généalogie héroïque et ce, jusqu'à nos jours, comme en témoigne le livre d' Arthur Conte, « *L'Épopée des chemins de fer français* », paru en 1996⁴³. Cette première historiographie a souvent voulu dresser une synthèse des bouleversements amenés par « un siècle » de chemins de fer⁴⁴. Dans cette approche macro-historique, les gares n'étaient considérées que comme des étapes de réseaux plus vastes en constitution. Elles ne bénéficiaient donc pas d'une attention spécifique.

Dans les années 1930, avant et après la création de la SNCF à partir de la nationalisation des anciennes compagnies (en 1937), dont certaines avaient déjà été rachetées par l'État, les travaux historiques ont davantage consisté en des monographies de lignes et de Compagnies entrepreneurs de chemins de fer. Félix Fredault⁴⁵ ou Louis-Maurice de Jouffroy⁴⁶ ont participé à cette entreprise. L'échelle réduite de l'étude et la longue durée des travaux permettaient d'élargir un peu la gamme des sources, mais sans réellement approfondir le questionnaire.

La rupture avec cette historiographie très classique, collectionnant surtout les textes officiels et réglementaires des archives des Compagnies et les archives du ministère des Travaux Publics, se fit tardivement dans les années 1950-70 avec les approches renouvelées de l'histoire économique et de l'histoire des techniques. En France, l'historien le plus emblématique de cette ouverture des questionnements sur les chemins de fer France et du panel des sources utilisées est François Caron, qui en 1973 fait publier « *Histoire de l'exploitation d'un grand réseau. La compagnie du chemin de fer du Nord 1846-1937* ». François Caron développe ici la notion de

⁴³ CONTE A., *L'Épopée des chemins de fer français*, Paris, Plon, 1996, 414 p.

⁴⁴ DAUZET P., *Le Siècle des chemins de fer en France (1821-1938)*, Fontenay-aux-Roses, Imprimerie Bellenand, 1948, 368 p.

⁴⁵ FREDAULT F., *Les Origines de la Compagnie du chemin de fer de Paris à Orléans, 1838-1843*, Paris, Chaix, 1938.

⁴⁶ JOUFFROY (de) L-M., *Une étape de la construction des grandes lignes de chemins de fer en France. La ligne de Paris à la frontière de l'Allemagne (1825-1852)*. Thèse pour le doctorat en lettres présentée à l'Université de Paris, J. Barreau, Paris, 1932, 3 vol, et *Recherches sur les sources de la création d'une grande ligne de chemin de fer au XIX^e siècle. Introduction à l'histoire du chemin de fer de Paris à la frontière d'Allemagne (1825-1852)*, Thèse complémentaire, 1932, 218 p.

réseau de transports, puis plus tard celle de « système technique » qu'il emprunte à l'historien Bertrand Gille, lui-même grand découvreur d'archives en matière de chemins de fer. François Caron publia en 1997 une somme qui fait référence en matière d'histoire des chemins de fer en France⁴⁷. Ce livre conserve la notion de système technique et de réseau mais l'enrichit considérablement en y intégrant désormais une dimension culturelle. François Caron questionne ainsi la réflexion des contemporains du XIX^e siècle sur la nécessité de la vitesse, l'économie de la lenteur en se référant à la thèse de Christophe Studeny sur l'invention de la vitesse⁴⁸.

Une telle approche macro-historique, dont on voit bien la fécondité et les apports, ne permet pas cependant de montrer la portée sociale ou culturelle des chemins de fer, la « révolution des chemins de fer », car elle enferme la recherche dans un système technique, dans un réseau ou dans une histoire ferroviaire qui peine à rendre compte des phénomènes de réceptions, de pratiques et de représentations.

Par ailleurs, en France, le rôle des gares semble sous-estimé. Les trains sont, à l'évidence, une passion française, non les gares. Ainsi, en France, le seul travail sur les gares avait été effectué par le géographe René Clozier⁴⁹ en 1940. En adoptant un point de vue comparatiste, la différence entre l'historiographie française et celle des pays anglo-saxons est frappante. Dès les années 1950-1960, les chercheurs britanniques et américains ont livré des études spécifiques sur les gares, tant au niveau architectural qu'au niveau social. Pensons aux travaux pionniers de Meeks⁵⁰ et surtout de John Keller⁵¹. À l'évidence, la place des gares dans l'imaginaire des pays anglo-saxons était centrale, pour des raisons différentes. Londres était fière de ses gares et les États-Unis ont été marqués par le mythe de la Frontière, d'où un imaginaire de la gare proche de celui du fort, dans l'Ouest. Ces historiographies ont donc été premières à poser la question de l'impact des gares sur les villes, en termes

⁴⁷ CARON F., *Histoire des chemins de fer en France. 1740-1883*, Paris, Fayard, 1997, 700 p.

⁴⁸ STUDENY C., *L'invention de la vitesse, France, XVIII-XIX siècles*, Paris, Gallimard, bibliothèque des Histoires, 1995, 408 p.

⁴⁹ CLOZIER R., *La Gare du Nord* (thèse de géographie), Paris, J-B. Ballière et fils, 1940, 294 p.

⁵⁰ C.L.V. Meeks, *The Railway station, an Architectural History*, New Haven, Yale University Press, 1956.

⁵¹ KELLET JR., *The Impact of the Railways on the Victorian Cities*, Routledge, London, 1960.

sociaux⁵², urbains⁵³ et architecturaux⁵⁴. Ce sont ces chercheurs qui se sont également intéressés en premier aux gares françaises⁵⁵. Les travaux universitaires et les écrits des associations de chemins de fer que nous avons consultés, montrent que le champ de l'histoire des ambiances ferroviaires est susceptible d'alimenter les travaux sur l'histoire des transports urbains.

A propos des recherches universitaires, l'intérêt pour les gares ne cesse de croître depuis une vingtaine d'années. Il s'est ainsi mis en place un groupe intitulé « Architecture et Chemins de fer » devenu « Chemins de fer, Architecture et Ville », créé le 25 janvier 1990 sur la proposition de Karen Bowie qui en est la responsable au niveau scientifique. En avril 1991, ce groupe avait réalisé une journée scientifique sur « les chemins de fer et la ville » dont les actes avaient ensuite été publiés dans l'une des deux revues de l'AHICF, c'est-à-dire, la *Revue d'histoire des chemins de fer Hors série*⁵⁶. Deux laboratoires s'étaient particulièrement impliqués dans ce projet : d'une part l'IPRAUS⁵⁷ (laboratoire de l'École d'architecture de Belleville) et d'autre part le LADRHAUS⁵⁸ (de l'École d'architecture de Versailles). La plupart des travaux s'étaient alors spécifiquement intéressés à la question des gares, ce lieu étant considéré comme un point d'appui pour des implantations ferroviaires plus vastes (pouvant inclure aussi les lotissements environnants) et donnait lieu à des études d'impact en terme d'aménagements, de morphologies et de dynamiques urbaines, de structurations de quartiers. Cependant, la question de l'impact anthropologique n'avait pas été prise en compte. Aussi, nous signalons la thèse remarquable de Stéphanie Sauget intitulée : « À la recherche des Pas Perdus : dans la matrice des gares parisiennes (1837-1914) »⁵⁹. Elle s'est intéressée à l'ambivalence de l'espace

⁵² JEFFREY R., MACKENZIE J-M., *The Railway station, a Social History*, Oxford, Oxford University Press, 1986

⁵³ MACNAMARA K., *Railroads in the City Plan, a Bibliography*, Harvard University Press, Cambridge (Massachusetts), 1946.

⁵⁴ LLOYD D., *Railway Station Architecture*, Newton Abbot, London, 1978.

⁵⁵ LOEWENSTEIN L-K., *Paris, the city of the world's most beautiful railroad stations*, Crete, Neb., Railroad station historical society, 1987, 21 p.

⁵⁶ L'autre étant la *Revue d'histoire des chemins de fer*.

⁵⁷ Institut Parisien de Recherche, Architecture, Urbanistique, Société

⁵⁸ Laboratoire de recherche, histoire architecturale et urbaine, société

⁵⁹ SAUGET S., *À la recherche des Pas Perdus : dans la matrice des gares parisiennes (1837-1914)*, Thèse de Doctorat : Histoire, sous la direction de Dominique Kalifa, Université Panthéon-Sorbonne, Paris, 2005, 498 p.

ferroviaire urbain au XIX^e siècle, la gare est à la fois le bâtiment architectural abritant les bureaux, les services, les salles d'attente, et l'ensemble des ateliers, des remises, des voies de chemin de fer. L'un est ostensiblement offert à la vue, l'autre est gardé en coulisse à l'abri des regards. Une multitude de définitions semblent coexister, les termes semblant encore assez flous. A la description des spécialistes ou des savants s'ajoute celle des utilisateurs, plus partielle, s'arrêtant souvent à la marquise des voyageurs et négligeant l'extension de la gare dans ces annexes techniques et commerciales.

Aussi, les associations de chemin de fer⁶⁰ possèdent une riche documentation sur les cheminots et les gares. Elles inscrivent dans leurs missions le devoir de susciter de nouvelles recherches et de nouvelles problématiques comme, par exemple, l'histoire ferroviaire entre les deux guerres⁶¹. Dans le premier numéro de la *Revue d'histoire des chemins de fer*, soutenue par l'AHICF, Paul Gerbod signait un article appelant à une histoire culturelle des chemins de fer⁶². Cet appel, lancé en 1989, intervenait dans un contexte français de « crise de l'histoire »⁶³ caractérisé par une ouverture des curiosités, un questionnement des sources classiques de l'historien et un élargissement de celles-ci à d'autres types de documentation, enfin un allongement du questionnaire. Il ne fut pas réellement entendu par les historiens des transports.

⁶⁰ L'AHICF (Association pour l'Histoire des Chemins de Fer) est vouée à l'histoire des transports ferroviaires et de leurs réseaux, des hommes qui les construisent, les exploitent et les utilisent. Elle étudie, fait connaître et met en valeur les multiples aspects (économique et financier, technique, social et culturel) de la présence des chemins de fer et des hommes du rail en France, d'hier et aujourd'hui. L'AHICF rassemble principalement des chercheurs venus de toutes les disciplines des sciences humaines et des professionnels des transports par fer. Nous signalons un numéro intéressant et riche de la *Revue d'histoire des chemins de fer* (n°32-33, printemps-automne 2005), intitulé : « *Le paysage ferroviaire : mémoire et patrimoine* ». Cette revue semestrielle est publiée par l'AHICF.

⁶¹ Précisons ici que nous nous intéressons aux pratiques et usages ordinaires du lieu. Les ambiances de la gare en période de guerre mériteraient des investigations supplémentaires pour qualifier les ambiances de la gare dans ces situations remarquables, certes intéressantes, mais hors de notre propos.

⁶² GERBOD P., « Pour une histoire culturelle des chemins de fer en France », *RHCF*, n° 1, automne 1989, pp. 55-65

⁶³ NOIRIEL G., *Sur la «Crise» de l'histoire*, Paris, Belin, Folio, [1996] 2005.

A travers notre investigation, l'histoire des chemins de fer apparaît plus prolixe sur l'évolution des techniques de déplacements que sur l'histoire du vécu dans les espaces de transports, la mémoire, et le ressenti des voyageurs.

4. Questions et hypothèses

Les pages précédentes laissent penser qu'il manque des informations sur la mémoire ambiante d'un lieu pour « outiller » le processus de conception de son réaménagement. Elles disent aussi que la notion d'ambiance permet de penser autrement l'expertise de l'architecte (une recherche experte du patrimoine ambiantal), et la méthode de l'historien qui s'intéresse aux expériences sensibles du passé.

Il nous a semblé qu'un angle fécond d'approche pouvait être alors défini et méritait l'investigation. Plus précisément, nous chercherons à construire un cadre méthodologique pour concevoir un aménagement dans une forme qui a des capacités de propagation des flux sensibles, qui a imprégné des habitudes de vie et modelé même des représentations sociales et culturelles des usagers qui la pratiquent quotidiennement (et même celle des concepteurs qui vont y intervenir), en pensant que l'existence de l'ambiance mérite autant d'attention que le bâtiment. Nous partirons à la recherche de la matérialité sensible de la gare du XIX^e, de l'expérience spatiale qu'elle offre, de son évolution, de son histoire jusqu'à notre époque, en nous posant les questions suivantes : **comment l'ambiance peut-elle devenir un thème de l'histoire environnementale ? Quelle est l'ambiance qui fait « patrimoine » dans un existant ? Peut-on inventer une recherche experte du patrimoine ambiant d'un bâtiment qui devienne un support pour l'aménagement ?**

4.1 Hypothèses

Pour saisir la capacité d'un lieu à engranger une mémoire sensible, nous proposons les arguments suivants :

1/ Souvent, historiquement, l'homme s'intéresserait à l'existant non pas seulement pour l'empreinte architecturale qui a résisté à l'usure du temps (et/ou qu'il a fallu remettre en l'état initial), mais aussi pour la mémoire sociale qu'il porte ou a portée⁶⁴. La mémoire d'un lieu ne deviendrait décisive dans l'aménagement (« authentique » - au sens de F. Choay), que si le récit (qu'on en fait) fait le lien entre le rôle architectural et le rôle social du lieu. Or la notion d'ambiance, au croisement de l'émotion sensible, de l'espace et de l'usage, peut contribuer à ce récit. Le regard anthropologique et les outils méthodologiques portés par le laboratoire CRESSON sur l'espace contemporain depuis 1980 permettent de placer l'ambiance au cœur du récit sur l'histoire architecturale, urbaine et environnementale.

Pour étayer notre hypothèse, nous partirons aussi du travail d'Olivier Balaž sur « *L'espace sonore de la ville au XIX^e siècle* ». L'auteur montre que toute forme construite continue aujourd'hui de modeler les caractéristiques de l'ambiance sonore du passé. Si l'on se promène aujourd'hui dans une rue étroite du XVIII^e siècle, la sonorité du pas, la fraîcheur de la pierre l'été, son odeur humide l'hiver, le courant d'air circulant entre les façades, la réverbération d'une voix, bref, toutes ces perceptions contribuent à construire la même présence sensible de l'espace d'autrefois, même si les signaux et les sources ont changé, surtout leur densité. Cette recherche⁶⁵ a ainsi dévoilé les riches propriétés phoniques de l'espace urbain du XIX^e siècle, et avant lui du XVIII^e siècle, encore perceptibles actuellement dans les morphologies urbaines qui ont été conservées. Elle a aussi expérimenté, à des fins historiques, un outillage méthodologique utilisé pour l'étude de la propagation des

⁶⁴ Cf. CHOAY F., CORBOZ, A., cités précédemment p. 3 et p. 10.

⁶⁵ BALAZ, O., *L'espace sonore de la ville au XIX^e siècle*, Collection « Ambiance, ambiances », Bernin, A la croisée, 2003.

phénomènes sensibles dans les espaces d'autrefois, toujours présents aujourd'hui, que nous présenterons plus loin.

2/ Il n'y a pas que du patrimoine architecturale dans un édifice existant ou une ville historique. Il y a des expériences qui font mémoire, qui font « se ressouvenir », qui laissent une trace, qui enflamment les esprits et même parfois les corps. La manière dont se « fabriquerait » cette mémoire d'un lieu existant pour l'utilisateur ordinaire serait relative aux perceptions sensibles qui « ont peuplé » le construit et perdurent. Quelles en sont les natures ? Comment peut-on les nommer ? Quels en sont les supports construits ? C'est tout l'enjeu de ce travail. Les travaux historiques d'Alain Corbin permettent d'envisager des pistes. Et, le regard qu'il porte sur les « sensibilités », dont il développe l'histoire, peut être poursuivie. Par exemple, les recherches menées au laboratoire Cresson ont montré que ressentir une ambiance c'est suspendre quelque chose des éléments fonctionnels⁶⁶ qui nous entourent. Il existe un sentiment d'ambiance global provenant d'un état affectif qui investit des percepts et donc des propriétés physiques de l'environnement présent. Dans les expériences de vie que nous narrerons, nous serons très attentifs à cette modalité du ressentir, soit quand elle apparaît directement dans « l'archive », soit quand elle peut être reconstituée en partie.

3/ L'aménagement d'un existant exige selon nous la transmission de la « flamme » du lieu, pas la conservation de ses cendres. C'est dans cette idée que l'ambiance peut devenir un support méthodologique de l'aménagement patrimonial, car c'est une notion autour de laquelle l'expertise de l'architecte, celle des spécialistes des phénomènes ambiants (chacun dans leur champ), mais encore l'expertise de celui qui y vit, peuvent se rencontrer. Les travaux des chercheurs du laboratoire Cresson ont ouvert des champs d'applications. Pour Pascal Amphoux, « *les pratiques sociales fabriquent et transforment les ambiances. Celles-ci ne se réduisent pas à des données*

⁶⁶ AUGOYARD J-F., *L'expérience esthétique ordinaire de l'architecture : parcours en espace public*, 2 Tomes, Grenoble, CRESSON, 2003, 342 p. Aussi, AUGOYARD J-F, in *Ambiance en débats*, Grenoble, A la croisée, 2004, pp 39-40.

environnementales, elles sont des potentiels à développer »⁶⁷. Il n'y a pas d'ambiance définitive et figée : une ambiance est en perpétuelle mutation. Ceci relativise la place et le rôle du concepteur dans la création d'une ambiance et redonne un statut majeur à l'utilisateur. Pour Grégoire Chelkoff⁶⁸, la transmission de la flamme du lieu est liée au repérage d'effets dans plusieurs registres sensibles à la fois, permettant d'identifier des régularités et des potentiels de transformation. Le rôle de ces révélateurs du projet, de ces projections sensibles peuvent être intéressants dans la dynamique de discussion des enjeux, à différents niveaux, de l'aménagement autant du point de vue spatial que fonctionnel.

5. Hypothèses méthodologiques

▪ **La notion d'ambiance permet de rassembler des informations plurisensorielles et renouvelle les monographies architecturales.** L'ambiance peut devenir un thème de l'aménagement « patrimonial » si elle arrive à définir son objet, à organiser des archives qui aideront à sa définition (cf. « L'écriture de l'histoire », Michel de Certeau, 1975 et « Faire de l'histoire », Jacques Le Goff et Pierre Nora, 1974). Dans ce cadre, l'analyse historique de l'ambiance doit veiller aux représentations qui conduisent facilement à s'emparer d'un vocabulaire connoté d'exotisme ou de misérabilisme. Il faut plutôt donner à chaque texte découvert la possibilité d'être significatif même s'il est singulier, écrit Arlette Farges dans la présentation de son ouvrage « *Vivre dans la rue à Paris au XVIII^e siècle* ». Il faut que l'ambiance soit comprise à partir de ses singularités, avec ses continuités, ses discontinuités, ses élasticités plutôt. Ainsi, **chercher comment l'ambiance des villes ou d'un bâtiment est (ou était) reconnue, c'est d'abord questionner le volume d'air des espaces conçus, sa matière lumineuse, auditive, olfactive et aéraulique, et c'est ensuite comprendre comment les flux circulaient dans l'air, comment ils**

⁶⁷ AMPHOUX, Pascal, 1998, La notion d'ambiance, une mutation de la pensée urbaine et de la pratique architecturale, Paris, PUCA, p. 61.

⁶⁸ CHELKOFF G., *De l'espace à l'ambiance, formes sensibles de l'architecture et transformations de l'environnement urbain*, Habilitation à diriger des recherches, Cresson, IUG, Grenoble, 2005, 227 p.

se propageaient et étaient perçus. Or, les informations existent dans les archives, même si elles sont peu nombreuses, même s'il faut patiemment les chercher et les rassembler. Nous entreprendrons dans ce sens une « monographie interdisciplinaire et historique » sur les matérialités sensibles concrètement perceptibles dans un édifice, d'hier à aujourd'hui.

▪ **La notion d'effet permet de retracer l'expérience de l'ambiance dans un espace.** La monographie que nous visons tente d'établir des liens entre l'espace construit, les affects sur l'individu et la société, et la circulation des flux sensibles, d'hier à aujourd'hui. Mais dans quelle visée pour l'architecte ? **Chercher l'ambiance qui « fait patrimoine » ce n'est pas seulement s'intéresser aux émetteurs sensibles (sources sonores, olfactives, lumineuses, etc.), c'est chercher où et comment les expériences sensibles, durablement, ont été reçues comme des expériences singulières et émotives, à l'usage. Les ambiances telles qu'elles apparaissent dans les sources narrant le vécu des gens ordinaires (des citoyens par exemple), mais aussi des peintres, des écrivains, des artistes, des architectes, des ingénieurs et des gestionnaires en ce domaine, disent que quelque chose s'est créé ou est créé entre l'individu et l'espace donné.** L'histoire environnementale qui s'est intéressée aux transports, aux déchets, à leur gestion et à l'avancé des techniques, tente de narrer ces liens entre les nouvelles technologies, les usages et les espaces⁶⁹. Dans le projet quadriennal de l'UMR (CRESSON-CERMA, 2010-2014) Olivier Balaÿ nous apprend à propos de l'histoire sociale urbaine que « *l'habitant des villes n'est jamais passif dans son univers. Dans la ville du passé, Arlette Farges, Alain Corbin, Yves Lequin, Hogart, ont repéré et inventorié des mécanismes d'appropriation aux formes nouvelles (y compris architecturales), aux machines et aux techniques. Des modes de communication s'inventent. Des échanges, des frictions et des frissons se font jour, quelque soient les cultures riches ou pauvres. Mais que se passe-t-il du côté des ambiances ? Quelles attitudes les citoyens inventent-ils ou ont-ils ? Sur quels supports spatiaux ces expériences prennent-elles naissance ?* ».

⁶⁹ Nous nous référons aux travaux de Sabine Barles et Geneviève Massard-Guilbaud.

De quoi se souviennent les utilisateurs d'un lieu ? Pour en rendre compte et construire une description stratégique pour l'aménageur, nous avons choisi de faire appel à la notion d'effet sensible proposée par Jean-François Augoyard. Une notion qui permet d'expertiser aujourd'hui et d'enquêter historiquement, au croisement de l'émotion sensible, de l'espace et de l'usage. Selon l'auteur, « *l'effet traduit un phénomène relatif à un contexte et à une organisation locale, il permet un discours général sur le sens convoqué, mais il ne peut se passer d'exemples. Plutôt que de définir de manière close un objet, il cerne une classe de phénomènes en donnant des indices précis sur leur nature, et en particulier sur leur statut.* »⁷⁰

La notion d'effet sensible, et plus exactement le répertoire d'effets sensibles constitué par les chercheurs du laboratoire CRESSON depuis 1979, est particulièrement adéquate pour désigner la qualité d'un ressenti lié à la perception des flux sensibles qui se propagent dans un environnement construit et situé. L'effet se prête plus particulièrement au repérage des relations qui existent entre les espaces réels et la production des modes de sociabilité, notamment dans les récits qui les décrivent.

Pour nous, la notion d'effet rend compte de l'émotion du sujet percevant telle qu'elle apparaît dans les sources historiques et les expressions écrites, sans être ainsi nommée bien sûr. C'est une notion contemporaine, et donc détectée aujourd'hui dans la société d'antan où elle n'était pas explicitement mise en œuvre et déployée à l'époque étudiée. Elle s'appuie sur la métrologie moderne et permet d'expliquer le ressenti du sujet percevant un événement situé dans un espace donné. Par exemple, l'acoustique d'aujourd'hui permet d'analyser rétrospectivement les qualités les plus remarquables des volumes construits hier. Elle permet d'approcher les manières dont l'individu autrefois pouvait percevoir les phénomènes sonores et « afficher » sa présence phonique dans le lieu. A travers cet outil méthodologique, nous pensons montrer que le regard actuel sur l'environnement urbain d'hier ne peut pas se fonder uniquement sur les nuisances ou les techniques.

⁷⁰ Voir à ce propos : AUGOYARD J-F., TORGUE H., *A l'écoute de l'environnement: le répertoire des effets sonores*, Marseille, Parenthèses, 1995, 174 p. Nous présenterons en annexes, les définitions des effets sonores que nous utiliserons tout au long de cette recherche.

▪ **L'attention aux fragments « spatiaux-sensibles » permet de repérer les lieux « condensateurs de l'ambiance ».** Pour l'aménageur soucieux des ambiances dans un existant et qui cherche à construire une démarche de projet, la question n'est pas seulement : quelles sont les émetteurs de l'ambiance historique à retenir (à reconstruire), mais où et comment le souvenir d'une ou des expériences sensibles du passé, peut être réapproprié comme expérience sociale aujourd'hui ? Dans ce cadre, la synthèse des informations telles qu'elles apparaissent dans la monographie historique et la monographie contemporaine peut s'écrire à partir d'un fragment spatial.

A. Krautheimer, dont les travaux sont cités par Françoise Choay, écrit que l'authenticité d'un monument ne consiste « *ni dans des formes exactes ni dans des matières définies, mais dans la dimension symbolique conférée par l'association de traits immatériels et de quelques traits matériels* »⁷¹. Il en serait ainsi de la gare, là où des expériences sensibles entre l'individu et l'espace se construisent à l'intérieur de ses volumes. Afin de les communiquer aux concepteurs, l'ensemble des informations peut aller dans un SIG ou un outil multi-média qui sert à discuter du projet, à transformer l'attitude des aménageurs.

6. Le corpus et l'investigation in situ

Aujourd'hui, l'ambiance est un thème de l'aménagement patrimonial, notamment dans les gares. Il est bien évident que cette recherche ne pouvait avoir l'ambition de traiter l'ensemble des gares. Il fallait réduire notre domaine d'intervention à un projet qui questionne directement notre problématique, à savoir une gare qui engage un environnement sensible sédimenté, présentant un fort intérêt patrimonial. Pour une raison pratique évidente, notre choix final s'est porté sur un seul terrain. Notre sélection a retenu la plus ancienne gare parisienne de voyageurs : la gare Saint-Lazare, que nous présenterons plus loin.

⁷¹ KRAUTHEIMER .A, « Introduction to an iconography of Medieval architecture », *Studies in Early Christian, medieval and Renaissance Art*, New York University press, 1969.

Explorer la mémoire endogène d'un espace architectural est une sorte d'excursion dans le temps, qui vise à mettre en place un corpus historico-qualitatif pour qualifier des ambiances cachées ou voilées. Une investigation en deux étapes a été menée :

- **Une campagne d'investigation in situ** par trois modes complémentaires de recueil de données : la description-observation ethnographique, l'enquête (par entretiens semi-directifs), et les enregistrements sonores et vidéographiques.
- **Le recours aux archives, aux descriptions littéraires et poétiques** pour comprendre la gare et cerner ses ambiances en prenant en compte leurs dimensions physiques, sensibles et sociales de l'époque. Cette étape nécessite le dépouillement d'archives sous différentes formes : romans, récits de voyage, archives d'architectes, archives filmiques, affiches ferroviaires, photographies, et bandes sons.

Il s'agit d'une approche chronologique en deux temps : comprendre les clivages entre les *ambiances actuelles* et les *ambiances du passé*. Pour serrer de plus près la sédimentation des ambiances, dans un sens qui dépasse les signes patrimoniaux d'ordre visuels, nous avons cherché à mettre en évidence les qualités sensibles actuelles pour ensuite s'attacher aux qualités sensibles héritées. L'intérêt est de qualifier une ambiance du passé à travers la mémoire sensible du lieu, la perception d'hier et celle d'aujourd'hui.

6.1 L'immersion

Nous partirons d'abord à la recherche des supports matériels et immatériels, sur lesquels les transformations architecturales d'un existant pourraient se fonder pour poursuivre les qualités ambiantales issues d'une construction. Pour soutenir la

légitimité d'une telle démarche, nous proposons d'enquêter dans un premier temps sur les travaux que souhaite entreprendre le gestionnaire « AREP »⁷² dans la gare⁷³.

Ensuite, nous nous sommes immergés dans le site afin d'y découvrir⁷⁴ les perceptions que cette gare du XIX^e entretient chez les utilisateurs actuellement. Notre immersion fut progressive et se traduira par trois modes complémentaires de recueil de données :

- **La description - l'observation ethnographique : « être dans l'ambiance »**

Rappelons tout d'abord que les ambiances ne peuvent être réduites à un simple décor qui encadrerait l'activité des citoyens. Si tel était le cas, la perception in situ ne serait qu'une contemplation désengagée, une mise en retrait du sujet vis-à-vis de son environnement immédiat. Or, précisément, les phénomènes sensibles identifiables dans l'espace et les pratiques qui s'y inscrivent constituent la base de tout contexte, nous apprend Jean-Paul Thibaud dans *Compositions sensibles de la ville*⁷⁵. Il s'agit alors de rendre compte du contexte, de révéler l'articulation du cadre bâti, des conduites sociales, et des facteurs d'ambiances.

⁷² AREP : « Aménagement, Recherche, Pôles d'échanges », est une équipe pluridisciplinaire qui conçoit de nouveaux espaces du transport. Filiale de la SNCF, les différentes spécialités réunies à AREP (architectes, urbanistes, décorateurs, designers et ingénieurs), réfléchissent depuis une quinzaine d'années à la rénovation des gares et à leur réinsertion dans la ville d'aujourd'hui, ainsi qu'à la conception des pôles d'échanges de demain, aussi bien en France qu'à l'étranger. C'est d'ailleurs, l'une des spécificités d'AREP que de rassembler des disciplines très différentes afin d'offrir une prestation globale, une chaîne totalement intégrée. AREP a travaillé plusieurs années au rythme du TGV, Atlantique puis Nord et Méditerranée, et a été associée aux projets de la ligne du RER (E) et EOLE. Nous précisons qu'AREP gère les dossiers techniques et architecturaux de tous les projets de gares de France (nouvelle construction ou intervention sur une gare existante). Notre intérêt portait sur la démarche entreprise par l'unité du projet « Gare Saint-Lazare », par rapport aux ambiances et le discours actuel sur le réaménagement entrepris par la SNCF dans le cadre du programme national « Gares en mouvement ». On y verra le poids de l'enjeu patrimonial, le rôle des normes et la place accordée aux ambiances dans le renouvellement des gares.

⁷³ Cf. Chapitre I de la présente recherche.

⁷⁴ Cette découverte sera conduite sous forme d'enquêtes que nous avons réalisé sur place et dont le processus sera présenté plus loin (chapitre I).

⁷⁵ THIBAUD J-P., *Compositions sensibles de la ville, ville émergente et sensorialité*, Grenoble, Cresson, 2000, 126 p.

Si la description par nature ne peut jamais prétendre à l'exactitude, elle ne manque pas de rigueur. Davantage, la description, en temps que méthode d'approche de l'environnement urbain, doit regagner en rigueur ce qu'elle perd en exactitude. On décrit les lieux, on donne à sentir une situation, mais cette description n'est-elle pas totalement subjective et attachée à la personnalité de l'auteur ? Non, car elle révèle une essence du lieu. L'essence du lieu apparaît lorsque les choses se ressaisissent pour avoir un sens, lorsque des pratiques quotidiennement répétées fondent ce qu'on appelle « l'esprit du lieu », pour lui donner un visage reconnaissable entre tous. L'essence recherchée, à ce niveau de la description, n'est pas quelque chose d'abstrait, c'est au contraire le fondement du réel, ce qui fonde la réalité du lieu. Cet axe méthodologique ressort de l'approche anthropologique qui privilégie l'observation directe in situ : le regard, la perception visuelle et sonore, combinée à une écoute intensive. « [...] *L'instant d'observation peut résumer à lui seul toute une réalité, mettant ainsi en œuvre une synecdoque opérant sur l'environnement sensible.* »⁷⁶.

Le vocabulaire relatif à la description et l'observation s'est diversifié en fonction de la nature de certains terrains urbains qui, se déroulant par exemple dans des lieux de libre circulation et n'exigeant pas toujours la rupture de l'anonymat (des individus observés ou du chercheur), peuvent être l'objet d'une *observation flottante* comme l'a désignée Colette Pétonnet (1982). Cette disponibilité attentive permet d'enregistrer une vaste diversité d'informations et de formuler des interrogations. « [...] *Elle consiste à rester en toute circonstance vacant et disponible, à ne pas mobiliser l'attention sur un objet précis, mais à la laisser « flotter » afin que les informations la pénètrent sans filtre, sans a priori, jusqu'à ce que des points de repères, des convergences, apparaissent et que l'on parvienne alors à découvrir des règles sous-jacentes* »⁷⁷. A ce titre, accorder une attention à la dimension vécue et retrouver ce qui en fait le trait caractéristique, passe par un récit sur l'espace, le temps et les actions, c'est ce que nous verrons dans le journal de gare.

⁷⁶ CHELKOFF G., op cit, p. 92.

⁷⁷ PETONNET C., « L'observation flottante. L'exemple d'un cimetière parisien », *L'Homme*, vol. 22, n°4, 1982, pp. 37-47

Pierre Sansot avait déjà souligné qu'explorer la gare était bien davantage qu'observer les modalités de déplacement : « *s'enfoncer dans une gare, c'est ouvrir, toutes grandes, les portes qui donnent sur la ville la plus secrète et la plus prenante* »⁷⁸. La gare est donc bien plus qu'un lieu de passage, au sens d'un lieu où l'on ne passe que quelques minutes. Le temps passé n'y a pas la même épaisseur et la gare ne se limite pas à son dispositif architectural et technique. Cette observation de l'intérieur du terrain d'investigation permet de révéler des potentialités auxquelles il est difficile d'accéder seulement par des documents graphiques ou des archives. « *L'observateur doit être inclus dans l'observation, l'on ne peut pas l'extraire. Le chercheur est dans son objet d'étude et non plus au dessus de celui-ci. Ce n'est pas seulement que le chercheur regarde autour de lui, il fait de son regard un outil de travail, à la fois en laissant venir à lui ces différences que lui envoie le terrain (différences objectives), en exploitant ses souvenirs et ses connaissances d'un état antérieur du terrain (différences subjectives).* »⁷⁹. Etant donné que le sentiment d'ambiance est un sentiment de « l'être dans », l'intention de cette étape méthodologique est d'approcher le lieu par une expérience incluant une dimension active. A travers cette démarche⁸⁰, le lecteur sait où se trouve le narrateur. La description se construit selon un point de vue déterminé, celui de l'usager de l'espace, sans pour autant qu'une attitude perceptive très précise soit explicitement adoptée.

▪ L'enquête par entretiens semi-directifs :

Dans un premier temps, nous avons enquêté auprès des concepteurs de l'équipe AREP. Ensuite, nous avons questionné les usagers en sollicitant leurs

⁷⁸ SANSOT P., *Poétique de la ville*, Paris, Klincksiek, 1971, p. 87.

⁷⁹ ARINO M., *La subjectivité du chercheur en sciences humaines*, Harmattan, 2008, p. 16. Dans cet ouvrage intéressant sur les séparations classiques sujet/objet, observateur/observé, objectivité/subjectivité, l'auteur développe la thèse selon laquelle le rapport du chercheur à son objet d'étude dans l'acte de connaissance est dominé par deux couples de concepts intimement liés : implication et distanciation d'une part, compréhension et explication d'autre part.

⁸⁰ Dans une recherche pluridisciplinaire sur les qualités lumineuses de l'espace public, trois types de narrateurs ont été mis développés dans le protocole méthodologique pour la description de l'espace public : « le narrateur impersonnel », « le narrateur typifié », et « le narrateur ethnographe » auquel nous nous reportons. Voir : THIBAUD J.-P., CHELKOFF G., *Les mises en vue de l'espace public. Paris : MELTE Plan urbain*, 1992, pp. 90-91.

perceptions in situ, leurs mémoires, en la réactivant parfois (nous dirons comment). Cette étape, en deux temps, tente de faire parler les éléments d'ambiance aussi bien envers les spécialistes que les usagers. L'enquête a porté sur les sons, les lumières, les pratiques et les odeurs. C'est un premier palier dans l'exploration de la mémoire sensible de la gare qui ouvrirait aussi à la compréhension la plus fine possible des qualités spatiales in situ (seuils odorants, perméabilité visuelle, cloisonnement acoustique de micro espaces, etc.). Soulignons que tous les entretiens ont été entièrement enregistrés. Ce matériau d'enquête nous sert de guide pour mieux appréhender les traits relatifs à la perception des ambiances, des pratiques qui les sous-tendent et les conduites propres au lieu. Ici, la référence à l'expérience du voyageur est capitale. Ces entretiens doivent ainsi attirer notre attention sur des faits qui ont une importance indéniable dans le vécu et qui peuvent échapper à l'observation qu'on pourrait mener.

▪ **Les enregistrements sonores et vidéographiques :**

Il s'agit d'une caractérisation qualitative des ambiances de la gare par immersion et d'une campagne de mesures quantitatives au moyen de relevés métrologiques. Les enregistrements, les relevés sonores et l'analyse des parcours sonores permettront de saisir l'identité sonore de la gare d'aujourd'hui. « *L'étape de connaissance empirique des situations est plus ou moins outillée : si la photographie est devenue un outil banal et commode de mémorisation des lieux, l'enregistrement sonore n'est pas encore un réflexe, loin de là. On sait pourtant combien un enregistrement est parfois extrêmement révélateur, précisément, de l'existence d'une situation, d'une certaine forme d'accès aux réalités* »⁸¹. Nous avons mené une expertise sonore à travers l'enregistrement de parcours et la mise en exergue des propriétés sonores du lieu traversé.

Ensuite, les enquêtes sur un support vidéo permettent d'activer ou réactiver le discours des travailleurs au sein de la gare. Les personnes choisies pour commenter

⁸¹ CHELKOFF G., op cit, p. 92.

les vidéos enregistrées sur site étaient susceptibles de nous éclairer sur la persistance de certains phénomènes d'ambiance, de sociabilités, ou de rythmes dans la gare.

Au final, nous avons croisé les différentes perspectives : les observations ethnographiques, les enquêtes semi-directives, les parcours sonores et les vidéos. Les données traitées à ce stade seront issues de ces pistes d'investigations. Différents modes d'entrée ont été utilisés :

- les modalités sensibles, sachant que chaque registre de perception a ses spécificités et configure souvent différemment l'espace et le temps. Nous nous sommes attachés à la vue et l'ouïe.
- les indices historiques, c'est-à-dire ce qui, dans les enquêtes, relève d'un lien avec le passé et d'une quelconque forme de patrimonialisation exprimée.
- les transitions perceptives, les parcours sonores et l'étude de la réverbération du lieu pour vérifier si c'est un facteur identitaire du terrain étudié.

Nous avons eu ainsi affaire à plusieurs langages et nous avons tenté d'accéder à plusieurs appréhensions sensibles de l'espace. Cette étape constitue un premier stade de connaissance sur les mémoires ambiantales du lieu.

6.2 Le corpus historique

Il est vrai que la lecture et la réécriture de l'histoire requièrent de passer du désordre (désordre des sources, des hypothèses, des documents), à un ordre raisonné de narration, mais le chercheur sur les ambiances, qui a et qui doit avoir des intérêts historiques, n'est pas pour autant stricto sensu un historien. Cette remarque ne vise qu'à préciser les objets et les méthodes. Nous entamerons donc une relecture, au cours de laquelle nous tentons de révéler des strates qui, de prime abord, apparaissent cachées ou voilées. Cette relecture, ou recherche sur l'histoire d'une architecture, débute par une phase exploratoire qui consiste à disposer des documents graphiques permettant de comprendre ses premières phases.

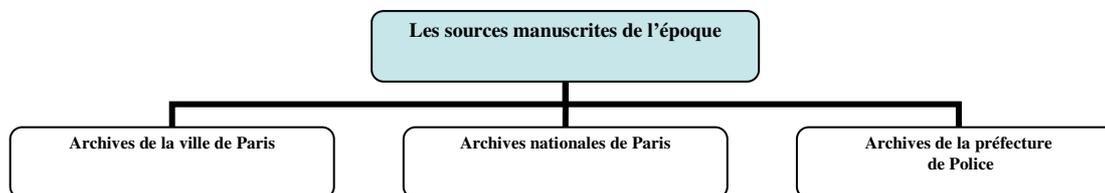
Dans ce cas, la matérialité physique et spatiale de l'objet est considérée comme le fondement de l'étude. Ajoutons que dans cette recherche, on va recourir à une grande quantité de témoignages graphiques : des dessins relatifs aux différentes phases du projet (esquisses et plans détaillés), jusqu'aux photographies. L'exploration bibliographique ne se limitera pas à notre seul champ disciplinaire : écrits littéraires divers, traités théoriques, artistiques, techniques, nourrissent la densité de la mémoire sensible d'une architecture existante. Dans notre effort de qualification des ambiances de la gare Saint-Lazare pour en saisir les veines et éventuellement en bâtir la poursuite, nous avons décidé d'appliquer la méthode de « l'assemblage »⁸² que préconisait Alain Corbin pour le XIX^e siècle. Cette méthode permet de « *faire tenir ensemble des éléments perceptifs généralement dispersés* »⁸³. Cette méthode invite à mener une approche sociale, culturelle et anthropologique pour trouver les systèmes perceptifs du passé. Dans ce cadre, l'effet sensible présenté précédemment nous sera d'un grand secours. Il permet de faire tenir ensemble, sans les dénaturer, des points de vue différents (souvent partiels et tronqués), de recomposer quelques traits de l'ambiance particulière de la gare du XIX^e siècle⁸⁴. Les différents points de vue sur cet objet, loin de le dissoudre, sont donc perçus comme des photographies sensibles, ponctuelles, prises de différents angles, avec des focales variables qui permettent d'en apprendre autant sur les voyageurs que sur les gares, si ce n'est plus.

Le premier pas dans notre exploration concerne les sources manuscrites de l'époque. Nous avons consulté trois lieux d'archivage : les archives de la ville de Paris, les archives nationales à Paris, et les archives de la préfecture de Police.

⁸² CORBIN A., « Le XIX^e siècle ou la nécessité de l'assemblage », dans *L'invention du XIX^e siècle. Le XIX^e siècle par lui-même (littérature, histoire, société)*, Paris, Klincksieck, Presses de la Sorbonne nouvelle, 2002, pp. 153-159.

⁸³ Ibid, p. 154.

⁸⁴ Dans l'article cité, Alain Corbin parle d'un siècle « victime de l'indétermination », d'un siècle « entre-deux ».



Organigramme 1: Organisation des archives manuscrites consultées⁸⁵

Le premier dépôt des sources consultées (les archives de la ville de Paris) comporte des fonds hétérogènes. Il s'agit des fonds d'archives des services techniques municipaux (carton 323 et 324), les fonds de l'administration départementale : Carton D.2.S 9/1 (Affaires générales de la Compagnie des chemins de fer de l'Ouest), Carton D.3.S 9 / 1 (Affaires générales du réseau d'Orléans (dans le département de Seine), et les fonds privés départementaux.

Dans l'éventail de documents convoqués pour cette étude, il convient de distinguer d'abord les archives d'État, c'est-à-dire, les fonds versés par les différents ministères et conservés aux Archives Nationales (le deuxième dépôt de sources consulté a donc été les archives nationales de Paris, les fonds sont, là encore, très hétérogènes), des fonds du Ministère de l'Intérieur en passant par ceux du Ministère de la Justice. Nous avons aussi recherché la documentation sur les gares sous la rubrique « Transports publics ». Enfin, nous avons consulté la série BB pour le Ministère de la Justice et la série F2 pour le Ministère de l'Intérieur. Les informations apportées ont l'avantage de concerner toutes les gares parisiennes de l'époque, même si la logique de classement par compagnies et par réseaux perdure. Nous y avons trouvé davantage de « réactions de terrains », certes biaisées, stéréotypées et

⁸⁵ Nous avons aussi consulté les archives d'AREP, que nous présenterons plus loin.

répétitives, mais qui restent essentielles pour explorer une histoire « *au ras du sol* »⁸⁶, comme l'écrit Jacques Revel.

Le fond le plus considérable est celui du Ministère des Travaux Publics (série F¹⁴) qui renferme près de 19 400 articles, dont environ un quart concerne les chemins de fer. Nous avons dû écarter les statistiques nationales sur les réseaux, trop générales pour notre sujet, les projets internationaux (chemins de fer français à l'étranger, ou les études sur les chemins de fer européens) en dehors de nos recherches, et beaucoup d'avant-projets et de projets⁸⁷. La principale difficulté vient du classement des documents soit par compagnie, soit par réseau, mais jamais par gare. Les informations concernent des données techniques, instructives sur les cultures des ingénieurs, mais elles ne font que rarement remonter les réalités perceptives d'autrefois. Dans les archives, les mots clés se sont révélés particulièrement trompeurs, les « gares » renvoyant d'abord aux gares fluviales, les « chemins de fer » aussi bien aux gares ferroviaires qu'aux lignes ou aux compagnies. Enfin, il a fallu distinguer dans la masse des informations celles relatives au métropolitain, aux stations de grandes lignes ou de ceinture. Il en résulte que, dans le nombre très important de cartons repérés (127), nous avons dû sélectionner. Nous avons retenu le Carton 9146 : « Chemins de fer de ceinture, dès 1843 » et le Carton 9147 : « Chemins de fer de ceinture : projets des années 1850 » ainsi que le Carton 9289 : « Chemins de fer, construction, divers ».

Etant donné que les documents cités ci haut ne fournissaient que peu d'informations sur le vécu quotidien de ces lieux, nous avons prolongé nos recherches aux Archives de la Préfecture de Police. Nous y avons cherché les rapports de la Police des chemins de fer, dont les attributions étaient en concurrence avec celles de la Police municipale. La concurrence entre les institutions et les services a permis de mettre au jour des informations complémentaires sur le rôle de

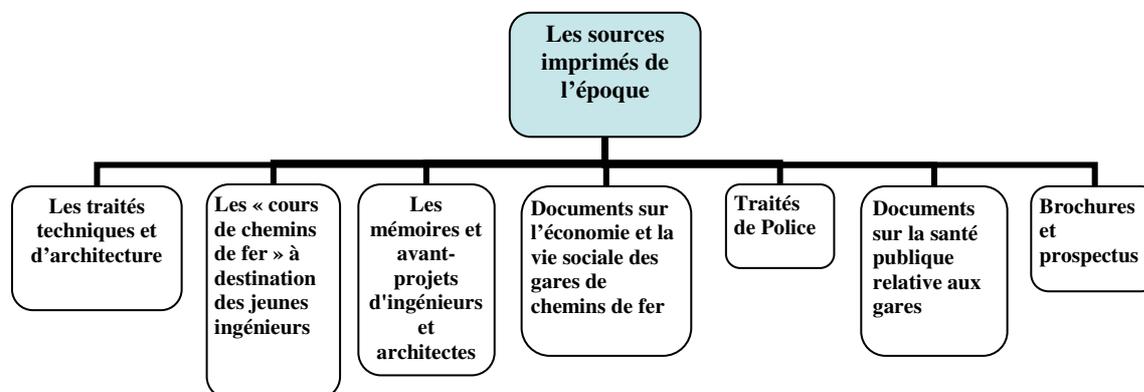
⁸⁶ Cf. REVEL J., « L'histoire au ras du sol », préface de Giovanni Levi, *Le Pouvoir au village. Histoire d'un exorciste dans le Piémont du XVII^e siècle*, Paris, Gallimard, 1989, pp. 1-XXXIII.

⁸⁷ Actuellement dépouillés par l'équipe « Architecture, chemins de fer et ville », sous la direction de Karen Bowie.

la surveillance policière dans ces lieux. Notre dépouillement a surtout porté sur une dizaine de cartons, certains ne contenant que quelques chemises intéressantes, et sur une dizaine de registres de mains courantes. Les gares parisiennes ressortant de la « grande voirie », nous avons donc aussi cherché des informations sur l'environnement des gares dans les séries BA / BB (Carton 141), les séries DA (notamment le Carton D.A. 66 : « Le Cinquantenaire des chemins de fer » en 1887, et le Carton D.A 315 : « Voyages de Grands à Paris »). Dans la série DB, nous avons consulté le Carton D.B 198 (qui concerne les kiosques lumineux utilisés comme boutiques à marchands de journaux dans le dossier « Permissions de vendre des journaux sur la voie publique »), et deux cartons qui concernent des kiosques de gares sur une dizaine conservée. Nous avons enfin investigué la série CB (cartons CB 32.16 et 32) qui concerne la gare Saint-Lazare. Au final, dans les cartons consacrés aux chemins de fer, les informations propres à la gare Saint-Lazare sont peu nombreuses. De même, nous ne disposons pas d'informations sérielles, les dossiers sur les gares contenant surtout des affaires ponctuelles. Quand les informations sont présentes, elles sont encore transposées dans le langage propre à chaque service, et converties en règlements de police, en déclarations stéréotypées.

Pour choisir parmi ces sources d'informations, nous avons privilégié celles qui pouvaient faire sens pour notre travail, c'est-à-dire, celles qui évoquaient une contextualité, un rapport au cadre spatial et aux espaces construits, celles qui permettaient un croisement des sources écrites avec le diagnostic métrologique contemporain. Cette enquête a permis aussi de savoir si les bâtisseurs de l'époque imaginaient une ambiance particulière pour l'espace ferroviaire. Nous avons donc lu les traités théoriques des chemins de fer, souvent très typologiques et écrits par des ingénieurs ou des architectes dès les années 1830. On y a trouvé des propositions inédites imaginées par l'élite des grands corps des Travaux Publics, des « cours de chemins de fer » à destination des élèves ingénieurs, ou encore des documents sur la santé publique relative aux gares qui vulgarisent les premières normes conçues pour

ce type d'édifice⁸⁸. En résumé, notre enquête dans les sources imprimées et iconographiques de l'époque a été organisée comme suit :



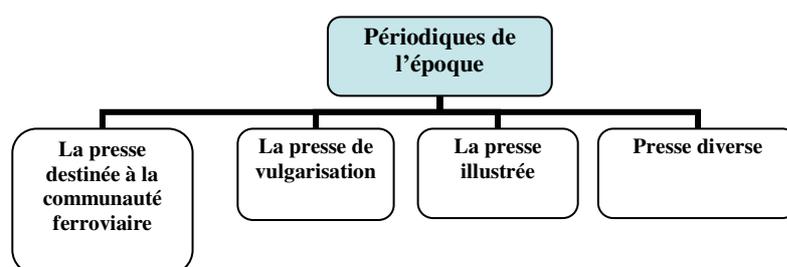
Organigramme 2: Organisation des sources imprimées

Nous avons poursuivi notre investigation par la presse de vulgarisation savante, destinée à un public plus large de lettrés qui témoignent d'un engouement pour les chemins de fer et les gares, en dépassant le premier cercle des ingénieurs et des architectes. Ces ouvrages renseignent sur l'emplacement des services, le type d'installations visuelles et sonores, les dispositifs de sécurité. Leur mode de description est surtout technique. Ils délivrent une information qui se veut d'une rigueur toute scientifique mais qui n'est pas dénuée de partis pris esthétiques.

Les périodiques et quotidiens (journaux, presse, etc.), sont également apparus comme des sources d'informations ponctuelles pour notre sujet. En effet, ces sources pouvaient exprimer cette ambiance que nous recherchons, en véhiculant des représentations schématiques, graphiques ou scripturaires dans les articles. Pour orienter et limiter le champ de l'enquête, il a fallu là encore faire des choix et procéder à des éliminations massives. Il était hors de question de dépouiller toute la presse depuis 1837. Nous avons d'abord essayé l'ensemble des titres de presse

⁸⁸ Karen Bowie a démontré tout l'intérêt que l'historien peut retirer de l'étude des sujets de concours à l'École des Beaux-Arts et au Grand Prix de Rome (aux Archives Nationales, côtes AJ 52 133 et suivantes). Nous renvoyons à son article dans la *RHCF hors série*, n° 5-6, 1991.

consacrés aux chemins de fer, puis nous avons dépouillé exhaustivement la presse destinée à la communauté ferroviaire (Revue générale de l'Architecture et des Travaux publics, Revue générale des chemins de fer, Journal des chemins de fer).

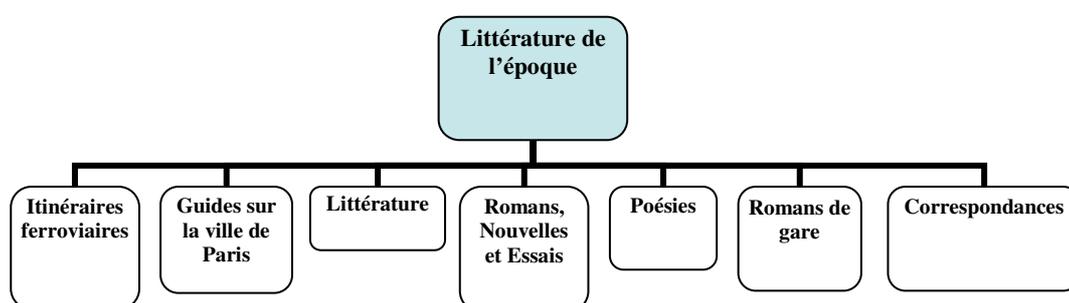


Organigramme 3: Les types de périodiques consultés

Nous avons ensuite élargi l'enquête à la grande presse nationale, en pensant trouver des témoignages sur la manière dont la société civile a accueilli l'opération architecturale et urbaine de construction. Ces articles enregistrent souvent les opinions des commanditaires, les prévisions sur la manière dont la construction sera perçue. Les périodiques d'accès les plus faciles, comme le Magasin Pittoresque ou l'Illustration, très en vogue dans les années 1840-1845, mettent fréquemment en scène les gares, au moins aussi souvent que les cathédrales. On y trouve une suite d'images historiées (les symboles des Compagnies, des villes, de la puissance ferroviaire), et on apprend que la gare est un site ambulateur attractif pour le voyageur qui sait aussi être un observateur curieux des ambiances qu'il traverse.

En revanche, pour les autres journaux régionaux parisiens comme le « *Temps* » ou la « *Liberté* », nous avons procédé par sondages, à des moments très précis : inaugurations de lignes, constructions et reconstructions. Nous avons aussi suivi les indications fournies dans ses revues sur les travaux des architectes des gares, ceux-ci ayant utilisé la presse pour communiquer des informations sur le chantier. Enfin, notre tâche a été grandement facilitée par les dossiers de coupures de presse constitués au début du siècle par les archivistes de la BHVP (Bibliothèque Historique de la Ville de Paris), sur toutes les grandes gares parisiennes.

Pour que notre démarche soit cohérente, pour que notre documentation permette l'approche des systèmes perceptifs mis en jeu par les gares, nous avons eu aussi recours à d'autres sources imprimées, dont un grand nombre sont d'un caractère littéraire marqué (romans, chroniques, poèmes, mémoires, textes littéraires). Cette documentation est souvent riche de descriptions qualitatives. Les textes réunis définissent des expériences sensorielles qui sont parfois rapportées à l'espace construit.



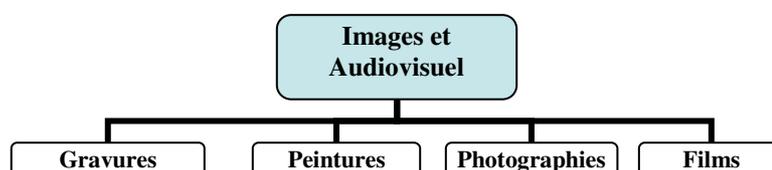
Organigramme 4: Les types de littératures consultées

Dans ce genre de littérature, les différentes représentations de la gare en général, et de la gare Saint-Lazare en particulier, narrent des effets contrastés. Nous avons ainsi rassemblé des écrits très divers, des « *Correspondances* » de Balzac, aux poèmes d' Emile Verhaeren, en passant par la « *Physiologie des chemins de fer* » d'Edouard Siebecker. Ces textes ne peuvent être appréhendés sur un pied d'égalité. Ils constituent une sorte de puzzle dont les pièces s'ajustent plus ou moins entre elles. Nous avons par exemple retenu quatorze romans et essais, dont l'exploration a été vivement facilitée par la recherche en ligne sur le site Gallica (site de la BNF⁸⁹). Cet instrument nous a permis de repérer rapidement les descriptions de gares, ou bien simplement les passages scripturaires où les gares servent de décor, on a pu multiplier les croisements entre ces sources et celles des archives.

⁸⁹ 80000 textes y sont numérisés. Nous signalons la rubrique « Le voyage en France ».

Nous avons également voulu intégrer à notre corpus les ressources des guides qui constituent de bons « modes d'emploi » des gares, contenant beaucoup de détails sur les pratiques dans les gares. Les guides ne sont pas seulement des retranscriptions de la réalité, ils participent aussi de la fabrication des perceptions, des représentations, et transforment la réalité des gares dans une lecture qui anticipe un voyage, en fixant le temps et la place de chaque prestation. Dans le catalogue des guides, nous avons voulu distinguer les productions proprement ferroviaires (Almanachs ferroviaires, Indicateurs de chemins de fer, Guides de la Bibliothèques des chemins de fer), des ouvrages qui ne s'intéressent qu'à la question des transports. Ces derniers se sont révélés très intéressants : ils présentent les gares comme des portes d'entrées de la ville, comme des monuments à intégrer dans un itinéraire touristique. Ici, le discours est beaucoup moins technique.

Pour compléter notre enquête historique, nous avons dû élargir notre corpus à d'autres sources plus expressionnistes encore, c'est-à-dire les sources artistiques et audiovisuelles.



Organigramme 5: Les supports iconographiques visionnés

Pour les artistes du XIX^e siècle, les trains et les gares s'inscrivent comme de nouveaux objets d'observation⁹⁰. En cela, les transports sont des éléments structurants la lecture des villes. Les artistes peintres ou photographes ne s'y sont d'ailleurs pas trompés en organisant la représentation de la réalité urbaine autour des éléments liés au transport. Leurs témoignages ne pouvaient être éludés, même si l'artiste de l'époque semble plus sensible aux stimuli visuels qu'aux autres sens. Afin de saisir comment une ambiance se forme, nous faisons l'hypothèse que le

⁹⁰ CLARY J., *L'art de l'observateur. Vision et modernité au XIX^e siècle*, Nîmes, Jacqueline Chambon, 1994, 233 p.

développement artistique exerce une influence déterminante. L'hypothèse, qui correspond en fait à l'idée d'une interaction entre innovation technique et production artistique, est d'une grande valeur heuristique puisqu'elle permet de reconstruire l'espace perçu par les contemporains qui, sinon, ne serait donné qu'à travers des récits épars. Comme nous allons le voir dans les œuvres de Monet, Daubigny, Enders, De Haenen, l'enjeu était moins de retrouver le passé préservé dans l'image que de la reconstruire en lui adressant nos propres questionnements sur l'ambiance. Nous avons également utilisé les catalogues de musées pour l'étude des tableaux sur les gares. Nous avons retenu huit tableaux dont cinq sont exposés au musée Marmottan, au musée d'Orsay et le musée d'Art Moderne de la ville de Paris. Pour trouver ces œuvres, nous avons cherché par mot clé, c'est-à-dire, « Saint-Lazare », et non suivant le nom de l'artiste, puisque ce qui nous intéresse sont les œuvres dont la gare Saint-Lazare est le support, ainsi que la période dans laquelle ces œuvres ont été produites. La technique du dessin et le renom du peintre n'étaient pas décisifs dans le choix des œuvres analysées.

Nous faisons aussi entrer à part entière dans notre étude les photographies, les affiches, les cartes postales et les films. « *La photographie n'est pas seulement un moyen de capturer des fragments d'espaces, mais, quand on s'attache à en analyser les détails, elle agit comme un révélateur social et anthropologique. La photographie constitue un matériau intermédiaire entre le réel et la connaissance. Même si elle est partielle dans son rendu, la photographie est aussi source et témoignage* »⁹¹. L'agence de photographies Roger-Viollet à Paris⁹² est très riche de clichés historiques sur la gare Saint-Lazare. Ils montrent l'imaginaire du photographe qui met en scène l'espace, l'usage et la lumière, communiquant ainsi une représentation particulière des ambiances.

Le cinéma, enfin, est un outil de connaissance à part entière des ambiances d'un édifice. « *L'essence invisible des villes (durée, effacement, palimpseste) est*

⁹¹ GAUDIN S., VESCHAMBRE V., « Arrêts sur images », *EspacesTemps.net*, Mensuelles, 22.04.2008, <http://espacestemp.net/document4983.html>

⁹² 6, Rue de Seine, 75006 Paris.

*révélée, mieux que par le roman, puisque le cinéma le fait de manière analogique, là où le roman ne peut procéder que de manière homologique [...]»⁹³. Premier décor de l'histoire du cinéma, la gare surgit un jour de décembre 1895 grâce aux frères lumière à qui l'on doit, « *L'arrivée d'un train en gare de La Ciotat* ». L'utilisation de la gare comme décor pour des productions cinématographiques ou télévisuelles n'est pas récente. Pour donner quelques exemples, on pourrait citer : « *Rapide de Nuit* » (1948) de Marcel Blistene, « *Un soir, un train* » (1967) d'André Delvaux, « *Bar des Rails* » (1990) de Cédric Kahn, « *Notre histoire* » (1984) de Bertrand Blier, « *Un étrange voyage* » (1981) d'Alain Cavalier. Dans ces œuvres, on assiste à l'illustration de la gare comme un concentré de la ville qu'elle dessert, elle est abordée comme la métaphore par excellence du flux. La salle des pas perdus se fait théâtre des grands moments de la vie. « [...] Bien que les chercheurs aient tardé à s'emparer de ce matériau, soit que l'accès en ait été difficile, soit qu'une ignorance, et donc une méfiance, envers les codes et les conditions de production de ces images ne conduisent à les tenir à distance, tout ce qui a été filmé depuis 1895 constitue, de fait, un ensemble d'archives considérable, sources possibles pour l'historien, le sociologue, l'architecte, l'urbaniste. »⁹⁴.*

Les archives du Centre Audiovisuel de la SNCF⁹⁵, et les archives photographiques de la RATP⁹⁶ nous ont été très utiles, comme l'ont été celles du Forum des Images⁹⁷. Le Forum des Images est une institution dédiée au cinéma et aux images. On y trouve aussi bien des fictions que des documentaires, des émissions d'actualité, des publicités, des courts et des longs métrages, des émissions de télévision et même des films amateurs. Nous y avons trouvé d'autres supports audiovisuels de la gare Saint-Lazare, mais aussi une matière pour notre réflexion sur les perceptions, les représentations des gares, et leurs pratiques sociales à l'époque⁹⁸.

⁹³ Cf. PAQUOT T., JOUSSE T., *La ville au cinéma*, Paris, Cahiers du cinéma, 2005.

⁹⁴ Idem

⁹⁵ 9, Quai de Seine, 93584, Saint-Ouen cedex

⁹⁶ Maison de la RATP : 54, Quai de la Rapée, 75999 Paris cedex 12

⁹⁷ Porte Saint-Eustache, Forum des Halles, 75045 Paris cedex 01

⁹⁸ De janvier à mai 2006, la BDIC-MHC et le département des Arts du spectacle de l'Université de Paris X ont organisé un séminaire de recherche sur la transmission de la connaissance et de l'expérience historiques. A travers les interventions d'écrivains, de cinéastes, d'artistes ou de spécialistes de différentes disciplines, ce séminaire a traité des constructions discursives du passé

Au final, notre corpus historique peut sembler très large et composite, mais il fallait s'ouvrir à de nombreuses sources pour multiplier les points de vues sur notre objet et les croiser. L'élargissement de l'éventail des sources est un moyen de sortir des contraintes propres à chacune. Il permet également de repérer les structures globales de perception de la gare du passé. Nos tentatives de recontextualisations qui devraient nous renseigner sur les ambiances de l'époque, éclaireront-elles suffisamment notre propos ? Nous espérons que l'analyse de ces corpus permettra de retracer une perspective historique dont les disciplines de l'histoire de l'environnement urbain et l'histoire des transports arriveront à tirer profit.

6.3 Récapitulatif et schéma méthodologique

Pour récapituler, nous présentons notre dispositif méthodologique en deux tableaux. Le premier tableau présente notre méthodologie selon les types de sources d'informations convoquées. Le deuxième tableau met en avant les techniques d'investigations utilisées.

réalisées dans diverses perspectives à partir d'archives, comme les documents officiels, les coupures de presse, les journaux intimes, les photographies, les témoignages filmés. Partant du constat que les langages cinématographiques et vidéo deviennent omniprésents dans la transmission de l'histoire, ce séminaire a été un lieu d'observation critique des pratiques de témoignage à l'écran, des spécificités de l'écriture documentaire et du statut des archives iconographiques comme source. Partant des travaux de Michel de Certeau et de Paul Ricoeur qui posent l'homologie des mises en récit au delà de l'opposition entre texte de vérité et texte de fiction, les débats menés ont porté sur les frontières entre fiction et témoignage, sur le type de savoir que produit la fiction et, au bout du compte, sur le discours de l'histoire lui même, non réductible à l'attestation des faits.

- Par types de sources

Source	Objectifs	Type de support	Comment je lis le document ? Méthode d'analyse
Archives	<ul style="list-style-type: none"> -Confronter les textes descriptifs des concepteurs du passé avec les documents graphiques. -Détecter les éléments d'ambiances prégnants. - Localisation des effets lumineux, sonores et olfactifs. -Suivant le type de récit, décrypter les expressions utilisées pour décrire des ambiances. 	<ul style="list-style-type: none"> -Archives d'architectes et d'ingénieurs. -Documents graphiques, administratifs du début du siècle sur les normes, la réglementation en vigueur. -Documents écrits qui laissent apparaître des intentions de programmation des ambiances. -Sources impressionnistes: littérature, romans. -Matière écrite de sources diverses: monographies, articles de journaux, etc. 	<ul style="list-style-type: none"> -Reconstruire et contextualiser la spatialité par les documents graphiques accumulés. - Extraire les passages (phrases, paragraphes) qui décrivent les ambiances, ou rendent compte des perceptions. -Restitution spatiale et sensible.
L'information filmique, photographique et picturale	<ul style="list-style-type: none"> -Les cinéastes, les photographes ou les peintres mettent en scène les espaces. Des effets sensibles sont détectés. 	<ul style="list-style-type: none"> -Les films visionnés: 13 documents vidéo de 1938 à 2001(de 1mn à 1h42): séquence de film, documentaires, JT, etc. 	<ul style="list-style-type: none"> -Comment l'espace était représenté? -Vidéos actuelles: représentation par la vidéo du fonctionnement du projet aujourd'hui. La vidéo actuelle est interrogée pour une compréhension des conduites des voyageurs, leurs déplacements, (les groupes, les attentes, les quais, etc.) - Réactivation des souvenirs des cheminots.

- Par technique d'investigation

Techniques d'enquêtes	Objectifs	Types de corpus	Méthode d'analyse
Analyse architecturale et urbaine de la gare par des documents techniques.	-Pour une première Saisie de l'espace : retrouver des dispositifs architecturaux, identifier des situations pour cadrer la méthodologie.	-Documents graphiques (plans, coupes, façades) -Photographies -Enregistrements vidéo	-Fiche descriptive du terrain
L'entretien semi-directif	Apporter les premières réponses à travers des récits individuels orientés vers l'identification de traces visuelles et sonores perçues par les voyageurs, les riverains et les cheminots.	Document écrits, notes, schémas.	Relever les expressions particulières, ressortir les dispositifs d'ambiance qui dénotent une valeur historique ou patrimoniale pour les enquêtés. - Etablir des corrélations avec des propriétés spatiales de la gare.
Les enregistrements sonores et vidéo	-Analyse des parcours sonores pour saisir l'identité sonore de la gare. C'est un palier dans l'exploration de la mémoire sonore de la gare.	-Enregistrements sonores sur bandes magnétiques numérisées pour saisir les données métrologiques par l'outil informatique.	-Découpage du parcours, dégager des effets sensibles pour une compréhension plus fine des qualités spatiales (seuil, perméabilité, cloisonnement acoustique de micro-espaces, etc.) -Usage des vidéogrammes pour animer une table ronde avec des cheminots.

7. Plan du document

Récapitulons brièvement le parcours que nous venons de faire. Cette introduction avait deux objectifs. Le premier consistait à positionner notre problématique dans l'éventail des réflexions actuelles sur la transformation des espaces existants. L'existant, dont les champs d'intérêts dépassent l'exclusivité des compétences des architectes des monuments historiques, s'étend au-delà du patrimoine bâti pour donner forme à notre quotidien. Aujourd'hui, la réflexion sur l'intervention patrimoniale s'enrichie, attire des philosophes, des sociologues et des anthropologues. Ils essayent d'analyser, de représenter l'espace, de le schématiser afin de nous faire sentir l'expérience qu'il procure. Leurs travaux mettent en défaut le raisonnement selon lequel tous les individus partageraient une même lecture de l'espace, ce qui n'est jamais vrai : Alain Corbin dit très bien que les individus qui vivent au même moment éprouvent l'espace selon des critères d'appréciation différents. « *Il y a donc autant de paysages que d'individus* »⁹⁹. Considérons donc que la lecture de la ville et des bâtiments construits dans le passé est indissociable des personnes qui le regardent, ou qui l'ont regardé, et que les traces mémorables (récits, écrits ou oraux, peintures, films, romans, etc.) rendent compte de perceptions sensibles de l'environnement, dont il convient de révéler quelques « condensations », pour reprendre l'expression de Corboz.

Le deuxième objectif de cette introduction était de présenter le parcours que nous avons emprunté pour rassembler les sources d'informations nécessaires à notre étude historique. En résumé, notre enquête montre qu'en France, les études sur les gares ont été plutôt menées par des chercheurs issus de l'histoire de l'art ou de l'architecture¹⁰⁰, moins par l'histoire environnementale, sociale et culturelle. En France, il faut souligner les travaux pionniers de Karen Bowie, la première à faire

⁹⁹ CORBIN A., *L'homme dans le paysage*, Paris, Textuel, p. 53.

¹⁰⁰ Nous signalons l'exposition sur *Le Temps des gares*, proposé en 1978 par le Centre Georges Pompidou. Cf. DETHIER J., (dir.), *Le Temps des gares*, catalogue de l'exposition, Paris, Centre national d'art et de culture G. Pompidou, CCI, 1978, 159 p. Aussi, la revue des *Monuments historiques* publie cette même année un numéro spécial sur les gares. Cf. *Monuments historiques*, n° spécial, « L'Espace du voyage : les gares », n° 6, 1978.

paraître une recherche scientifique sur les gares parisiennes au XIX^e siècle¹⁰¹. Elle a souligné « *l'importance d'une approche bien documentée de l'histoire des gares* »¹⁰². Nous ambitionnons d'apporter des compléments à des recherches de ce type, en tentant de mettre en évidence ces ambiances ferroviaires dont nous sommes aujourd'hui les héritiers, et en espérant que ce travail pourra éclairer les projets d'aménagement qui prennent leurs points de départ dans des ensembles ferroviaires existants, c'est-à-dire, fournir des réponses à l'aménageur AREP.

La question de la mémoire vivante posée par Françoise Choay nous a beaucoup interpellé. Nous avons compris que la gare peut être un monument pour ses utilisateurs. Ce n'est pas seulement un monument historique, c'est un monument qui mobilise et qui sollicite par sa présence « physique » une « *mémoire vivante, corporelle, organique* »¹⁰³, mais aussi sensible parce que son ambiance reste perceptible. La gare du XIX^e siècle, comme d'autres bâtiments emblématiques de cette époque, contient dans sa spatialité matérielle une circularité des flux sensibles toujours vivante, vivace et efficace dans le vécu des usagers d'aujourd'hui. Cette efficacité de l'ambiance donnée, qu'il faut cependant démontrer, est-elle porteuse d'un art de faire la transformation du lieu ? C'est de la précision de la réponse à cette question que dépendra en partie l'intérêt de notre recherche, notamment d'un point de vue méthodologique. En tant qu'architecte, comment peut-on « continuer » l'ambiance d'un lieu ? Ces considérations légitiment ainsi une démarche à la fois historique et contemporaine sur les ambiances de la gare Saint-Lazare. Mais comment organiser les corpus recueillis ?

Pour entamer notre compréhension de l'ambiance ferroviaire de la gare Saint-Lazare, le chapitre I fait état de deux enquêtes. La première permet de comprendre le projet de réaménagement actuel de la gare opéré par l'AREP, la place donnée aux ambiances et aux considérations patrimoniales. La seconde porte sur la perception visuelle et sonore des usagers d'aujourd'hui, voyageurs, riverains

¹⁰¹ BOWIE K., *Les Gares parisiennes au XIX^e siècle*, Paris, Délégation à l'action artistique de la ville de Paris, 1987, 204 p.

¹⁰² Idem

¹⁰³ CHOAY F., op cit, p. 41.

et cheminots. Elle vise à mobiliser la dimension mémorielle de la perception des usagers (utilisation de l’outil vidéo et de la bande sonore pour engager la parole des acteurs), pour mieux interroger les traces sensibles supposées perdues, repérées et/ou imaginées. Elle narre les parcours dans la gare actuelle, les relevés métrologiques et les prises de sons qualitatives.

Le second chapitre explore la dimension historique, et tente de répondre à deux questions : quelle perception de l’environnement la gare du XIX^e siècle a-t-elle construit depuis 1837 ? Existe-il une forme de permanence, même partielle, des ambiances de la gare pendant le XIX^e siècle ? Pour avancer dans ce sens, on explorera autant les ambiances urbaines autour de la gare que dans la gare, en faisant apparaître, selon les sources dont nous disposons, les aspects sonores, visuels, olfactifs et thermiques.

Dans le troisième chapitre, nous tenterons de trouver des éléments d’interprétations issus des deux premiers chapitres, qui soient suffisamment invariants pour nourrir la réflexion du concepteur d’aujourd’hui à partir des composantes d’ambiance. Ainsi, le patrimoine sensible de la gare Saint-Lazare sera présenté dans une série de tableaux combinant les ambiances, les fragments spatiaux et les usages associés. Afin de consolider la réciprocité entre l’acte de décrire et l’acte de projeter l’espace, nous proposons en incise à cette recherche, un système de représentation capable d’accompagner une méthodologie du projet d’ambiance dont les acteurs (concepteurs, élus, ou monteurs d’opérations) sont de plus en plus sensibles. Nous présenterons les modalités graphiques de visualisation, de manière à ce que les informations soient lisibles et se valorisent mutuellement. La construction de l’outil est organisée par des descripteurs sensibles capables de générer des campagnes d’informations. C’est une découverte qui est proposée à l’utilisateur, par des textes, des extraits d’archives examinées pour cette recherche, des textes liés à l’observation du lieu, des fragments d’entretiens, des photos, des enregistrements sonores, des extraits vidéographiques, et des cartes statiques et animées. L’objectif de notre outil est de partir des effets que l’on retrouve dans le bâtiment pour tenter d’accompagner les concepteurs dans les phases de conception. Le pari est de montrer

que le projet d'intervention dans un existant prend sens en s'adossant à la mémoire ambiante, à ses acquis, à ses expériences. Elle peut être communiquée aux aménageurs à travers un outil adapté.

Chapitre I. Saint-Lazare aujourd'hui :

approche in situ

En France, le réaménagement des gares est en cours depuis une vingtaine d'années (TGV oblige). De nombreuses revues d'architecture ont consacré un numéro¹⁰⁴ de leurs parutions sur ce sujet. A la lecture, ces revues montrent que les projets font une « ambiance », comme l'illustre le traitement de la gare Montparnasse. Construite dans les années 1960, cette gare avait fait table rase du modèle proposé par le XIX^e siècle. A partir de 1985, les concepteurs de son réaménagement se sont attachés à ce que, cachée à l'arrière d'une façade d'immeuble de bureaux, elle retrouve une façade urbaine. Aujourd'hui, elle propose des ambiances d'aéroport, comme ces deux illustrations des espaces intérieurs issues de la revue *Archicréé* le montrent (Planche 01). Le traitement des façades est dans le même registre (Planche 02). L'enveloppe et les aménagements intérieurs affirment cette atmosphère aéroportuaire bien spécifique que les concepteurs avaient sans doute en tête à l'époque. Ces deux exemples montrent que les aménageurs ont bien une idée sur l'ambiance du bâtiment qu'ils réaménagent. Mais ceux qui le pratiquent et qui l'apprécient sont-ils alimentés d'un même imaginaire ? Du côté du vécu, l'application des normes de confort anticipant l'usage, comme l'application du modèle aéroportuaire, sont éloignées de cette sensation de la gare ferroviaire du XIX^e siècle que nous ressentons tous comme une ambiance singulière.

¹⁰⁴ A titre d'exemple : *Archi créé*, n° 262, Nov-Déc 1994.



Planche 01: L'intérieur de la gare Montparnasse. Photo Alain Goustard / Archi Press / 1994



Planche 02: Traitement de la façade extérieure de la gare Montparnasse. Photo Alain Goustard / Archi Press / 1994

La transformation d'une gare des années 1960 n'a évidemment rien à voir avec l'entreprise de transformation d'une gare du XIX^e siècle. L'évolution de la conception des gares est tributaire d'impératifs qui évoluent. Plus un espace accueille des fonctions diverses, plus nombreux sont les flux de personnes, les infrastructures et les modes de transports qui s'y croisent, plus son architecture doit être simple. Les approches actuelles, les parti pris de conception et les orientations de recherche sont morcelées mais complémentaires. Entre l'échelle des mobilités urbaine, l'échelle de l'architecture de l'édifice, ses propriétés constructives, l'échelle du confort et des ambiances, les décisions sont complexes. Pour la gare Saint-Lazare, l'équipe d'aménageurs qui est mobilisé pour l'opération questionne les ambiances. Si elle s'interroge sur « *le concept global de la gare, sa nature, sa fonction, et ceci par rapport à son histoire et à son avenir* »¹⁰⁵, elle se demande aussi si les gens « *ne*

¹⁰⁵ Ibid, p 51.

recherchent pas tout d'abord une atmosphère plus feutrée, plus conviviale et plus protectrice que celle offerte par le bâtiment grandiose du XIX^e siècle, traversée de courants d'air et sonore ». Avant d'examiner le projet actuel du réaménagement de la gare Saint-Lazare, c'est-à-dire l'intervention architecturale contemporaine (le projet est d'ailleurs en cours au moment où nous écrivons ces lignes), nous présenterons les approches actuelles des concepteurs de gares.

1. Le confort en gare : le noyau des préoccupations actuelles

Dédiée aux transports publics, la gare resterait ce pour quoi elle a été conçue, tout en s'adaptant à l'évolution de la société : un bâtiment public urbain, pôle d'échanges de transports, de services et de commerces, mais aussi une porte vers le monde. La synthèse architecturale d'un rêve et d'un besoin. Les conceptions des gares contemporaines, avec leurs diversités, suivent des logiques semblables mais ajustables selon le cas : il s'agit d'examiner l'échelle globale de l'aménagement du territoire et de la ville, puis le projet d'architecture et enfin la qualité des aménagements intérieurs et du mobilier. Suivant le cas : gare TGV de Poitiers-Parc du Futuroscope (1999), gare TGV de Valence (2001), gare TGV d'Avignon (2001), l'innovation proposée est le résultat, d'une part, de l'étude très fine des éléments architecturaux et techniques et leurs articulations, et d'autre part, de la prise en compte partielle des attentes du public qui se personnalisent selon les circonstances. Un éclairage performant et maîtrisé, une ambiance thermique adaptée, une signalétique simplifiée, des messages sonores intelligibles, tous ces éléments sont à maîtriser et constituent les mots d'ordre quand on parle aujourd'hui d'une gare « contemporaine ».

En dix ans, AREP¹⁰⁶ a étudié et réalisé, en France et ailleurs dans le monde, de nombreux aménagements urbains et édifices de transport ferroviaire. L'agence met en œuvre le même savoir-faire interdisciplinaire pour trouver des solutions modernes et conviviales aux situations spatiales les plus complexes, notamment à

¹⁰⁶ AREP : « Aménagement, Recherche, Pôles d'échanges ».

travers l'inscription d'interventions résolument contemporaines dans des bâtiments anciens. L'équipe « Patrimoine Historique » de l'AREP a pour mission d'étudier les gares historiques avant leur restructuration : histoire, analyse architecturale, contexte de la construction et des interventions ultérieures, diagnostic sanitaire des ouvrages. La démarche globale se traduit par une biographie technique de la gare à travers des diagnostics et des relevés relatifs à la structure bâtie. L'équipe « Patrimoine Historique » d'AREP prend en charge les chantiers de restauration des édifices ferroviaires (façades, toitures, décors, etc.), de même qu'elle initie des projets culturels visant à mieux faire connaître ce patrimoine au public (expositions, publications). Trois directions de travail sont envisagées : la restructuration, la revalorisation et la restauration des gares. La restructuration des gares telle qu'elle est exprimée à l'AREP, appelle à une utilisation « actuelle » du patrimoine existant, à intégrer les nouvelles données du voyage (nombre de voyageurs, fluidité, confort physique et psychologique, sécurité, rentabilité, etc.) dans des espaces conçus au XIX^e siècle ou au début du XX^e siècle. Comme exemples, on peut citer : la Gare de Paris Nord, la Gare de Paris Saint Lazare et la Gare de Versailles. La revalorisation des gares consiste à retrouver l'architecture du XIX^e siècle dissimulée derrière les ajouts des années 1960-1970, comme pour la Gare de Paris Austerlitz ou la gare de La Rochelle. La Restauration ou le réaménagement des gares est une opération très délicate. Il s'agit d'entretenir une gare et la restaurer à l'identique. Les enjeux sont très importants, il s'agit de traiter les halles métalliques des gares de façon à maintenir trois grands atouts :

- La part poétique : le rêve du voyage, l'histoire des chemins de fer, le départ vers l'ailleurs.
- L'objet culturel : un patrimoine de grande valeur.
- Le côté utilitaire : le confort de l'espace toujours adapté aux voyageurs modernes.

La restauration des grandes halles métalliques est financée et mise en œuvre par plusieurs acteurs : la SNCF, des investisseurs (promoteurs), les bureaux d'études centralisés, les régions SNCF locales, etc. Cette mosaïque d'acteurs ne facilite pas les prises de décisions et ne favorise pas la rapidité des travaux. Le projet de restauration

doit tenir compte des normes actuelles, de la sécurité incendie et de celle du personnel d'entretien, de la constante circulation des trains sous le chantier, des avis du Ministère de la Culture lorsqu'elles sont inscrites à l'inventaire supplémentaire des Monuments Historiques. Pour citer des exemples de restauration : Paris Saint Lazare¹⁰⁷, Bordeaux, Lille Flandres, Limoges, la gare du Nord (restauration de la halle existante, repose à l'identique d'une halle et une restitution moderne d'une halle démolie en 1960). D'une manière générale, les orientations et les méthodes de travail d'AREP considèrent la gare comme un « espace-transport » où l'objectif d'une efficacité fonctionnelle est associé à d'autres recherches : sur l'identité du lieu, sur l'image urbaine et, depuis quelques d'années, sur le confort acoustique, lumineux, thermique, et olfactif.

Sur le plan acoustique, les gares et les stations de métro du XIX^e siècle font l'objet d'aménagements plus ou moins sophistiqués, conçus par des architectes-acousticiens comme Bernard Delage¹⁰⁸ (projets pour le trottoir roulant de la gare Montparnasse et pour la SNCF), ou des musiciens-designers comme Louis Dandrel. Longtemps négligée, la sonorisation s'impose aujourd'hui comme une composante essentielle de toute étude portant sur la construction ou rénovation d'une gare. Les techniques de modélisation permettent déjà de juger « sur papier » du résultat acoustique des solutions proposées. Par sonorisation de gare, on entend un système de transmission de l'information sonore. Dans les gares, cette information peut être de différentes natures. Elle peut être liée à la circulation des trains, à la recherche de personnes, à la sécurité, et accessoirement à la musique. Des recherches sont actuellement menées pour tenter d'adapter automatiquement, et en temps réel, le niveau de diffusion des annonces aux fluctuations du bruit ambiant. Contrairement à la procédure suivie par le passé, où le « comportement » acoustique des espaces à sonoriser n'était pratiquement pas pris en compte, des acousticiens interviennent

¹⁰⁷ Inscrite par Arrêté à l'inventaire supplémentaire des Monuments historiques le 14 Décembre 1979.

¹⁰⁸ Dans ce dispositif aléatoire, interactif et ludique, il a requalifié un parcours considéré comme banal et ennuyeux en y introduisant des événements sonores hors contexte, en délocalisant le passant et en le transférant dans un monde sonore exotique.

désormais en amont des projets¹⁰⁹. Deux écoles s'affrontent. L'une consiste à multiplier le nombre des haut-parleurs de façon à ce que le voyageur soit toujours dans le champ direct d'une source sonore, c'est la bonne répartition de la production sonore qui est recherchée par ce dispositif. L'autre école préconise de limiter le nombre des hauts parleurs de façon à réduire la réverbération générale.

Qu'en est-il des préoccupations lumineuses, thermiques, olfactives?

D'après les éclairagistes de l'AREP, l'objectif principal de la composante lumineuse dans une gare, est d'offrir « *un sentiment de sécurité pour les voyageurs, et surtout pour que les gens qui travaillent à la gare soient dans des conditions confortables* »¹¹⁰. Aujourd'hui, les moyens et les outils sont limités pour développer des réflexions approfondies sur « *ce que va être l'ambiance lumineuse* »¹¹¹. Les deux procédés actuels sont la simulation et les essais in situ.

Le recours aux logiciels de simulations est systématique. Avec le concours du CSTB, l'AREP expérimente depuis quelques années le logiciel *Fanny*. Ainsi, la mise en lumière de la façade de la gare de Strasbourg a été réalisée à l'aide de ce logiciel. La simulation a porté sur le calcul des reflets sur la verrière qui couvre la façade, et la quantité de lumière qui pénètre à l'intérieur de la gare, à travers cette même verrière : « *dans ce projet on a installé une transparence sur une façade historique, et pour prédire, on était obligé de modéliser et simuler, c'est un bon point en terme de communication pour pouvoir le vendre au maître d'ouvrage et pour discuter du concept avec les architectes* »¹¹².

En revanche, les essais sur site semblent être le moyen le plus utilisé pour choisir un éclairage adéquat. Sur les quais de la gare d'Austerlitz, des relevés photométriques ont été effectués sur place en changeant l'emplacement des

¹⁰⁹ Les futurs utilisateurs sont loin d'être un paramètre important dans la récolte des données en amont du projet.

¹¹⁰ Extrait de l'entretien avec Florence Serre, éclairagiste à AREP, Février 2005.

¹¹¹ Idem

¹¹² Idem

projecteurs. Finalement, et après l'accord de l'architecte, des mats ont été rajoutés pour suspendre les projecteurs. En général, la mise en place des essais dans des gares en chantier reste une démarche lourde, « *C'est le retour d'expériences* »¹¹³ des gares précédemment conçues qui guide les éclairagistes d'AREP dans leurs réflexions.

Pour le confort thermique, la démarche de l'AREP est une recherche de « *confort global, une démarche adaptée au respect des objectifs de confort* »¹¹⁴. Cette démarche est un processus en six étapes : l'étude climatique, l'étude de l'enveloppe et l'analyse des inconforts (dans le cas de gares existantes), le choix des modes de diffusions, des modes de distributions, et finalement, des modes de productions. « *Les projets que l'on fait conditionnent la vie des voyageurs. C'est de notre responsabilité qu'ils soient appropriables et non subis par ces utilisateurs* »¹¹⁵. Le confort thermique est annoncé comme le facteur essentiel dans cette appropriation. Les ingénieurs de l'AREP nous apprennent que pour les gares existantes, c'est l'étape « Analyse des inconforts » qui est la plus importante. Pour les nouveaux projets de gares, le choix de l'enveloppe est déterminant. Dans ce cas, et pour aboutir à un confort optimum, la démarche de projet doit favoriser les échanges et les débats entre tous les membres de l'équipe : architectes, designers, ingénieurs, et économistes. « *Seul ce type de démarche permet de garantir la cohérence et la pertinence des réponses et de maîtriser des ambiances construites objectivement* »¹¹⁶.

Depuis plusieurs années, diverses recherches sur l'olfaction¹¹⁷ sont réalisées à la SNCF. Des enquêtes sont menées pour classifier les nuisances olfactives et analyser leur impact sur la perception du confort en gare. Les résultats révèlent que les voyageurs gardent en mémoire des odeurs de matériel ferroviaire, de poussière, d'alimentation et d'exaltation humaine, odeurs qui contribuent à forger l'identité olfactive d'une gare. Une fois les nuisances traitées, la SNCF pourra songer à créer

¹¹³ Idem

¹¹⁴ Extrait de l'entretien avec Mathieu Pihouee, thermicien à AREP, Février 2005.

¹¹⁵ Idem

¹¹⁶ Idem

¹¹⁷ GUERRAND S., « vers un marketing olfactif ? Point de vue n°4 », *Rail et recherche* n°23, 2^e trimestre 2002.

une ambiance olfactive dans un souci de contribution au confort. En 1985, les premières expériences d'odorisation¹¹⁸ des gares furent menées à Paris. En intégrant dans la programmation de ses bâtiments la façon dont l'utilisateur rencontre les odeurs tout au long de son parcours dans la gare, la SNCF tente de maîtriser son image olfactive¹¹⁹. Des réponses architecturales peuvent être apportées : des sas thermiques plus longs qui prémélangent l'air extérieur et l'air intérieur pour éviter le phénomène d'irruption, ou des cheminements pensés de façon à prévoir les diverses rencontres olfactives.

Le parti pris scientifique de l'ensemble des organismes travaillant sur l'espace gare prend en compte le confort perçu dans chacune de ses composantes. AREP précise¹²⁰ que trois thèmes illustrent une démarche concourante entre concepteurs : le confort thermique (procédés actifs innovants), le confort acoustique (identité sonore de l'espace et intelligibilité des messages) et le confort visuel (scénarii lumière en fonction des lieux et des usages). Aucune orientation ne figure sur une démarche qui garantit la cohérence des réponses apportées. Actuellement, une coordination bien structurée constitue la base de la recherche technico-architecturale sur les espaces ferroviaires. Il s'agit de la SNCF, l'AREP et le CSTB¹²¹. Les recherches portent essentiellement sur le confort sonore, lumineux, thermique, et olfactif dans l'espace-gare, et sont menées en parallèle avec des expérimentations sur le matériel roulant. Au final, nous pouvons affirmer que la démarche de l'AREP repose sur l'intégration de données disparates, une collection de savoirs étanches. Ici, la production d'une ambiance résulte de la juxtaposition d'ambiances (l'une thermique, l'autre acoustique, etc.), selon le découpage impératif pratiqué par les sciences physiques : acoustique d'un côté, éclairage de l'autre. C'est la réalité mesurable qui guide le projet.

¹¹⁸ Des aménageurs avaient testé des odeurs de viennoiserie et de farine *Francine* près des points de vente de pâtisserie pour gonfler les ventes. Plus récemment, des senteurs marines avaient été testées gare Montparnasse, pour mieux souligner qu'elle était la Porte de l'Atlantique de la capitale.

¹¹⁹ BALEZ S., « vers un marketing olfactif ? Point de vue n°8 », *Rail et recherche* n°23, 2^e trimestre 2002.

¹²⁰ Idem

¹²¹ Au niveau du CSTB (Centre Scientifique et Technique du Bâtiment), on cherche à comparer les mesures physiques du confort thermique ou lumineux pour trouver des critères de confort (2002), et on essaye d'élaborer des ambiances lumineuses propres aux marques ferroviaires.

Attachés à la pertinence du vécu et du qualitatif dans le recueil d'informations en amont du processus de conception architecturale, et pour avancer dans la saisie de l'ambiance d'une gare existante et trouver des outils adaptés au processus de son réaménagement architectural, il nous faut trouver ce qui en fait le « ciment ». L'immersion dans le lieu nous a semblé être une étape primordiale.

Ce chapitre examine d'abord le projet actuel du réaménagement de la gare Saint-Lazare, c'est-à-dire, l'intervention architecturale contemporaine (le projet est d'ailleurs en cours au moment où nous écrivons ces lignes). Nous évoquerons ensuite le vécu actuel de la gare, en narrant notre immersion dans le lieu et nos enquêtes in situ.

2. La gare Saint-Lazare : un espace en pleine transformation

2.1 L'embarcadère du XIX^e à l'épreuve des concepteurs contemporains

En 1837, Paris découvre un tout nouvel espace, un embarcadère de chemin de fer, point de départ d'une promenade ferroviaire jusqu'au Pecq (Planche 03).



Planche 03 : Paris, Embarcadère Saint-Germain / Cour de Rome, 1840, Source B.F Paris

En 1837, l'embarcadère Saint-Germain fut, place de l'Europe, le premier embarcadère de voyageurs en France. L'installation de la gare, à l'emplacement qu'on lui connaît aujourd'hui, au coin de la rue Saint-Lazare et de la rue d'Amsterdam, intervint seulement en 1841. Le premier architecte de la gare Saint-Lazare est Alfred Armand, concepteur des bâtiments de 1841. Il conçoit la gare avec une cour intérieure, une salle voûtée pour l'accueil des voyageurs (Planche 04), et l'accès aux deux quais protégés par des halles métalliques.



Planche 04 : Louis-Emile Durandelle : Vestibule de la gare Saint-Lazare 1848. Source : Bibliothèque nationale, cabinet des estampes.

Actuellement, on assiste à un réaménagement¹²² de la gare Saint-Lazare et ses abords (Planche 05), inscrit dans le plan d'envergure baptisé « Demain Saint Lazare », engagé par la SNCF dans le cadre du programme « Gares en Mouvement ». Cette opération, dont les différentes tranches s'étalent de 2003 à 2009, présente un enjeu patrimonial considérable. La gare de Paris Saint-Lazare est une des gares où le trafic voyageur est le plus important (environ 120 millions voyageurs par an)¹²³. D'après les initiateurs du projet, « *la gare Saint-Lazare offre, par son activité propre, un spectacle qui n'est pas assez mis en scène : le spectacle des trains* »¹²⁴. Rénover et

¹²² Ce n'est évidemment pas le premier réaménagement. Nous évoquerons les réaménagements antérieurs et leurs impacts dans le chapitre suivant.

¹²³ Statistiques de l'année 2004. Source : AREP

¹²⁴ SNCF, *Offre architecturale et technique, Réaménagement de la gare Saint-Lazare*, Mars 1997, p. 2.

structurer la gare Saint-Lazare, c'est fabriquer à la ville et au train un double écran. C'est sur les quais que le concept fort de ce projet va être développé¹²⁵: une paroi vitrée et transparente isole les trains du quai principal.

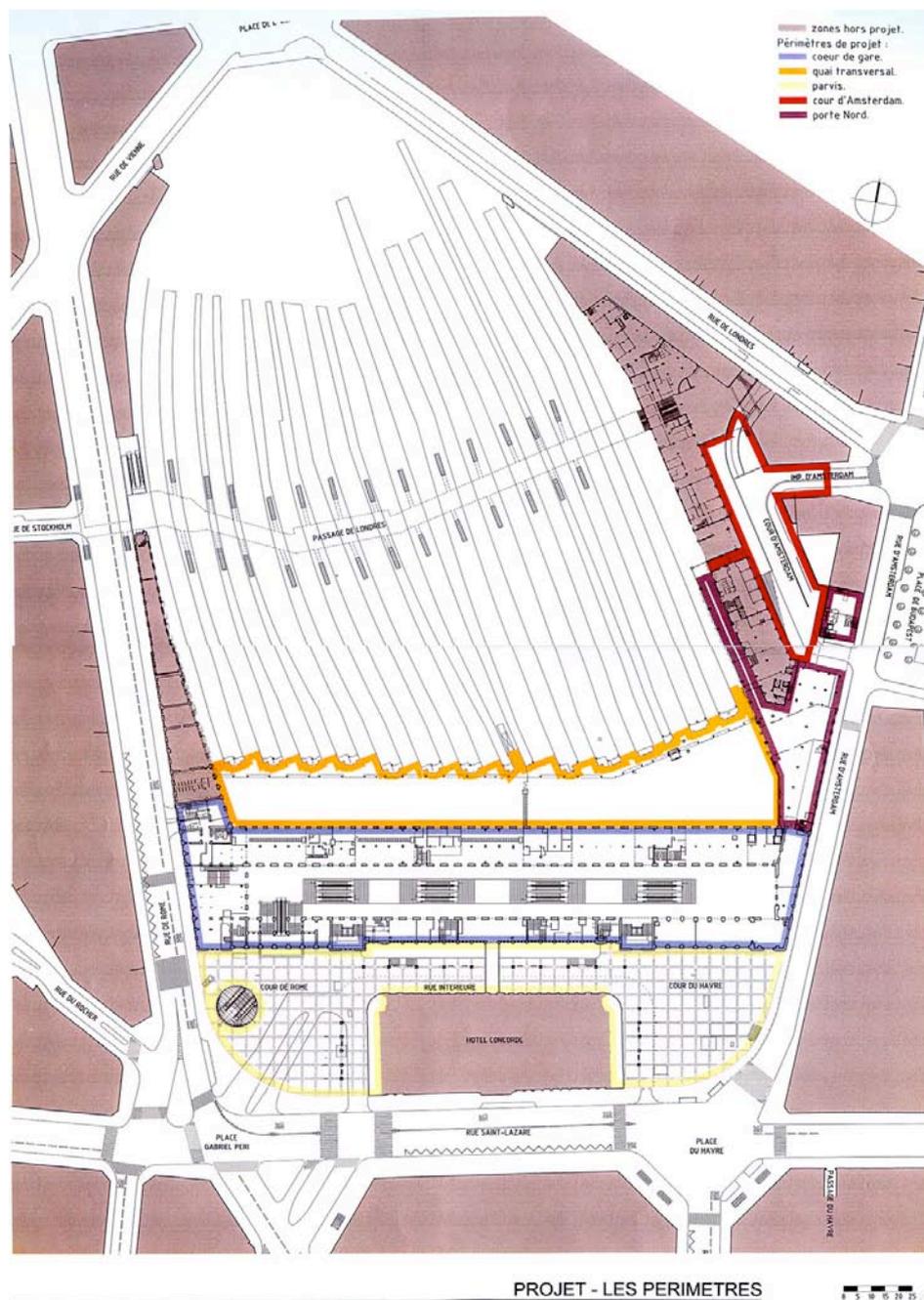
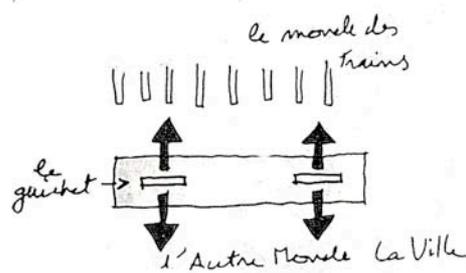


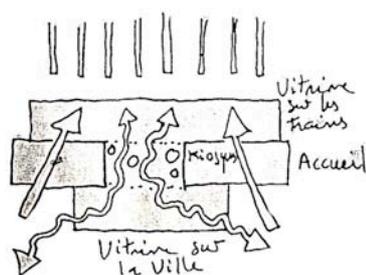
Planche 05 : Les Périmètres du projet. (Plan du niveau quai). Source AREP-Plans présentés à la ville de Paris du 15-02-2002

¹²⁵ Idem

Plus que jamais, le spectacle des trains est mis en scène visuellement. L'actuel volume du débarcadère est coupé en deux. La gare n'est plus un seul sas (accès de l'extérieur, traversée, et accès au train), mais un double sas créé par les deux volumes séparées par la paroi vitrée. C'est une nouvelle manière de vivre la gare qui est inventée, où la situation d'attente et l'accès aux trains sont mis en valeur. Pour accéder aux trains, la clientèle franchit une série de portes vitrées automatiques. Aujourd'hui, les voyageurs et les clients des chemins de fer ont pour habitude de traverser le bâtiment. « Dans le projet, il est question de leur donner envie de le découvrir »¹²⁶ (Planche 06). La présence d'une nouvelle offre de services¹²⁷ sur le trajet des navetteurs constitue un élément important de l'agrément de la vie quotidienne. A l'extérieur, des commerces urbains occuperont les façades sur rue. Au niveau de la salle des pas perdus, les services ferroviaires de cœur de gare occuperont les espaces centraux en relation visuelle avec les quais (Planche 07).



L'ORGANISATION EXISTANTE



LE PROJET

Planche 06 : Deux schémas qui traduisent l'idée de perméabilité visuelle de la gare : *de la ville aux trains*. Source : SNCF, Offre architecturale et technique, Réaménagement de la gare Saint-Lazare, Mars 1997

¹²⁶ Idem

¹²⁷ TRICAUD E., LEGRAND R., « Un nouvel avenir pour la gare Saint-Lazare », *Cahiers de l'IAURIF*, n°127, 2^e trimestre 2000, p. 111.

opaque, infranchissable, un véritable guichet entre le monde des trains et la ville »¹²⁸ (Planche 08). Les différentes fonctionnalités sont superposées sans interactions. Pour la gare de demain, c'est la transparence qui est recherchée. Les trains sont mis en vitrine. La barrière visuelle que constituait la gare est brisée, remplacée par une grande transparence verticale. De plus, la lumière naturelle pénètre jusqu'au sous-sol (accès au métro), et les activités se marient et s'interpénètrent.



Planche 08 : La gare dans son quartier. Photo aérienne / ECPAD (Médiathèque de la Défense), France

Plusieurs actions d'aménagements ont été entreprises dans la gare afin d'accompagner le changement de l'atmosphère initiale. Le quai transversal sera habillé de panneaux acoustiques en bois perforé. De nouveaux éclairages diffus occupent ce plafond. A travers ces choix techniques, les concepteurs ambitionnent de donner « *un nouveau visage au bâtiment* »¹²⁹, la réfection de la verrière permettra une meilleure pénétration de la lumière naturelle, la salle deviendra ainsi plus

¹²⁸ Idem

¹²⁹ Idem

lumineuse. Un nouvel éclairage va être installé dans la salle des pas perdus afin de mettre en valeur les détails architecturaux uniques de la halle.

Les discours des concepteurs laissent entrevoir que le parti pris de la rénovation et la réhabilitation de la salle des pas perdus se traduit par l'idée d'une transparence jusqu'au quai transversal. Il est annoncé « *la démolition d'un grand nombre des poteaux qui structurent l'ouvrage actuel en respectant le tracé des moulures existantes* »¹³⁰, (aujourd'hui caché par des revêtements de marbre et des panneaux publicitaires), et de remettre ainsi en valeur le rythme alterné de grandes et petites arches.

Il sera aussi question de déplacer la gestion des flux de voyageurs dans la salle des pas perdus en améliorant considérablement la fluidité, grâce à la mise en place de vingt escalators et ascenseurs assurant les échanges entre les différents niveaux de la gare. Au niveau le plus bas (métro), une salle d'échange urbaine sera créée pour sécuriser et animer les accès qui mènent de la gare aux lignes de métro et du RER. Les notes descriptives du projet annoncent que « *les faux plafonds seront en tôle laquée ou perforée et équipés de spots lumineux* ». Le résultat escompté est la perception d'une multitude de points lumineux, sans une variation d'intensités ou une mise en lumière spécifique d'un dispositif ou d'un mobilier. Bref, éclairer d'une manière égale, partout. Les matériaux de revêtement de sol (granit ou bois traités grand trafic), ont été choisis dans le but d'améliorer le sentiment « d'être accueilli » à travers le confort du pas. (Planche 09).

La relation entre les différents transports sera améliorée en redistribuant les accès piétonniers avec tous les modes de transport dont certains verront leurs emplacements modernisés. Un parking est proposé aux voyageurs.

¹³⁰ AREP INFO, « Saint-Lazare. En attendant Demain, les travaux continuent », *La vie du rail*, 9 mai 2001.

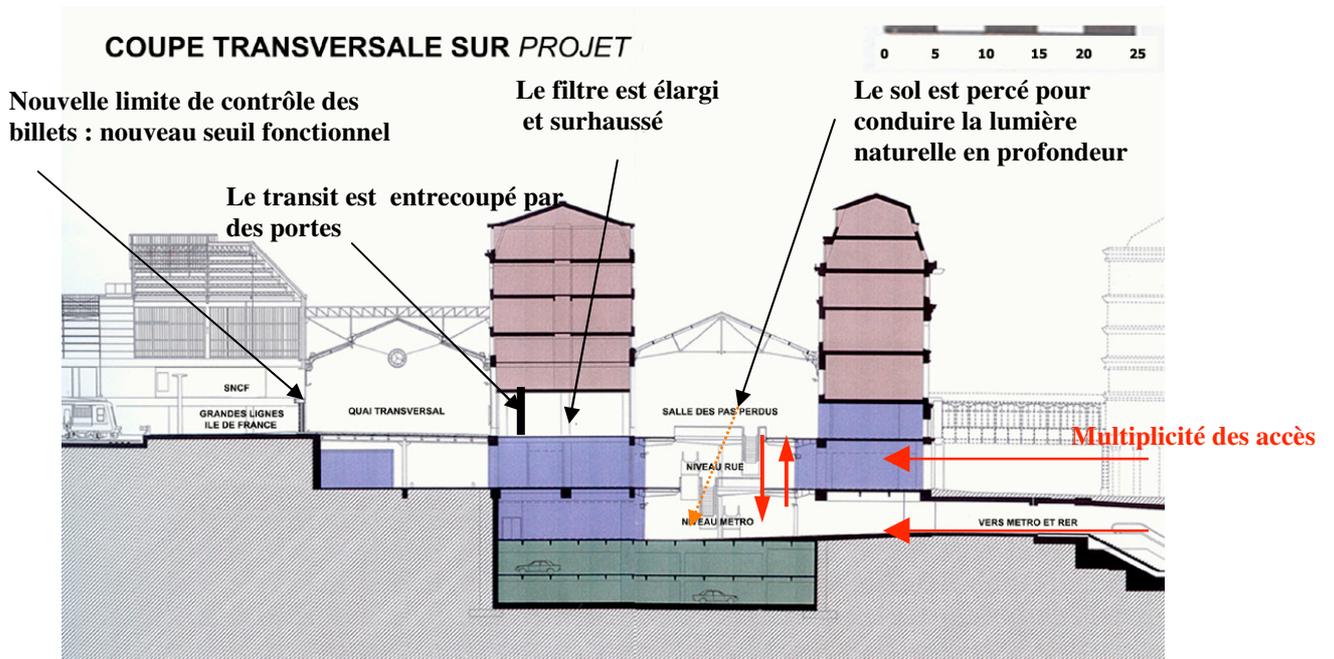
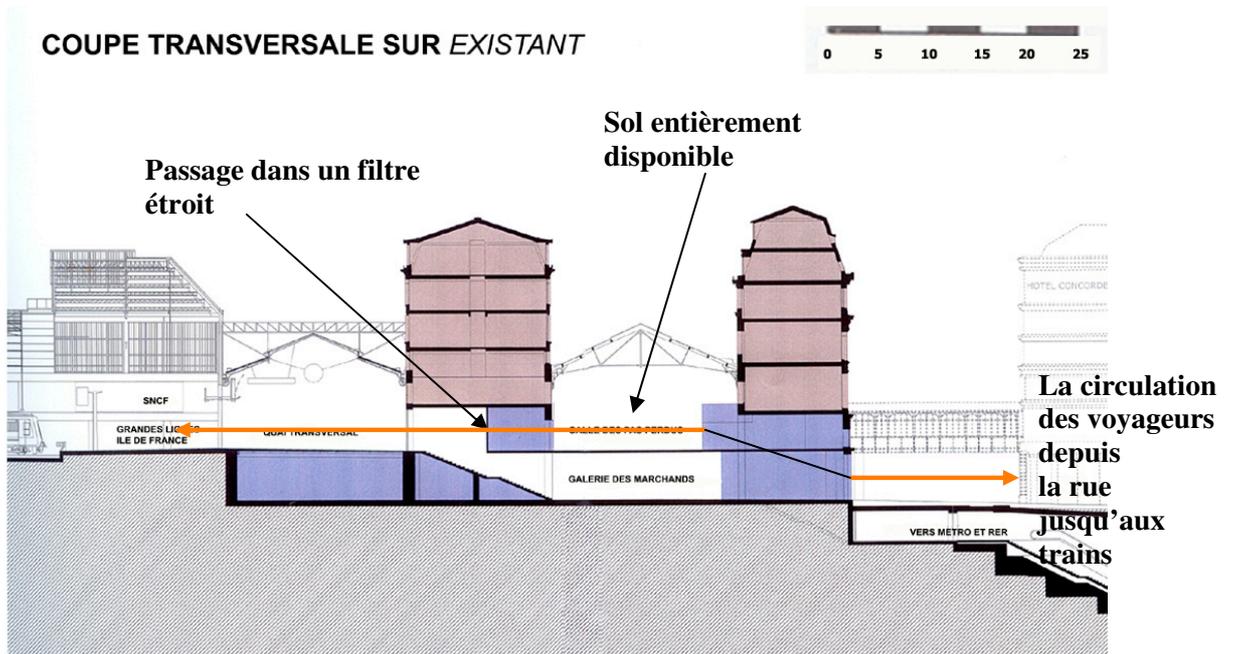


Planche 09 : Après les transformations apportées par le projet, la lumière naturelle traversera tous les niveaux de la gare. Source AREP-Plans présentés à la ville de Paris du 15-02-2002

Le dimensionnement des espaces, étape très importante dans le processus de conception, est basé sur une méthode empirique identifiant les flux pour chaque type de circulation. Cette méthode de calcul permet aussi de déterminer les délais des cheminements. Ces délais font partie intégrante des modalités de perception des ambiances traversées. AREP précise que la croissance de la densité ne fait que baisser les vitesses de progression des individus¹³¹.

Dans le même document¹³² préfigurant les systèmes de circulation dans les gares, apparaît la notion de « niveau de service » qui résulte de « *la mise en relation de la méthode de dimensionnement des surfaces d'attente, des conditions d'attente en termes de confort et les préconisations d'utilisations* »¹³³. Les types de circulations ainsi préconisés dans le processus de conception intègrent ainsi une logique qualitative, mais celle-ci est décontextualisée du cadre sensible dans lequel les circulations vont prendre place. Afin de repenser plus largement les nouvelles fonctionnalités de la gare sous l'angle des usagers, la jeune direction des services communs à la clientèle-voyageurs de la SNCF distingue trois fonctions :

- un élément de la chaîne de transport, impliquant notamment des guichets « plus ouverts et conviviaux », des services d'accueil renforcés.
- un centre de vie, appelant l'extension de services « non nécessairement liés au voyage », tels que pharmacies, services rapides de cordonnerie ou de clefs, « contribuant à créer des gares beaucoup plus meublées, bénéficiant d'une ambiance plus chaleureuse ».
- un élément de confort et de modernité, impliquant un « rééquilibrage entre l'aspect monumental (hérité du passé) et l'aspect confort ».

La troisième fonction citée met en évidence la conscience d'un déséquilibre, non souhaitable de la part des concepteurs, entre la perception contemporaine du confort et le poids historique du lieu. D'un point de vue sensible, des objectifs d'ambiances sont identifiés de la part des collaborateurs (acousticien, éclairagiste et thermicien), mais difficilement reçus par les maîtres d'œuvres.

¹³¹ BONVALET N., *Les systèmes de circulations dans les gares*, document AREP, 2002.

¹³² Idem

¹³³ Idem

Citons spécifiquement les intentions et les objectifs des projets d'éclairage, d'acoustique, et de thermique :

« Le nouvel éclairage de la salle des pas perdus lui redonne quelques couleurs et davantage de chaleur. Sur le quai transversal, le plafond et sa verrière bénéficient d'un nouvel éclairage et d'une nouvelle mise en peinture. La gare prend toute sa dimension visuelle dans le quartier quand la nuit tombe [...] Pour le repos des yeux, nous prévoyons de faire disparaître des casiers gris servant de consignes de bagages dans les espaces de circulation de la gare. L'éclairage des entrées rue de Rome, cour de Rome, cour du Havre et rue d'Amsterdam relèvent de la même optique. »¹³⁴

Le projet de mise en lumière¹³⁵ de la gare Saint-Lazare porté par l'éclairagiste d'AREP a été élaboré en deux étapes. Des relevés photométriques dans la gare ainsi qu'au passage du Havre ont été effectués pour fixer les niveaux d'éclairement que la maîtrise d'ouvrage pouvait obtenir dans les futurs espaces de la gare. Le concept général du projet lumineux, tel que nous l'avons compris, vise à intensifier le niveau d'éclairement, lorsque le visiteur se déplace vers le niveau inférieur de la gare, et à éclairer avec une lumière « *de plus en plus froide* »¹³⁶. De plus, l'éclairage des boutiques semble jouer un rôle complémentaire, dans la mesure où une certaine (dés)organisation des sources lumineuses sera réalisée par les boutiques elles-mêmes qui éclairent leurs devantures de manière très disparates.

« On n'a pas vraiment pris en compte les contraintes d'une gare historique. [...]. Il n'y a rien qui va éclairer les toits ou les structures métalliques, tout est mis de manière directe pour éclairer le sol. En architecture, l'apparition du concept de mise en lumière, c'est-à-dire, une démarche qui tente de scénographier un bâtiment, est récente, une vingtaine d'années au maximum. Je pense qu'à l'époque, ils éclairaient pour voir, surtout depuis l'exploitation souterraine avec l'arrivée du métro. »¹³⁷

Lors de la mise en place de la ligne du métro n°14, la salle de distribution située au sous-sol de la gare Saint-Lazare a bénéficié d'un traitement lumineux.

¹³⁴ AREP INFO, « Saint-Lazare. En attendant Demain, les travaux continuent », *La vie du rail*, 9 mai 2001.

¹³⁵ SERRE F., *La Gare Saint-Lazare, APD-Notice descriptive*, AREP Technique, Mars 2004.

¹³⁶ Par exemple, pour les galeries commerciales situées au niveau rue et métro, des valeurs de 200 et 250 lux seront obtenues avec l'éclairage normal qui doit être, de plus, très uniforme.

¹³⁷ Extrait de l'entretien avec Florence Serre, éclairagiste à AREP, Février 2005.

Le premier puit de lumière naturelle du métro parisien n'a été réalisé qu'en 2003. Les documents relatifs à ce projet montrent qu'une grande importance a été accordée aux matériaux pour leurs qualités de réflexion lumineuse¹³⁸, comme par exemple, le sol chiné et clair. Aussi, « *les éclairages horizontaux ont été limités pour éviter les effets d'éblouissement [...]* ».

Pour la maîtrise des ambiances acoustiques, les objectifs généraux proposés par l'acousticien concernent le temps de réverbération dans les volumes occupés par les voyageurs, et la maîtrise des niveaux sonores après la décomposition acoustique du projet, c'est-à-dire, le découpage du projet en fonction du confort sonore associé à chaque sous-espace. Le temps de réverbération sera différent pour chaque type d'espace¹³⁹. Après avoir analysé les documents graphiques relatifs à l'étude architecturale, nous avons détecté la multiplication des sas dans le but de limiter les interférences sonores entre espaces de nature et fonction différentes et, en particulier, d'éviter la pollution sonore vis-à-vis de l'activité ferroviaire sur les quais vers les espaces commerciaux. La conception tente de faciliter le repérage des espaces par l'utilisateur ou le client en différenciant les lieux par des contrastes et/ou des seuils phoniques.

« Il y a un espace extrêmement ferroviaire qui se trouve sous les halles de couverture des quais et des voies. C'était l'ancien débarcadère. En terme de paysage sonore, il est d'une grande richesse, il marque et identifie la gare. Aujourd'hui, l'espace principal d'attente est le quai transversal. Il y a donc comme une dualité : espace de circulation et espace d'attente. L'espace d'attente voudrait qu'on soit dans des conditions confortables et une ambiance bien réfléchi en ce sens. L'espace de circulation voudrait qu'on soit bien orienté. Le cœur de la gare est là où se produit l'industrie ferroviaire qui est très riche, mais aussi très pénalisante. Dans ces espaces là, on a voulu maîtriser la réverbération qui va amplifier l'ambiance sonore. Le principe de base est celui de réduire le volume du paysage sonore qui est très riche, sur lequel on ne pourra rien faire. De plus, on n'a aucune maîtrise possible sur les sources de bruit que sont les trains. Il faut faire avec, en réduisant le niveau

¹³⁸ Pour l'éclairage des parties communes, les points lumineux, déterminés sur la base de 5 lumens/m², seront constitués de verre et métal et alimentés en câble résistant au feu. Cf. Rail et recherche n°31, 2^e trimestre 2004, p. 32.

¹³⁹ Du point de vue acoustique, le projet peut se décomposer de la manière suivante : La salle des pas perdus sous halle (niveau quais), les galeries et espaces principaux des niveaux rue et métro, les espaces de transition vers le quai transversal de la gare, les espaces de transition vers le métro et le RER, les espaces de transition vers l'extérieur de la gare, les espaces clos isolés des grandes halles : locaux d'accueil, billetteries, salles d'attente, régie, et les parkings.

général, en jouant sur des capacités d'absorption de matériaux pour être adapté aux bruits en présence. »¹⁴⁰

En complément du traitement acoustique global évoqué plus haut (action sur le champ réverbéré), les concepteurs agiront autant que possible sur la propagation des sources elles-mêmes « *pour limiter le niveau sonore global et améliorer le confort* »¹⁴¹. Les bruits des espaces adjacents au projet tels que les bruits extérieurs, les bruit de trains, les sonneries de départ, et les annonces sonores SNCF (non souhaitées dans la galerie commerciale), seront le plus possible atténués par le traitement absorbant disposé dans les espaces de transition (limitation de la zone d'influence de ces bruits). Au niveau du confort acoustique, et compte tenu de l'usage de ce lieu (transit essentiellement), de son occupation et de l'ambiance sonore induite, la salle des pas perdus est jugée aujourd'hui acceptable selon les quelques entretiens effectués auprès des banlieusards.

Or, « *une fois réaménagée, le niveau de bruit dans la salle des pas perdus augmentera* »¹⁴². L'accroissement de l'activité, des flux du public, de nouveaux équipements, de la multiplication des sources de bruit, l'augmentation des volumes des trémies prévues dans le projet et des surfaces d'ouvertures sur les espaces adjacents bruyants (quai transversal essentiellement), justifient cette anticipation sonore. Le contexte acoustique actuel rend très difficile la diffusion intelligible d'informations via une sonorisation.

« On réfléchit au système de sonorisation mais aussi à la correction acoustique de certains espaces pour pouvoir maîtriser la réverbération, et les sources de bruit nuisants qui peuvent venir dégrader l'intelligibilité. On réfléchit aussi à un certain confort mais sans avoir d'objectifs précis parce que le maître d'ouvrage ne s'en préoccupe pas. Il y a peu d'intentions du maître d'œuvre, c'est la réalité de la majorité des projets. Il se trouve qu'il y a quelques projets qui sortent du lot, quand le maître d'ouvrage est plus sensible à cet aspect et quand il y a plus de moyens, c'est le cas d'EOLE notamment qui débouche sur Saint-Lazare. »¹⁴³

¹⁴⁰ Extrait de l'entretien avec Philippe HOLSTEIN, acousticien à AREP, Février 2005.

¹⁴¹ Idem

¹⁴² Idem

¹⁴³ Idem

La situation devra être améliorée par rapport à l'existant pour répondre aux ambitions du projet. Comme nous venons de le voir, il est prévu d'introduire une correction acoustique destinée à maîtriser la réverbération et les interférences entre espaces, tout en respectant l'architecture du lieu.

« Sur Saint-Lazare, on a dans les habitudes de conception d'atteindre une intelligibilité de la parole, et on doit avoir aussi du bon sens qui se traduit par la chasse de l'inconfort. En tant qu'acousticien, on va chercher à identifier, dès le départ, la problématique acoustique générale, à identifier les sources de bruit les plus pénalisantes pour le confort. Où elles se situent ? Qu'est ce qu'on peut faire pour les réduire ? Est-il intéressant de les laisser ? Dans une halle de gare, par exemple, est ce qu'il faut laisser et amplifier ce bruit ferroviaire et ne pas pénaliser l'intelligibilité de la parole ? On regarde comment les espaces communiquent entre eux. Pour un projet historique, le bâtiment existe, du moins l'enveloppe générale. Il faut jouer avec, on n'a pas une grande marge de liberté, et on va essayer de voir les communications naturelles qu'il y a entre les différents espaces, les usages et les fonctions de ces espaces. Comment on peut éventuellement les différencier entre eux ? Comment éviter la pollution en termes de bruit d'un espace vers un autre ? Sur Saint-Lazare, par exemple, si on regarde la salle des pas perdus, l'objectif avoué de départ est l'intelligibilité de la parole (sans forcément le dire à l'équipe du projet). On va aller dans une direction qui nous paraît intéressante, qui est celle de la différenciation de l'espace, c'est-à-dire, associer l'ambiance sonore à la fonction de l'espace avec des moyens extrêmement limités. »¹⁴⁴

Au final, dans ce projet, la dimension sonore viendra enrichir le projet si les parcours sonores et les transitions sonores sont remarquables, si la pollution sonore émanant d'une partie de l'espace ne vient pas contaminer un autre lieu. Aussi, l'objectif annoncé par la cellule acoustique, de « *la réduction du temps de réverbération (autour de 3 secondes) dans la salle des pas perdus* »¹⁴⁵, reste cohérent avec la monumentalité du lieu. La réverbération acoustique étant une caractéristique essentielle, voire symbolique, de ce type d'espace à grand volume. Mais on aura noté la fragilité du discours, la quantité de questions laissées en suspens, le manque d'argument sur la réussite acoustique

Par comparaison, le parti thermique adopté pour le nouveau projet de la gare Saint-Lazare semble mieux fondé. L'objectif principal, indépendant de la dimension

¹⁴⁴ Idem

¹⁴⁵ Idem

historique du lieu, vise à aboutir à un projet confortable avec le minimum de palliatifs énergétiques.

« Pour une gare, on commence toujours par les mêmes questions : quel objectif de confort thermique ? Quels critères de confort ? A quoi les voyageurs vont être sensibles ? A la vitesse de l'air, à la température, aux variations de températures, au rayonnement, ou à l'hygrométrie ? Toutes ces choses là, on les approche par typologie d'espace, c'est-à-dire en fonction de l'usage. Il y a des espaces de déplacements, le voyageur est en transit, s'il vient de la ville ou du métro en bas. Il faut doser la température pour les deux types d'usagers. Cette vision là, on l'a pour tous les espaces, les espaces commerciaux, les quais transversaux, etc. »¹⁴⁶

« La partie prévision repose beaucoup sur l'analyse des ingénieurs thermiciens qui vont regarder le bilan thermique du volume, ses déperditions : phénomène très important dans les ouvrages SNCF à cause des courants d'air et parce que les ouvrages sont très ouverts et perméables pour laisser partir les fumées des machines à vapeur. Ce sont des espaces exposés au quatre vents, donc dans ces espaces, le dire de l'expert et les outils classiques de bilan thermique paraissent parfois lourds, parce qu'il faut intégrer beaucoup d'éléments. »¹⁴⁷

Pour la cellule thermique de l'AREP, il fallait comprendre les dysfonctionnements du bâtiment initial, en recueillant le maximum de données climatiques. Ces données résultent de l'étude des dispositions constructives, c'est-à-dire, tous les éléments fixes : les portes, sas, cloisons, brises soleil, pour détecter les parois ou les éléments qui sont à l'origine de déperditions. Une cartographie des inconforts est alors élaborée. Les inconforts sont chassés par d'autres dispositifs constructifs rajoutés ou par la correction des dispositifs existants.

2.2 Les pratiques d'AREP sous l'angle des sens et de leurs histoires

Dans le parti pris d'AREP, les dimensions sur lesquelles nous voulions enquêter, à savoir les ambiances et l'esprit du lieu sous l'angle de l'histoire et de la mémoire sensible, sont impliquées à différents titres sans formalisation explicite. Elles sont manipulées selon des logiques qui relèvent ainsi soit du confort et du fonctionnel, soit, plus indirectement, d'une intention esthétique.

¹⁴⁶ Extrait de l'entretien avec Mathieu Pihouee, thermicien à AREP, Février 2005.

¹⁴⁷ Idem

La perspective adoptée fait du programme de conception le point fort de l'explication. C'est le programme porté par les architectes et les possibilités techniques portées par les ingénieurs qui sont les principales ressources explicatives. Les ambiances sont traitées de manière très incidente. De la même façon, le projet est développé en termes de cumul de compétences : celles de l'éclairagiste, celles de l'acousticien, celles du thermicien, etc. Il est évident que les objectifs de chacun jouent un rôle prépondérant dans le cloisonnement des réponses apportées. Un traducteur interdisciplinaire manque à l'appel. De plus, l'approche ne permet pas d'éclairer la façon dont la gare Saint-Lazare, à la fois comme « présent » et comme « passé », se fait le support de construction de ces logiques. Les différents réaménagements, mais aussi les environnements sensibles superposés et sédimentés par le temps, sont notamment écrasés. Les usages que les transporteurs font du lieu sont directement renvoyés à la rentabilité économique que les exploitants commerciaux ont défini, et ceux des voyageurs sont rabattus sur le programme qu'ingénieurs et architectes ont défini pour eux.

La notion de qualité ou de confort apparaît avec force, ceci est particulièrement prégnant au niveau de l'éclairage et du confort sonore. Ces notions touchent directement des aspects sensoriels. Mais, dans la logique du confort, et avec la raison technique qui est celle des aménageurs et des ingénieurs, les faits sensoriels sont considérés à travers des exigences physiologiques qu'il s'agit de satisfaire au mieux, selon des critères quantitatifs susceptibles de produire une qualité fonctionnelle. Par exemple, la notion de confort visuel déterminée selon l'éclairage, ou encore, la limitation du niveau sonore pour assurer le confort sonore.

Ces premières formations montrent que l'AREP a une démarche sectorielle, le projet est une première réponse technico-économique, après viennent les considérations patrimoniales, pour lesquelles les concepteurs sont attentifs mais qui leur paraissent difficilement exprimables en qualités sensibles. Dans le projet « Demain, Saint-Lazare », l'organisme AREP tente d'être respectueux du projet initial, chaque fois qu'il faut l'être, mais en améliorant prioritairement la

fonctionnalité. Les interventions thermiques et acoustiques sont indépendantes, elles traitent la gare espace par espace. Une démarche collective autour d'un acteur ou d'un outil commun aurait sans doute facilité la communication entre les intervenants.

Concernant l'ambiance lumineuse, la lumière naturelle ne fait l'objet d'aucune expression qualitative. C'est la quantité de lumière qui prime, comme le montrent les percées du plancher du rez-de-chaussée pour apporter la lumière au sous-sol. Aussi, le confort lumineux, sonore et thermique apparaissent dans les discours des concepteurs comme une volonté de « chasser l'inconfort ». L'idée est de cerner les inconforts, de les atténuer, plutôt que de fonder le projet sur une compréhension fine, puis l'accentuation des qualités du lieu. Ce qui est souhaité, c'est de rendre confortable le lieu au nom des critères du confort d'aujourd'hui. Dans les représentations des concepteurs, l'image du bâtiment actuel est l'image d'un bâtiment de luxe assez désuet, que les traitements acoustiques, lumineux et thermiques rendent « conviviale ».

Les discours des concepteurs et les arguments qui les sous-tendent sont parfois à dominante technique. Elles visent à expliciter l'interaction entre les différentes composantes matérielles de l'espace public (formes architecturales, matériaux de construction, éclairage, etc.). Mais nous peinons à assimiler le passage des données matérielles aux impressions qu'elles donnent sur le sujet percevant. Les arguments peuvent aussi être à dominante scientifique. Les auteurs font appel à des notions et des concepts de différents champs disciplinaires pour étayer leurs interprétations. On cherche ici, non seulement à argumenter les choix techniques, mais à justifier la lourdeur des normes et la complexité de la négociation sous-jacente.

Le désir de marquer l'espace du voyageur semble cependant commun à chacune des démarches, chacun dans un registre qui se saisit du lieu particulier et de ce qu'il signe du voyage. La formation d'un espace qui surexpose le lieu du voyage, qui le redouble dans ses lignes ou qui le détourne, nous paraît destinée à la prise de conscience du moment présent, en attribuant un sens nouveau à la nature de la gare

traversée. L'idée est d'enrichir le temps du voyage, de favoriser le séjour en gare, de créer des rencontres, car la gare de l'AREP est, par définition, un lieu d'échanges. Les différents acteurs participant au projet, définissent le lieu comme une articulation de plusieurs modes de transports et d'échanges, mais aussi de services. La gare assure le transport de voyageurs, le commerce, les loisirs et les services qu'elle possède : un bâtiment pour les voyageurs, un bâtiment pour les trains, un centre commercial, un parvis extérieur pour la connexion urbaine. Ainsi, elle permet des relations : entre plusieurs modes de transports, entre plusieurs niveaux de transports (aérien, souterrain).

Dans le discours de l'AREP, qu'en est-il de la matérialité sensible du bâtiment du XIX^e siècle ? La lumière particulière de la gare du XIX^e siècle, son acoustique, ses courants d'air ne sont pas considérés comme des « valeurs » pour le projet. Seul le cadre général offert au regard, parce qu'il représente un style architectural porteur de charme, est considéré. L'utilisateur n'est pas un acteur de l'ambiance mais un simple spectateur, dans une atmosphère sonore et lumineuse qui doit le satisfaire.

Après avoir examiné le projet de réaménagement actuel de la gare, la place donnée aux ambiances, ses liens fragiles, voire inexistantes avec les données sensibles patrimoniales en présence, nous allons nous immerger dans le lieu pour saisir la perception visuelle et sonore des usagers d'aujourd'hui, voyageurs, riverains et cheminots. La première étape de cette immersion est d'abord personnelle. Elle sera ensuite corrigée par des entretiens semi-directifs. Nous entraînerons ensuite le lecteur dans la dimension mémorielle des usagers, en convoquant l'outil vidéo qui engagera la parole et les commentaires des acteurs en permettant de mieux cerner les traces sensibles perdues, repérées et/ou imaginées. Le dernier versant concerne les relevés métrologiques et les prises de sons qualitatives effectuées en parcourant la gare actuelle.

3. Observations ethnographiques

La découverte et l'analyse de la perception de l'espace urbain est dépendante d'une démarche descriptive en prise directe avec le lieu. Ce type d'approche descriptive conduit à prendre en considération ce qui relève de la situation vécue in situ. La gare de chemin de fer est un espace public qui permet de regarder et d'écouter des acteurs agir dans un espace où l'on est soi-même pris, y compris comme observateur. L'idée est de s'immerger dans la gare Saint-Lazare et ses rues avoisinantes : partir de la gare et de ses espaces circulants, de la description externe des flux qu'elle engendre et qu'elle contraint, et observer, pour les connaître, les comportements des passants, des voyageurs, etc.

L'objectif est de découvrir un nouveau territoire urbain à même mes pas, de vivre ses ambiances et de les restituer, notamment en dégagant quelques effets sensibles repérées au laboratoire CRESSON (Cf. annexes pp. 329-340). Il s'agit de marcher librement, sans but affirmé et sans intentions préalables, si ce n'est se rendre disponible aux multiples sollicitations du terrain. Bref, se mettre à la disposition du site en se laissant porter et transporter par l'ambiance immédiate. Lors de cette tentative d'imprégnation in situ, nous avons pris des notes, enregistré nos sensations et nos impressions au fur et à mesure du trajet. Nous nous sommes mis au rythme des usagers en nous rendant sur les lieux à divers moments de la journée et en observant aussi précisément que possible leurs parcours. Cela consiste à suivre des yeux ou à distance respectable leurs va-et-vient.

Pour accéder à la gare Saint-Lazare (Planche 10), la rue du Havre constitue un accès direct en provenance du boulevard Haussmann. C'est la rue qui supporte l'essentiel du trafic piétonnier. Sur le trottoir impair sont localisés plusieurs arrêts de bus. Ils sont très utilisés et on observe des rassemblements de voyageurs en attente de ce côté de la rue. Si dans la journée, la rue Saint-Lazare est assez fréquentée le long et en face de l'Hôtel Terminus (en particulier à cause des nombreux points de restauration), on ne remarque pas d'augmentation du trafic piéton aux heures de

pointe. La destination finale de la majeure partie des piétons étant la gare, leur cheminement les conduit vers les deux cours (de Rome et du Havre) et vers la rue intérieure, située à l'arrière de l'hôtel.

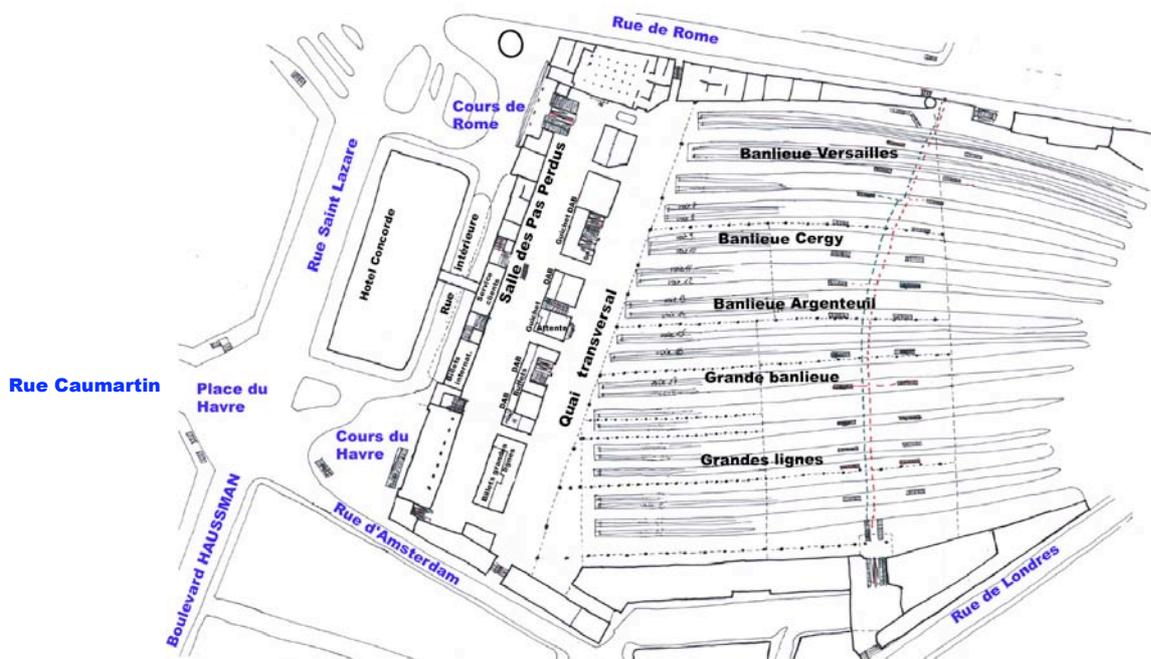


Planche 10 : Configuration de la gare et ses rues adjacentes

L'encombrement relatif des trottoirs dans la partie de la rue de Rome, située près de la gare, est essentiellement dû à l'accumulation des usagers des bus aux principaux arrêts. On note un nombre très important de traversées en dehors des passages protégés, étant donné la difficulté d'accéder à celui de la rue Saint-Lazare. La sécurité des piétons y est mal assurée. La rue Caumartin fait partie des rues les plus circulées du quartier. Cette charge piétonne considérable a été à l'origine de la fermeture de la rue aux voitures. Elle est devenue l'itinéraire privilégié des voyageurs vers la gare aux heures de pointe du matin et du soir, et une attraction commerciale responsable d'un important flux piéton toute la journée. L'espace de la rue est largement occupé par des étalages, ce qui rend difficile le bon écoulement des flux.

3.1 Le journal de gare

. Les premières observations in situ permettent de s'imprégner du lieu (Planche 11). Elles ont été effectuées quotidiennement pendant deux semaines, en diversifiant les plages horaires. Elles retracent une description personnelle et datée des présences en gare et des voyages en train effectués à partir de la gare Saint-Lazare. Elles ont été consignées dans un journal de gare. Par exemple, ces notes prises lors de ma toute première visite du terrain : « Le train. Une gare du XIX^e siècle, une halle dans les courants d'air où des voyageurs et des vagabonds circulent, l'horaire d'un train affiché sur un panneau, un bistrot où l'on prend un café. La poésie d'une infrastructure, des quais, des trains, des rails, des voies serpentines, des hangars vides, des filets de câbles noués par des caténaires dans le ciel, héritée d'un autre siècle, désuète». Cette démarche empirique singulière peut surprendre. Elle traduit un regard subjectif, mais s'imprégner des qualités ambiantales portées sur un lieu, légitime, à priori, ce point de départ individuel.

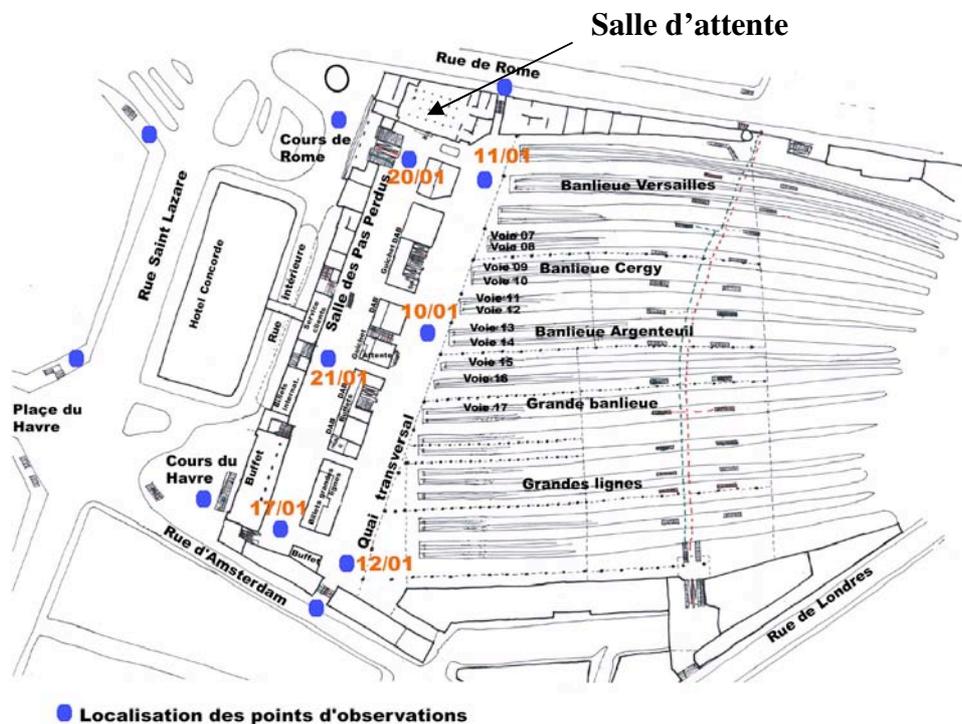


Planche 11 : Emplacements sur site au cours de l'étape d'observations

Mardi 10 janvier 2005 à 14h, gare Saint-Lazare. « Concentré sur le panneau des départs vers la banlieue à chercher l'horaire et le numéro du quai du Paris-Versailles-rive-droite, mes yeux s'égarèrent déjà sur les grandes lignes : Caen, Cherbourg, Le Havre, etc. L'idée qu'à quelques heures d'ici, il y a des plages désertées, m'emporte dans des souvenirs lointains. Une locomotive entre en gare. La gare est sombre, grouillante de gens pressés, aménagée pour être fonctionnelle. Nul besoin de demander sa destination à un chef de gare, tout est affiché, signalé. »

Mercredi 11 Janvier 2005 à 9h. « Sur le quai, un panneau indique *sortie rue de Londres, rue de Rome*. Il n'est pas difficile d'imaginer ces capitales, elles sont reliées à Paris par les gares du Nord et Lyon. Le matin du 12 Janvier 2005, juste avant de prendre le train, j'aperçois un panneau qui prévient : *Au-delà de cette limite, votre ticket doit être validé*. Au-delà de cette limite, les quais s'interrompent mais les rails continuent. »

Mardi 17 Janvier, gare Saint-Lazare. « Sur l'escalier mécanique menant au halle de la gare, un vieil homme habillé en marin avec une casquette emprunte l'escalator descendant. Une marée humaine déferle des trains, des flots à n'en plus finir de gens pressés, silencieux. Les regards fuient pour dire qu'ils sont très occupés à leurs affaires. Le coiffeur, le tabac, le marchand de journaux réussissent toujours à retenir quelques clients au passage. Des gens errent dans la salle des pas perdus, des voyageurs arrivés en avance, des touristes avec leur plan de la ville, l'air perdu. Au bar, des clients sirotent une bière et prennent du temps pour observer les allées et venues dans la gare, ils semblent hésiter à rentrer chez eux. A l'image de ce bar, tous les petits commerces participent visuellement à la coloration de l'espace. Ici, je détecte le premier effet sensible, en occurrence, il s'agit d'un effet lumineux¹⁴⁸, celui de l'effet de coloration. L'effet de coloration est un effet à dominante physique, et par lequel l'espace se colore ou apparaît coloré par l'éclairage. La notion de température de couleur précise la couleur donnée par une lampe (enseigne lumineuse pour les commerces). »

¹⁴⁸ Cf. THIBAUD J.-P., CHELKOFF G., op cit

« Je continue mon exploration, je traverse la galerie commerciale, je sors sur les quais, je vois une dame qui composte, mais la machine n'oblitére pas son billet. Elle ne réagit pas en l'absence du son caractéristique qui dit qu'il s'est passé quelque chose. Elle remet son billet en poche, sûre d'avoir composté. Sur le quai, c'est l'effet sonore d'émergence. C'est un effet de composition, traduisant la tonalité des occurrences sonores qui apparaissent nettement dans un contexte donné. L'émergence ne concerne pas seulement l'irruption d'un son fort dans un contexte de plus faible intensité, elle caractérise aussi l'apparition de sons différents par leurs hauteurs, leurs timbres ou leurs rythmes. Dans la réverbération locale, le composteur a un son mat. Le « clang » n'est pas très intense mais il fait émergence. »

Vendredi 20 Janvier 2005. « C'est une épreuve de force pour entrer dans la rame de métro. Des couloirs souterrains mènent à la sortie, je les prends, je suis devant la gare. La façade principale montre le bâtiment du XIX^e siècle. Un grand escalier de pierres mène à la salle des pas perdus. Magie de ce nom qui évoque la perte, l'égarément, le vagabondage. Ce ne sont pas les usagers des trains de banlieue, pressés par le temps, qui s'y perdront, mais des voyageurs chargés de valises en attente de départ, des touristes cherchant des informations sur le plan du 8^{ème} arrondissement de Paris. Les usagers arpentent la galerie marchande, sous la salle des pas perdus, pourvue d'un coiffeur, d'une maison de presse, de guichets SNCF et de bornes automatiques. La verrière dans la salle des pas perdus plonge ce lieu dans une atmosphère blanchâtre. Je me sens enveloppé par une couche blanche. Cet effet lumineux d'enveloppement est le produit d'une lumière homogène et diffuse. Elle accentue la spécificité du lieu par rapport au dehors, moins blanc, plus aérien. »

« Sauf dans la salle d'attente de la salle des pas perdus, il n'est pas possible de s'asseoir. Il n'y a pas de bancs. Personne ne peut « demeurer » dans la gare, qui reste un lieu de passage, de partance, qui fait ressentir le flux aéraulique des courants d'air, des mouvements d'air chaud, agréable, et d'autres plus frais, mais tempérés pour la saison hivernale. Deux galeries aménagées de vitrines et de bistrots conduisent aux quais. Sur les quais, l'architecture de métal, de fins poteaux ornés de chapiteaux couverts de poussière, la toiture ondulée, parfois translucide, jaunie par le

temps, propose une nouvelle ambiance lumineuse. L'attente du train commence. Ces quelques minutes laissent du temps pour regarder les rails et imaginer leurs cheminements éventuels. Le train entre en gare. Les portes s'ouvrent, les passagers sortent dans la précipitation. La foule dense se déverse dans la gare. Il devient impossible de bouger. Il faut attendre la fin de la vague en essayant de garder son équilibre, ne pas se laisser emporter. Cette vague sonore révèle le rythme d'utilisation du lieu, fait de plein et de vide, de flux et de reflux. »

« Les voyageurs en partance pour la banlieue créent un mouvement inverse, filent sur le quai, entrent dans les compartiments, se ruent sur les places assises. Sonnerie. Signal lumineux. Les portes claquent, se ferment. Il y a comme un silence soudain, une coupure. Cette chute soudaine d'intensité correspond bien au reflux observé, c'est l'effet sonore de coupure. Cet effet traduit clairement le passage d'une ambiance sonore à une autre. L'arrêt abrupt d'une émission sonore, la disparition d'une matière sonore, ou encore l'irruption d'un son intense, créent des effets de coupure qui ne dépendent pas des formes spatiales. Les effets de coupure mettent en valeur le marquage social du lieu et l'émergence d'une ambiance sonore signée. Maintenant, je me déplace, et j'observe ce qui se passe dans ce moment silencieux. »

« Le train démarre, et pendant qu'il avance je regarde autour de moi, et mes yeux s'arrêtent encore sur la salle d'attente. Assis sur les seuls bancs de la salle d'attente, immobiles, les passagers se regardent. Un contact verbal avec un voisin semble possible. Un journal, un livre, des documents de travail sortent des mallettes, des sacs à main, des poches. Ce sont les seuls bagages de ces voyageurs. Le train avance lentement. En avançant dans la même direction, les aiguillages deviennent de plus complexes, les rails s'entremêlent, se nouent et se dénouent. Le train balance à droite, à gauche, les roues grincent. Les voies s'élargissent de plus en plus. Le ciel apparaît. Un entrelacement de câbles électriques, de caténaires, les poteaux tissent le territoire ferroviaire. La gare de triage s'étend au loin. Les voies se multiplient, forment un champ de fer surchargé de câbles électriques. »

Samedi 21 Janvier 2005. « Tout le monde semble être en avance : c'est les vacances. Des centaines de personnes ont l'oreille qui pointe et le nez en l'air, à l'affût de l'annonce des trains. Les « clang » des vieux composteurs de billets délivrent le « laisser passer ». Les voyageurs sont désormais sereins. Un monsieur solitaire cherche son chemin au milieu d'une foule dans laquelle chacun semble connaître le sien et va droit devant lui. Je vois les trains de banlieue qui repartent très vite avec des voyageurs dans l'autre sens. Les voyageurs sont inégalement pressés. Dépasser quelqu'un entraîne un autre pas, une autre marche, une autre vitesse. Il faut choisir entre un rythme moyen, où l'on avance droit devant soi, ce qui permet de ne pas être bousculé, et un rythme pressé, où on zigzague ou se faufile, mais où on est responsable des heurts. »

« De façon moins nette, le phénomène de vagues se produit aussi dans l'autre sens, c'est-à-dire en partance vers le métro ou le RER (en direction de l'escalator qui accède au niveau métro). La foule s'est engouffrée. Parmi elle, beaucoup conversent par téléphone en se regardant à travers les vitres du train. Deux scènes visuelles et sonores se croisent dans un fondu-enchaîné, des voyageurs qui partent, d'autres qui descendent du train, une apparition sonore croissante des premiers et une décroissance sonore progressive des seconds. Le chef de service à la casquette blanche a vérifié l'ouverture du signal, c'est l'heure. Il fait signe au contrôleur de fermer les portes. Je me rapproche des guichets, on répond à toutes sortes de questions, plus ou moins insolites, plus ou moins vitales. Certains cherchent un train, d'autres cherchent un adolescent perdu dans la foule, d'autres encore des lunettes oubliées sur la banquette d'un train déjà loin. »

Ce condensé d'observations, donne quelques repères pertinents sur les déplacements dans la gare. Deux caractéristiques apparaissent : la furtivité et la fluidité des voyageurs dans l'univers sonore métabolique, et la lumière blanchâtre du lieu. Cette furtivité, cette fluidité de mouvements, de déplacements, les épreuves de forces, les changements de vitesse de la marche, les gestes, sont entrecoupées de moments plus apaisés et apaisants. Il existerait un rythme, une gare « accélérée » et une gare « décélérée ».

L'écoute de l'environnement sonore permet de détecter une instabilité dans la nature des signaux sonores et une succession dans le temps. Parfois, les signaux sonores se détachent du fond ambiant. Parfois, ils constituent le fond sonore. Cette instabilité perceptive entre figure et fond sonores n'empêche pas le rythme. Enfin, il y a concordance entre ce qui est vu et ce qui est entendu. Quand on voit la foule, on l'entend. Quand un train démarre, on l'entend. Il n'y a pas de sons surprenants. L'effet sonore de réverbération perçue essentiellement dans la salle des pas perdus renforce constamment la perception de la densité humaine, que ce soit dans la situation d'une gare « sporadique », ou d'une gare « condensatrice de foule ».

Ces premiers indicateurs de la matérialité sensible de la gare sont-ils perçus par les utilisateurs ?

3.2 La parole des usagers

Notre journal permet d'observer combien les attaques sonores émergent avec évidence dans la réverbération locale, comment la gare avait un rythme sonore rappelant les effets de vague, combien la lumière naturelle, transparente au dehors, devient blanchâtre dans la salle des pas perdus, puis « grise », voir jaune, à l'emplacement des quais.

Les lignes qui suivent vont compléter ces premières informations. C'est la perception et la mémoire des usagers qui sont maintenant sollicitées, et leurs paroles que nous retranscrivons. L'approche consiste à se mettre à l'écoute des gens rencontrés sur place, qu'ils soient voyageurs, personnels de la gare ou visiteurs de passage, en leur demandant de nous faire part de leurs expériences. Les passants, plus ou moins ouverts à notre requête, parlent, alternant impressions du moment, descriptions du quotidien, évocations du passé, appréciations et associations personnelles. Dans leurs propos, les différentes facettes du lieu apparaissent.

Cinq groupes d'utilisateurs de la gare étaient ciblés (28 interviewés au total) :

- Trois « voyageurs-navetteurs » habitués du lieu¹⁴⁹. Ils sont peu chargés, filent droit, regardent dans la direction où ils vont, ne laissent pas leur regard se faire happer par ce qu'ils croisent.
- Huit utilisateurs occasionnels. Leur présence dans la gare n'est pas quotidienne.
- Cinq membres du personnel SNCF de la gare Saint-Lazare.
- Sept retraités de la Société Nationale des Chemins de Fer ayant eu, au cours de leur carrière, une expérience professionnelle au sein de la gare.
- Cinq habitants, qui par leur connaissance du site, s'exprimeront quant à leur rapport au quartier. Cette catégorie devrait nous permettre d'élargir notre recherche du vécu actuel de la gare à ceux qui la voisinent.

Sans prétendre à une représentation exhaustive du vécu des voyageurs, nous avons cherché à joindre des profils de personnes différentes par l'âge, le sexe ou la culture. Le nombre d'enquêtés peut paraître limité, mais c'est la qualité des informations qui est recherchée, pas l'enquête statistique. Trois modalités ont été tentées, d'abord des personnes sur place, l'appel à témoignages par la presse, et enfin des rendez-vous chez les riverains.

Par ailleurs, étant donné la difficulté de récolter un matériau d'enquête sur les ambiances qui ne soit pas orienté sur l'aspect habituellement mis en avant, à savoir le jugement esthétique ou la gêne, les questions¹⁵⁰ posées n'ouvrent pas d'emblée sur l'appréciation portée sur le lieu. Une fois le contact avec l'interviewé établi, nous avons procédé à un bref exposé de l'objet de l'entretien (sans entrer dans les détails pour ne pas influencer). Puis, nous essayons de connaître le degré de connaissance et le temps approximatif du séjour en gare. Nous avons tenu à ce que l'immersion dans l'enceinte physique de la gare et dans les rues limitrophes, soit respectée. Il s'agissait de raconter soit des scènes réelles, soit des scènes mémorisées, avec une attention

¹⁴⁹ Nous avons interrogé dix navetteurs. Cinq sujets navetteurs ont été interrogés la nuit, pour recueillir des propos sur l'ambiance nocturne. Nous signalons l'article intéressant de Xavière Lanéelle : « *Va et vient, entre deux lieux, entre recherche et récit* ». L'auteur définit les navetteurs sur le critère de leur abonnement de la SNCF et le nombre de voyages par semaine (trois). Elle interroge la relation entre la spatialité (investissement spatial dans le train) et la contrainte et liberté (le temps de la navette) pour ces individus. Cf. LANEELLE X., « *Va et vient, entre deux lieux, entre recherche et récit* », *Espacestems.net*, Textuel, 07.04.2004, <http://espacestems.net/document153.html>

¹⁵⁰ Voir l'ensemble des questions en annexe.

particulière aux facteurs d’ambiances¹⁵¹ et au statut historique et patrimonial que la gare inspire. La planche (12) présente les emplacements des interviews.

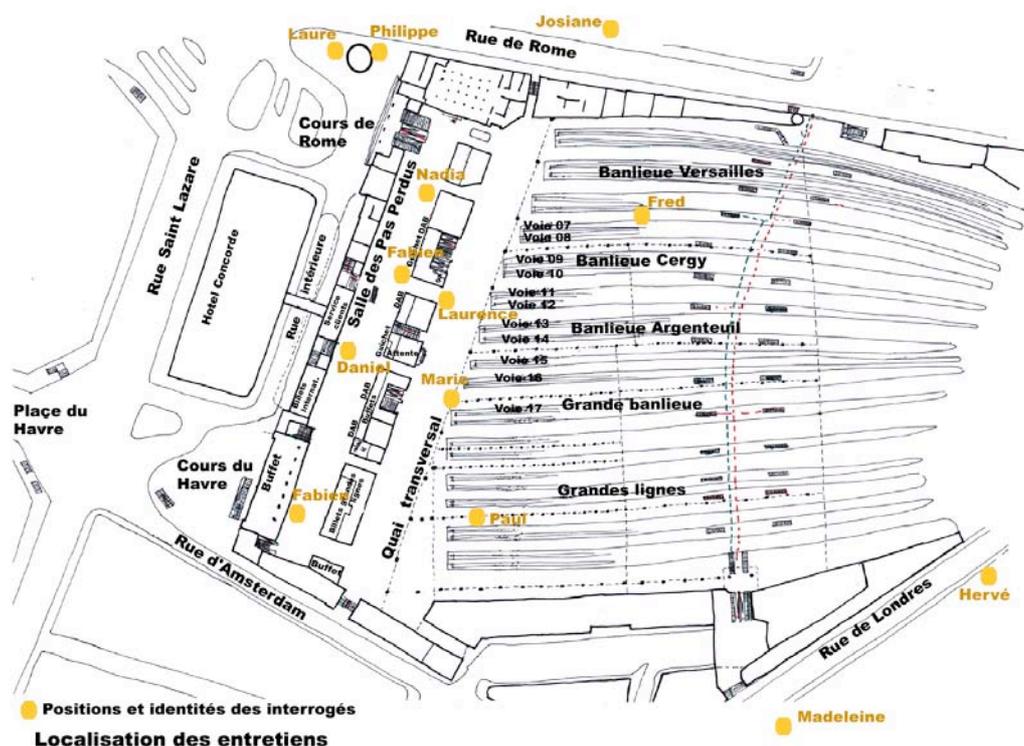


Planche 12 : Localisation des interviews

Les entretiens durent environ dix minutes. Pour les deux premières catégories de personnes (voyageurs et personnel SNCF), les questions suivantes ont été posées :

a- sur l'historicité. Cette gare est historique, qu'est ce qui permet de le confirmer ?

Est il possible pour vous de ressentir cet aspect historique? Et comment l'exprimez vous ?

¹⁵¹ Peu d'interviewés nous ont parlé de l'odeur, comme si cette faculté de se souvenir par le parfum de l'air avait été partiellement occultée. Il s'agit sans doute d'un manque de vocabulaire à ce sujet, ou encore d'un sujet considéré comme de peu d'importance.

b- sur les aménagements

Qu'est ce qui a changé dans cette gare ? (Aucune précision supplémentaire est donnée à l'enquête, l'intérêt est celui de recueillir les souvenirs d'une manière très générale.)

c- sur les possibles préservations ou conservations

Quand un architecte est appelé à intervenir (restauration, réaménagement, etc.), qu'est ce qui devrait être protégé, conservé, ou mis en valeur et comment ?

Dans le compte rendu qui suit, on retiendra la manière dont sont vécus les déplacements (corps en mouvement), et le séjour (corps immobile) au cœur même de l'intensité des flux. En effet, la relation de l'homme à l'espace qui l'entoure, qu'il connaisse déjà ce cadre environnant ou le découvre au fil des pas, est d'abord une relation affective et une expérience corporelle. Un fond sonore et visuel accompagne sa déambulation, il réagit au contact des objets et de l'espace, aux fluctuations de la température. Il traverse des odeurs. L'expérience sollicite le corps en entier, elle est une mise en jeu constante des sens, des signaux qu'ils reçoivent, et du cadre bâti qui les formatent. Pour relater l'essentiel de ce dialogue continu, nous avons organisé et nommé des attitudes perceptives par des verbes ou des questions qui traduisent la dimension active de l'interaction entre le corps et l'espace.

▪ **Déambuler**

« Quand j'ai beaucoup de temps libre, en général, je vais d'un bout à l'autre et je recommence, et il n'y a rien, rien d'autre que cette rotation entre les piliers colonisés par la pub, et les machines qui ont remplacé les guichets, qu'on appelle automatiques mais ce n'est pas vraiment le cas. Elles sont très vieilles ces machines, ça me rappelle l'ancien franc.» (Henri)

Attendre dans la gare, c'est attendre en marchant. Beaucoup de voyageurs prennent ce mouvement circulaire entre les piliers (Planche 13). Cet enquêteur procède par une évaluation historico-technique des dispositifs, en se fondant sur un repère temporel (ancien franc). On remarque aussi que cette évolution est visuelle, et connoté à la densité des objets et leur pérennité (colonisés par la pub). Ce même enquêteur nous parle de la clarté spatiale de la gare renforcée par la fluidité accrue des déplacements.



Planche 13 : Déambulation(s) autour des « piliers » se trouvant à la limite de la salle des pas perdus et les quais

- **Se diriger**

« Aujourd’hui, Saint-Lazare est la gare parisienne la plus agréable à pratiquer, à traverser. Moi je sais qu’il faut aller dans cette direction, c’est pas indiqué comme au métro, mais je sais que c’est la bonne direction, parce qu’il y a une forme particulière, des arcades, etc. » (Henri)

La modénature des arcades placées entre la salle des pas perdus et les quais (Planche 14), est associée à un changement de l’ambiance lumineuse et sonore (contraste lumière/ombre, changement de réverbération). Pour cet interviewé, la perception de la composition architecturale est loin d’être inactive. Au contraire, elle guide son trajet. Une telle construction des parcours montre les limites de la signalétique instituée et un nouveau repère auquel les parcourants du lieu ont recours, ce dont les aménageurs de la gare pourraient s’inspirer. Ces deux traits de la perception architecturale, l’appel du mouvement autour des piliers qui soutiennent les arcades d’une part, et d’autre part l’appel que constituent ces arcades pour guider le pas de l’habitué ne sont pas uniques. Il y a aussi l’odeur au bord du quai.

Les déplacements et les séjours des habitués sont inconsciemment guidés par des signes mnésiques. Ces signes sont très variables, depuis l’indication d’une direction jusqu’à la répétition d’un motif construit (les arcades). Aussi, ces modénatures de l’espace construit sont actives dans l’espace de la gare.

Modénatures des arcades entre la salle
des pas perdus et les quais

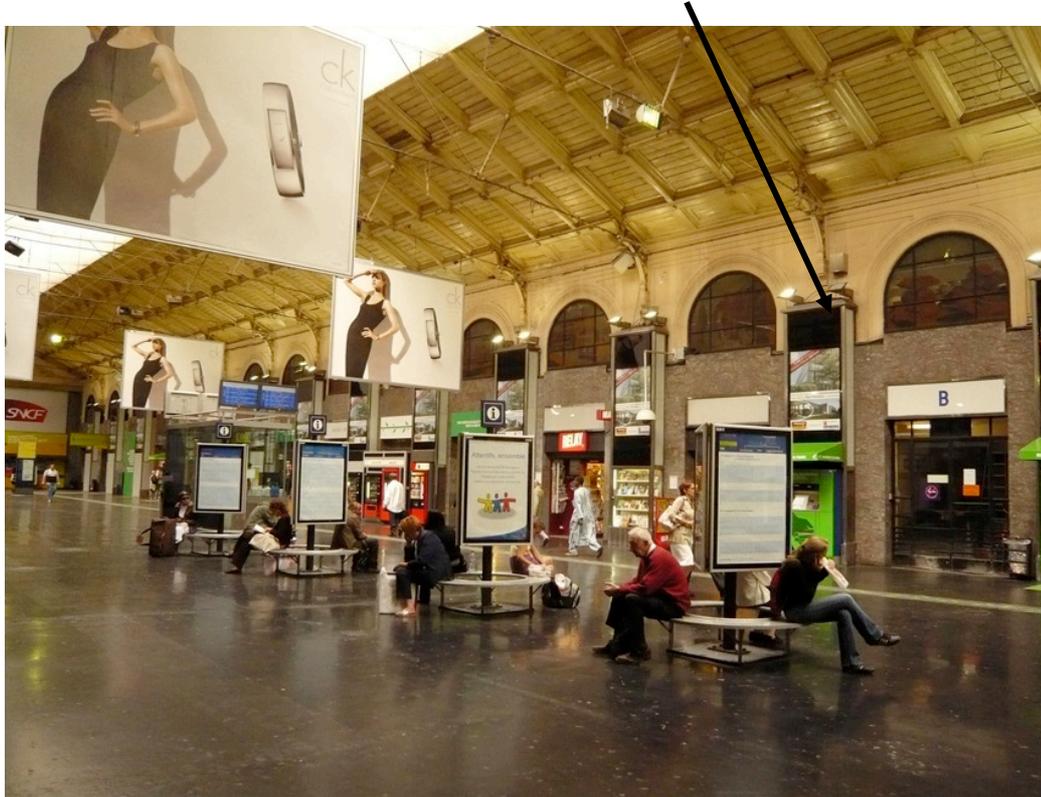


Planche 14 : Photographie de la salle des pas perdus montrant les arcades la séparant des quais

L'exemple le plus fréquent est le choix répété chaque jour, pour les enquêtés de la catégorie « habitués », de se placer à tel endroit sur le quai.

- **Sentir en parcourant**

« J'ai plein de souvenirs à saint-Lazare. J'y passe pour aller visiter mes grands-parents. Je me rappelle surtout du bruit, c'était comme du bois, ça faisait du bruit partout, tout avait l'air de ne pas tenir en place, puis la lumière était plus sombre, et le froid est impressionnant aussi. » (Fred)

Pour cet enquêté, le son, l'air et la lumière de la gare Saint-Lazare contrastent avec l'extérieur. Le son, comme celui d'un parquet qui craque sous le pas dans un espace réverbérant, vient de partout dans la gare. Une grande animation sonore dans le lieu existe donc, mais plus que l'animation, c'est sa capacité à tenir une instabilité

sonore suffisamment durablement, qui impressionne l'interviewé. Ici, jamais de pause, ou plus exactement, mêmes les pauses acoustiques sont toujours activées par des sons, exactement comme dans un marché qui, même dans ses séquences les plus calmes, fait toujours entendre son ambiance sonore métabolique. Nous nous appuyons ici sur l'exemple du marché car il donne une illustration claire de la « métabole vocale »¹⁵². Grégoire Chelkoff nous parle de l'exemple du marché comme un milieu sonore communicationnel, où chacun essaie de faire la différence face à celui à qui il s'adresse, tout en étant lui-même producteur de ce fond contre lequel il lutte. Et il ajoute, « *l'espace public trouve ici son paradigme sonore ; les émergences (pics sonores) réunissent le rapport figure/fond ; ce qui devient fond était auparavant figure, l'un et l'autre pouvant se substituer tour à tour.* »¹⁵³

C'est cette impédance acoustique qui distingue la gare de l'environnement sonore extérieur. L'interviewé parle aussi de la lumière, beaucoup plus sombre dans la gare que dans la rue. Il parle aussi du courant d'air, beaucoup plus froid à l'intérieur que dans les espaces urbains. Si ces contrastes perceptifs appellent le commentaire de l'utilisateur, pourquoi ne pas en tenir compte ? Ce commentaire sur la légèreté du mobilier installé dans la gare est aussi très révélateur :

« Je ne veux pas être conservatrice, mais quand il y avait les bancs en bois, tu pouvais plus te référer à une époque antérieure. Par exemple les poinçonneurs, ce qui m'amusait le plus ici, c'était de voir toujours la petite cabine. Chaque fois que je la vois, cette petite cabane du poinçonneur, je vois le poinçonneur avec sa pince, ça me donne des images [...] je trouve que là ça fait aussi partie de l'histoire. » (Laurence)

Cette fois, c'est une figure particulière (le poinçonneur), et sa petite cabine, une légère architecture de bois qui est mémorisée. Quel bel exemple de l'humanité du contrôle des billets autrefois.

¹⁵² CHELKOFF G., « L'effet de métabole », in AUGOYARD J-F., TORGUE H., *A l'écoute de l'environnement : le répertoire des effets sonores*, Marseille, Parenthèses, 1995, pp. 86-91.

¹⁵³ Idem

- **Regarder, s'attacher au détail**

A l'opposé d'un musée où la vue de l'utilisateur est canalisée, la gare du XIX^e siècle est appréhendée comme un champ de perception libre pour le regard :

**« Je passe par cette gare presque tous les jours depuis quinze ans. Mais je ne fais attention que tardivement aux petits bricolages qu'ils font tout le temps.»
(Daniel)**

Comme nous l'avons déjà mentionné à propos des déplacements dans la gare (furtivité), ce que la gare Saint-Lazare offre au regard est loin d'être directif, stagnant ou statique. L'enquêté est un habitué du lieu, il le traverse quotidiennement. Il nous parle des modifications opérées dans la gare, en précisant que, pour lui, elles sont presque inaperçues, elles sont détectées en retard, en différé, mais détectées tout de même. Quel type de regard le lieu engendre-t-il ? Celui du curieux, de l'observateur du monde, car la gare est un lieu rempli de scènes anecdotiques que l'œil peut capter sous la lumière particulière et homogène. L'abondance de ces scènes donne corps au vide, au volume qui laisse libre court au regard¹⁵⁴. Notons l'attention de l'interviewé aux détails.

- **Accéder**

« Ici c'est ma gare, j'aime bien son côté un peu vieillot. Mais c'est le cas de tout le quartier, le côté vieillot. Je pense que sa particularité c'est qu'on peut y entrer de tous les côtés, de toutes les rues autour. On ne peut pas la rater. Quand on voit que des personnes rentrent et sortent sans interruption, ça donne quand même une idée de son importance.» (Josiane)

Dans cet extrait, la gare est un « gruyère », une ruche dans le quartier vieux et historique. On peut alors avancer l'idée que la gare a une identité exprimée, non seulement par le bâtiment même, mais aussi par son ouverture et sa porosité. Sans doute, l'offre commerciale présente dans la gare qui s'est greffée dans ses espaces limitrophes, accentue cette particularité. Nous sommes loin d'une conception de la

¹⁵⁴ A l'opposé de cette perception, nous prenons l'exemple du musée où le regard est constamment sollicité d'une manière plus séquencée, se focalisant périodiquement sur des scènes juxtaposées.

gare « vitrine sur la ville et sur les trains » que préconisent les aménageurs de l'AREP.

- **Entendre**

« Heureusement qu'il y a de la musique diffusée pour les gens qui restent longtemps pour attendre un train. Globalement, c'est un moment agréable, pouvoir observer les gens, s'interroger sur leur destination sur fond du son de la voix sans visage sous le haut parleur, et je me demande pourquoi ça ne passe pas bien comme la musique diffusée de la radio, est ce si difficile de faire un truc moins grinçant pour les oreilles ? » (Daniel)

L'enquête fait ici allusion à l'information sonore destinée aux voyageurs et aux formes musicales diffusées dans ce lieu. La musique est souvent présente quotidiennement en gare sous forme de musiques d'attente : stations de radio, programmes spécifiques, musiques fonctionnelles¹⁵⁵, sonals musicaux¹⁵⁶ (ou « jingle »), qui précèdent des annonces énoncées par un speaker ou une speakerine, en direct ou en différé. Cette voix est redoublée, répercutée à travers la halle, les couloirs, et les quais, elle « grince ». La musique, aux dires de nos interviewés, se mélange avec d'autres sources sonores pour finir en fond bruyant et perturbe l'identification des sons. Cette obligation d'accepter passivement les messages musicaux, d'être obligé de s'approcher de l'autre pour se faire entendre, pose question.

« Ce que j'entends à la gare c'est parfois la musique de fond, c'est comme si j'étais à Carrefour, c'est très gênant, ça me perturbe et m'angoisse, avec cette musique et tout les autres bruits autour, j'ai une sensation de perte, j'étouffe. » (Philippe)

- **Sentir le volume d'air, regarder le plafond**

« Je prends le train ici tous les samedis depuis presque 13 ans. Je vais à Mantes La Jolie pour donner des cours de théâtre aux jeunes. J'ai connu les portillons et le « ding » du chef. Il me semble que je les entends encore. Moi je

¹⁵⁵ La « musique d'ambiance » a été lancée dans les années 1940 afin de gommer les signatures sonores d'un lieu, d'uniformiser les espaces et de niveler les rythmes biologiques des auditeurs.

¹⁵⁶ Les aéroports de Paris ont fait appel à des musiciens contemporains pour leur sonal.

suis très métro le reste de la semaine. A Saint-Lazare, j'ai l'impression de prendre le même transport mais qui part d'une grande gare [...] et c'est quand on regarde en haut, le vide qui nous sépare du plafond que l'on se rend compte de ça. Il y a des choses à voir dans le plafond ici, ce n'est malheureusement pas le cas des stations de métro. » (Laurence)

Ici, la description fournie par l'enquêté concerne l'environnement sonore et le volume donné à voir, à regarder. Pour lui, l'extinction de l'émission et de la propagation de certains sons restent encore « dans l'oreille ». Ces événements mémorables imprègnent encore son habitude, ont laissé une trace mnésique, résonnent dans l'oreille. Aux niveaux visuels et lumineux, l'enquêté est attiré par la hauteur. L'effet caractérise la verticalité de l'espace jugée remarquable et attirante, comme si un ciel était installé. C'est tout l'inverse dans le métro, où le plafond est vécu comme une surface, et non pas comme un volume. Cette différence a été signalée par les enquêtés d'une façon spontanée.

▪ **Se sentir seul**

Les agents de la SNCF que nous avons questionné relatent des moments, des événements, des anecdotes qui nous font découvrir un autre vécu de la gare. Ils ont parfois le sentiment d'être seul, d'où leur désir de rencontrer des voyageurs surtout le soir, de leur parler. La « désertification » est angoissante pour les agents qui ne dépassent cette situation qu'à travers une relation constante avec le public.

Cette seconde enquête ne vient pas seulement confirmer la première. Elle apporte des informations nouvelles : le rôle des piliers et des arcades dans la conduite des parcours, l'attractivité de la toiture pour le regard, mais aussi le caractère inquiétant qui s'installe dans le volume quand le lieu est désert.

Par ailleurs, le lieu porte à des réminiscences qui évoquent la légèreté que l'utilisateur compare aux « mobiliers » qui lui sont offerts aujourd'hui : sont évoquées la légèreté de la cabane du poinçonneur, le timbre aérien de la clochette du chef de gare, le mouvement léger des portillons, et la dimension aérienne du plafond. La pâte sonore engendrée par la musique insérée récemment dans le volume apparaît,

à contrario, incongrue. Parmi les facteurs d'ambiances mémorisés par les utilisateurs d'aujourd'hui, les sonorités semblent en effet avoir un rôle qu'il nous faut approfondir.

3.3 La dimension Sonore

Le sens auditif est rarement considéré comme un accès à l'identité d'un bâtiment. Les usagers, on l'a lu précédemment, y sont pourtant sensibles : la présence continue des pas, les contrastes sonores dus aux configurations spatiales, la sonorisation des annonces sont des traits perceptifs remarquables d'une gare. Trouver des mots simples pour désigner ces qualités sonores de la gare Saint-Lazare n'est pas une tâche facile. Et pourtant, la constitution d'un vocabulaire qui évoque l'identité sonore du bâtiment apparaît fondamentale. Le concepteur AREP se rend bien compte, on l'a vu, que l'approche sonore quantitative est insuffisante. Aussi, faire un état sonore des lieux pour montrer l'exemplarité acoustique de cette réalisation du XIX^e siècle est nécessaire. Le caractère sonore d'un lieu, son identité, définit l'attachement des utilisateurs aux sonorités qui s'y propagent. Concrètement, dit encore Pascal Amphoux, « *c'est l'ensemble des sons qui font que la gare donne le sentiment de rester identique à elle-même, réellement ou imaginativement. C'est du même coup, l'ensemble des sons qui permettent de la reconnaître, c'est-à-dire, à la lettre, de l'identifier, et par conséquent de la différencier d'une autre gare* »¹⁵⁷. Le problème posé est donc de savoir comment les individus réussissent à définir les sons de ce territoire ferroviaire particulier et y prennent un certain plaisir. Nos parcours sonores ont été réalisés dans ce sens.

Après quelques observations, et fort de l'expérience du laboratoire Cresson en la matière, il nous est apparu que les caractéristiques identitaires de l'espace sonore ferroviaire les plus remarquables correspondaient aux traversées de la gare. Les trois parcours choisis, qui empruntent des niveaux différents (niveau quai et salle

¹⁵⁷ AMPHOUX P., *L'identité sonore des villes européennes-Guide méthodologique*, Rapport de recherche Cresson-Irec, Tome 1, Grenoble, 1993, p. 7.

des pas perdus, niveau galerie commerciale-rue, et niveau métro) sont les suivants (planches 15, 16, 17, 18) :

- **Quai 15/cours de Rome** : le parcours commence sous la halle métallique qui couvre les quais transversaux, à côté d'un train. Nous descendons par un escalator du quai transversal à la galerie commerciale. Nous la traversons pour arriver à l'extérieur de la gare sur la Cour de Rome. Ce parcours traverse deux volumes différents par leurs dates de construction (halle métallique en 1854, galerie commerciale en 1936).
- **Cours du Havre/quai 10** : ce parcours commence à l'extérieur de la gare, en face d'un des accès de la galerie commerciale, ensuite nous remontons par un escalier pour accéder à la salle des pas perdus, nous la parcourons dans le sens transversal pour accéder au quai transversal. Ce parcours correspond à celui qu'empruntait l'utilisateur au XIX^e siècle. Il va de la rue au quai en passant par la salle des pas perdus (les quais et la salle des pas perdus étant au même niveau mais surélevées par rapport à la rue).
- **Quai 08/galerie commerciale/métro souterrain** : dans le troisième parcours, nous partons du quai n°08, en passant par le quai transversal, nous descendons par le premier escalator pour arriver à la galerie commerciale et nous descendons encore une fois à la salle des billets du métro souterrain jusqu'au quai du métro 3. (galerie du métro creusée en 1906).

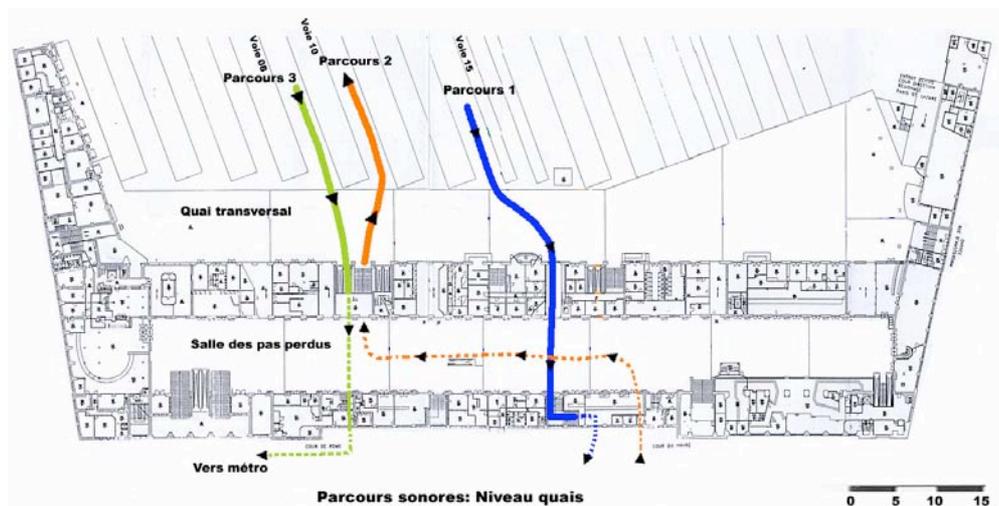


Planche 15

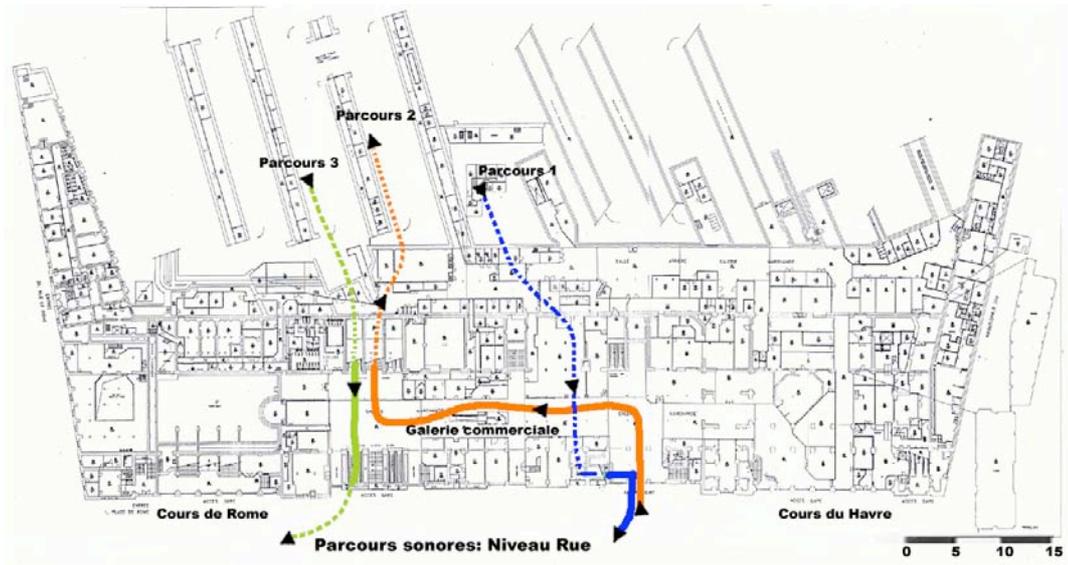


Planche 16

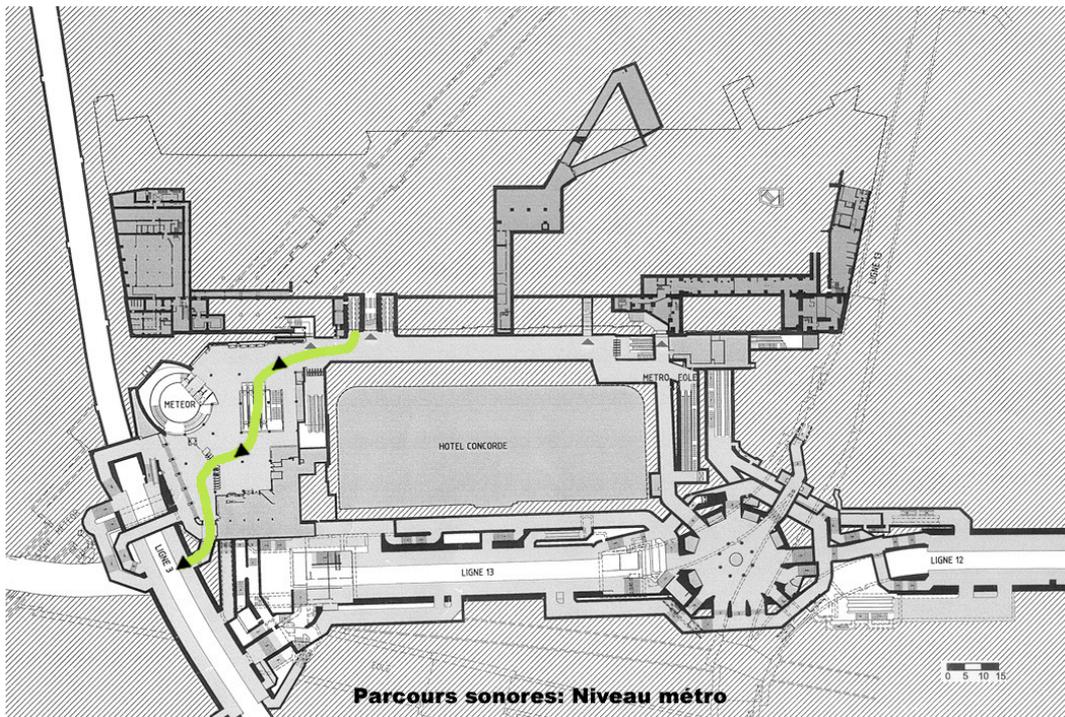


Planche 17

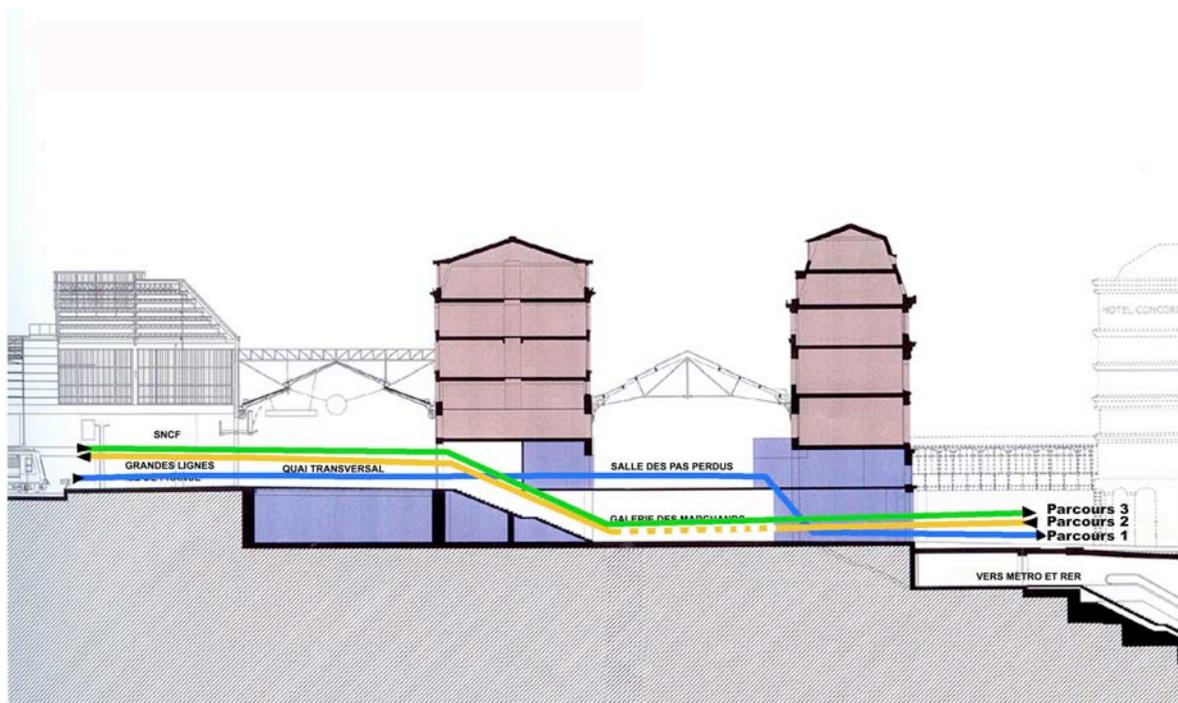


Planche 18 : Les parcours sonores en coupe

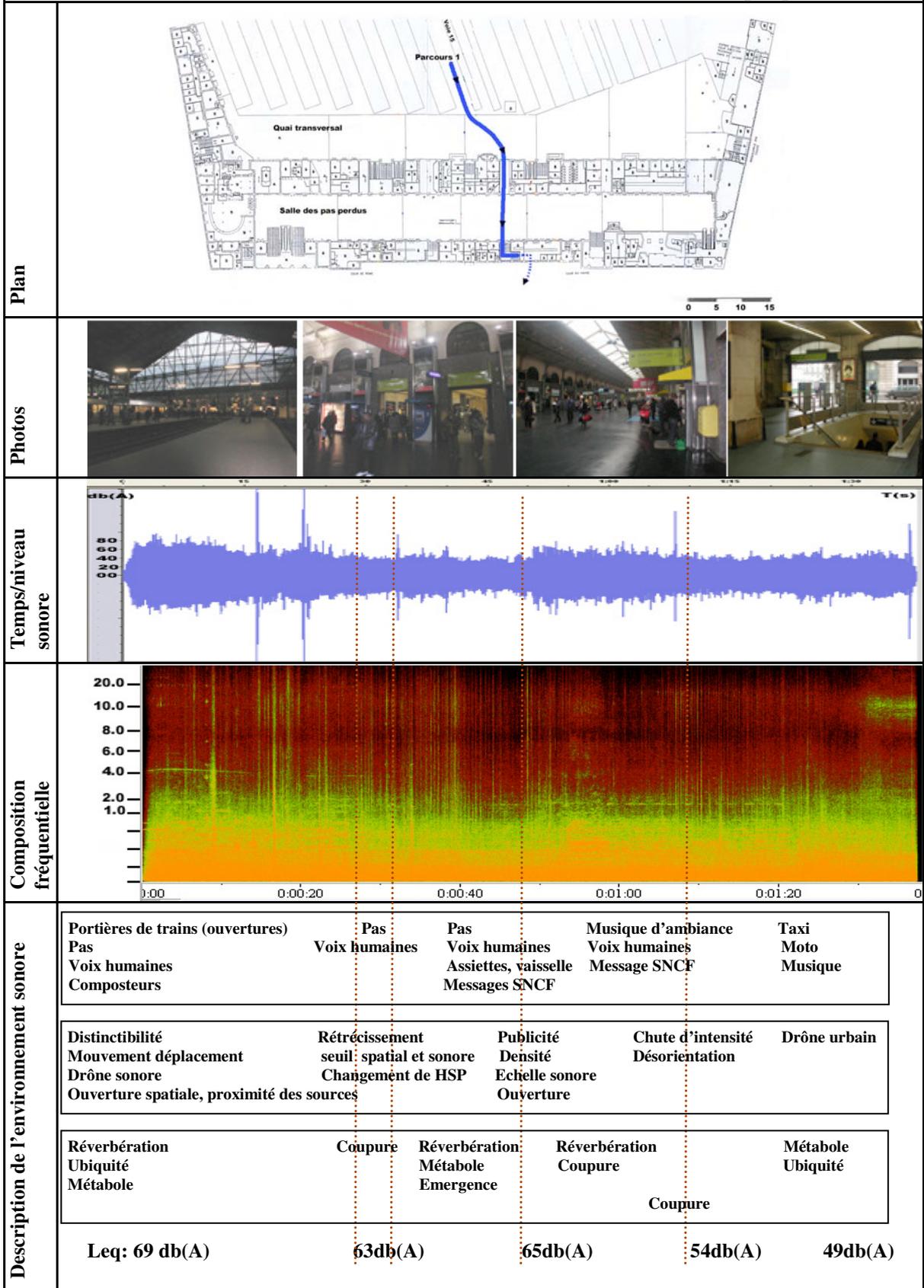
Les enregistrements¹⁵⁸ ont été réalisés au cours du mois d’avril 2005. La procédure et les conditions¹⁵⁹ de prise de son sont les mêmes pour tous les parcours. Les conditions climatiques étaient identiques toute la semaine : temps très humide et nuageux. Les durées des parcours varient entre deux et cinq minutes. Sept parcours ont été enregistrés. La réécoute de ces parcours nous a permis d’en sélectionner trois qui saisissent au mieux la diversité sonore des séquences spatiales de la gare. La sélection a été aussi guidée par la qualité technique des enregistrements (saturation), et la variabilité des signaux sonores saisis dans la bande son (monotonie de l’enregistrement, bourdon continue, etc.). Chaque fragment est présenté dans une fiche dans laquelle plusieurs indications sur la réalité sonore du terrain y sont juxtaposées : les spécifications du fragment et sa localisation, l’analyse des interactions (espace, matière sonore, temps), et la liste des critères de qualité de chaque séquence (rythmicité, continuité, effets sonores).

¹⁵⁸ Ces prises de son ont été réalisées avec un lecteur enregistreur DAT (digital audio tape) de marque Sony, un microphone de marque Sony (stéréo directionnel ouverture à 90° ou 120°). L’acquisition des enregistrements a été réalisée par le logiciel « Sound Studio », l’obtention des histogrammes par le logiciel « Audacity » et le traitement graphique par le logiciel « Acousmographe ».

¹⁵⁹ Entre 8h et 9h du matin. Le microphone est placé à 1,20m du sol.

Parcours 1 : Quai 15-cours de Rome

(Quai- salle des pas perdus-rue)



Signaux Sonores

Qualités spatiales /Qualités sonores

Effets Sonores

Les changements des niveaux sonores relevés sont révélateurs de transitions spatiales¹⁶⁰. Le début de ce parcours est caractérisé par l'émergence des voix humaines, les pas et les portières des trains. L'espace sous la halle métallique est en même temps un espace réverbérant et un espace porte-voix. D'abord, on note une ambiance métabolique et une forte réverbération au niveau du quai transversal. L'écoute sur les quais, renforce le sentiment que « tout bouge », un mouvement incessant permet de stabiliser le temps de réverbération (environ 3,5 sec). Le temps de réverbération diminue lors du passage couvert (2 sec). Ceci est dû à l'imbrication d'un volume ouvert et un volume resserré.

Ensuite, quand on retrouve la salle des pas perdus, la musique entretient la réverbération et le brouillage de l'écoute. Un sentiment de désorientation qualifie la séquence de la salle des pas perdus à cause de l'activité sonore du bar (proche de notre itinéraire). Quelques indices sonores émergents par leurs fréquences aiguës, donnent à cette séquence un caractère musical. On constate alors la disqualification de l'identité du lieu. Dans la salle des pas perdus, la présence du public modifie beaucoup l'intensité sonore mais pendant un temps très court (le temps nécessaire à la traversée de la séquence salle des pas-perdus), et c'est sans doute la forte réverbération résultante qui attire l'oreille. Aussi, le sentiment d'un espace réverbérant n'est perceptible qu'à travers des sons de nature impulsionsnels et émergents qui modifient sensiblement l'uniformité que nous avons perçu dans cette séquence. La salle des pas perdus est un espace très animé par les piétinements de la foule, sa matière sonore est continue, elle se situe dans une autre plage de fréquence (200-500hz), que celles des voix sur les quais (1Khz-2Khz).

Au sommet des escaliers de sortie de la salle des pas perdus, on peut entendre les sons provenant des activités de la Cour de Rome et même les bruits de la circulation à l'extérieur. La gare et le reste de la ville évoluent dans une relation de mixage, d'osmose et d'étroitesse de leurs liens sonores. Aussi, la gare apparaît-elle comme un territoire à géométrie variable, tantôt haut-parleur, tantôt bas-parleur. Elle

¹⁶⁰ Voir les valeurs des Leq en db(A) figurant en bas des trois tableaux.

est plus étendue que la gare zonée de l'architecte. La gare ferroviaire visuelle est remise en cause. En haut de l'escalier, on entend la ville qui est par conséquent anticipée, le seuil est avancé. La ville sonore, qui entre à des degrés variables en gare, a une portée acoustique plus importante que la portée visuelle et imaginaire.

Cet enregistrement est significatif parce qu'il nous montre que :

- L'espace des quais caractérise la gare par une production sonore fortement vocale.
- La salle des pas perdus est marquée par des sons de piétinements continus, avec quelques émergences d'origine musicale.
- Le territoire ferroviaire qui apparaît dans cet enregistrement montre la grandeur de l'étendue sonore de la gare ainsi que sa perméabilité.

Parcours 2 : Cours du Havre-quai 10

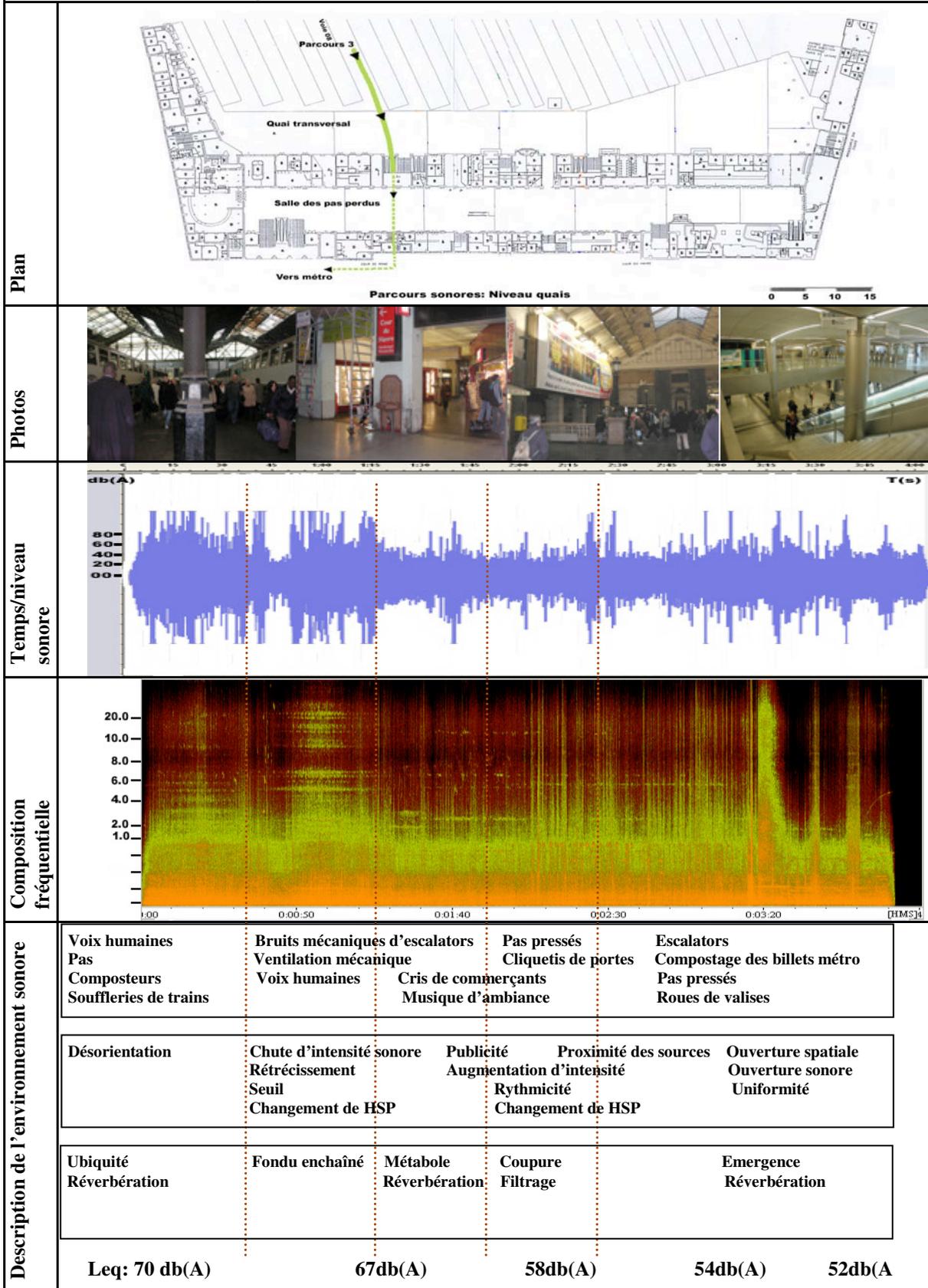
(Quai-Galerie commerciale-rue)

Plan									
Photos									
Temps/niveau sonore									
Composition fréquentielle									
Description de l'environnement sonore	Klaxons de bus Pas sur le trottoir Portières de taxi Musique d'ambiance intérieure		Pas, Voix humaines Musique par hauts parleurs chariots, valises Cris des commerçants Bruits des caisses des commerçants		Escalators Souffleries des trains		Composteurs Pas voix humaines Téléphones portables		Signaux Sonores
	Drone sonore urbain Ouverture sonore Marquage de seuil spatial et sonore		Publicité Intensité sonore Rythmicité Distinctibilité des sons		Rétrécissement Changement de HSP		Seuil Rétrécissement Pariois réfléchissantes		Qualités spatiales/Qualités sonores
	Métabole Coupure Filtrage		Emergence Bourdon		Réverbération Coupure		Réverbération Bourdon		Effets Sonores
	Leq: 58 db(A)		59db(A)		62db(A)		60db(A)		65db(A)

La prise de son commence à l'extérieur de la gare. En écoutant la bande, l'auditeur remarquera que les sons ferroviaires ont une portée très modeste sur le dehors. Quelque soit le temps de l'écoute, le bruit de fond est fortement chargé en fréquences graves (jusqu'à 500hz) par évidence d'origine mécanique (ventilation, escalators). Dans la transition, les sources sonores extérieures et intérieures sont relativement coupées par la configuration spatiale. Au milieu des escaliers, on peut déjà mesurer une baisse d'environ 9 db(A) malgré la présence des magasins sur les côtés.

Au niveau des quais, on perçoit la deuxième transition remarquable dans ce parcours. La foule parle, et on comprend ce qu'elle dit par rapport à la séquence de la galerie commerciale. On entend distinctement l'ouverture de l'espace. Le passage de la galerie commerciale aux quais traduit un seuil, une confusion auditive caractérise l'arrivée sur les quais. Cela est due à une sur-stimulation sonore : trop grand nombre d'indices, niveau élevé de bruit de fond, mauvaise localisation des sources à l'écoute. Les motrices à l'arrêt contribuent aussi à brouiller la stabilité sonore de l'ensemble. Ceci est du à la composition fréquentielle du « train à l'arrêt » (fréquences: 8Khz-10Khz). La chute de l'intensité de ces signaux, fait émerger les sonorités humaines, ou plus exactement, liées aux activités humaines, plus diffuses dans l'espace et on sent les reliefs et les portées de la halle abritant les quais. Les moteurs à l'arrêt brouillent l'écoute du volume, les proportions de l'espace ne sont pas audibles.

Parcours 3 : Quai 08/galerie commerciale/métro souterrain



Signaux Sonores

Qualités spatiale/
Qualités sonores

Effets Sonores

Le troisième parcours caractérise les variations de l'échelle sonore des lieux. Chaque apparition d'indice permet d'évaluer la profondeur de l'espace et son échelle. L'analyse spectrale du bruit de fond montre à nouveau une prédominance des fréquences graves et médiums. Le début du parcours, à côté des quais, est une sorte d'enveloppement sonore au sein d'un environnement à tendance métabolique continue. L'identification des sons des composteurs est moins claire, cela est dû à la forte présence humaine autour des composteurs. La descente dans la galerie commerciale est encore caractérisée par les voix humaines mais provenant d'une autre source : les commerçants. La matité ressentie renvoie à des espaces ferroviaires plus confinés, cela correspond au rétrécissement spatial (la largeur des escalators et des accès au niveau métro).

Le changement intervient principalement par rapport aux indices sonores de l'activité de la halle RATP. A ce niveau, les passages des péages attribuent une signature à l'espace. Encore mélangés au bruit de fond et à la rumeur de la gare, ces indices appellent l'usager vers un espace à venir. Le rythme de ces indices, notamment celui des péages, est révélateur de la présence du public. Les éléments de signalisation favorisent la diffusion de l'énergie acoustique. D'un volume important, cette halle apparaît comme un résonateur. Le Temps de réverbération est encore supérieur à 3s.

L'écoute donne à percevoir la transition comme une descente vertigineuse dans laquelle l'environnement sonore va évoluer de manière progressive. Sous la terre, la salle d'échange RATP n'apparaît pas comme un espace confiné. Tout d'abord, la hauteur sous-plafond est importante et les escalators ferment la halle d'un point de vue acoustique. La forte présence vocale au milieu du piétinement, dénoterait un espace de passage qui est loin d'être anonyme. La matière sonore écoutée raconte l'expérience d'une traversée dans la profondeur du sol, d'un lieu aéré, à un lieu souterrain.

L'histogramme des niveaux sonores dans la salle des pas perdus (précisément le parcours n°1) est centré sur 60 db(A). Il présente peu de variations, de courtes

périodes d'émergences acoustiques. En revanche, le public, les annonces, le bruit des composteurs changent l'ambiance. Sans le piétinement du public, la salle des pas perdus sonne creux. La foule, par ses expressions sonores, rend le lieu plus communicant.

Les écoutes montrent que l'on peut distinguer deux formes sonores de présence du public : les piétinements dans la salle des pas perdus et les voix humaines sur les quais.

Au niveau des quais, l'espace sonore est plus humain (sonoscènes de voyage, communication verbale), et empreint de sons technologiques (matériel roulant, activités ferroviaires, signalisation). Les adieux et les retrouvailles, les discussions, prennent place au milieu des sons des composteurs, les roulettes des bagages, et les cliquetis des panneaux de signalisation (fortement évocateurs de l'idée d'information).

La salle des pas perdus, qui porte bien son nom, fait sonner les pas. Dans les années 1970, le traitement du sol par des matériaux plastifiés, a permis d'absorber certaines fréquences relatives aux bruits de bagages de manutention, bagages roulants, les grincements des freins, etc. Le son du pas est alors différent de celui sur le quai.

Aujourd'hui, le bâtiment voyageur (la salle des pas perdus et les quais), se caractérise par des sons continus produits par des voyageurs et des sons intermittents provenant des annonces de la SNCF, du compostage de billets, des mouvements des trains, etc. Ces derniers forment un ensemble de signaux dont la caractéristique principale est l'émergence et l'irruption dans l'environnement sonore métabolique dont nous avons déjà parlé. La configuration spatiale de la gare, la différence de niveaux et des hauteurs des volumes sont perceptibles dans les enregistrements sonores. Le sentiment d'ouverture ou de fermeture, l'échappée sonore, la réverbération traduisent la complexité et la dynamique de cette ambiance sonore. Or, ce ne sont pas seulement les enregistrements sonores qui nous ont permis d'avancer

que le parcours sonore présente des changements remarquables. Les voyageurs ont évoqué leur ressenti des volumes et les ambiances. Par exemple, nous pouvons considérer les déambulations autour des arcades (pp. 87-88), non seulement comme des parcours de part et d'autre d'un dispositif construit perçu visuellement, mais aussi comme des parcours qui oscillent entre deux ambiances sonores différentes contenues et produits par deux volumes (les halles des quais et le volume de la salle des pas perdus).

Dernières remarques sur l'identité sonore ferroviaire dans le quartier : nous avons fait écouter les bandes sonores aux riverains de la gare. Elles ont éveillé des souvenirs liés à l'enfance, même chez les jeunes : le « bon train », « maternel » et « humain », emprunté pour partir en colonie de vacances, celui aussi qui attendait encore les voyageurs en retard, voire faisait marche arrière pour les récupérer. Autrefois, entendus à plusieurs kilomètres, les roulements, moteurs et klaxons des rames diesel étaient des donneurs de position et de temps pour certains riverains.

« [...] Quand j'entendais un diesel, instinctivement je regardais par la fenêtre ce que c'était. Tous les autres voisins et proches qui ont connu la vapeur disent que c'était une autre majesté, une autre force, une locomotive à vapeur vivait, ne serait-ce que par les sons. Je vous assure que ça attire l'attention une locomotive à vapeur, à l'époque c'était dans notre habitude de les remarquer, mais aujourd'hui avec ces nouveaux trains, ils passent, c'est plus discret que la vapeur, moins violent, mais c'est comme partout [...] » (Hervé).

Autrefois, disent-ils, les arrêts des trains créaient une animation cyclique. Les premiers et les derniers trains étaient des indicateurs sonores. Aujourd'hui, les passages sont fugitifs, ils ne donnent plus le temps, comme le confirme ce propos.

« Quand j'étais plus jeune, je travaillais très tôt le matin, et Paris ce n'était pas comme ça. Il n'y avait pas beaucoup de voitures qui circulaient, mais le train c'était quelque chose, au point où c'est lui qui me réveillait de mon sommeil. Le premier train entre en gare et la journée commence. Aujourd'hui, c'est différent, déjà je ne peux plus travailler. Cet alarme de la vapeur a disparu. Mais, pour moi, c'est particulier quand je vois à la télé des gares de l'Europe de l'Est où il y a encore ces trains. Ça nous manque parce qu'on ne sait plus » (Madeleine).

La signature sonore du train diesel est encore logée dans l'oreille de quelques riverains et habitants du quartier de la gare depuis des décennies. Ils sont attristés et perturbés par leur disparition. Aujourd'hui, ils reconnaissent les qualités sonores moins polluantes des trains électrifiés par rapport aux trains diesel mais ils considèrent que leur passage a littéralement dévitalisé le quartier. Les signaux sonores, donneurs de temps pour les habitants qui étaient à portée d'écoute, ont laissé place à une forme de continuité. Les émergences ne sont plus ferroviaires. Leur attention est aujourd'hui retenue par d'autres sons plus intempestifs (klaxons automobiles, bus, motos, etc.). Le riverain a détourné l'oreille de sa gare, et ce constat rejoint celui déjà repéré par Olivier Balaÿ (Cf, p.22) qui note une tendance à la banalisation des sons donnés à l'écoute dans la ville depuis la fin du XIX^e siècle. Cette enquête sur l'identité sonore de la gare amène là encore de nouveaux arguments d'aménagement.

3.4 La gare des années 1970 dans les souvenirs des cheminots

Dans le processus qui conduit les aménageurs d'un espace existant au projet architectural, on interroge rarement, voire jamais, les hommes et femmes qui y ont séjourné pendant un certain temps. Leurs vécus sont pourtant une mine d'informations pour le concepteur. L'analyse qui suit porte sur les conditions de travail entre 1970 et aujourd'hui. Elle montre que le vécu ne met en avant ni les aspects fonctionnels ni les aspects formels de la gare, ces deux adages de la pensée des concepteurs de l'AREP. Le vécu croise sans arrêt les perceptions sociales, spatiales et sensibles, comme on va le voir.

Nous avons publié un appel à témoignages dans la presse spécialisée¹⁶¹. Sept personnes ayant travaillé dans la gare pendant les années 1970 ont répondu à l'annonce.

Pour raviver les mémoires, nous avons eu recours à la vidéo. Trois situations-types ont été choisies pour être filmées et montrées à ces travailleurs : l'attente dans

¹⁶¹ Cet appel a été publié dans le magazine *La vie du Rail*, n°2990, Mars 2005.

la salle des pas perdus, l'attente des voyageurs sur les quais¹⁶², et la montée-descente des voyageurs d'un train de banlieue. Dans un premier temps, nous avons filmé¹⁶³ en continu (planche 19), selon un cadrage statique et pendant deux heures, chacune de ces situations-types. Nous avons varié les angles de vues et les échelles pour les mêmes objets. Nous avons donc capté tout ce qui arrive dans le champ de vision de l'objectif. Les enregistrements vidéo (2 heures) ont été réalisés durant deux semaines¹⁶⁴. Nous avons effectué une sélection parce que sur l'ensemble des deux heures, certaines scènes réapparaissent, par exemple, le compostage des billets suivant les départs de trains (planche 20). L'enregistrement est uniquement diurne, et à deux horaires différents : une heure de pointe, et une heure creuse, la seconde fait apparaître avec plus de clarté les détails de l'espace construit.

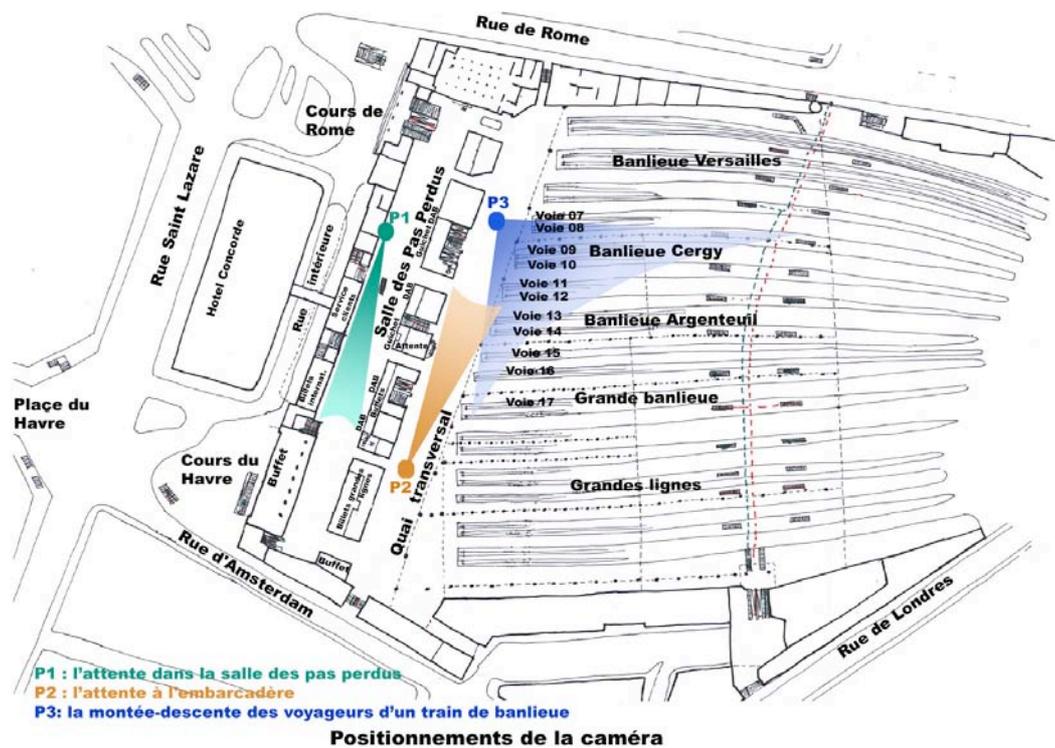


Planche 19 : Positionnements de la caméra

¹⁶² De la Gare Saint-Lazare vers Mantes-la-jolie.

¹⁶³ Le matériel utilisé : caméscope numérique de marque Sony, type HI8.

¹⁶⁴ Du 03 au 16 Mars 2005.

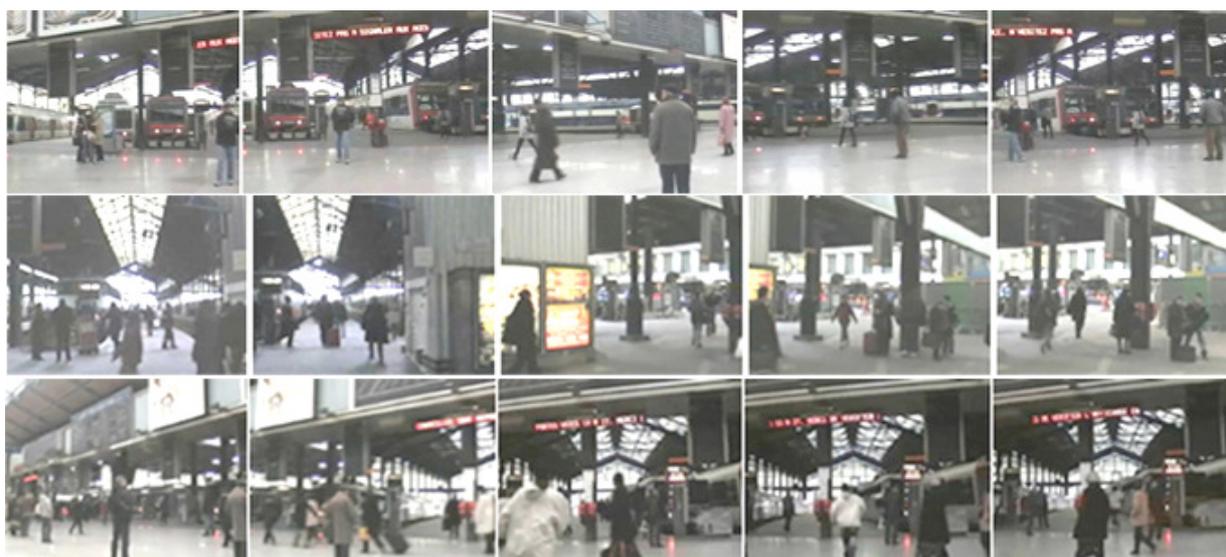


Planche 20 : Agitation devant les quais de banlieue (lecture de gauche à droite)

Nous avons organisé une table ronde avec les personnes ayant répondu à l'annonce. Après une brève énonciation des objectifs historiques de la recherche, nous avons procédé au visionnage au moyen d'un vidéo-projecteur. De bonnes qualités d'images et de sons étaient réunies. Le pari était que l'élément vidéographique pouvait être un support de « *feed back* », révélant et déclenchant la parole sur le vécu du passé récent.

La première projection ne servit à rien, bien que le film porte sur des situations ordinaires. Ce n'est qu'au bout de la troisième que les paroles ont émergé d'une manière libre. Pendant le visionnage, et à la demande de certains enquêtés, nous avons arrêté l'image, repassé les séquences précédentes, etc. Grâce à cette série de manipulations¹⁶⁵, qui ont rythmé la totalité de la projection, les enquêtés se sont mis à parler, l'un ajustant la perception ou la remarque de l'autre.

« Beaucoup de clients viennent me voir pour passer le temps qui leur reste avant des départs. Je me rappelle d'une dame qui m'a parlé des composteurs,

¹⁶⁵ La différence entre l'arrêt et le mouvement reste qu'une image arrêtée provoque la scrutation active du regard du spectateur, alors qu'une image mobile inscrit le spectateur dans son espace-temps. Par contre, tous les enquêtés nous ont demandé d'intervenir sur le son (élever le niveau sonore au cours de la projection). La première demande pour élever le niveau sonore était devant des images de compostage de billets.

c'était en 1982. Elle me demandait pourquoi les composteurs n'imprimaient pas le billet des deux côtés. C'est pénible de le mettre 3 fois jusqu'à ce que cette machine l'accepte du bon côté et fasse finalement son (clac). » (Bertrand)

Ce que nous ont appris les autres cheminots, est que le compostage donne un rythme dans la gare, non seulement visuel mais aussi sonore.

Les cheminots parlent de client pour désigner un voyageur. Un client « voyage », un usager n'est que « transporté ». Les enquêtés estiment que l'enjeu, pour la SNCF, ne se résume pas à faire rouler des trains, mais aussi à faire en sorte que ces trains soient pleins de clients. En ce sens, ils ont déclaré qu'aux moments de forte affluence, leurs seuls repères sont le message SNCF et l'heure du départ, c'est-à-dire, une information sonore et une information visuelle saisies en un temps extrêmement court.

« Là, à la limite de ce quai, on devait être alignés pour aider à canaliser les sens de la marche des clients. Quand on se mettait à 3 ou 4 alignés, là, les clients pensaient qu'ils devaient nous montrer les billets, ce qu'on ne leur a pas demandé, mais c'est agréable comme sensation, ils s'appliquent...mais depuis tout à l'heure (par rapport à la vidéo diffusée), c'est l'anarchie pour le départ, et en plus c'est les mêmes largeurs de quais avec trois fois plus de clients, et c'est un grand problème pour ceux qui y travaillent aujourd'hui. » (Robert)

Ce commentaire sur le positionnement des cheminots, nous apprend l'importance des mouvements de la foule dans le placement spatial du personnel, mais aussi le rôle déclencheur des annonces.

« Je ne vois pas de différences concernant les annonces, mais ce qui attire mon attention, c'est que l'annonce a naturellement déclenché une panique autour du composteur. Si on n'écoute pas l'annonce avant cette scène, on ne comprend pas pourquoi ils se précipitent comme ça, et je suis sûr que c'est un peu speed aussi derrière, tous ceux qui sont en train de boire un café, ils s'affolent. » (Claude)

Après ces premières réactions, nos interlocuteurs abordent enfin les ambiances locales :

« Mon fils me disait toujours quand il venait me voir travailler, pourquoi tu est toujours sous ce hangar, pourquoi tu n'as pas de bureau comme les autres ? Il cherchait toujours les coins pour m'attendre, c'est sûrement à cause des bruits. Et c'est normal, moi je sens toujours la différence entre se mettre là ou dans un bureau [...] Là ça ne s'arrête jamais de m'agresser les oreilles, et c'est normal pour un bâtiment comme ça. Ça résonne comme une église, tout les cheminots de toutes les gares comme ça s'y habituent par la force des choses » (Hervé)

Le propos traduit clairement la nature réverbérante des quais, comparée à « une église qui résonne », dont on ne peut s'extraire. Ce phénomène propre aux quais a été souvent abordé. Plusieurs interviewés s'accordent à dire qu'il est perceptible à d'autres endroits (il s'agit des guichets), quand la source vient des trains.

« C'est vrai ça, mais on entend aussi les trains quelque soit l'endroit où on se trouve, je parle bien aussi depuis des locaux du personnel » (Jean-Paul)

« En 1979, je me rappelle que pour les départs en vacances, c'était la cacophonie, ça sifflait de tous les côtés, et en plus il y avait tellement de clients partout qu'on n'arrivait pas à voir à plus de deux mètres autour du guichet. Je m'en rappelle parce que c'était à la limite de la claustrophobie » (Hervé)

Le fonctionnement des moteurs en continu, pendant trois heures et plus, fatigue énormément. Alors, la salle des pas perdus est un refuge apprécié.

« Nous, on travaille toujours, même si parfois on a l'air immobile et inactifs, mais quand on n'en peut plus, on s'isole dans la salle des pas perdus pour faire une petite marche. On ne s'isole pas vraiment des vagues des clients, puisque c'est pareil, mais au moins, ça nous éloigne des trains, rester toute la journée proche du train plus que 3 heures, ça nous irrite. » (Alain)

Entre 1970 et aujourd'hui, les enquêtés ont repéré que la configuration spatiale actuelle, si elle a pris de nouvelles couleurs, n'a pas véritablement changé l'ambiance. Seul bémol à cette stabilité, quelques modifications subtiles. Elles concernent les comportements des clients, différents aujourd'hui de ceux qui ont

précédé. La parole des cheminots rend compte d'un double constat. D'une part, les objets et les formes construites sont encore là mais sont exploités différemment, car la contribution des cheminots à la gestion humaine des clients a changé. D'autre part, ils disent combien leur attention sonore est tournée vers les annonces et les trains. Pour eux, la production sonore de la foule humaine est gommée. La gare « abrite » des trains et « informe » par les annonces. Mais la gêne ressentie vient des trains. Elle est partagée par tous, sans doute à cause d'un temps d'exposition assez important (on nous parle de 3 à 5 heures, sauf pour les guichetiers). On saisit là un autre domaine de réflexion qui peut être pris en compte par les aménageurs de l'AREP.

4. Les espaces d'hier continuent de modeler les ambiances d'aujourd'hui

Ce chapitre montre que les aménageurs de l'AREP et les utilisateurs ne parlent pas de la gare Saint-Lazare sur le même ton.

Pour les premiers, la gare n'est plus le monument dédié au voyage. Les problèmes qu'ils doivent résoudre aujourd'hui sont complexes : échanges entre différents modes de transports de la ville, de la région et du territoire, accueil des gens en transit entre leur lieu d'activité et leur domicile, etc. Ces aspects conditionnent particulièrement la réflexion sur l'insertion de la gare dans la ville, ses accès et sa mise en scène. Si bien que c'est non seulement l'espace même de la gare qui doit être organisé pour assurer la fluidité et le repérage des utilisateurs, mais également toutes les mises en relations avec son environnement immédiat qui doivent être repensées.

Pour atteindre un tel résultat au niveau de la conception, Jean-Marie Duthilleul¹⁶⁶ élabore le projet en ménageant dans le bâti de nombreuses transparences sur la ville et sur les voies. La salle des pas perdus est agglomérée avec

¹⁶⁶ PDG de l'AREP.

le quai transversal, l'ensemble proposant d'un côté une vitrine sur la ville et de l'autre une vitrine sur les voies ferrées. Par ailleurs, écrit-il, le projet s'élabore « à partir de scénarios et de concept de cheminement dans l'espace. »¹⁶⁷. En synthèse, la nécessité de répondre à des fonctions cheminatoires est évidente. Prédomine aussi dans le projet, l'ouverture entre le quai transversal et la salle des pas perdus : il s'agit d'alléger l'épaisseur du franchissement entre ces deux lieux.

Nos enquêtes immersives, puis interrogatives auprès des usagers de la gare, montrent que dans le vécu, les utilisateurs ne vivent pas les lieux en terme de forme et de fonction, mais en terme d'appropriation et d'agrément. Pour eux, l'épaisseur des passages sous les arcades organise la déambulation d'un côté vers l'autre, vers la ville ou vers les voies. Parce qu'elles sont nombreuses, elles offrent un choix pour traverser. Vers les voies, l'activité ferroviaire attire mais fatigue un peu. D'où le repli possible sur la salle des pas perdus, par ailleurs protégée de la rumeur urbaine.

Le croisement des différents niveaux d'enquêtes a permis d'identifier deux indicateurs sonores qualitatifs. La salle des pas perdus se caractérise par les sons de la foule, des sons percutés des pas et des voix parlées. Sur les quais, les sons des trains se caractérisent par des irrutions et disparitions très rapides ce qui élargit le temps d'action des sons de la foule. *La foule* et *le train* sont les deux marqueurs sonores identitaires de la gare Saint-Lazare, reste à déterminer la dynamique de leurs évolutions.

L'enquête sur la perception sonore auprès de voyageurs et des riverains, a révélée que l'écoute de la gare et des lignes est partiellement décalée par rapport à la réalité ferroviaire d'aujourd'hui, qui semble avoir évolué plus vite que les références culturelles de nos interviewés. Cette écoute a parfois un « train de retard », on ne peut ou ne veut alors entendre la gare d'aujourd'hui qu'à travers ses vieux moteurs et son mode de fonctionnement traditionnel, c'est-à-dire une perception différée avec l'oreille d'« hier ».

¹⁶⁷ Archicrécé n°262, op cit, p. 75.

Dans l'exploration de l'univers sonore d'aujourd'hui, il est apparu qu'on considère aujourd'hui la gare sonore « grise », c'est-à-dire qu'elle tend à la continuité sur 24 heures, les crêtes sonores et les silences s'étant raréfiés.

La question de la pause sonore dans le flux de bruit continu apparaît cruciale aujourd'hui, elle est certainement l'une des propositions clés à retenir pour l'aménagement du paysage sonore des gares.

D'autres choses encore semblent remarquables. La dynamique sonore des trains autrefois dans le quartier, l'odeur des voies, la lumière naturelle qui varie dans la traversée de la rue vers les quais. Nos interviewés ont narré la légèreté du son à l'oreille, la hauteur du plafond qui attire le regard, la lumière portée sur les objets et les êtres qui attise l'observation, la curiosité. Pour tous ces observateurs, la gare Saint-Lazare n'est pas un objet visuel distant. Son ambiance fait prise. Mais d'où vient cette captation ? Du passé, subsiste la forme architecturale sur laquelle on va mener une investigation plus approfondie, car pour estimer les adéquations entre les échelles et les propriétés des volumes conçus hier, avec notre réception sensible contemporaine, il nous faut revenir à la perception de l'environnement de la gare construite depuis 1837, à une restitution des ambiances relatives aux états successifs des bâtiments. Il est temps maintenant d'approfondir notre connaissance de la matérialité sensible offerte aux usagers de la gare depuis sa construction, de saisir notamment les principaux supports matériels qui rendent appréciables et uniques, ses courants d'air, son acoustique, sa lumière. Bref, un capital patrimonial qui mérite une toute autre attention que celle qu'on lui porte aujourd'hui.

Quelle relation existe-t-il entre les sens dans la gare du XIX^e siècle ? Nous souhaitons de l'analyse historique qu'elle nous éclaire sur les sens convoqués aux différents stades de son évolution. A propos de l'ouïe, ce que la gare nous donne à entendre, est-il qualitativement si différent de ce qu'elle donnait auparavant ? La réverbération, le halo lumineux, les odeurs des machines, sont-elles des modalités perceptives connues par les voyageurs qui nous ont précédé ? Ce n'est qu'en revenant sur les ambiances du passé que nous pourrions illustrer une telle rémanence. La

définition du patrimoine sensible de la gare Saint-Lazare consiste à produire une compréhension dynamique du vécu à travers le temps : le discours d'aujourd'hui, mais aussi, et surtout, celui d'hier. Bref, réinvestir le passé pour en énoncer le sens.

Chapitre II. Saint-Lazare hier : approche historique

Dans ce chapitre, nous développerons une analyse historique des ambiances de la gare Saint-Lazare. Or, il est nécessaire de s'affranchir au préalable d'hypothèses de découpages historiques. Afin de pouvoir périodiser l'histoire de la gare Saint-Lazare, nous nous sommes tournés vers une importante étude de George Ribeill¹⁶⁸ qui permet d'aborder l'accessibilité de la gare sur un siècle et demi, sa sécurisation comme une zone délimitée, traversée par des foules et exploitée par des compagnies ferroviaires.

Par ailleurs, un deuxième ouvrage sur la gare Saint-Lazare nous a permis de cerner les périodes. Il s'agit de « *Saint-Lazare : site de connexion des transports dans la ville* »¹⁶⁹. Les auteurs y ont posé la question fondamentale de la perte de monumentalisation et de lisibilité de l'édifice public par rapport à la ville. S'agissant d'une gare située dans un tissu urbain ancien, la pluralité des réseaux qui coexistent sur le site de la gare Saint-Lazare n'est pas une donnée originelle, mais résulte des additions et des connexions progressives de modes de transports implantés

¹⁶⁸ Cf. RIBEILL G., « Les fondations stratégiques des grandes gares parisiennes », in *Les grandes gares parisiennes du XIX^e siècle* (dir. Karen Bowie), 1987, pp. 27-38.

¹⁶⁹ Cf. CLEMENT P., (et al.), *Formes urbaines et urbanité d'un site de connexion de transports dans la ville : Saint-Lazare, Cour de Rome, Cour du Havre*, IPRAUS/Plan Urbain, 1995, 292 p.

successivement. Cependant, si la gare fait d'une certaine manière la ville, il ne faut pas chercher à la comprendre isolée. Ne pas non plus avoir une approche exclusive semble être une condition préalable à toute étude portant sur la mutation urbaine afin d'en apercevoir tous les ressorts.

Dans ces conditions, l'histoire de la gare n'est pas une histoire unitaire (celle de son bâtiment), mais l'histoire de l'évolution de tout un contexte urbain ponctué d'additions de transports. La restitution du processus d'additions successives de modes de transports, et donc de ses impacts sur l'édifice, est le premier versant de notre hypothèse de découpage historique. Nous évoluerons alors suivant trois périodes significatives : du premier embarcadère Saint-Germain à ce qui deviendra la gare Saint-Lazare, c'est à dire, de 1835 à 1880. Dans cette période, nous aborderons les étapes successives de sa reconstruction (1842-43, 1851, 1854, 1867). La deuxième période s'étend de 1880 à 1900, deux décennies au cours desquelles la gare métamorphose le quartier (à travers la création du métro souterrain, par exemple). La troisième période s'étend de 1900 à 1990. Pendant cette longue période, les réaménagements sont moins conséquents que les précédents, mais d'autres interventions sur l'espace de la gare et les pratiques du voyage affecteront les ambiances.

Le troisième versant de l'hypothèse de découpage historique émane des travaux du sociologue Isaac Joseph, qui nous apprend que « *l'histoire des gares au XIX^e siècle permet d'analyser une tension entre deux régimes de visibilité : la grandeur de la cathédrale et la banalité du hangar* »¹⁷⁰. Il ajoute : « *à ce double régime de visibilité est associé une double activité, du voir et visible, du regard qui explore et du paysage qu'il explore. Ce n'est pas là un trait spécifique des gares, mais les gares concentrent cette capacité à se donner pour centres, à attirer le regard et, simultanément, à repousser, à fabriquer de la réserve. Cela est vrai des abords des gares comme de leur espace interne* »¹⁷¹. De ce point de vue, la double

¹⁷⁰ JOSEPH I., « Ariane et l'opportunisme méthodique », in *Les Annales de la recherche urbaine*, n°71, Juin 1996, p. 4.

¹⁷¹ Idem

approche fonctionnelle et paysagère, du regard, nous semble pertinente pour organiser notre progression historique. En effet, la dualité que propose l'auteur, c'est-à-dire, la gare comme cathédrale ou la gare comme hangar, permet de baliser notre progression historique, et de garder un trait d'union entre l'objet perçu et le sujet percevant. Dans chaque période, nous allons procéder en trois temps :

1/ la gare dans la ville, la gare dans son quartier et les mutations de l'espace urbain aux abords de la gare.

2/ les changements spatiaux à l'intérieur de la gare et leurs incidences sur les ambiances lumineuses et sonores.

3/ les occupants de la gare, leurs perceptions et leurs attitudes.

1. De l'embarcadère au monument ferroviaire : 1835 à 1880

1.1 L'accueil de la greffe urbaine

Dans un ouvrage qui questionne la nécessité de la vitesse pour les citadins contemporains, l'historien François Caron nous apprend que : « *Le développement du réseau de chemin de fer fut une réponse directe donnée à des difficultés de transport quotidiennement vécues par les ingénieurs et les entrepreneurs, et à une aspiration au déplacement de plus en plus largement répandue dans la société. [...] Il fut à la fois un produit de la science de l'ingénieur, des visions des économistes et du romantisme* »¹⁷². Il parle même d'une culture des chemins de fer caractérisée par l'apparition de la grande vitesse au milieu du XIX^e siècle, d'une culture de l'horaire, d'une division du travail et du trafic, bref « *d'une hiérarchisation de l'espace en fonction de la vitesse* »¹⁷³, formule pertinente pour saisir l'enjeu de l'apparition des embarcadères¹⁷⁴ de voyageurs. Regardons la gare Saint-Lazare dans ce cadre, et analysons la naissance et le développement du réseau ferroviaire de l'Ouest de Paris

¹⁷² CARON F., *Histoire des chemins de fer en France, 1740-1883*, Paris, Fayard, 1997, p. 77.

¹⁷³ Ibid, p. 78.

¹⁷⁴ L'embarcadère est un terme emprunté à l'univers portuaire, il signifie une jetée ou un ponton servant à l'embarquement et au débarquement des navires.

qui a précédé et engendré la construction de la gare. A l'échelle de la capitale, deux conceptions s'opposaient, celle d'une gare au centre de Paris qui aurait été la tête de plusieurs lignes et celle de différentes gares périphériques restant propres à chaque réseau.

La première donnée importante dans la genèse de la gare Saint-Lazare concerne l'implantation du premier embarcadère. Le choix a été guidé par les possibilités de stationnements à l'extérieur, une approche déjà intuitive et préventive des fondements de la future multimodalité du site. D'après le « *Petit atlas pittoresque des 48 quartiers de la ville de Paris* », de A-M. Perrot¹⁷⁵, écrit en 1834, on apprend ainsi que le quartier du Roule, où se trouve la place de l'Europe (côté nord), offrait assez peu de places de stationnement. Neuf places de carrosses, quatre places de cabriolets de place et une place de cabriolet de remise se situant sur deux axes principaux : d'abord dans la rue du Faubourg du Roule¹⁷⁶, puis secondairement dans la rue Saint-Lazare, autour des bains de Tivoli. Le quartier proche de la place Vendôme (quartier de la Madeleine), qui intéressait la compagnie du chemin de fer de Saint-Germain était bien mieux loti : trente quatre places de carrosses, trois places de cabriolet de remise et trois places de cabriolet de place situées essentiellement sur le Boulevard de la Madeleine. Par ailleurs, le premier réseau de transport public collectif des omnibus étudié par Nicholas Papayanis¹⁷⁷ qui venait d'être mis en place par l'ordonnance du 30 janvier 1828, et qui comptait déjà 14 compagnies de transport desservant 29 lignes en 1837, ne permettait pas de desservir correctement les gares de chemins de fer, trop éloignées du centre. L'objectif est de desservir la banlieue mais « *les premiers transports publics, les omnibus, nés à Nantes en 1827, n'étaient pas destinés à la banlieue. L'histoire des transports en banlieue commence donc*

¹⁷⁵ Comparativement aux autres plans de l'époque, il présente l'avantage d'être plus précis que les cartes des guides touristiques, et ses centres d'intérêt sont plus divers que les plans de Th. Jacoubet (1836, mais date fictive) ou de Vasserot et Bellanger (1827-1836). Perrot indique en effet quantité d'informations tels que par exemple l'emplacement des boîtes à lettres, des hôtels meublés, des restaurateurs, des cafés, des cabinets littéraires, mais aussi des renseignements sur les projets de percements, les passages, les places de carrosses, de cabriolets de place et de remise dans chaque quartier de Paris. Ce plan présente quelques inconvénients : les dimensions et formes des rues ne sont pas toujours exactes et la limite des quartiers n'est pas assez claire.

¹⁷⁶ Qui devient rue du Faubourg Saint-Honoré.

¹⁷⁷ PAPAYANIS N., *Horse-Drawn Cabs and Omnibuses in Paris*, ch. 2.

*véritablement avec l'inauguration en 1837 de la première voie ferrée locale : Paris-Le Pecq »*¹⁷⁸.

Lorsqu'en 1835, James de Rothschild¹⁷⁹ et Emile Pereire¹⁸⁰ obtinrent la concession du Paris-Saint-Germain, la question de l'emplacement à donner aux gares parisiennes était encore en débat. La loi du 9 Juillet 1835 avait alors décidé que le premier chemin de fer au départ de Paris serait le chemin de fer de Saint-Germain. Cette décision peut être considérée comme l'acte inaugural de l'implantation des gares à Paris.

Afin d'en faciliter l'accès, afin d'y attirer plus sûrement curieux et clients, la Ville comme la Compagnie souhaitent pour la tête de ligne du chemin de fer une position très centrale dans la ville. Mais pour y aboutir, l'importante dénivellation existante entre la place de l'Europe et la rue Saint-Lazare impose que les voies, situées fortement en contrebas du sol naturel, traversent largement en contre-haut le quartier situé au sud de la rue Saint-Lazare. « *Ce quartier est habité par une population riche et aristocratique qui s'oppose vivement aux viaducs métalliques projetées pour cette traversée* »¹⁸¹.

Les hésitations pour la construction de l'embarcadère Saint-Germain en 1836 sont caractéristiques. Dans un premier temps, Emile Pereire imaginait une localisation près de la place de la Madeleine. Un projet en ce sens avait été déposé par la compagnie le 16 Mai 1836, le préfet de Seine ordonna l'ouverture d'une enquête publique pour recueillir les déclarations des propriétaires. La publication des plans de la compagnie occasionna aussitôt une campagne de presse, des pétitions furent lancées par les propriétaires du quartier de la Madeleine. Ce fut une campagne

¹⁷⁸ RABAULT-MAZIÈRES I., « Chemin de fer, croissance suburbaine et migrations de travail : l'exemple parisien au XIX^e siècle », *Histoire urbaine*, n°11, décembre 2004, p. 10.

¹⁷⁹ Baron Jacob dit James de Rothschild (1792-1868) est un banquier français. Il obtient la concession de la compagnie des chemins de fer du Nord en 1843, la plus rentable des entreprises ferroviaires.

¹⁸⁰ Emile Pereire (1800-1875) est un banquier français. Il a financé la ligne de chemin de fer de l'Ouest.

¹⁸¹ TERADE A., « Le nouveau quartier de l'Europe et la gare Saint-Lazare (1821-1889) », in *Histoire des gares, Histoire urbaine, Séminaire Les lieux mouvements de la ville*, Actes de la journée du 17 Février 1995, Plan Urbain, DRAST, RATP, SNCF, p. 131.

très puissante dont le *Magasin Pittoresque* se fit l'écho, prenant parti au côté de Pereire :

« La compagnie, jalouse de satisfaire l'intérêt public et résolue de ne pas rester en arrière des Anglais qui ont conduit le chemin de fer de Londres à Greenwich jusqu'au pont de Londres à travers 50 rues, se résigna à dépenser deux millions de plus pour continuer le chemin jusqu'à la Madeleine. Il y arrivera par des arcades élégantes qui le tiendront élevé de 20 pieds au-dessus du sol [...] Il se terminera sur la place de la Madeleine par une construction monumentale [...]. Dans tout autre pays du monde, et surtout en Angleterre ou aux États-Unis, les habitants du quartier eussent tous accueillis avec reconnaissance l'idée de faire passer le chemin de fer à leur porte. Faute d'expérience, on est moins avancé à Paris. Il s'est trouvé quelques propriétaires, en petit nombre il est vrai, qui réclament contre ce qui fait la richesse du quartier »¹⁸².

On remarque que l'élégance et la monumentalité sont des objectifs qui devraient rassurer les inquiets de différentes classes : les riverains, les voyageurs et les propriétaires. Mais l'idée d'implanter des gares dans Paris, bouscule les habitudes et les conceptions des quartiers visées par les projets immobiliers, car un embarcadère n'est pas une construction comme une autre. C'est la tête de pont d'une ligne qu'il faut construire en tranchant dans le paysage urbain, en posant des rails protégés par des clôtures et parcourus de trains. Karen Bowie nous apprend que « [...] Dès leur origine, les stations de têtes avaient été rejetées du centre ville, la haute bourgeoisie étant effrayée par leur bruit, leurs fumées, les encombrements provoqués par les départs et arrivées »¹⁸³. Ce rejet du centre ville n'est pas exclusif ou spécifique aux fumées associées aux embarcadères de chemin de fer parisiens. En effet, pendant la décennie 1810-1820, peu avant l'apparition du paysage ferroviaire de l'ouest parisien, Paris est « engoncée dans plusieurs ceintures successives, elle respire mal et transpire beaucoup »¹⁸⁴. L'industrie, la mécanisation qui s'imposent de plus en plus dans la vie quotidienne par la prolifération des lumières artificielles, des bruits, des fumées des usines, ont engendré un mouvement général de rejet des productions industrielles vers la banlieue parisienne. Peu après les années 1810, « la

¹⁸² Le Magasin Pittoresque, 1836, p. 36.

¹⁸³ BOWIE K., op cit, p. 24.

¹⁸⁴ GUILLERME A., LEFORT A., JIGAUDON G., *Dangereux, insalubres et incommodes. Paysages industriels en banlieue parisienne XIXe-XXe siècles*, Champ Vallon, 2005, p. 6.

capitale est plus saine maintenant que les vapeurs nauséabondes ont diminué par l'éloignement des métiers nuisibles et des industries toxiques »¹⁸⁵. Les nuisances odorantes résultantes des vapeurs des trains des années 1830, étaient perçues dans un contexte global de congestion urbaine et de mécanisation généralisée des années 1810-1820, qui s'est poursuivie pendant l'apparition des embarcadères, et qui était porteur d'un désordre sensoriel, olfactif, mais aussi sonore.

L'implantation de l'embarcadère Saint-Germain avait suscité l'opposition des riches habitants du quartier, menacés d'expropriation, inquiets des encombrements prévisibles, peu enclins à accepter les vibrations des locomotives aux sons étranges. Peut-on affirmer que l'activité ferroviaire de l'embarcadère Saint-Germain est la première manifestation du bruit à Paris? En prenant en compte quelques traits caractéristiques de l'environnement sonore parisien du début du XIX^e siècle, nous ne pouvons l'affirmer. La première mention relative au bruit dans les rapports du conseil de Salubrité¹⁸⁶ date du 28 mars 1811 : « *des voisins se plaignent du bruit des trois forges où Collier, mécanicien, rue des Enfants Rouges, fabrique les pièces nécessaires aux différentes machines pour filatures* »¹⁸⁷. Au début du XIX^e, le bruit est déjà une affaire industrielle de la cité, on pourrait même dire une affaire « mécanique » de la cité, l'industrialisation du début du siècle était synonyme de mécanisation. « *Le bruit issu des vibrations mécaniques ne cesse d'assourdir Paris* »¹⁸⁸. Les plaintes ne tardent pas pour dénoncer la saturation sonore de la ville, « *d'une à deux plaintes annuelles vers 1810, on atteint la dizaine dans les années 1830* »¹⁸⁹.

¹⁸⁵ Ibid, p. 127

¹⁸⁶ Né en 1801, Le conseil de Salubrité, gestionnaire de la santé publique, écoute les partis, s'associe les architectes voyers et les commissaires de police pour enquêter avant l'éventuelle implantation des manufactures industrielles.

¹⁸⁷ GUILLERME A., LEFORT A., op cit, p. 122

¹⁸⁸ GUILLERME A., « Nuisances sonores : L'approche salubriste à Paris (1800-1850) », in *Milieu, Matière et Matérialité des villes européennes, XVIII^e- XX^e siècles*, 4^e Tables Rondes Internationales d'histoire de l'environnement urbain, Paris 8-IFU, CNAM EHESS, octobre 2006, p. 139

¹⁸⁹ Idem

D'un côté, il y a les plaintes, expressions juridiques et sociales d'un refus, d'un autre côté, il y a une forme d'acceptation des sons urbains quotidiens qui arrivent à l'oreille :

« Un inconvénient, mais en même temps je crois qu'il ne mérite pas qu'on y fasse attention, surtout lorsqu'on sait que dans une ville comme Paris, il existe une quantité considérable de maisons voisines d'ateliers qui, par la nature des travaux qu'on y exécute, donnent lieu à un bruit continu qu'on supporte sans se plaindre, parce qu'on est convaincu qu'il est impossible que les choses se passent autrement. »¹⁹⁰

Les parisiens sont réceptifs aux divers sons existants de la ville tout en étant attentifs aux apparitions de nouvelles sources sonores. Comme nous allons le voir dans les pages suivantes, la découverte des sons ferroviaires est aussi ambivalente, entre acceptations et craintes. Il semble que la greffe urbaine de l'embarcadère Saint-Germain s'est accompagnée d'une greffe des signaux olfactifs et sonores. Le rejet des fumées ferroviaires provient d'un contexte parisien repoussant toutes les fumées industrielles indépendamment de leurs motifs. Aussi, la réception des sons des trains était incorporée dans la réception de tout un « Paris sonore », caractérisée par l'abondance des sources mécaniques.

Après de multiples hésitations relatives au choix du site, à l'impact sur le voisinage, aux possibilités de desserte, aux plaintes rejetant un embarcadère tel un monument industriel, la Ville et la Compagnie s'accordent¹⁹¹ en 1837 sur un embarcadère provisoire situé en terrain vierge : entre la place de l'Europe et la rue de Stockholm. (Planche21).

¹⁹⁰ Rapport n°46 du 30 avril 1812. Cité par GUILLERME A., *Nuisances*, p. 142

¹⁹¹ L'article 2 du cahier des charges de la compagnie de Paris à Saint-Germain est plus détaillé : « *Le chemin de fer partira de l'intérieur de Paris et d'un point pris à droite ou à gauche de la rue Saint-Lazare. Il passera souterrainement sous les terrains de Tivoli, sous l'aqueduc de ceinture, le mur d'enceinte et la partie bâtie des Batignolles* ».

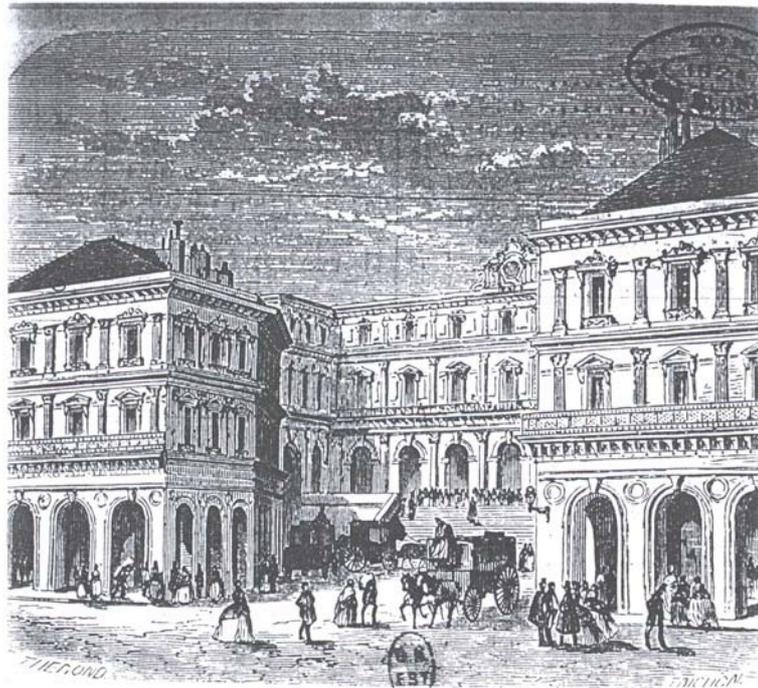


Planche 21 : Embarcadère des chemins de fer de l'Ouest, 124, rue Saint-Lazare, 1837.
Source : Bibliothèque Nationale, cabinet des estampes

De prime abord, la question de la véritable destination de cet embarcadère est posée : serait-ce un hangar pour les trains et les rails, ou un édifice dédié à des utilisateurs particuliers, des voyageurs ? Dans la gravure, on remarque que l'image qu'on voulait donner à l'embarcadère correspond à la deuxième idée qu'à la première. En effet, aucun train ni autre référence à l'univers ferroviaire, tel qu'on le perçoit aujourd'hui, n'apparaît. Au rez-de-chaussée, on voit une place qui sépare deux édifices perméables aux circulations piétonnes. La place rend lisible l'accès à l'intérieur de l'embarcadère par des escaliers qui répondent à deux impératifs. Le premier est celui de la dénivellation du terrain, le deuxième est celui de la monumentalité que dégagent ces escaliers. Déjà en 1840, tout est mis en scène afin d'illustrer simultanément la foule et le mouvement. On a affaire à un édifice élégant. Il ne s'agit pas d'un hangar.

Mais qui est donc le concepteur de cet embarcadère ? C'est une grande figure de l'histoire de l'ingénierie française qui se trouva requise, l'ingénieur Eugène Flachet (1802-1873), qui dessinera pour les premières lignes de chemins de fer des entrepôts et plusieurs autres installations. Lors de l'inauguration, les témoignages, les

démonstrations d'enthousiasme populaire, ou d'affection, montrent que l'heure n'est plus à définir l'impact dans le paysage d'un édifice aussi perturbant et susceptible d'introduire des ruptures fortes à la fois visuelles et auditives dans le paysage et le quartier. La gare est un nouveau spectacle. Découvrir l'embarcadère de Saint-Lazare prend moins d'importance que monter dans le train pour la première fois :

« [...] Il n'est pas du tout nécessaire, mes enfants, d'avoir une couronne au front pour se donner ce plaisir. Les princes et les princesses parcourent les premiers ce chemin pour faire honneur à la science ; mais à l'avenir, ces berlins, ces wagons seront livrés au public, qui jouira ainsi des avantages d'un moyen de transport rapide et commode. Un piéton fait communément un lieu à l'heure ; un cheval, qu'on ne fatigue pas, en fait deux ; la vapeur en fournit neuf et dix. L'homme et le cheval ont besoin de repos. La vapeur, qui n'est point une créature vivante, travaille toujours [...] »¹⁹²

Quelle apologie de la technique ferroviaire! Les premiers indices portent sur les locomotives qui remplacent les chevaux. Les chevaux étaient alors des éléments identitaires du paysage visuel de la ville et plus particulièrement des abords de la gare. Ils incarnaient le transport public. Ils sont désormais concurrencés par une technologie venue du futur, celle du train. Par les vapeurs qu'ils dégagent, les locomotives ont apporté un nouvel élément dans la perception du quartier. Certes la vapeur est vue, mais on peut aussi dire qu'elle est entendue et flairée.

Mais un déplacement en chemin de fer ne se caractérise pas uniquement par son motif. C'est une expérience en soi, qui frappe par sa nouveauté et dérange les habitudes. Rappelons qu'au cours du voyage traditionnel, le voyageur participait à l'effort du déplacement, en descendant de son véhicule dans les montées trop fortes, par exemple, ou encore en appréciant par lui-même l'effort fourni par les chevaux. La mécanisation impose une force de traction qui tient le voyageur à l'écart de telles démarches. Au cours du même voyage, à cheval ou en voiture¹⁹³, il était toujours

¹⁹² Une mère Valentin explique à ses enfants le nouveau moyen de transport. Témoignage écrit entre l'inauguration et l'ouverture au public du chemin de fer de Paris à Saint-Germain, soit le 25 août 1837.

¹⁹³ Les chevaux montés sont alors peu nombreux en milieu urbain, les voitures bourgeoises et les fiacres faisant l'essentiel du transport individuel quand il n'est pas pédestre (qui domine par ailleurs), tandis que la circulation est dominée par le transport des marchandises.

possible pour le voyageur de regarder droit devant, dans la direction de la route, et d'appréhender l'espace traversé dans toute sa cohérence.

Pour tous les voyageurs, le premier trajet en chemin de fer est précédé de sentiments très mêlés. Pour certains, c'est une aventure merveilleuse, pour d'autres, une véritable épreuve. Parmi les traits qui dérangent le plus les premiers voyageurs figure le caractère collectif du voyage. Ce ne sont plus les dix personnes qui montaient en même temps dans une diligence, mais cent, voire deux cents, qui, après avoir attendu entassées, s'élancent sur le quai de la gare, dirigées par les employés de la compagnie. A l'arrivée, un spectacle similaire se reproduit :

« Enfin, on entend un roulement », rapporte Mme Girardin en 1837, « c'est l'arrivée des voyageurs de Saint-Germain [...], toutes les voitures, tous les wagons s'arrêtent, la cour est vide : çà et là deux ou trois inspecteurs, rien de plus ; mais on ouvre les portières de wagons...et alors, en un clin d'œil, une fourmière de voyageurs s'échappe des voitures, et la cour est pleine de monde subitement. Ceci est véritablement impossible à décrire [...] »¹⁹⁴

C'est à partir de cette situation ambivalente, entre rejet et émerveillement, que se construit ce que l'on peut considérer comme un nouveau voyage, non seulement du point de vue de ses finalités économiques, mais encore du point de vue social, culturel et perceptif : le regard, l'ouïe et l'odorat.

1.1.1 Le voyageur oisif stressé par les nouveaux signaux sonores

A propos de l'environnement sonore urbain de l'époque, André Guillaume nous apprend que *« dans ces deux décennies (1820-1840), le bruit est devenu une valeur idéologique industrielle, un générique témoin de la puissance des moteurs, du fracas des marteaux, du grondement des engrenages et des pistons, du crissement des lanternes et des poulies, du grincement des soufflets, du cliquetis des transmissions, du grondement des laminoirs, du froissement des tôles, du grincement des câbles, du râlement des chaudières, du ronflement des fourneaux, du sifflement*

¹⁹⁴ Madame de GIRARDIN, lettre XXV, 1^{er} septembre 1837, Lettres parisiennes du vicomte de Launay, Paris, Mercure de France, 1986, p. 234.

*des soupapes, du craquement des planchers sous la charge des camions. Ainsi, le bruit ne rentre pas dans les détails : il est « précisément » un moyen d'expression général »*¹⁹⁵. Qu'en est-il du signal sonore ferroviaire ? Était-il le seul signal de l'ambiance sonore de l'embarcadère ? Comment était-il appréhendé et perçu ? Explorons maintenant le contexte dans lequel le parisien et le voyageur ont découvert les sons provenant de cet univers ferroviaire.

En réalité, les sons se découvrent en marchant, en voisinant la foule présente autour et dans la gare, en situation de stress (l'angoisse de rater son train) et de partage des bagages. Il y avait un afflux incontrôlable de visiteurs piétons, des arrivages incontrôlables qui bouleversaient les mobilités dans une échelle plus grande que celle des stricts alentours de la gare. Pour remédier à ces lacunes, Emile Pereire crée un service pour « transporter les voyageurs de l'intérieur de Paris aux embarcadères de chemins de fer de Paris Saint-Germain et Versailles rive droite »¹⁹⁶. D'après une lettre circulaire du préfet de Police aux commissaires de Police du 27 Octobre 1840, ce service est assuré par six voitures qui ramassent les voyageurs à trois stations¹⁹⁷. Ce service est un ajustement pragmatique pointant un manque certain dans le service d'un autre moyen de transport, celui de l'omnibus, et il semble très vite victime de son succès. Les rares procès-verbaux conservés en attestent : les retards s'accumulent, les passagers s'entassent, d'autant plus que la Police avait des difficultés pour intervenir à l'époque, comme l'atteste ce témoignage : « un officier de la paix est mis en cause par les passagers d'un omnibus arrivés en retard à la gare parce qu'il était intervenu pour faire descendre des passagers montés trop nombreux »¹⁹⁸. On pense alors aux indices clés d'une ambiance urbaine caractéristique de la ville du XIX^e siècle, à savoir du stress, de l'agitation sensorielle et de l'inquiétude. Cette situation a vu naître les premières alertes provenant de la foule qui s'impose et exige plus de fluidité et d'organisation de l'espace qui lui est destiné, et engendré l'extension de l'édifice existant par la construction de deux embarcadères (1843 et 1851). Mais à cette époque, du point de vue des architectes,

¹⁹⁵ GUILLERME .A, op cit, p. 145.

¹⁹⁶ A.P.P, DA 255, dossier Pereire.

¹⁹⁷ 26, rue Dauphine/ 18, boulevard Saint-Denis/ 22, rue Notre Dame des Victoires.

¹⁹⁸ A.P.P, D A 255. Rapport du 6 juin 1841.

des ingénieurs et des multiples gestionnaires, on manquait de connaissances sur le déroulement du voyage et ses impacts sur l'espace à projeter. Les yeux restaient toujours fixés sur l'interface embarcadère-ville. Cette prise de position se justifie si l'on admet que l'embarcadère devait affronter et accueillir la foule pour asseoir son inscription dans le quartier et la ville. Les scènes de désordre semblent se multiplier, entraînant de vives tensions. Il n'est pas inutile de décrire cet entassement sous l'angle des conditions urbaines aux alentours de l'embarcadère.

En effet, nous devons inscrire l'ambiance urbaine que nous tentons de qualifier dans un cadre plus large que la limite physique de l'embarcadère. Ici, il s'agit précisément de la nature et les caractéristiques de la voirie urbaine qui autorise et/ou impose une manière de marcher en ville. L'aperçu synthétique que nous présentons, débute avant la fin du XVIII^e siècle. Bernard Landau nous explique « *qu'il n'y avait pas de trottoirs à Paris. [...] Les piétons étaient donc contraints de circuler au milieu des charrettes, rasant les maisons et risquant à tout instant d'être serrés entre deux véhicules ou écrasés contre une façade* »¹⁹⁹. Dans les années 1830²⁰⁰, la question des trottoirs est abordée sous l'angle du calibrage des chaussées en fonction de la largeur des voitures circulant dans les rues de Paris. « *La loi du 7 juin 1845 instaure le système des trottoirs [...] L'arrête du 15 avril 1846 fixe le règlement pour la construction des trottoirs à Paris et leur dimensionnement en fonction de la largeur des rues. Le principe retenu est établi sur une proportion de 3/5 de chaussée pour 2/5 de trottoirs. (Pour les boulevards, un autre arrêté préfectoral le 5 juin 1856)* »²⁰¹.

Nous retiendrons que l'agitation piétonne et mécanique, autour de l'embarcadère des années 1840, trouvent une part d'explication dans les balbutiements précédant l'instauration du principe des trottoirs et leurs dimensionnements. De plus, la première moitié du XIX^e siècle correspond à

¹⁹⁹ LANDAU B., « La fabrication des rues de Paris au XIX^e siècle », in *Espaces publics en villes*, Annales de la recherche urbaine, n°57-58, 1993, p. 26.

²⁰⁰ En 1832, Patriot, directeur du Pavé de Paris entre 1831 et 1839 réfléchit à l'établissement d'un règlement sur les largeurs à assigner aux trottoirs et aux chaussées des villes. Cité par LANDAU B., « La fabrication des rues... », p. 27.

²⁰¹ LANDAU B., op cit, pp. 26-27.

l'apprentissage d'une relative maîtrise des problèmes touchant à la voirie urbaine. Bernard Landau nous apprend que des liens étaient établis entre le service des eaux et des égouts à celui du pavé pour permettre « *la desserte en eau des habitations, la conversion des chaussées fendues en chaussées bombées à trottoirs latéraux et le lavage des caniveaux des rues et des égouts* »²⁰². Nul doute, les rues de Paris sont en chantier, difficilement praticables. Nous imaginons bien l'encombrement dont nous rapportons l'impact autour de l'embarcadère Saint-Germain. Mais que se passe-t-il aux portes de l'embarcadère ? Poursuivons notre voyage.

De 1841 à 1845, les billets étaient délivrés au même moment que le départ. L'espace temps « achat-vente » était planifié. Les billets ne peuvent servir que pour l'heure indiquée, que pour le jour et le train indiqué. « *Le voyageur doit apprendre à être à l'heure. Arriver trop tard à la gare, il trouve le bureau de distribution des billets fermé* »²⁰³. C'est une spécificité de l'embarcadère de Saint-Germain, car à la fin du XIX^e siècle, « *certaines gares sont autorisées à délivrer des billets à toute heure de la journée et pour tous les trains* »²⁰⁴. De plus, dès l'origine, « *le chemin de fer de Saint-Germain propose un service cadencé* »²⁰⁵, comme nous disons aujourd'hui, un convoi toutes les heures dans chaque sens. Pour utiliser le nouveau moyen de transport, le voyageur doit faire l'apprentissage de l'exactitude, car la plus importante des nouveautés apportées par le chemin de fer est la notion d'horaire. « *Il y avait aussi une heure intérieure et une extérieure des gares* »²⁰⁶. Ainsi, les cadrans des salles de départ indiquent seuls l'heure exacte du temps moyen de Paris, les cadrans intérieurs sur les trottoirs de départ, qui règlent la marche effective des trains sont en retard de quelques minutes²⁰⁷ sur les cadrans extérieurs. Mais toutes ces taches importent peu au voyageur. Sa seule préoccupation est visuelle. Certes, le

²⁰² Emmerly Henri Charles (1789-1842) fut en 1831 le fondateur des *Annales des Ponts et Chaussées* et le directeur des *Eaux et des Egouts* de 1832 à 1839. Cité par LANDAU .B, « La fabrication des rues... », p. 25.

²⁰³ ANGELIER M., *Le voyage en train au temps des compagnies, 1832-1937*, La Vie du Rail, 1999, p. 139.

²⁰⁴ Idem

²⁰⁵ Ibid, p. 94.

²⁰⁶ Idem

²⁰⁷ Le retard est uniformément fixé à cinq minutes par une circulaire ministérielle du 24 septembre 1892.

chemin de fer impose l'exactitude de l'action mais génère en retour du stress et de l'agitation. Il doit voir l'heure dès qu'il arrive aux portes de la gare. Les compagnies y veillent, mais les réalisations ne sont pas toujours à la hauteur de l'attente, même si les tours-horloges fleurissent dans les architectures des gares. L'horloge devient en quelque sorte le symbole de la gare, elle se retrouve au fronton de la plus modeste des stations, tant à l'extérieur, pour renseigner le voyageur qui arrive qu'à l'intérieur, pour lui indiquer le temps qui lui reste avant l'arrivée du train.

Or, la gestion du temps ne s'arrête pas au respect de l'heure du départ. Le voyageur doit se plier aux exigences des bureaux des bagages parce qu'il se rend à la gare avec ses bagages qu'il doit enregistrer avant d'embarquer. Dès 1843, Auguste Perdonnet détaille les différents bureaux affectés au service des bagages : « *bureau des bagages partant, bureau des bagages arrivant, bureau des bagages perdus, avec subdivision pour les bagages non réclamés* »²⁰⁸. Certains voyageurs devaient s'attendre à de longues attentes au milieu d'autres voyageurs surexcités prêts à tout pour faire enregistrer leurs bagages. Ils devaient prévoir aussi que des facteurs, complètement débordés, transportent leurs paquets et les entassent périlleusement dans le mauvais wagon. Ces représentations renforcent la vision cauchemardesque du service des bagages qui a dominé depuis les commencements du chemin de fer. Un témoignage de l'époque nous renseigne sur cette ambiance :

« [...] Les facteurs de messageries ont jeté mon bagage à la porte, attendu qu'il n'y avait pas là de porteurs attachés au chemin de fer ; j'ai été obligé de transporter moi-même mon bagage dans la salle d'attente où j'ai trouvé tous les voyageurs, ceux de la première classe mêlés à ceux de la deuxième classe, tous s'efforçant au milieu d'un bruit que n'auraient pu égaler toutes les langues de Babel[...] La confusion et le bruit qui régnaient dans cette salle étaient assourdissants, les exclamations de quelques-uns des voyageurs qui de récriaient contre les demandes de la compagnie pour le poids des excédants de bagages [...] Tout cela produisait une scène dont il faut avoir été témoins pour bien l'apprécier. »²⁰⁹

²⁰⁸ PERDONNET A., POLONCEAU C., *Portefeuille de l'ingénieur des chemins de fer*, Texte, 1843, p. 513.

²⁰⁹ Lettre de John W. Cochran au rédacteur du *Journal des chemins de fer*, reproduite dans le numéro du 8 juillet 1843, p. 601.

Les voyageurs doivent procéder à l'enregistrement de leurs bagages, « *en règle générale, quinze minutes avant l'heure du départ* »²¹⁰. Du fait de l'affluence massive des voyageurs, et afin de les maîtriser pendant leurs séjours en gare, une importance accrue était accordée aux vastes salles d'attente car les voyageurs y étaient enfermés par classe :

« Quelques minutes avant l'heure du départ, un coup de cloche fait l'appel des plus hautes places ; les portes de la salle qui renferme les voyageurs munis de ces billets s'ouvrent, et leur donnent issue sur les trottoirs [...] Quand les trottoirs sont complètement dégarnis, et quand les portières des voitures de premier ordre sont exactement fermées, un second et un troisième coup de cloche donnent successivement issue aux voyageurs munis de billets de seconde et de troisième classe [...] »²¹¹

Cet extrait est révélateur des premiers déploiements du signal sonore dans l'organisation spatio-temporelle du voyage. Le rythme ainsi créé par le nombre de coups de cloches permettait aux compagnies de chemin de fer de maîtriser les flux et de hiérarchiser les voyageurs. Les seuils et les moments de transitions, comme les portes de la salle d'attente, les trottoirs et les portières de voiture, étaient en effet marqués par les sons de cloches, ultimes signaux avant le départ. Le voyageur monte dans le wagon. Mais que percevait-il de ce wagon, dernier maillon de l'expérience du voyage en train?

Autour des années 1840, des fenêtres de part et d'autre de la portière ajourée, éclairent les compartiments à l'intérieur des wagons et permettent de regarder au-dehors, « *sauf en troisième classe où les seules ouvertures sont celles des portières* »²¹², ce qui plonge les compartiments dans l'obscurité. Même en première, le confort reste limité : « *pas de toilettes, un éclairage minimal assuré par des lampes à huile, pas de chauffage mais de simples chaufferettes* »²¹³. Dans ces conditions, le voyage implique une rupture. « *L'ancien voyage, qu'il se fit à pied, à cheval ou en voiture, était l'occasion d'une expérience sensorielle riche, ouverte sur*

²¹⁰ ANGELIER M., op cit, p. 160.

²¹¹ POLONCEAU C., BOIS V., « De la disposition et du service des gares et stations sur les chemins de fer », *Revue Générale de l'Architecture*, T.I, 1840, pp. 519-520.

²¹² DESPORTES M., *Paysages en mouvement. Transports et perception de l'espace XVIIIe-XXe siècle*, Paris, Gallimard, 2005, p. 113.

²¹³ Idem

le monde extérieur, en continuité directe avec lui, offrant un contact toujours renouvelé »²¹⁴. Le voyage en chemin de fer rompt avec cette réceptivité et cette continuité sensorielle. Au voyageur isolé dans son compartiment ne parviennent que des bruits, des fumées, des trépidations. Tout le rôle du confort qui lui sera progressivement offert sera d'apporter une sorte d'anesthésie de tous les sens, hormis celui de la vue.

Retenons donc que les années 1840-1850 représentent une séquence intéressante dans la genèse des ambiances sonores de la gare. Dans le brouhaha des voyageurs inquiets ou mécontents, les cloches et clochettes émergent. La gare était donc une expérience sonore déstabilisante (d'autant plus que la production sonore ferroviaire se généralise dans toute la capitale), et complexe pour le voyageur, puisque son ouïe devait distinguer des signaux porteurs de messages et de significations qui doivent être filtrés et assimilés dans une ambiance métabolique. Sans la saisie de ces signaux, le bon déroulement du voyage s'en trouve menacé.

Au cours de cette première décennie de l'embarcadère de Saint-Germain, l'ambiance sonore perçue résulte de deux sources : les cloches et les trains à vapeur. Les vapeurs produisent essentiellement des sons de compression et d'échappement d'air cycliques, espacés au ralenti et rapprochés à grande vitesse. Les voyageurs découvrent ces sons dans un grand espace, l'oreille est surprise. Les signaux sonores émergent et forcent l'attention, ils servent de guide. Et si le stress du voyageur existe, l'attrait du voyage est aussi très fort.

Au niveau des ambiances, deux réceptions sociales ont accompagné l'apparition de l'édifice. La classe bourgeoise redoute les odeurs et les bruits, la classe populaire magnifie la vitesse et la technologie ferroviaire tout en subissant ses inconforts. Au final, cette précipitation massive dans l'ambiance de la gare est à l'image de la ville du XIX^e siècle. Un lieu qui provoque du stress, de l'inquiétude, mais qui fascine aussi.

²¹⁴ Ibid, p. 128.

1.2 La première extension en 1843

L'alerte donnée par les voyageurs à cause de l'inconfort ressentie et l'accroissement du trafic pose problème, une nouvelle extension est alors à l'étude. En 1843, Alfred Armand est désigné comme l'architecte responsable de l'extension de l'embarcadère existant depuis 1837 (planche 22), devenu insuffisant pour accueillir le nombre de voyageurs. L'ingénieur Eugène Flachet l'accompagne dans cette tâche et agrandira la halle d'une charpente de 40 mètres de portée. Dès l'origine, les espaces ferroviaires sont des ouvrages dont la technicité pose la question des rôles respectifs de l'ingénieur et de l'architecte. Lorsque se créent les toutes premières lignes de chemin de fer, « *l'enthousiasme que manifestent les saint-simoniens à l'égard du nouveau mode de transport contraste avec les réticences dont font preuve la plupart des ingénieurs des Ponts* »²¹⁵, note Antoine Picon. Il est possible qu'architectes et ingénieurs aient eu des manières distinctes de comprendre l'entité « gare » ; mais il est indiscutable que pour certains il s'agissait d'œuvrer à un projet commun de progrès social et industriel à travers le chemin de fer. Peter Wexler dans son étude de 1955 sur la formation du vocabulaire ferroviaire, évoquait la complexité de la notion de gare, issue selon lui « *d'une lente synthèse d'éléments techniquement disparates* »²¹⁶. Plus tard, d'autres commentateurs expliqueront ce flou dans le concept même de gare par une conceptualisation qui privilégie le chemin, le matériel et le flux au détriment des édifices de la ligne. Il est vrai qu'au XIX^e siècle le terme pouvait recouvrir soit un vaste ensemble d'équipements dont le bâtiment des voyageurs ne constituait qu'un élément parmi d'autres, soit le seul bâtiment des voyageurs, comme on peut souvent le constater dans la presse architecturale. Si l'on tient à distinguer l'approche des ingénieurs de l'approche des architectes, il nous semble que ce serait plutôt en s'appuyant sur ces différentes acceptions de mot « gare » qu'une telle démarche pourrait trouver une justification,

²¹⁵ PICON A., *L'invention de l'ingénieur moderne*, l'Ecole des ponts et chaussées (1741-1851), Presses de l'Ecole Nationale des Ponts et Chaussées, Paris, 1992. Le saint-simonisme est un mouvement dont on peut situer l'apogée vers 1830 et qui plaçait le chemin de fer au cœur de ses préoccupations.

²¹⁶ WEXLER P., *La formation du vocabulaire des chemins de fer en France (1778-1842)*, Paris, 1955.

et non pas en renvoyant aux différents matériaux ou techniques utilisés dans la construction des édifices.

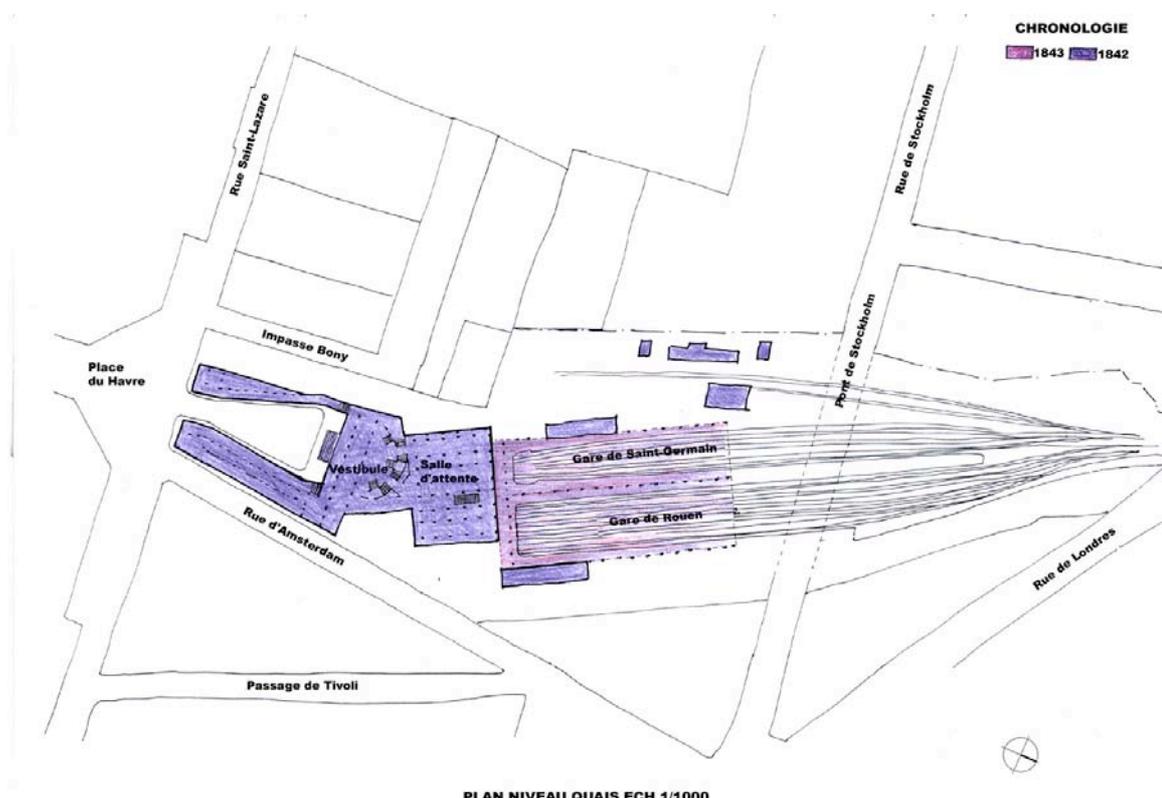


Planche 22 : Les plans utilisés dans ce chapitre sont initialement dessinés par Laure Lalubie (AREP) / Gare de Paris Saint-Lazare / Etude historique du bâtiment voyageur / SNC Région de Paris Saint-Lazare / DDG / APG / AREP / Avril-1998. Nous les avons vérifié et nous y avons apporté des retouches graphiques

En 1843, la gare accueillait les lignes de Saint-Germain et de Rouen. Un journaliste de l'époque nous décrit les progrès des travaux. Les célèbres halles immortalisées par Monet trente cinq ans plus tard, ne sont alors qu'à l'état de projet.

« [...] A présent, les voyageurs continuent à monter dans les convois par la pluie ou le soleil, suivant qu'il plait à Dieu ; nous avons entendu de nombreuses plaintes sur cet oubli indécent de la commodité du public. Quoi qu'il en soit, la charpente est en projet, et nous devons nous déclarer satisfaits, surtout si de cette attente doit naître un monument [...] »²¹⁷

²¹⁷ TEXIER E., *L'Illustration*, 3 Mai 1843.

Proposer plus de confort efface toutes les craintes et atténue les critiques. L'annonce d'une charpente monumentale est aussi rassurante, elle abritera de la pluie, du soleil, mais pas du bruit considéré par tous comme le produit logique de l'industrie ferroviaire. Dans cette nouvelle configuration proposée par Eugène Flachet, on retrouve un grand volume d'air délimité par des façades intérieures très hautes (planche 23). Avec l'accroissement des voyageurs et l'impossibilité de leur répondre individuellement, l'affichage devient possible en gare Saint-Lazare pour informer et orienter. Il est important de noter que cette extension a montré les premières préoccupations pour l'affichage d'informations, une forme de communication supplémentaire qui complète la communication verbale (crieurs, aboyeurs).

Le nouvel aménagement de la gare exprime la « modernité » des conceptions architecturales d'Eugène Flachet : sa capacité à maîtriser les exigences d'un ensemble hautement technique et sa facilité à profiter des possibilités des matériaux. Toujours visible dans la gare actuelle, il proposa une série de demi-fermes pour la charpente dont la longueur permet de couvrir la portée la plus petite au cas où deux d'entre elles seraient utilisées ensemble. En finition, la charpente était couverte de tôles renforcées par des cornières et des vitrages.



Planche 23 : La halle métallique d'Eugène Flachet datant de 1843. Source: Bibliothèque Nationale, cabinet des estampes.

Une nouvelle ambiance lumineuse

Selon les observateurs de l'époque, cette disposition augmentait la profondeur de la perspective pour les voyageurs au départ et atténuait le même effet chez les voyageurs à l'arrivée, grâce au hangar longitudinal qui marque l'arrêt définitif des trains. Bref, « on arrivait à destination ». La multitude des surfaces vitrées que cette charpente métallique, rend possible affecte la perception visuelle de la halle. L'effet d'enveloppement²¹⁸ prend alors place dans la nouvelle configuration sensible de la gare. Cette sensation est évidemment différente de la surexposition que subissaient les voyageurs quand ils n'étaient pas abrités par la charpente métallique. Notons aussi que le dispositif technique des fermes métalliques et des panneaux vitrés favorise l'effet de filtrage. La lumière diaphane est une demi transparence : est diaphane ce qui laisse passer la lumière mais ne permet pas de distinguer nettement la forme des objets. Le filtrage affecte l'accessibilité visuelle dans la mesure où il égalise la lumière. La convivialité ressentie et exprimée à l'égard de la gare Saint-Lazare, surtout à la première moitié du XIX^e siècle, prend son origine dans ce bain de lumière filtrée. Notons ici que c'est qu'à travers la charpente métallique et la technique mise en œuvre que ce sentiment de convivialité, d'hospitalité, a été partagé par beaucoup de voyageurs. Mais qu'en est-il de la lumière artificielle à cette époque ? Quelles étaient les techniques mises en œuvre pour éclairer la nuit parisienne ? Comment éclairait-on la gare la nuit ?

L'éclairage nocturne

La question de l'éclairage des lieux ferroviaires implique des adaptations spécifiques. D'emblée, elle suscite un intérêt particulier. Tout d'abord parce que le législateur a cru bon d'intervenir. L'article 6 de l'ordonnance du 15 novembre 1846 indique que « *les stations et leurs abords devront être éclairés* ». Et ce, « *aussitôt après le coucher du soleil et jusqu'après la passage du dernier train* ». Cette définition de la durée de l'éclairage obligatoire ne satisfait pas les spécialistes qui estiment qu'« *il 'est pas utile d'éclairer les abords des gares pendant l'intervalle qui*

²¹⁸ Cf . Chapitre I, p. 81.

sépare les trains après la fermeture des guichets de grandes vitesse »²¹⁹, et il n'est pas tenu compte « *des trains qui se forment dans les gares et ceux qui y meurent* »²²⁰ (c'est-à-dire « sans y passer »). Le libellé ne sera modifié qu'en 1901 (décret du 1^{er} mars) et « *les gares et leurs abords devront être éclairés la nuit pendant la durée du service* ». En dehors de cet aspect réglementaire, on peut concevoir que les compagnies de chemin de fer adoptent, comme pour tous les autres domaines, des solutions en fonction des besoins supposés, des possibilités techniques, mais aussi de l'impact qu'elles en attendent sur la fréquentation de leurs gares. L'évolution de la nature de l'éclairage suit tout naturellement celles des sources lumineuses en général, successivement puis simultanément, l'éclairage à l'huile, l'éclairage au gaz et l'éclairage électrique. Précisons quelques jalons de cette progression²²¹ jusqu'aux années 1840.

Commençons par le milieu du XVIII^e siècle, « [...] *Dès le milieu du XVIII^e siècle, une demande édilitaire et sécuritaire saisit les grandes villes. Comme pour la distribution de l'eau, l'éclairage est d'abord commandé pour les fêtes publiques ou occasionnelles [...] En 1765, est proposé un réverbère à huile doté, à l'intérieur, d'un réflecteur concave en cuivre argenté qui réfléchit la lumière émise par la mèche imbibée d'huile, allumée* »²²². L'éclairage des voies et des places a été considéré du point de vue strictement sécuritaire, beaucoup de citoyens se plaignent de ne pouvoir circuler la nuit à cause de l'obscurité, même si « *Paris dispose de moins de cinq mille lanternes en 1815* »²²³. A partir des années 1820, le marché de la lampe à huile se développe. « *Dans les salons aristocratiques, les lampes sont suspendues sous plafond, le réservoir est alors placé au dessus du bec, ou en applique au mur, il est à*

²¹⁹ MITTRE V., *Etude comparative de l'ancien et du nouveau texte de l'ordonnance royale du 15 novembre 1846*, Paris, 1901, pp. 8-9.

²²⁰ Idem

²²¹ A voir notamment : FIGUIER L., *Les nouvelles conquêtes de la science. L'électricité*, Paris, 1887 ; MARECHAL H., *L'éclairage à Paris*, Paris, 1884 (éclairage électrique des gares pp. 386-399) ; LEVY P., *L'éclairage à incandescence par le gaz. Ses applications à l'éclairage des villes, des chemins de fer et des côtes*, Paris, 1905. (Chemins de fer pp. 189-264).

²²² GUILLERME A., *La naissance de l'industrie à Paris. Entre sueurs et vapeurs 1780-1830*, Champ Vallon, 2007, p. 388.

²²³ Ibid, p. 395.

côté et fait ombre »²²⁴. Deux fonctions sont ainsi dévolues à la lumière, une fonction utilitaire et une fonction décorative. L'éclairage à l'huile continue sa propagation et les performances industrielles et commerciales des lampes sont améliorées. Les propriétés de l'huile : « *plus transparente, donc fume bien moins et éclaire plus* »²²⁵, participent au succès de l'éclairage à l'huile.

Plus industriel, l'éclairage au gaz a connu une évolution parallèle. La fabrication d'un gaz éclairant à partir de la houille ne s'est pas imposée d'emblée. Les premiers essais du nouveau procédé que constitue l'éclairage au gaz ont lieu à Paris, passage des Panoramas, en 1817. Les candélabres n'apparaissent que douze ans plus tard, ce sont les lanternes de la rue de la Paix, première rue éclairée au gaz, qui sont allumées le 31 décembre 1829. « *L'espace d'une génération, des années 1820 à la fin de la décennie 1840, une véritable compétition opposa les industriels dans la recherche d'une matière première combustible idéale* »²²⁶. La production du gaz est obtenue par la carbonisation de la houille. En 1840, six compagnies gazières se partagent ce qu'on appelle alors le périmètre de Paris. Leur fusion en 1855, donne naissance à la Compagnie parisienne d'éclairage et de chauffage par le gaz²²⁷.

L'huile parvient même, dans la seconde décennie du XIX^e siècle, à concurrencer la houille pour l'éclairage public²²⁸. Le gaz est potentiellement source d'accidents et procure des émanations de chaleurs et d'odeurs. Aussi, le gaz teinte en jaune²²⁹, ce qui n'est pas sans effet du point de vue de l'éclairage des marchandises, par exemple.

²²⁴ Ibid, p. 384.

²²⁵ Ibid, p. 386.

²²⁶ WILLIOT J-P., « Odeurs, fumées et écoulements putrides : les pollutions de la première génération d'usines à gaz à Paris (1820-1860) », in BERNHARDT .C, MASSARD-GUILBAUD .G, *Le Démon moderne. La pollution dans les sociétés urbaines et industrielles d'Europe*. Clermont-Ferrand, Presses universitaires Blaise-Pascal, 2002, p. 275.

²²⁷ Cette fusion se faisant aussi au profit d'Emile Pereire concessionnaire du chauffage par le gaz.

²²⁸ GUILLERME A., op cit, p. 396.

²²⁹ THIBAUD J-P., CHELKOFF G., op cit, p. 44.

Les expositions²³⁰ vont dès lors rythmer l'évolution de l'éclairage. Les compagnies de chemins de fer ne restent pas à l'écart de ces préoccupations. Elles utilisent, elles aussi, les moments d'exposition, pour faire connaître leurs innovations et présenter leurs réalisations. Nous présenterons ultérieurement la suite de l'évolution de l'éclairage avec l'arrivée de l'éclairage électrique.

Revenons à notre terrain d'investigation. La règle générale reste l'éclairage à l'huile, lorsque gares et stations sont éloignées des agglomérations, lorsque leur importance ne justifie pas la construction d'une usine à gaz (les usines à gaz étaient critiquées pour leurs fumées charbonneuses). L'introduction de l'éclairage au gaz dans certaines gares est, en premier lieu, un choix économique. Or, l'embarcadère Saint-germain dispose d'une source de production à proximité de son périmètre ferroviaire. « *L'entreprise Houzeau-Muiron demande en 1835 l'autorisation d'établir une fabrique de gaz à partir de matières grasses et résineuses aux Batignolles. [...] En 1842, 34000 m³ de gaz d'éclairage sont produits selon cette méthode* »²³¹.

Faute de document sur l'éclairage dans notre terrain d'étude, nous nous tournons vers un rapport de l'ingénieur en chef *Mr. Sauvage* sur la question de l'éclairage au gaz de la gare de Lyon, mais comportant quelques informations sur d'autres gares et embarcadères. Ce document²³² atteste qu'en 1843, l'embarcadère Saint-Germain était éclairé au Gaz. Mais nous n'avons pas de données quantitatives sur le nombre de bec à gaz. Toutefois, et du point de vue perceptif, l'environnement lumineux relatif à ce type d'éclairage est générateur d'une lumière jaune. Un effet lumineux caractérise bien cette ambiance il s'agit de l'effet de coloration²³³.

²³⁰ La lampe électrique à arc à l'exposition de 1878, les becs à récupération à l'exposition de 1889, l'éclairage à incandescence par le gaz à l'exposition de 1900.

²³¹ WILLIOT J-P., p. 275.

²³² Source C.A.M.T, 60 AQ 333, rapport de l'ingénieur en chef Mr. Sauvage sur la question de l'éclairage au gaz de la gare de Lyon, le 13 novembre 1847. En automne 1847, les études de consommation de gaz se multiplient, sont lues et discutées par les différentes compagnies : la gare d'Orléans possède 715 becs de gaz, celle du Nord 400, celle de la Chapelle 300, enfin celle de Lyon environ 1000 ou 1100 becs.

²³³ Cf. Chapitre I, p. 80.

Au cours des années 1840, l'éclairage au gaz employé dans la gare Saint-Lazare était aussi largement diffusé en dehors de l'emprise ferroviaire. La nature et la technique de l'éclairage ne se distinguaient pas des autres lieux publics de la ville. Le choix de l'éclairage à proposer au public résulte de l'étude du coût de la consommation, de la facilité de l'entretien, et accessoirement de la qualité de la lumière et ses effets sur le voyageur ou le visiteur. Le voyageur voyait sa gare éclairée au gaz, une multitude de points lumineux jaunâtres soulignent son volume intérieur.

L'environnement sonore

Qu'est qu'on entendait dans les années 1840 ? Quelques transformations du paysage sonore marquent l'ambiance de la gare (planche 24) : usages de pétards et sifflets pour avertir les voyageurs aux départs, bruits des moteurs, « aboyeurs » employés dans les gares, cris des colporteurs, des buffetiers, cris et jeux des enfants avant le départ, etc. Alors qu'au début du XIX^e siècle, les sons sont encore bien individualisés, nettement distincts et reconnaissables, à partir des années 1840, le paysage sonore des gares a de quoi déconcerter les contemporains, surtout la population inhabituée. Une variété de sources sonores caractérisent alors le paysage de Saint-Lazare. La relation entre ces sources nous permet de prolonger notre liste d'effets sonores par celui de l'effet de métabole. Un effet perceptif sonore décrivant les relations instables entre les éléments composant un ensemble sonore changeant. Par le caractère turbulent du voyage, l'espace ferroviaire réunit les conditions favorables à l'émergence de l'effet de métabole. L'ambiance sonore est encore résultante du vide, et l'activité sonore qui s'y produit est enrichie par la foule qui s'ajoute aux trépidations induites par les moteurs des locomotives, préludes à l'excitation de la vitesse.

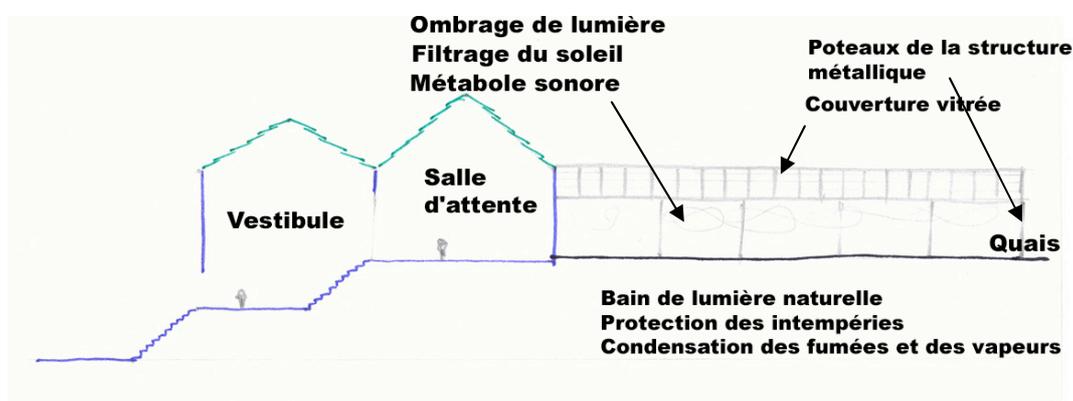
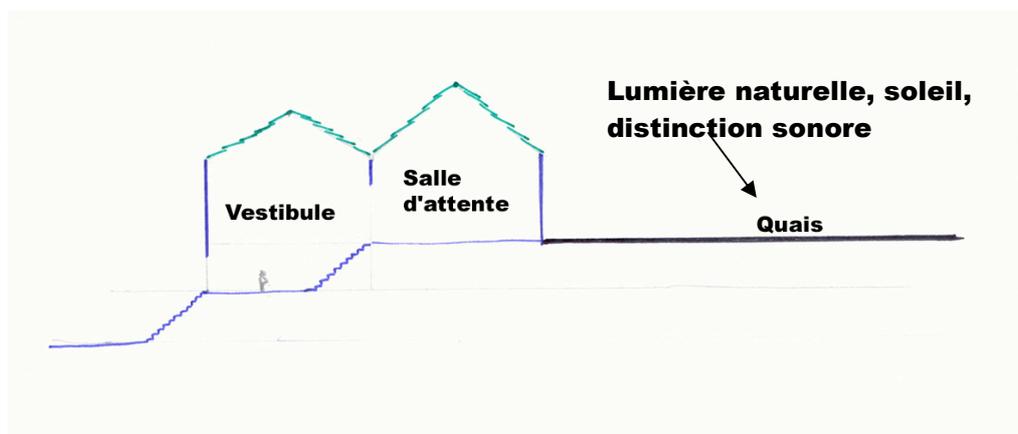


Planche 24 : Modifications sensibles après la construction de la halle métallique

Ce paysage sonore à tendance métabolique, nous fait penser que tous les acteurs de l'ambiance sont présents aux mêmes endroits et aux mêmes moments. Or, c'est dans cette version de la gare Saint-Lazare de 1843 que la foule a été parcellisée en classes et en sous-groupes. Le premier point névralgique se trouve aux billetteries, au moment où les voyageurs attendent avant de prendre leurs billets. Le principal souci des compagnies est de contenir les voyageurs. Cette crainte est inaugurale et se traduit déjà dans l'architecture:

« Nous ne pensons pas [...] qu'on doive ainsi cacher, avec tant de soin, aux voyageurs qui attendent, les mouvements qui s'exécutent dans la gare. Nous ne partageons pas les inquiétudes qui ont décidé à prendre cette disposition : ne laisser aux voyageurs que l'aspect du ciel nous semble une rigueur résultant des craintes dont l'exagération est démontrée par l'exemple de la

station de la barrière du Maine, dans laquelle on a établi des fenêtres au niveau même du plancher »²³⁴.

Les pratiques, réglementées, ne font que redoubler cette obsession. Pour éduquer les voyageurs, une pédagogie de contrainte est mise en œuvre dans les guides de chemins de fer que soutiennent les compagnies : ils font évoluer le voyageur dans un cheminement codifié. Le passage entre les différents seuils de la gare est une véritable épreuve.

Même si les compagnies de chemins de fer cherchent à homogénéiser les conditions de transport entre les différentes classes, les voyageurs sont d'abord divisés en trois classes correspondant à des tarifs et des niveaux de confort différents. En ce sens, la gare se voulait être un espace policé, ordonné, discipliné, comme le XIX^e siècle les affectionne (Foucault, 1975). « *Une conception structurée par des sas et de passages obligés, de barrières et cloisons nombreuses, de lieux d'enfermement aussi.* »²³⁵. On y perçoit une rhétorique disciplinaire précise. Aussi, Georges Ribeill y a détecté un art de la répartition des flux dans l'espace à l'aide de clôtures, d'axes de circulation différenciés (entre le départ et l'arrivée, entre les voyageurs et les bagages), de sas, de salles d'attente, bref, d'un quadrillage de l'espace et du temps qui permet de localiser les voyageurs. Cette volonté de maîtriser l'espace et le temps a renouvelé la stratégie de communication de l'information au voyageur par la multiplication des affichages. En 1846, le voyageur voit les panneaux se multiplier chaque fois que les compagnies repèrent une surface murale plate qui le permet. Il y a une foule importante autour des panneaux d'information, on a donc pensé à couvrir les affiches pour protéger les voyageurs et les abriter des intempéries. La condensation des voyageurs sous les abris et devant les affiches, fait réapparaître encore une fois le problème des bagages. Un article de loi²³⁶ fixe alors l'emplacement et les dimensions des bagages par voyageur. La relation « voyageur-bagages » se rééquilibre, et dans la même année, les compagnies de chemin de fer introduisent les tapis roulants et les bascules automatiques pour ramener la confiance

²³⁴ POLONCEAU G., et BOIS V., « De la disposition et du service des gares et des stations de chemins de fer », *Revue Générale d'Architecture et des Travaux Publics*, t 2, 1841, col. 138

²³⁵ Journal des chemins de fer du 06 décembre 1845, p. 34.

²³⁶ L'article 12 du règlement du 15 Novembre 1846.

des voyageurs échaudés. L'innovation des tapis roulants exprime le rêve d'un transport de bagages sans manipulations, sans fatigue des voyageurs ou du personnel, sans risques de chocs, de détournements. Ici, on note le passage d'une figure d'occupant autrefois inquiet mais libre de circuler et de tout transporter, à un occupant attentif, mais aussi canalisé. Tout est linéaire et simple à lire, la circulation est mise en scène (planche 25).

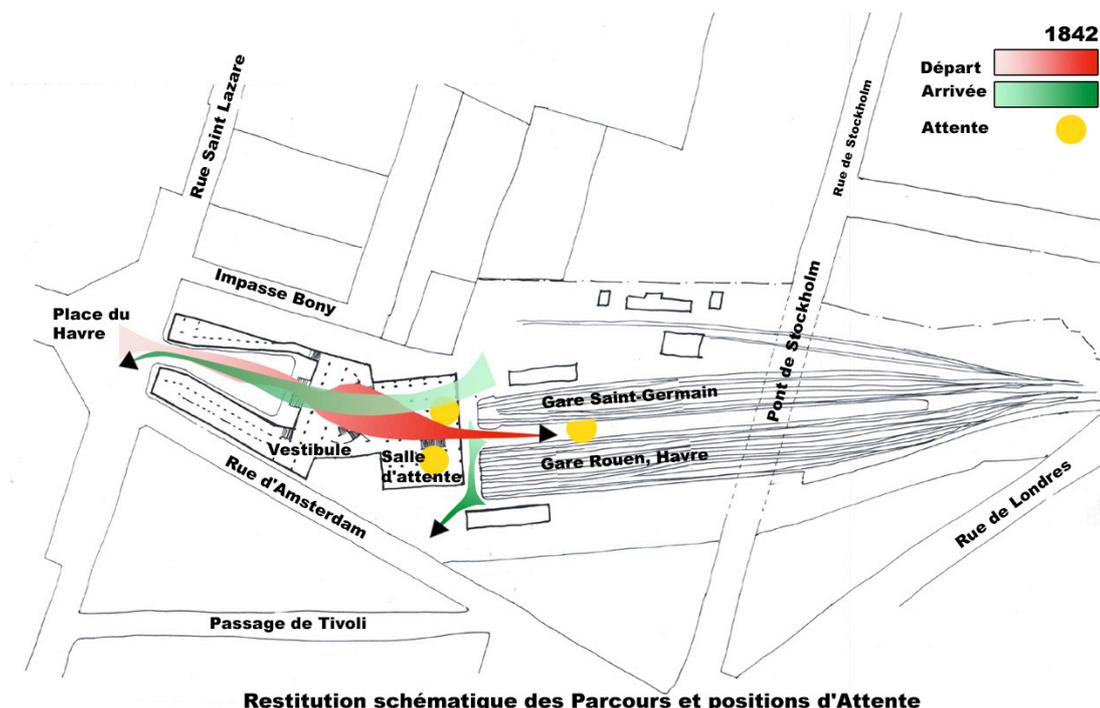


Planche 25

Pendant les années 1840, les parisiens non-voyageurs continuent à venir contempler les trains en mouvement et décrivent les scènes qu'ils observent. En 1845, après l'extension et la construction de la halle métallique de 1843, les voyageurs sont encore enfermés dans la salle d'attente et ne la quittent que dix minutes avant le départ des trains. Une fois libérés, les voyageurs se précipitent entrant au hasard dans les convois, assourdissent de questions des employés submergés. La foule était massive et épaisse sur les quais. Ce contexte, décrit minutieusement par un observateur situé sur le pont de l'Europe (planche 26), dénote une organisation particulière des signaux sonores, révélateurs d'une structure spatio-temporelle précise :

« La gare de la rue Saint-Lazare est traversée au moyen d'un pont en bois par la rue de Stockholm qui va de la rue de Londres à celle du rocher. Cette construction, loin de nuire à l'harmonie de l'ensemble est d'un heureux effet, et laisse aux curieux qui encombrant constamment, la facilité de voir tous les mouvements qui s'opèrent dans l'enceinte des trois chemins versailles-Rive droite, Saint-Germain, Paris-Rouen. Rien n'est, en effet, plus intéressant que d'assister un jour férié, quand il fait beau, au départ et à l'arrivée des trains [...]. Ces affreux wagons où l'on est exposé au soleil brûlant comme au vent, à la pluie et à tous les inconvénients qui résultent d'un pareil moyen de transport, bref le sifflet de la locomotive se fait entendre, le convoi part et disparaît bientôt sous le tunnel de la place de l'Europe. A peine cette manœuvre est-elle exécutée, qu'une masse compacte de voyageurs sort des salles d'attentes et se précipitent vers un autre train à destination de Versailles, chacun s'arrange, s'installe et mille têtes passent par les portières ; le train est toujours là immobile, la locomotive allumée et tête, il attend le signal, l'heure sonne et le voici qui fuit comme le premier. La répétition de tout ceci a lieu pour le convoi de Saint-Germain. A peine ces trois départs sont-ils faits que nous assistons aux arrivées successives, même pêle-mêle de voyageurs ; les quais sont encombrés pendant quelques minutes et puis tout rentre dans le calme progressivement, on n'entend plus le grondement des locomotives en feu. Attendons encore et nous verrons se renouveler le même spectacle toutes les demi-heures, depuis six heures du matin jusqu'à minuit. »²³⁷

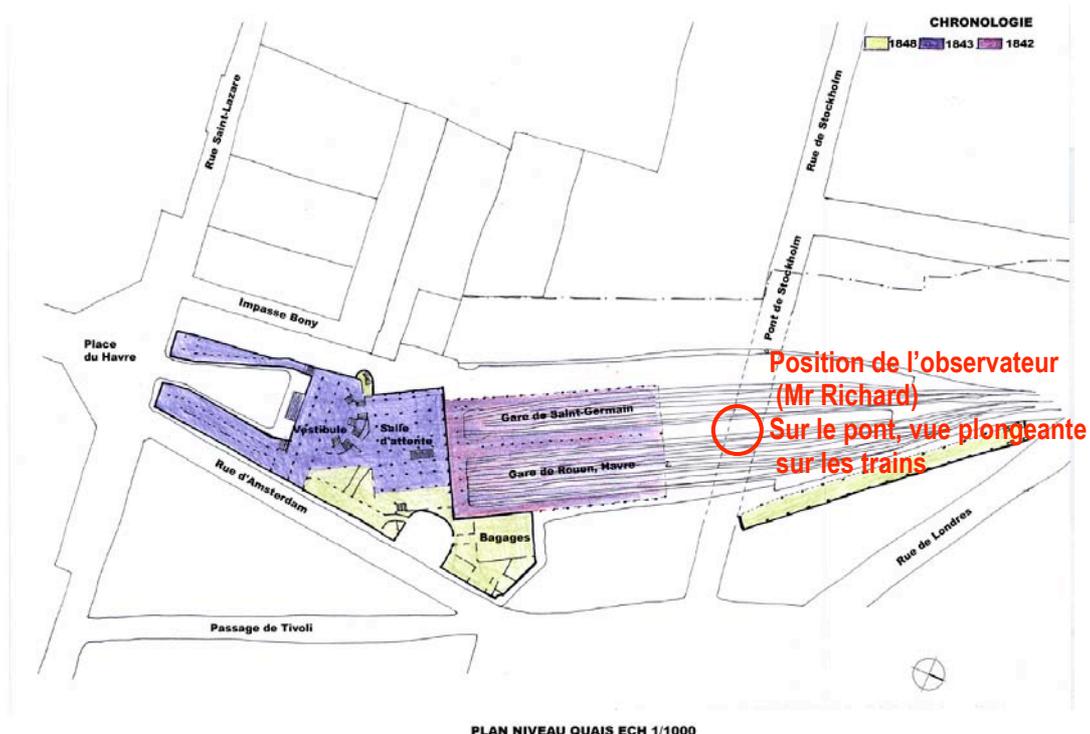


Planche 26

²³⁷ Richard, « Un beau Dimanche à Paris », *Guide du voyageur sur le chemin de fer de Paris à Rouen et au Havre*, Paris, 1847. L'auteur est installé sur le pont de la rue de Stockholm, pas encore celui de la place de l'Europe.

Le premier élément révélateur de la structure spatio-temporelle de la gare est la répétition des mouvements de la foule : «...aux curieux qui encombrent constamment...», «...masse compacte de voyageurs... », ou « ...et mille têtes passent par les portières... ». Une périodicité temporelle caractérise la présence de la foule humaine des voyageurs. Par contre, les non visiteurs extérieurs sont présents continuellement. Un effet sonore de vague (crescendo, point maximal, rupture du son rapide ou progressive, decrescendo), prend place périodiquement dans l'univers sonore de la gare, c'est-à-dire, suivant les mouvements et les déplacements des voyageurs des salles d'attentes jusqu'aux trains.

Le deuxième extrait remarquable concerne l'irruption du sifflet de la locomotive : «... bref le sifflet de la locomotive se fait entendre, le convoi part et disparaît bientôt sous le tunnel de la place de l'Europe... ». Cette impression fait apparaître l'effet sonore d'émergence. Encore sur le train, Mr Richard nous le décrit dans l'espace et dans le temps, « ... le train est toujours là immobile, la locomotive allumée et tête, il attend le signal, l'heure sonne et le voici qui fuit... ». Par cette description, il nous livre une impression mnémo-perceptive caractérisée par l'effet d'hyperlocalisation. C'est un effet perceptif lié au caractère ponctuel d'une source sonore, focalisant irrésistiblement l'attention de l'auditeur sur le point d'émission. Lorsque la source se déplace, le son continue d'être suivi à la trace.

Une dernière séquence de la description est pertinente d'un point de vue spatial et temporel, « ... les quais sont encombrés pendant quelques minutes et puis tout rentre dans le calme progressivement, on n'entend plus le grondement des locomotives en feu ...». L'auteur nous présente les transitions entre deux états sonores dont l'effet de fondu enchaîné est le meilleur traducteur. Le fondu enchaîné s'applique à la transition progressive entre deux états sonores, en croisant la décroissance du premier et l'apparition croissante du second. Ce témoignage indique comment l'ouïe est frappée par des dissonances : les bruits de freins, la soufflerie des tuyaux, les jets de vapeur, les chocs métalliques, les sifflets, les cornes et les cloches. Or ces dissonances sont jugées harmonieuses. Sans trop insister sur la diversité des sources, ce qui nous interpelle est la manière dont ces sources sont entendues, et dont

les émissions sont propagées pour arriver à l'auditeur.

Il apparaît dans les informations que nous avons récolté sur la période 1840-1850, que l'ambiance sonore est métabolique, toujours résultante du volume vide du vestibule (transformé après en salle des pas perdus) et de la halle métallique. Ces deux espaces sont à l'origine du bain lumineux et de la métabole sonore : les deux propriétés sensibles de la gare en cette période.

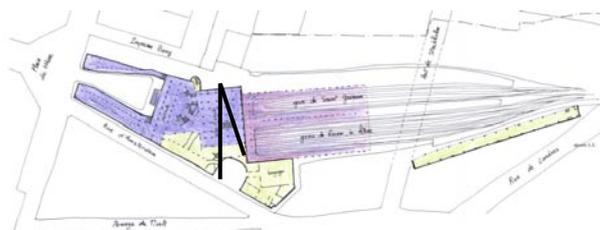
A l'approche des années 1850, et dans une forme d'expression autre que les témoignages écrits, les peintres manifestaient leur enthousiasme pour la gare Saint-Lazare, et plus particulièrement son espace intérieur. Comment les peintures et les représentations iconographiques ont-elle traduit l'engouement pour la gare Saint-Lazare dans la deuxième moitié du XIX^e siècle ? Quels sont les facteurs d'ambiances soulignés par ces artistes ?

1.2.1 La lumière et le vide dans les gravures de Daubigny

En 1847, Jules Janin livre un itinéraire pour les guides Bourdin, « *Voyage de Paris à Dieppe : description historique des tilles, bourgs, sillages et sites sur le parcours du chemin de fer* ». Sans décrire une seule fois les gares, qu'il connaît pourtant pour avoir écrit des comptes-rendus d'inauguration de lignes, son texte est illustré de quatre gravures de Daubigny qui représentent l'espace intérieur de la gare Saint-Lazare.

La première figure (planche 27) présente le vestibule de l'embarcadère, un espace par lequel on passe pour accéder aux quais à gauche, après le toit vitré. Le graveur, hors champ, est dans un coin du vestibule, près des portes d'entrée de la gare. Les portes-fenêtres sont largement ouvertes et diffusent une lumière qui éclaire tout le vestibule. Celui-ci est conçu comme une galerie avec des arcades. Le plafond est une voûte avec des croisés, des lampes à gaz pendent régulièrement (on peut en compter huit). Des hommes et des femmes ont l'air de se presser vers le guichet. Cette première gravure présente l'espace intérieur comme un espace formé par la

répétition linéaire et le rythme créé par les piliers²³⁸. Daubigny a pris le soin de montrer le contraste induit par la lumière naturelle sur la moitié des surfaces des voûtes. Nous remarquons aussi que, dans la présence des personnages, le graveur a communiqué deux informations : l'ombre portée des personnages et l'effet lumineux de découpe. L'effet de découpe est provoqué par un rapport figure-fond particulièrement contrasté produisant une distinction nette entre différents plans ou éléments visuels juxtaposés. Derrière les arcades, on remarque le contraste entre le verre (en clair), et ce qu'il couvre (en noir).



Sens de la prise de vue

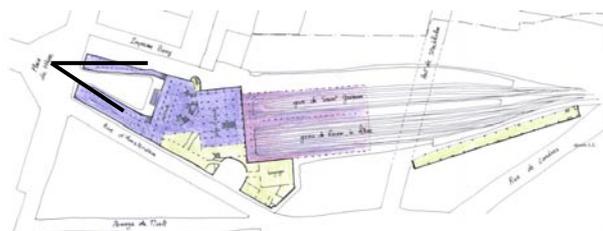


Planche 27 : Gravure de Daubigny, « Sur les quais de la gare Saint-Lazare », dans Jules Janin, *Voyage de Paris à Dieppe : description historique des villes, bourgs, villages et sites sur le parcours du chemin de fer*, Paris, Bourdin, 1843, p5. BNF, document numérique de Gallica

La seconde (planche 28), représente une vue extérieure de l'embarcadère par la rue Saint-Lazare. On y voit un bâtiment en « U », de deux étages, avec des galeries d'arcades. Cette gravure communique la même impression que celle donnée par la

²³⁸ Nous voyons encore aujourd'hui le rythme créé par les arcades du mur séparant la salle des pas perdus des quais. Voir chap I, p. 88.

planche (21) de 1837 (p. 124). Il est toujours question d'une entrée enclavée créant un appel aux voyageurs ou aux piétons.



Sens de la prise de vue

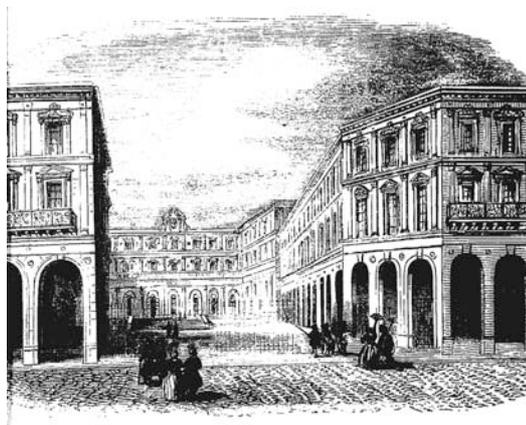
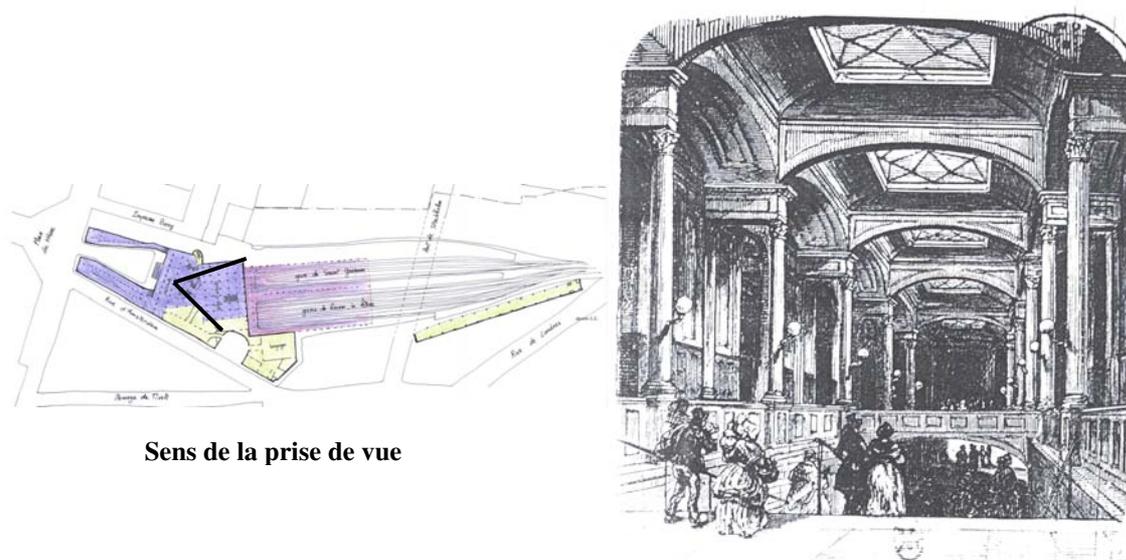


Planche 28 : Gravure de Daubigny, « Sur les quais de la gare Saint-Lazare », dans Jules Janin, *Voyage de Paris à Dieppe : description historique des villes, bourgs, villages et sites sur le parcours du chemin de fer*, Paris, Bourdin, 1843, p7. BNF, document numérique de Gallica

La troisième gravure signée Daubigny (planche 29), représente une salle d'attente de l'embarcadere (située entre le vestibule et les quais, voir planche 25, p. 143). On y voit un grand escalier débouchant sur une salle tout en longueur, éclairée en haut par des verrières et des globes lumineux accrochés aux colonnes sur les deux côtés de la salle. On y distingue un couple en sabots portant des paniers. En reprenant le même principe de composition que la gravure « *Sur les quais de la gare Saint-Lazare* » (planche 27), Daubigny présente des éléments répétitifs, mais cette fois, ils semblent plus proche de l'observateur comme s'il voulait être baigné dans l'ambiance intérieure.

Le premier plan est révélateur encore une fois de l'effet lumineux d'enveloppement (comme dans la planche 23, p. 135), celle qui présentait la halle d'Eugène Flachet. Le dernier plan de la gravure présente une zone sombre qui renforce la profondeur et la perspective, et l'on remarque aussi une différence de niveau suggérée d'une part, par la présence humaine sur les escaliers, et d'autre part,

par la passerelle qui marque une limite au-delà de laquelle la lumière s'affaiblit, voire disparaît.



Sens de la prise de vue

Planche 29 : Gravure de Daubigny, « Sur les quais de la gare Saint-Lazare », dans Jules Janin, *Voyage de Paris à Dieppe : description historique des villes, bourgs, villages et sites sur le parcours du chemin de fer*, Paris, Bourdin, 1843, p13. BNF, document numérique de Gallica

Cette série de gravures nous apporte trois informations essentielles sur l'espace intérieur. Il a l'air vide. Il y a une pénombre. La présence humaine est rare. Les silhouettes ne sont pas utilisées pour communiquer l'idée de foules interminables de voyageurs, mais plutôt pour montrer qu'avant tout, cette gare est destinée prioritairement aux voyageurs qui ont les moyens de voyager. Les proportions de l'espace dessiné, les silhouettes et leurs ombres montrent que l'espace intérieur est peu baigné de lumière naturelle. Ici, c'est une nouvelle prise en compte, par le

dessin, des ambiances de Saint-Lazare, car il n'est plus question d'encombrement, de trains, et d'univers industriel. Mais est-il vrai que la gare Saint-Lazare ne souffre pas d'encombrement ? Est-il vrai que l'on peut y sentir cette facilité de circulation ?

1.3 Les incidences ambiantales de la deuxième extension : 1851

A partir de 1842, la gare commence à montrer les signes d'un surpeuplement, d'un trafic intense, de situations d'attente agitées (planche 30). La gare Saint-Lazare a alors connu de nombreuses adaptations.

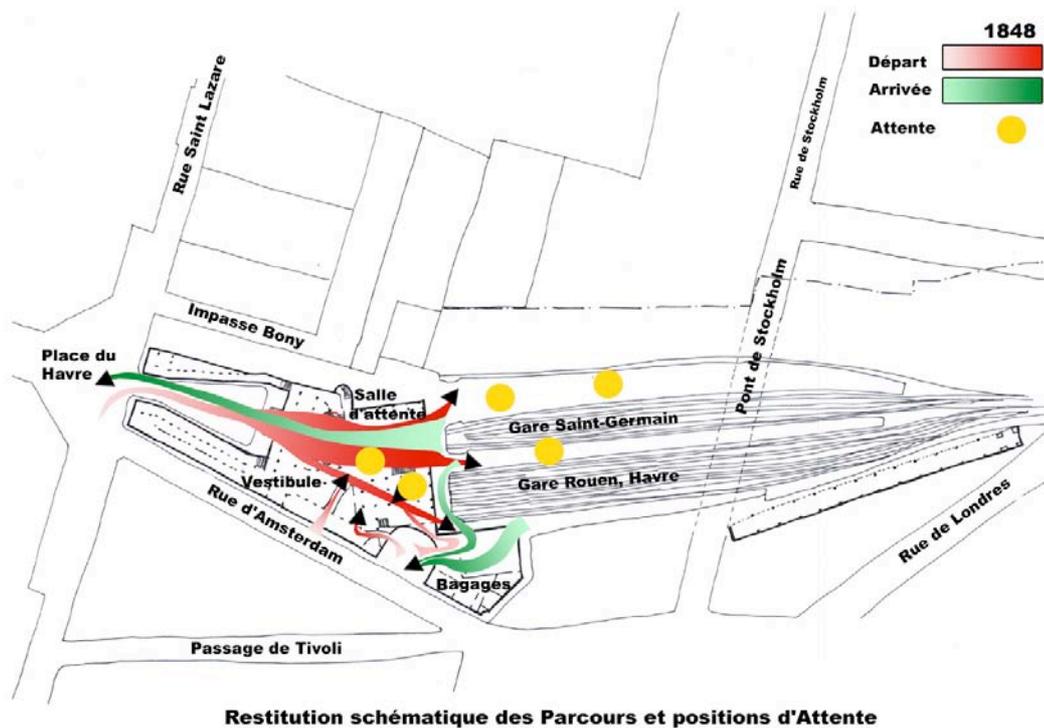


Planche 30

Tout fut modifié : le site précis des bâtiments, la forme des installations et l'architecture des lieux. Il est frappant de constater que de nombreux contemporains, auteurs de guide ou de *Tableau de Paris*, s'accordent à ne plus reconnaître les embarcadères initiaux. Ainsi, l'embarcadère de Saint-Germain décrit par Texier

comme étant autrefois « un vaste et bel hôtel » sans caractère particulier qui, une fois l'heure du départ arrivée, laissait les voyageurs exposés dans la gare à toutes les intempéries de l'atmosphère, leur semble illisible :

« Vous arriviez dans une voiture à l'embarcadère de la rue Saint-Lazare ; votre billet pris, on vous introduisait dans de belles salles ornées d'un nombre considérable de colonnes, où vous vous reposiez quelques instants sur de larges banquettes de velours bien rembourrées. Mais, l'heure de départ arrivée, les portes ouvertes, il vous fallait quelque temps qu'il fit, par le soleil de midi, par la pluie, par le vent, par la neige, gagner à pied, sur un trottoir humide ou brûlant, le convoi qui devait vous emmener, et qui était presque toujours éloigné du palais de MM. Les administrateurs. »²³⁹

Ce constat date du tout début du second Empire. Protéger les voyageurs en chemin de fer des conditions climatiques est la préoccupation de l'époque. Dans *Le journal des chemins de fer* du 29 avril 1843, l'administration de la compagnie de l'Ouest communique les recommandations suivantes :

« Doivent être couverts :

-les cours : cela facilite beaucoup le bon entretien des voitures et des chevaux qui amènent ou attendent les voyageurs, et préserve les voyageurs eux-mêmes des intempéries de l'air.

-Les trottoirs : nécessité de couvrir sur leur largeur les trottoirs ; les endroits couverts, trottoir devant le bâtiment des salles d'attente, trottoir opposé (quand les deux voies sont entre deux trottoirs) ; l'ampleur de la couverture (toute la largeur du trottoir), sa hauteur (pas trop élevée car alors, elle ne protège pas d'une pluie oblique).

Couvrir les trottoirs et les voies, c'est tout à la fois garantir les voyageurs et protéger le matériel de transport qu'on est obligé de laisser stationner sur les voies. Il y a deux possibilités, les marquises ou les combles, et bien sur, une combinaison des deux. »

La cause ne tarde pas à être entendue. En 1851, les compagnies pensent de plus en plus à protéger leurs voyageurs et décident de réaménager l'embarcadère (planche 31).

²³⁹ TEXIER E., *Tableau de Paris*, Paris, Paulin et Le Chevalier, 1852, t. I, ch. LXXIV, p. 322.

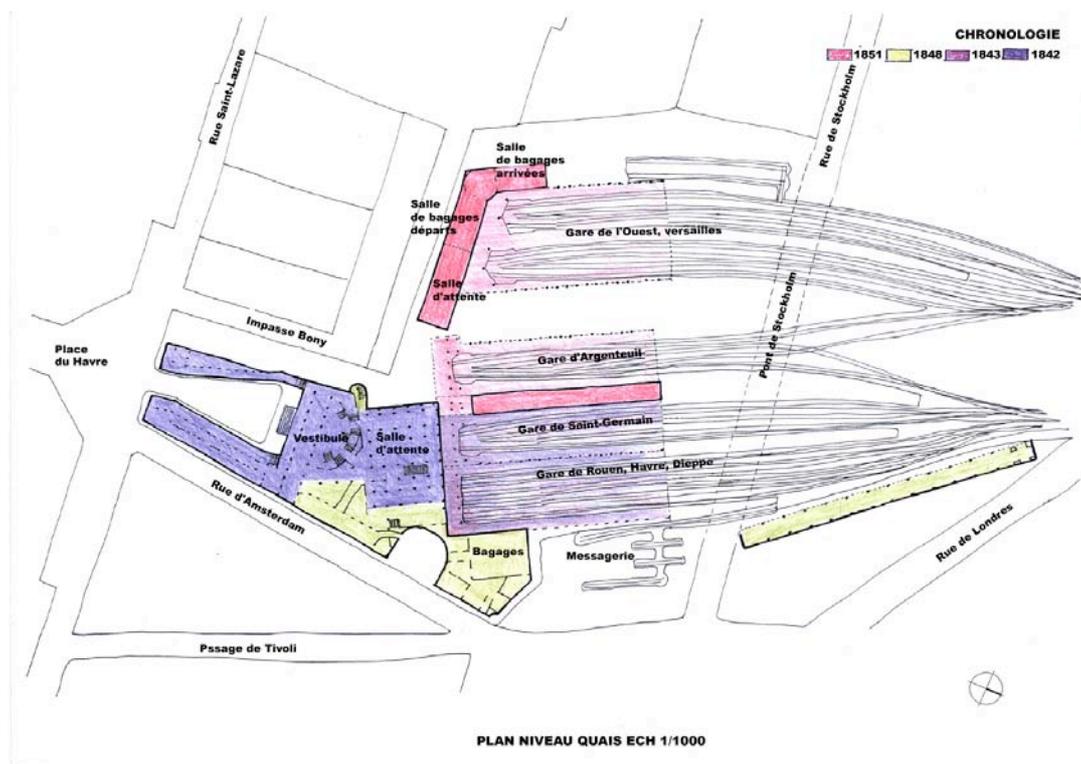


Planche 31

C'est en 1851 que commence le deuxième projet d'extension de la gare Saint-Lazare. Les extensions du bâtiment voyageurs résultantes du développement conséquent du trafic des années 1850, comportant un nouveau vestibule, de nouvelles salles d'attente, de nouveaux locaux pour l'enregistrement des bagages, des installations complémentaires pour le service des messageries, s'implantent en retrait de la rue Saint-Lazare et des maisons qui la bordent, utilisant les terrains vides en cœur d'îlot que la gare peut facilement acquérir. Bloquée à l'est par l'alignement de la rue d'Amsterdam, la gare, comme le faisceau des voies, s'est ainsi étendue progressivement vers l'ouest. La presse en rend compte. *L'Illustration*, en 1852, décrit les travaux en chantier autour de la gare Saint-Lazare, travaux liés au raccordement de la gare Pereire avec la gare Montparnasse :

« De grands travaux étaient nécessaires pour terminer l'embarcadère du boulevard Montparnasse et pour développer celui de la rue Saint-Lazare [...]. Trois ateliers principaux sont établis entre Paris et Versailles. Le plus important est celui de la gare de Paris. Le périmètre de la gare de Paris va presque doubler : il était avant le commencement des travaux de 6627 m². Lorsque tout sera terminé, il en comprendra 12700. Les 6173 m que l'on va ajouter, il faut les conquérir à la pointe de la pioche, le niveau de la gare étant de 9 mètres environ en contre-bas du sol des terrains environnants. Puis il faut percer un tunnel parallèle à celui qui existe déjà [...]. Mais les propriétaires voisins refusent d'entrer en arrangement. Le jury doit être assemblé pour se prononcer souverainement [...] Le square de l'Europe résiste. »²⁴⁰

Cette extension contestée pour sa lourdeur et son impact paysager, a été confiée à l'ingénieur Eugène Flachet. Son intervention n'est pas connue dans sa totalité, mais on sait qu'il a réalisé, en 1853, la grande halle de 40m de portée qui a servi à couvrir les lignes d'Auteuil et de Versailles (planche 32). Tous les traités et revues, à commencer par un article du *Moniteur des architectes* paru en 1858, lui en attribuent la paternité²⁴¹. Les couvertures des quais et des trottoirs par des charpentes métalliques suscitent l'admiration :

«Là, tout se passe à couvert, nulle part le voyageur ou ses bagages ne sont exposés aux intempéries des saisons ; il n'est pas jusqu'au wagon de lait qui ne vienne se décharger à couvert, et qui nous le donnerait pur, si, avant son départ, il n'avait reçu le baptême du bon chrétien »²⁴².

²⁴⁰ BLANCHARD P., « Travaux de raccordement de la gare de Saint-Germain avec le chemin de fer de l'Ouest », *Illustration*, 3 janvier 1852, pp. 7-10.

²⁴¹ Tout porte à considérer que c'est pour l'ensemble de l'équipement des compagnies de Pereire qu'Eugène Flachet intervint comme conseiller. Il l'était aussi concernant la gare Saint-Lazare, à commencer par la construction de toutes les halles couvrant les voies.

²⁴² TEXIER E., op cit

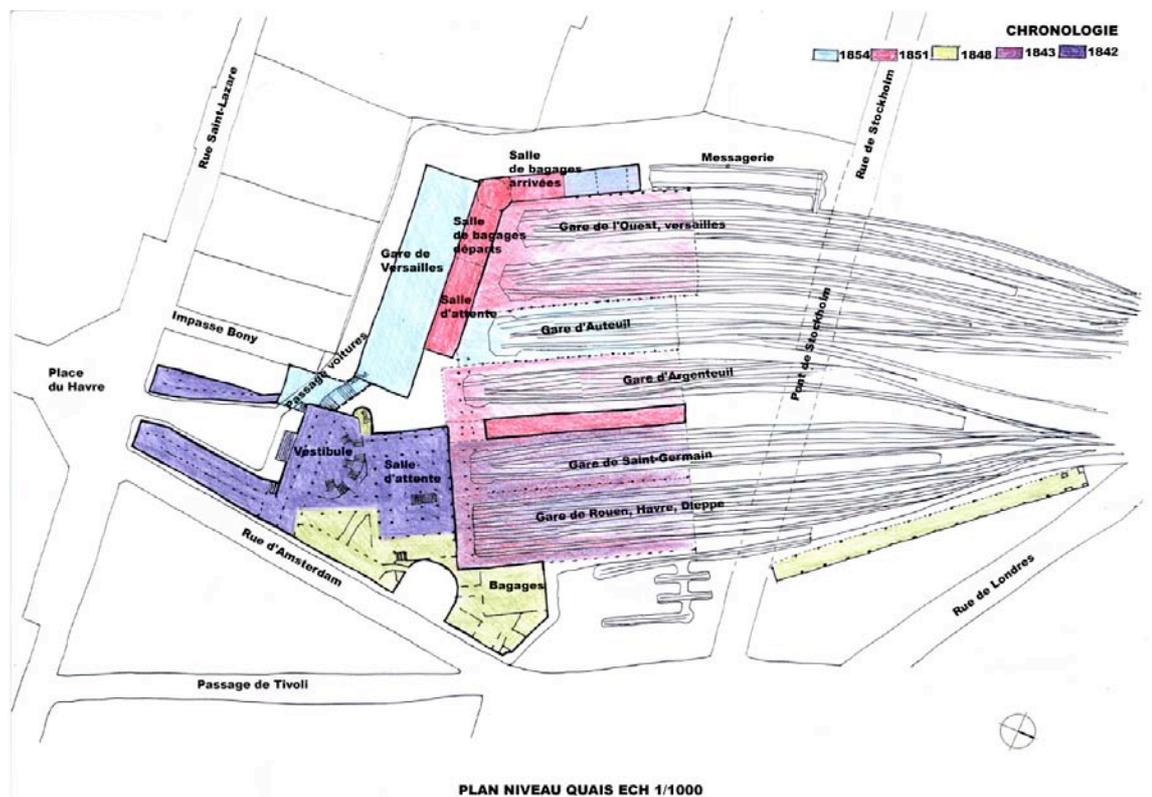


Planche 32

Sur le plan constructif, les nouvelles charpentes de la gare Saint-Lazare sont de type Polonceau, plus abouties que celles antérieures, comme celles de la première gare de Lyon avec ses arbalétriers en bois. Conçue selon le système inventé en 1837 par Barthélemy Camille Polonceau²⁴³, cette ferme à arbalétriers, jambettes et tirants articulés, est un système économique combinant légèreté et résistance. Elle utilise de la fonte pour les jambettes, du fer sculpté pour les tirants et du bois pour les arbalétriers.

Cette charpente a apporté plus de lumière naturelle. Par rapport à l'embarcadère existant, Eugène Flachet a allégé encore plus la structure pour faire pénétrer la lumière, ce qui a conforté l'apport lumineux comme sous une serre (Cf.

²⁴³ Ingénieur français (1813-1859).

planche 23, p. 135). L'ambiance précédente est poursuivie, mais monumentalisée, ce qui provoquera des réactions dans le milieu architectural. On en reparlera plus loin.

Avec cette extension, de nouvelles réflexions sur l'ensemble des sources lumineuses artificielles, voient le jour²⁴⁴. Nous n'avons pas de sources de l'époque concernant le passage de la lumière naturelle diurne à la lumière nocturne par l'éclairage au gaz, et les modalités de sa perception par le voyageur. Pour l'administrateur, c'est la durée de l'éclairage qui compte, (nous en avons déjà parlé, pp.136-137). L'important c'est que l'éclairage nocturne se substitue à la lumière naturelle quand la nuit tombe. Est-ce que l'éclairage donnait une vue précise ou au contraire plus flou des volumes ? Nous n'avons pas d'informations sur ce sujet.

Extension de la gare, nouvelle charpente métallique, changement de l'ambiance lumineuse, comment l'environnement sensible de la gare était-il perçu au-delà de ces premières mutations visuelles ? La nouvelle configuration a permis de distribuer différemment les voyageurs, en proposant deux nouvelles salles de bagages et une nouvelle salle d'attente pour les départs vers Versailles. Mais les témoignages des voyageurs des années 1850 disent encore que c'est le train qui les impressionne. L'engouement pour les trains fait apprécier leur bruit : « *Maintenant, qu'est-ce que nos bruits de la ville en comparaison de ces merveilles ?* »²⁴⁵. Rien n'était alors plus marquant dans les gares.

« [...] Quant au bruit, faites plutôt le procès à l'activité incessante des voitures, diligences, malles-poste, qui affluent aux abords des gares, à tout heure du jour et de la nuit, qu'à la circulation des trains qui, roulant sans cabots, produisent certainement beaucoup moins de bruit qu'une voiture courant avec une grande vitesse sur le pavé [...] »²⁴⁶

Serait-ce que le son des trains ne pose plus de problème ? On peut le penser. En fait, l'attrait pour le voyage gomme sans doute partiellement le bruit des trains, et les

²⁴⁴ Pour limiter les frais de gaz, la Compagnie de l'Ouest avait fait le choix, dès 1851, de l'éclairage à l'huile dans ses stations de banlieue. L'approvisionnement en gaz reste exclusif à la gare Saint-Lazare.

²⁴⁵ BUSONI P., « Courrier de Paris », l'*Illustration*, 27 Juillet 1850.

²⁴⁶ Extrait d'un article rédigé en 1850 par le peintre et illustrateur Pharamond Blanchard (1805-1873).

stridences ferroviaires, même si elles sont très intenses, ont du merveilleux.
Reprenons Busoni :

« Maintenant, qu'est-ce que nos bruits de la ville en comparaison de ces merveilles ? Qu'est ce que nos voyages en chemin de fer à côté de ces expéditions dans le pays des étoiles ? »²⁴⁷

L'auteur ressentirait-il ce qu'au laboratoire Cresson, nous appelons l'effet Shawaradji, un effet esthétique caractérisant la sensation de plénitude qui se crée parfois lors de la contemplation d'un motif sonore ou d'un paysage sonore complexe, dont la beauté est inexplicable. L'effet Sharawadji survient contre toute attente et transporte l'esprit. Certains paramètres acoustiques semblent favoriser le sharawadji : les critères d'une forte intensité, des sons graves, et l'irrégularité rythmique.

Dans les années 1850, les écrivains cessent de considérer la gare uniquement à travers ses trains, comme un objet isolé qu'il faut accepter ou rejeter. L'attrait particulier des paysages ferroviaires existe, les évocations d'intérieurs de wagons, de halles de gares, les notations relatives au classement des voyageurs et à la vie des cheminots, se font de plus en plus nombreuses. « *Une sensibilité commence à se créer, chez les poètes en particulier, la recherche des rythmes coupés, des sons heurtés prend une place de plus en plus importante* »²⁴⁸. Le XIX^e siècle, obsédé de vers et rythmes, s'est emparé très tôt des trains dans une poésie didactique très abondante dans les années 1840, comme l'a souligné Marc Baroli. Les littératures suivent cet élan de sensibilité, le wagon devint un décor. Maxime du Camp a écrit, dès 1855, « *Des hymnes à la vapeur* », une poésie dépourvue de toute sonorité humaine.

²⁴⁷ BUSONI P., *op cit*

²⁴⁸ Cf. BAROLI M., *Le train dans la littérature française*, Paris, N.M, 1969, 3 ed, 496 p.

1.4 La gare est un monument

En 1854, la gare Saint-Lazare a provoqué des débats sur l'effet de monumentalité qu'elle suscite. Dans son traité d'architecture²⁴⁹, Léonce Reynaud est l'un des premiers à vouloir rapprocher l'image urbaine des gares à l'échelle de celles des monuments :

« Il y a donc sous tous les rapports, une très grande importance à attacher à ces nouvelles constructions, et surtout à celles qui, plus particulièrement destinées au service des voyageurs, réclament cette distinction dans les formes et quelque chose de ce caractère monumental que nous demandons à tous nos édifices de réunions publiques. »²⁵⁰

Dans son traité, il s'interroge sur ce qui fait la monumentalité à Paris au XIX^e siècle. Il relie aussitôt cette idée de monumentalité au principe d'un édifice distributif des flux, un caractère d'utilité publique et conçu pour engendrer un sentiment de luxe et d'élégance :

« Les grandes gares construites jusqu'à ce jour laissent toutes plus ou moins à désirer, soit sous le rapport de la forme, soit sous celui de la disposition, et aucune n'est endroit d'être citée comme modèle [...] Les unes paraissent convenablement distribuées, mais ont plutôt le caractère de constructions industrielles et provisoires que celui d'édifices d'utilité publique, les autres ont été traitées avec un certain luxe d'architecture, mais conçues en vue de l'effet à produire. »²⁵¹

L'idée qu'il se fait d'une gare est assez simple à cerner : la gare doit rivaliser avec le reste des grands édifices de la capitale tout en évitant une image industrielle. Sa monumentalité doit être moderne, majestueuse et pratique. Le souci de l'architecte est de donner un volume ample, de l'aisance pour circuler, et donc de placer justement les éléments de structure qui seront contemporains de l'époque. Lisons Reynaud qui nous apprend que :

« Toutes les dispositions d'une grande gare doivent être largement conçues, il leur faut de l'ampleur et de l'espace. Que les vestibules et les salles d'attente soient vastes et élevés, que les trottoirs pèchent plutôt par excès que par

²⁴⁹ REYNAUD L., *Traité d'architecture*, t. 2 : « Édifices », Paris, Victor Dalmon, 1858.

²⁵⁰ REYNAUD L., op cit, p. 465.

²⁵¹ REYNAUD L., op.cit, pp. 465-466.

insuffisance de largeur et ne soient point coupés par des points d'appui, que la charpente qui couvre les voies présente de la hardiesse [...]. Quant au caractère, il ne me paraît pas que le moment soit venu de le rendre monumental. Il est sans doute nécessaire que la construction soit solidement établie, mais il n'y faut point d'excès, il ne semble pas qu'il appartienne à la pierre d'y jouer le rôle le plus important et d'attirer l'attention dès l'abord [...] »²⁵²

Outre les exigences intérieures du bâtiment, l'architecte appelle à prendre en compte les contraintes extérieures de l'insertion du bâtiment dans la ville, en particulier dans le cadre de « longues perspectives » dictées par la pensée urbanistique du baron Haussmann. Grâce à un échange de terrains entre la Ville et la Compagnie des chemins de fer de l'Ouest, conclu à la suite d'expropriations, le chemin de fer gagne la possibilité d'étendre ses emprises jusqu'à la nouvelle rue de Rome²⁵³. Tous les points de vue et tous les effets doivent être calculés. Ainsi, pour les gares, Léonce Reynaud veut dégager une impression d'espace facile à lire et à pratiquer.

Cette position rejoint d'autres positions idéologiques, celles qui soutiennent une politique monumentale de prestige, en développant un point de vue esthétique sur la gare. Dans tous Paris, la reconstruction des gares entre pleinement dans les projets de rénovation urbaine au cœur de l'haussmanisation. On est favorable à la reconstruction des façades, afin d'améliorer le point de vue de la rue en donnant un aspect familier à un édifice qui reste étranger ou indifférent aux piétons:

« Il y a lieu de reconstruire, au moins, les façades de presque tous les édifices, d'agrandir leurs périmètres et d'augmenter leurs distributions intérieures. Car dans notre opinion, les façades et les corps principaux de bâtiments de ces débarcadères auraient dû prendre rang parmi les constructions monumentales qui décorent la ville de Paris. Nous aurions voulu les voir présenter à l'admiration publique l'aspect d'œuvres grandioses, d'un caractère spécial et d'une signification saisissante, même pour le spectateur le

²⁵² REYNAUD L., op.cit, p. 468.

²⁵³ Dès 1858, Haussmann approuve le tracé d'une nouvelle rue de Rome, large de 20m. Prescrit par décret impérial du 30 Juin 1859, le percement de la rue de Rome entre la rue Saint-Lazare et le mur des Fermiers Généraux, est exécuté entre 1861 et 1864. Le prolongement nord de la nouvelle rue de Rome, jusqu'au boulevard Pereire, est effectué dès 1862 (selon un décret du 19 février de la même année). En 1868, la rue de Rome est prolongée vers le sud, jusqu'au boulevard Haussmann. Elle prend ainsi son véritable sens de dégagement de la gare. Cf. TERADE A., « Le nouveau quartier de l'Europe et la gare Saint-Lazare (1821-1889), in *Histoire des gares, Histoire urbaine*, op cit.

moins éclairé, nous voudrions y trouver, enfin, quelque chose comme de beaux arcs de triomphe élevés au génie de l'invention, et glorifiant avec une éclatante évidence la magnifique découverte qui a doté le monde des inappréciables bienfaits de la vapeur »²⁵⁴.

D'une manière générale, les avis donnés sur le nécessaire réaménagement de la gare Saint-Lazare ne mettent donc pas en cause l'amplitude du volume. C'est la cohérence entre la surface de l'édifice et les mouvements des occupants qui fait défaut. On aurait donc mal anticipé le phénomène du nombre de voyageurs. Rien alors ne se passe comme Léonce Reynaud l'imaginait :

« Rien ne sera commis au hasard, tout aura été judicieusement établi en vue des usages à desservir et de l'effet à produire, et le spectateur ne se doutera pas de longs et laborieux essais auxquels on se sera livré, tant la disposition se montrera simple, facile, et pour ainsi dire naturelle. »²⁵⁵

Reprenons les caractères que Léonce Reynaud veut donner aux gares parisiennes : l'ampleur et l'espace d'abord. Selon l'architecte, les proportions d'un bâtiment sont fondamentales car elles sont :

« L'une des conditions fondamentales de la beauté et du caractère d'un objet quelconque. [...] Il y a une connexion intime entre les diverses dimensions de l'objet et l'impression qu'il produit. Il est certain que la hauteur de la salle [...] exerce une influence sur la disposition de nos esprits, et peut-être pour le dire en passant, pourrait-on se demander si la nécessité où se trouve l'immense majorité de la nation de vivre dans des appartements trop bas, n'est pas aussi bien à regretter au moral qu'au physique. »²⁵⁶

L'auteur confirme que la hauteur du volume et les nouvelles perceptions de l'espace qu'il propose exercent une « *influence sur la disposition de nos esprits* ». Commence ici à se dessiner l'impact de la nouvelle matérialité sensible de la gare Saint-Lazare sur la perception de l'espace, perçu à la fois de l'intérieur comme un vide imposant, contrastant avec la densité des abords (et la faible hauteur des appartements), et perçu de l'extérieur, comme un édifice public monumental. L'auteur

²⁵⁴ POURVILLE (de) M., *Chemins de fer. Mémoire adressé à MM. Les administrateurs des compagnies concessionnaires sur les gares considérées au point de vue de l'utilité générale et de l'embellissement des villes*, Paris, Hennuyer, 1859, p. 12.

²⁵⁵ REYNAUD L., op.cit, pp. 3-5.

²⁵⁶ REYNAUD L., op.cit, p. 31.

qui exprime le mieux ce sentiment est Théophile Gautier dans le *Moniteur universel* en 1868. L'impact et la portée spirituelle du temple et de l'église sont transposés dans la gare :

« La vie change décidément de forme, et le voyage, autrefois si antipathique aux Parisiens, est entré dans ses mœurs [...]. Il y a quelques années, nous trouvions les gares immenses pourtant beaucoup trop petites. Nous disions que les gares seraient bientôt des cathédrales de l'humanité, l'endroit attirant, le point de rencontre des nations, le centre où tout convergeait, le noyau de gigantesques étoiles aux rayons de fer s'étendant jusqu'aux bouts de la terre. Nous ajoutions que ce serait la gare de chemin de fer qui donnerait cette forme nouvelle d'architecture si vainement cherchée, parce que ce type d'édifice n'existait pas chez les anciens et devait s'adapter à des besoins inconnus. L'architecture qui découlait du temple dans l'antiquité, de l'église au Moyen-Âge, résultera chez nous de la gare. Voyez ces voûtes colossales aux charpentes et aux piliers de fonte qui abritent les trains, ces vastes halles où attendent les voyageurs [...] Ainsi nous parlions, nous laissant aller à notre rêve. Eh bien, il s'est réalisé. »²⁵⁷

La gare attire par l'étendue de son sol, la hauteur de ses halles. Dans son intérieur, la foule palpite. Elle s'émerveille. Maxime du Camp compare la gare Saint-Lazare de la fin des années 1860 à un « *cactus dont les feuilles, poussant successivement l'une sur l'autre, finissent par devenir un arbre énorme* »²⁵⁸. Manifestement, le grand volume intérieur est un nouveau paysage intérieur.

1.5 Les années 1860 : la gare donne une nouvelle écoute et une nouvelle lumière dans la ville

Dans les années 1860, les écrivains ont beaucoup écrit sur les gares, leurs grandeurs, leurs échelles et leurs métamorphoses. Quand Maxime du Camp rédige le chapitre IV de *Paris, ses organes, ses fonctions et sa vie dans la seconde moitié du XIX^e siècle*, avant 1869 (date de la publication de l'ensemble des 4 volumes qu'il y a consacré), il ne se souvient même plus de ce qui avait été prévu à l'origine.

²⁵⁷ GAUTIER TH., « Des gares de chemins de fer », *Le Moniteur*, 13 Juillet 1868.

²⁵⁸ DU CAMP M., *Paris, ses organes, ses fonctions et sa vie dans la seconde moitié du XIX^e siècle*, Paris, Hachette et Cie, 1869, p. 305.

Il consulte des plans de la gare initiale de Pereire: « *heureusement, elle n'a jamais été construite* », écrit-il :

« Elle ne suffirait même pas à loger un des magasins qui s'étaient maintenant aux angles de certains carrefours. [...] La gare d'une ville de province a aujourd'hui une importance plus considérable que cette triste et insuffisante construction. Elle était cependant bien réellement monumentale, si on la compare à la mesure qui, sur la place de l'Europe, recevait les voyageurs. Cette dernière était située au-dessus du premier tunnel, à l'endroit où fut planté un square récemment enlevé et remplacé par ce magnifique pont en étoile, sorti des ateliers de Cail, et qui est sans contredit un des chefs d'œuvre métallurgiques de notre époque ».

La gare qui fut construite ne plaît plus du tout aux contemporains et surtout, elle leur paraît d'un autre âge, signe d'une évolution rapide des mentalités. Pour du Camp, « *le bâtiment était petit, assez mal distribué, bâti en limousinerie, peint en jaune clair, et donnait accès à la voie par deux rampes non abritées qui laissaient les voyageurs exposés à la pluie, à la neige ou au soleil. C'était désagréable et laid* »²⁵⁹. En 1869, les réticences de la monarchie de Juillet ne sont plus compréhensibles et sont systématiquement ridiculisées et dénoncées pour leur archaïsme. Ainsi Du Camp a beau jeu de se moquer des présages catastrophiques d'Arago qui craignait le passage dans les tunnels sous les Batignolles (« *on rencontrera dans les tunnels une température de 8° Réaumur, en venant d'en subir une de 40° à 45°. J'affirme sans hésiter que, dans ce passage subit du chaud au froid, les personnes sujettes à la transpiration seront incommodées, qu'elles gagneront des fluxions de poitrine, des pleurésies!* »²⁶⁰), en rapportant, *a posteriori* le déroulement de l'inauguration : « *Personne ne s'enrhuma dans les tunnels, la locomotive n'éclata point, les wagons ne déraillèrent pas, et l'on put croire qu'un voyage en chemin de fer n'était pas mortel* »²⁶¹.

Toutefois, il semble qu'au cours des années 1860, les critiques quant à l'impact environnemental de l'activité ferroviaire se multiplient. Paris se sent asphyxiée par l'importance que le réseau ferroviaire a prise dans le paysage. Il est

²⁵⁹ DU CAMP M., op cit, p. 304.

²⁶⁰ ARAGO F., *Œuvres Complètes*, Paris, Gide, 1855, 675 p.

²⁶¹ DU CAMP M., op cit, p. 295.

bien sûr des nuisances anciennes, mais la sensibilité de la fin du siècle rend visibles et problématiques les questions du bruit, de la poussière et des odeurs pour les riverains des gares. En 1865, Auguste Perdonnet signalait que « *l'implantation des chemins de fer avait tendance à déprécier les terrains immédiatement voisins des emprises ferroviaires* »²⁶², sans expliciter davantage les dommages occasionnés par ce voisinage. Dans la façon dont il détaille les combustibles utilisés, l'émission de fumées et de cendres est un des principaux problèmes²⁶³. Il indiquait que « *les Compagnies utilisaient de la houille qui produisait de la fumée, des briquettes qui émettaient une fumée de goudron, du bois qui faisait des étincelles, du coke qui laissait des cendres noires comme l'anhracite* »²⁶⁴. Ce n'est plus l'usine à gaz qui est la cible, mais toute industrie qui emploierait de la houille est attaquée. Pour lui, Paris était asphyxiée par ces émanations. Mais pas seulement Paris. A l'approche des années 1880, « *la banlieue parisienne se peuple mais sans ordre. Les nuisances odorantes, sonores, mécaniques, les vibrations, se font croissantes, se conjuguent, s'additionnent. Omniprésentes, elles constituent le superflu d'une activité productrice qui colonise les terres jadis rurales. Prénantes, gênantes, elles sont de moins en moins tolérées par les voisins immédiats des installations. Les plaintes se multiplient, les prestations se font plus vives* »²⁶⁵. Nul doute, le chemin de fer fait face encore aux critiques qui n'ont pas cessé de ponctuer l'évolution des lignes et l'implantation des gares. En même temps, d'autres sources parlent de la maturité du réseau ferroviaire, de sa bonne structuration et de sa réussite. En 1867, un professeur des ponts et chaussées conclut ainsi son cours : « *l'usage du chemin de fer est profondément entré dans les habitudes de la vie à un degré tel, qu'on ne concevrait plus la possibilité de s'en passer* »²⁶⁶. Cette forte dépendance sociale n'empêche pas les voyageurs et les visiteurs qui découvrent encore l'univers ferroviaire, à travers ses trains et ses gares, d'être attentifs à l'évolution du déroulement et des conditions de confort du voyage. La gare des années 1860 présente deux visages. D'une part, elle

²⁶² Idem

²⁶³ Autre problème à signaler : les mauvaises odeurs. Il existait des lettres de riverains se plaignant des odeurs de putréfaction qui se dégageaient des wagons de marchandises.

²⁶⁴ Ibid, t. III, p. 298.

²⁶⁵ GUILLERME A., LEFORT A., JIGAUDON G., op cit, p. 215.

²⁶⁶ JACQMIN F., *De l'exploitation des chemins de fer, Leçons faites en 1867 à l'Ecole impériale des ponts et chaussées*, Paris, 1868, t. II, p. 253.

participe à l'image d'une ville polluée, congestionnée, d'autre part, elle tente de prendre soin de ces voyageurs. Certes, comme nous allons le voir, le pas franchi en termes de confort ne comble pas toutes les attentes. Cependant, le voyageur va voir des contraintes disparaître, des services apparaître.

Vers 1865, Arthur Rimbaud²⁶⁷ raconte son vécu parmi le public installé pour attendre le train. Il y a de longues minutes d'attente pendant lesquelles il s'intéresse à la machine qui va l'emporter et à ce qui l'entoure. C'est l'animation qui fascine.

« Le vestibule est l'endroit le plus animé, le plus bruyant, le plus affairé d'une gare : c'est celui qui offre à l'observateur le spectacle le plus piquant, les scènes les plus intéressantes. L'ancienne cour des Messageries avait jadis une physionomie analogue à celle d'un vestibule d'une fête de ligne, mais elle s'en distinguait toutefois par un plus grand calme, un laisser-aller tout plein de bonhomie. On y voyait bien, comme aujourd'hui, les voyageurs s'y partager en trois classes, celle des gens inquiets, celle des retardataires, enfin, la classe beaucoup moins nombreuse des hommes exacts. »²⁶⁸

Cette citation compare clairement deux ambiances et deux époques. Manifestement, selon le poète, la Cour des Messageries était calme par rapport à ce qu'il percevait dans la nouvelle gare. Les occupants n'avaient pas le même comportement. Le comportement bonhomme autrefois observé produisait une ambiance bien différente (Cf. Les gravures de Daubigny pp. 147-149). Mais trois figures de comportement restent repérables d'une époque à l'autre : celle des gens inquiets, celle des retardataires, celles des hommes exactes.

Comment attendait-on le train ? La gare est-elle active la nuit ? Rappelons que dans la gare Saint-Lazare des années 1860 (planche 33 et 34), les voyageurs sont encore enfermés à clef dans la salle d'attente.

²⁶⁷ MURPHY S., (sous la dir), *Arthur Rimbaud, Œuvres complètes : œuvres diverses et lettres, 1864, 1865-1870*, Paris, H.Champion, 2000, 592 p.

²⁶⁸ GUILLEMIN A., *Les chemins de fer*, 3^e éd., Paris, 1869, pp. 274-275.

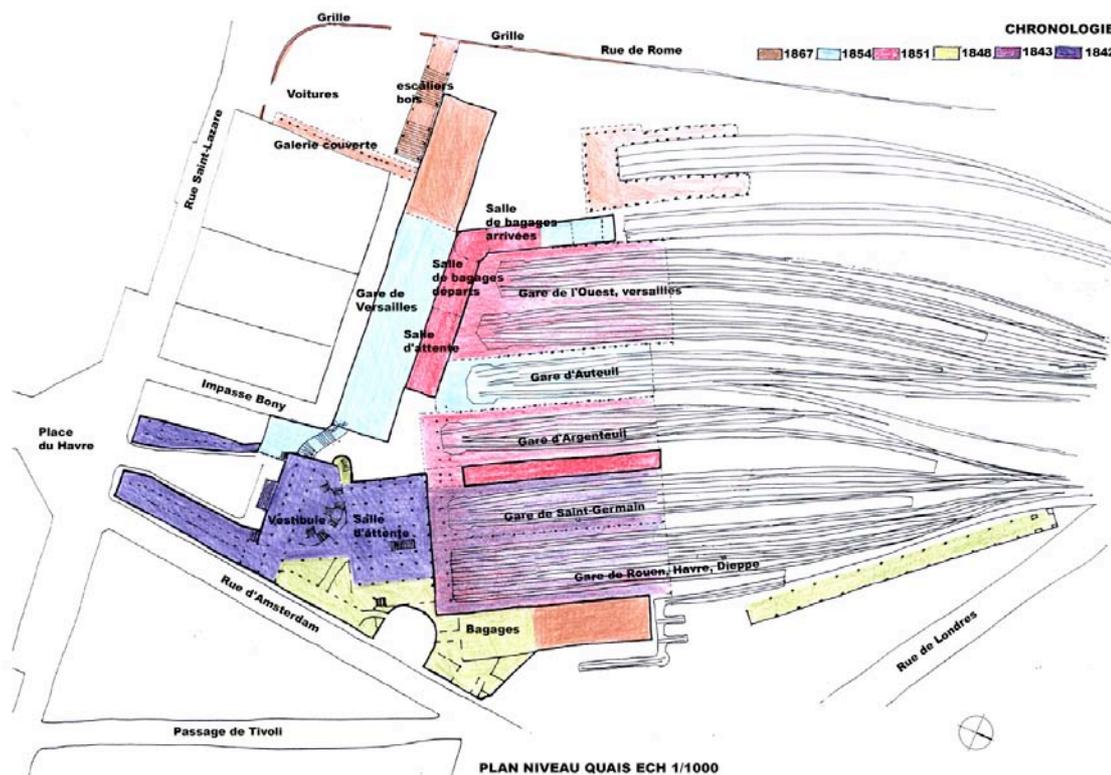


Planche 33

Comme en 1845, les voyageurs ne pouvaient accéder aux quais d'embarquement qu'une quinzaine de minutes avant le départ du train, « *le temps pour eux de se jeter dans les wagons où ils étaient à nouveau enfermés à clef par les agents de la compagnie* »²⁶⁹. Ces salles d'attente sont fermées de minuit à 7 heures du matin, ce qui ne va pas sans poser problème aux voyageurs des trains de nuit. Les administrateurs des chemins de fer reçoivent fréquemment des plaintes, parfois relayées par leur ministre de tutelle, mais sans y donner suite :

« Votre excellence nous a fait l'honneur de nous entretenir, dans sa dépêche du 31 janvier, des réclamations adressées par des voyageurs arrivés à Paris le matin par des trains de nuit et qui transbordés d'une gare à l'autre se seraient trouvés exposés à attendre, dans les conditions les plus pénibles, l'ouverture des salles d'attente. La solution la plus normale à donner à la question soulevée consiste à autoriser les voyageurs amenés par un train de nuit à attendre du côté de l'arrivée, après la délivrance de leurs bagages, l'heure opportune pour se rendre à un autre embarcadère. Dans ces conditions, ces

²⁶⁹ PERDONNET A., *Traité élémentaire des chemins de fer*, Paris, Garnier, 3e édition, 1865, t. III, p. 7.

voyageurs trouvent des salles chauffées, éclairées en hiver et en toute saison, un personnel sur pied [...] »²⁷⁰.

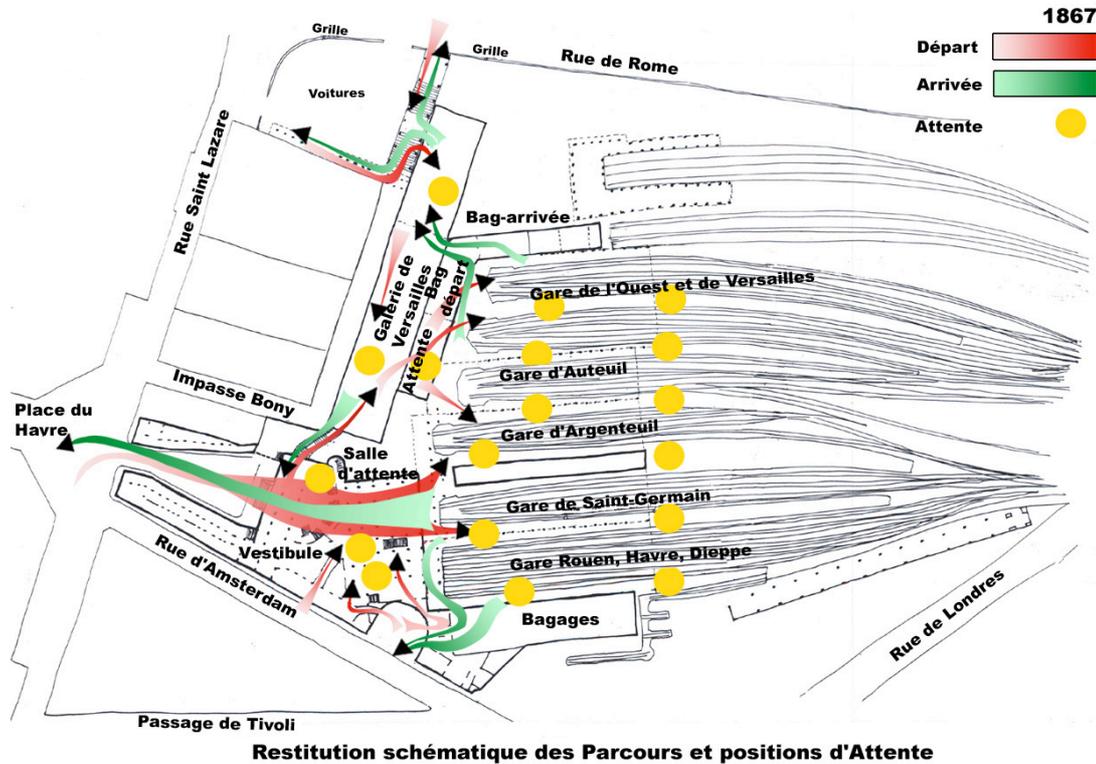


Planche 34

A cette époque, les salles d'attente étaient de petits espaces vitrés et grillés. La volonté de hiérarchiser les espaces et leurs utilisateurs (planche 35), passe aussi par les qualités lumineuses attribuées aux différents sous-espaces, avec une volonté de maîtrise d'ordre sécuritaire. Comme le rappelle Auguste Perdonnet : « Aux chemins de fer de Saint-Germain, on a cru devoir placer les fenêtres à une grande hauteur pour que le public impatient d'attendre l'heure du départ ne les brisât point »²⁷¹, et qu'alors « les salles d'attente ainsi éclairées deviennent fort tristes ». L'auteur fait le lien fait entre un état psychologique et émotionnel, celui de l'agitation, de l'exaspération, et l'attente dans un petit espace bondé de voyageurs,

²⁷⁰ CAMT, 48 AQ 3461, Lettre des administrateurs de la Compagnie au Ministre des Travaux Publics du 14 février 1865.

²⁷¹ PERDONNET A., op cit, p. 30.

mal éclairé. Perdonnet attribue ces mouvements de foule des premiers temps à l'impatience des voyageurs : « *sur le chemin de Versailles, nous avons vu, certains jours de grandes eaux, la foule qui, contenue dans les salles d'attente était très turbulente, devenir parfaitement tranquille dès qu'on lui ouvrait les portes, et attendre sans impatience des convois en retard* »²⁷². De même, il pense que la crainte de voir des voyageurs impatientés briser les fenêtres des salles d'attente ne devrait pas amener les compagnies à limiter les ouvertures. Au contraire, il faudrait, dans la mesure du possible, aménager les jardins auprès des salles d'attente. Ainsi, en cas de beau temps, ils serviraient d'annexes.

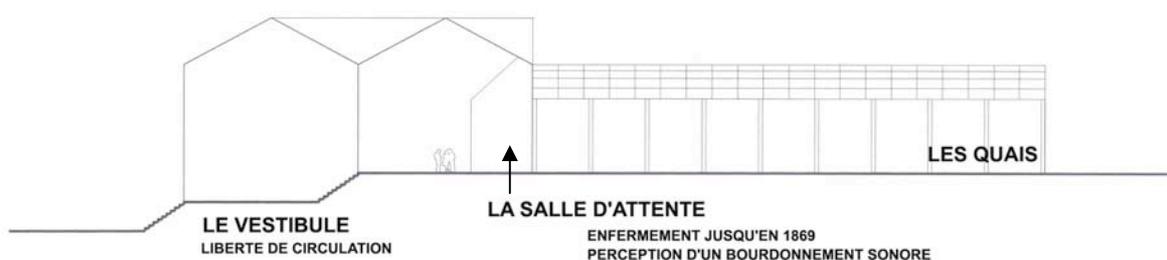


Planche 35 : Impact du compartimentage sur la perception sonore

Mais à la gare Saint-Lazare, la salle d'attente préfigure l'ambiance du wagon en pire : elle contient les voyageurs dans un long volume sans vue. En 1869, suite à de multiples plaintes exprimées par les voyageurs, la liberté de déplacement devient possible pendant l'attente. Il est vrai que la gare s'est agrandie. Le voyageur peut circuler dans la totalité de l'espace intérieur des quais et des vestibules. Il n'est plus contraint à attendre dans la salle d'attente. Le voyageur passe d'une salle d'attente mal éclairée à une attente en marchant ou installé dans le wagon. Les toits des marquises de voyageurs, immenses verrières laissant entrer de toute part la lumière (mais aussi les courants d'air), frappent les contemporains habitués à des toits

²⁷² Idem

sombres et protecteurs de la chaleur. S’y ajoutent les lumières des becs de gaz qui habituent les contemporains à de nouveaux rapports à la vision dans les gares des voyageurs, comme dans les salles de théâtre, ou sur les boulevards.

Cette libre circulation des hommes transforme l’écoute de la gare et la présence vocale humaine. Avant, les annonces étaient criées et certains métiers généraient des cris qui correspondent aux services proposés : « Oreillers ! Couvertures ! »²⁷³. Ils émergeaient. A l’époque dont nous parlons, la foule lâchée sous les halles marche et bourdonne. Les cris sont moins audibles. La production vocale est continue.

Notons aussi que cette liberté de déambulation de la gare a été accompagnée par une multiplication des services offerts aux voyageurs, notamment la vente de journaux et de livres divers. Ainsi en 1862, « *Hachette s’assure par contrat l’exclusivité de la distribution des articles de librairie dans la gare Saint-Lazare* »²⁷⁴, quelque cent cinquante ans avant les points de distribution *Relay* que l’on connaît aujourd’hui.

En 1869, des indicateurs horaires ont été introduits en gare suite à l’élargissement des espaces parcourus par les voyageurs, à l’ouverture spatiale et l’introduction des services. Cette initiative a pour but d’agrémenter le séjour des voyageurs, dans la continuité des initiatives entreprises en 1846 concernant les premiers affichages des horaires. Devant les guichets, il y a moins de foule demandant l’horaire d’un départ ou d’une arrivée. Les voyageurs et les sources sonores qu’ils constituent se dispersent dans le grand volume de la gare.

²⁷³ BARDYN J-L., *La portée ferroviaire, ambiances sonores des gares européennes*, Grenoble, Cresson, 1999, p. 45.

²⁷⁴ ANGELIER M., op cit, pp. 250-251.

1.5.1 Les années 1870 : une nouvelle écoute de la gare

Dans les années 1870, les sons de la gare font partie du paysage urbain. Paul Verlaine en est particulièrement inspiré dans un poème intitulé *Réversibilité* :

**« Entends les pompes qui font
Les cris des chats
Des sifflets viennent et vont
Comme en pourchas. »**

Le mot « pourchas » vient du verbe « pourchasser ». Paul Verlaine nous donne à imaginer l'écoute des trains qui se pourchassent dans la rumeur urbaine, leur signature sonore dans le paysage urbain semble être une scène sonore particulière.

Dans un autre poème *Tantalized* (en 1873), l'auteur évoque, avec plus de développement, les bruits des machines entendus depuis les habitations voisines de la gare. Ils lui font songer à des chants d'oiseaux :

**« L'aile où je suis donnant juste sur une gare,
J'entends de nuit (mes nuits sont blanches) la bagarre
Des machines qu'on chauffe et des trains ajustés.
Et vraiment c'est des bruits de nid répercutés
A des cieux de fonte et de verre et gras de houille.
Vous n' imaginez pas comme cela gazouille
Et comme l'on dirait des efforts d'oiselets
Vers des vols tout prochains à des cieux violets
Encore et que le point du jour éclaire à peine
O les wagons qui vont dévaler dans la plaine ! »**

Dans ce cas, il s'agit de l'effet sonore d'écho. L'effet écho est la répétition simple ou multiple d'une émission sonore liée à une réflexion dans l'espace de diffusion. Le poète semble percevoir les émissions sonores provenant de la gare comme une bagarre, un affrontement entre les machines et les trains. La réverbération sonore dans la gare est explicite. L'animation du lieu « gazouille » dans le grand volume structuré par la charpente en fonte couverte de panneaux vitrés et salis par les vapeurs des trains. La lumière de la gare est translucide et l'odeur qui y règne sent le gras de houille, d'où l'effet d'imprégnation qui désigne la tendance

que peuvent avoir les odeurs à s'accrocher à certains objets, au point que ces derniers deviennent à leur tour émetteurs d'odeurs.

Mais il n'y a pas que la dimension verticale du lieu qui est suggestive. Paul Bourget dans *Edel*, récit autobiographique publié en 1878, profite de la séparation de deux amoureux pour nous parler du regard horizontal qu'on peut lui porter :

**« Pour la revoir, j'entrais sur la voie après elle.
C'était sinistre : au coin la ligne parallèle
Des rails minces couraient vers l'horizon tout noir.
De rares voyageurs causaient sur le trottoir ;
La machine déjà palpitait haletante,
Comme un cheval lassé d'une trop longue attente »**

Quelle preuve que la gare, comme à notre époque actuelle, est souvent le lieu de l'expérience d'arrachement à l'autre. La gare condense et dramatise la séparation. Elle est, de ce fait, et comme le signale Pierre Sansot un siècle plus tard, le seul lieu de départ qui produise à ce point l'impression que le « *voyageur tourne le dos à toute la ville, encore présente* »²⁷⁵.

Que retenir de ces quelques fragments littéraires ? Rappelons nous qu'à son inauguration, la gare fait peur, inquiète, mais en même temps elle enchante et fascine. A la fin des années 1870, les inquiétudes se sont dissipées. La gare reflète, en plus concentré, les signaux de l'ambiance urbaine de l'époque : les cris, les pas, et concentre aussi dans son intérieur les propagations sensibles (les répercussions sonores, les lumières translucides, les rayonnements, comme les étoiles du ciel, les rails sur le sol et l'odorante atmosphère chauffée par les machines).

²⁷⁵ SANSOT P., op cit, p. 85.

1.5.2 La gare selon Monet : l'élasticité des lumières

La fin des années 1870 sera le grand révélateur de ce nouveau paysage intérieur, quand Monet s'empare de l'espace ferroviaire pour en faire un motif pictural. Devant les nombreux tableaux de la gare Saint-Lazare que Monet présente à la troisième exposition des Impressionnistes en 1877, de nombreux critiques reconnaissent sa remarquable capacité à restituer la vie de la gare et ses couleurs. En Janvier 1877, Monet obtint l'autorisation de travailler dans l'enceinte de la gare Saint-Lazare. Il change ses angles, allant d'un quai à l'autre, cherchant plus de recul ou de proximité selon les cas. Il exécute alors une dizaine de toiles, un témoin raconte « *il peignait avec acharnement le départ des locomotives. Gêné par les manœuvres, il demeurait là, le pinceau à l'affût, comme un chasseur guettant la minute de sa touche* »²⁷⁶. Installé sur le quai de la ligne d'Auteuil (planche 36), Monet saisit ici l'amplitude de l'espace, la profondeur de la perspective, et la densité des motifs et des signaux qui le composent.

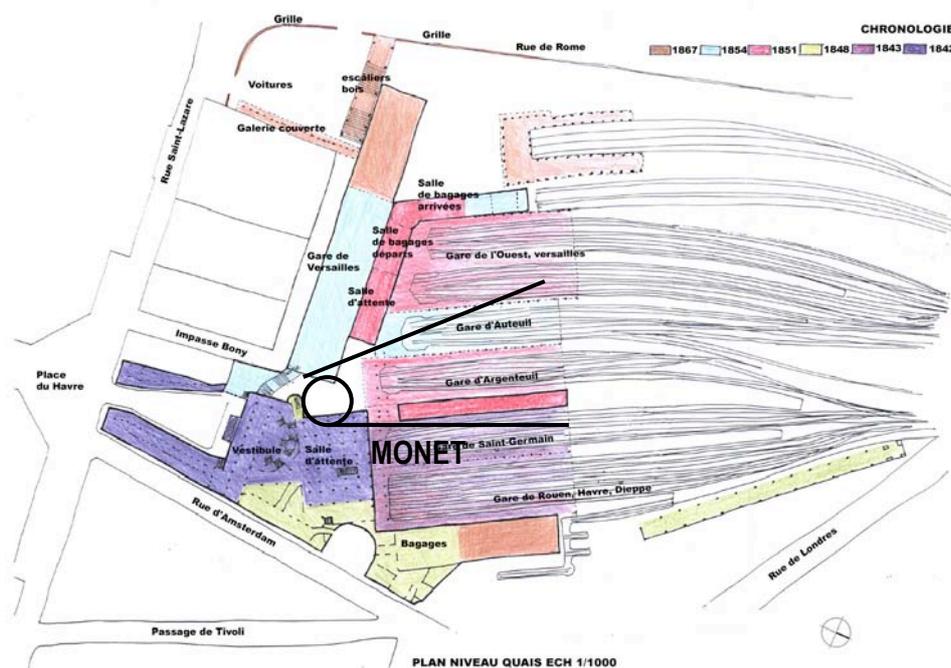


Planche 36 : Emplacement du peintre Monet sur les quais de la ligne d'Auteuil

²⁷⁶ D'après un témoin de la scène. Cité dans l'article « Métal, vapeur et mouvement, une peinture nouvelle pour un monde nouveau », Philippe Dagen, *Le Monde*, 13 Février 1998.

Nuages de fumées, jeux de lumières et de vapeurs, Claude Monet était séduit par la sensation fugace, l'éphémère, et fasciné par l'atmosphère et l'exaltation paysagère de la gare. Il est le premier peintre à faire de la gare son sujet principal. Et surtout, il s'intéresse directement au cœur de l'agitation, aux quais, aux voies, aux signaux, au cœur industriel, bref, aux indicateurs d'une ambiance urbaine nouvelle qu'il capte par une variété de techniques. (planche 37, 38).



Planche 37 : Claude Monet, Intérieur de la gare Saint-Lazare : la ligne d'Auteuil, 1877, (cat43, fig.97), mine de plomb, 25,5 x 34 cm, Paris, Musée Marmottan-Claude Monet



Planche 38 : Claude Monet, Vue intérieure de la Gare Saint-Lazare : la ligne d' Auteuil, 1877, troisième exposition impressionniste, 75,5 x 104 cm, Musée d'Orsay, Paris

Monet traite la gare comme un lieu de mouvement, mais pas à travers le mouvement des personnages. Ici, les personnages ne sont que des silhouettes dénuées de leur dimension active. Le peintre a mis en exergue une perception de la gare à l'image de la ville de l'époque, c'est-à-dire, l'activité technologique qui dérange et qui stresse. Monet n'a pris du train que ce qui l'intéressait, son regard recomposant à partir d'éléments fournis par la gare, des rapports de lumière et de fumées. Monet était fasciné par ces machines rugissantes dont les fumées métamorphosaient le paysage, faisant apparaître ou disparaître des morceaux d'espaces arbitrairement découpés (planche 39).

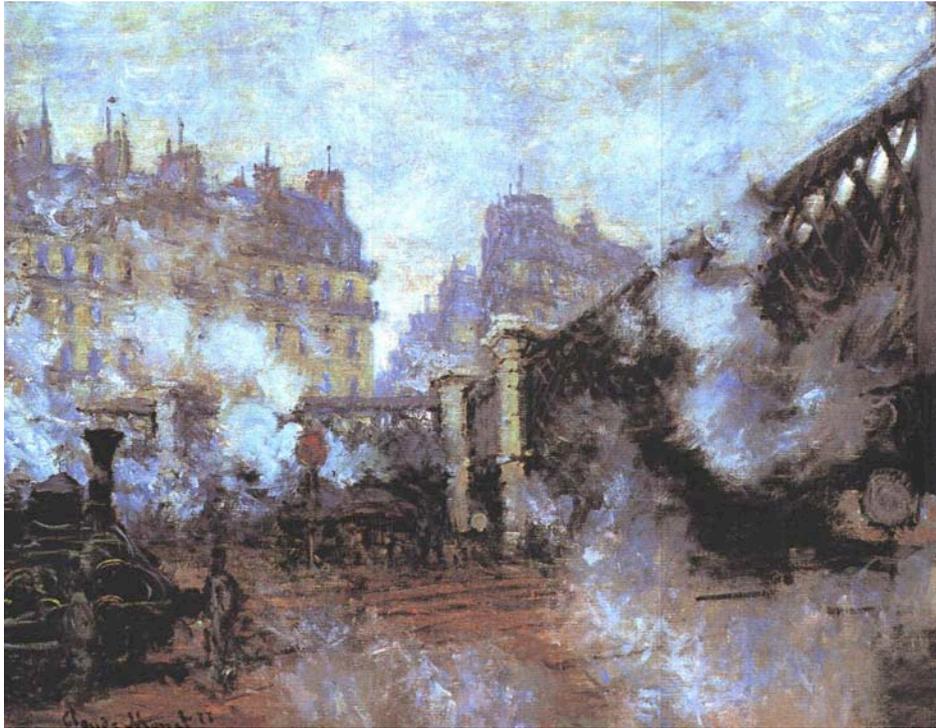


Planche 39 : Claude Monet, Le Pont de l'Europe, Gare Saint-Lazare, 1877, troisième exposition impressionniste, Musée Marmottan, Paris (reproduction Musée d'Orsay)

Il peint ce que Zola décrit dans « *La Bête humaine* », en 1889 :

« Les marquises des halles couvertes ouvrant leurs porches géants, aux vitrages enfumés. [...] Dans l'effacement confus des wagons et des machines encombrant les rails, un grand signal rouge tachait le jour pâle [...]. En face, sous ce poudrolement de rayons, les maisons de la rue de Rome se brouillaient, s'effaçaient, légères [...] »²⁷⁷. Ou encore, « Toutes les faces se noyaient, se confondaient, comme semblables, disparaissaient les unes dans les autres »²⁷⁸.

On sait que ce type de lieu attirait l'artiste soucieux de prendre les impressions de la vie quotidienne (planche 40). H. Gombrich écrit dans *L'art et son histoire* : « Pour Monet, la gare Saint-Lazare n'est pas un lieu de rencontre ou de séparation, c'est un effet de lumière sur une verrière, sur des nuages de vapeur, sur des silhouettes de locomotives et de wagons »²⁷⁹. Quelle belle confirmation que le

²⁷⁷ ZOLA E., *La Bête humaine*, livre de poche, 2001, pp. 35-36.

²⁷⁸ Ibid, p. 84.

²⁷⁹ GOMBRICH H., *L'art et son histoire des origines à nos jours*, Paris, Julliard, Collection Histoire de l'Art, 1963, p. 393.

lieu affiche des impressions lumineuses qui, comme dans le paysage naturel, sont en mouvement.



Planche 40 : Claude Monet, La Gare Saint-Lazare : la ligne de Normandie, 1877, troisième exposition impressionniste, National Gallery, Londres (reproduction Musée d'Orsay)

Il peint alors l'ascension des vapeurs, la lumière filtrée par la verrière, la foule des voyageurs. Le traitement de la lumière dans cette peinture fait apparaître l'effet de filtrage lumineux dû au type de couverture de la halle (déjà détecté à travers la planche 23, p.135), qui présente l'intérieur de la halle de l'ingénieur Eugène Flachet en 1843. Proportions monumentales, couverture métallique, blancheur nuageuse de la lumière naturelle, Monet n'a occulté aucun des identifiants de la gare Saint-Lazare. Aussi, il a pris le soin de signaler fortement la gare comme lieu de technologie et d'agitation.

A l'époque, la gare est certainement le lieu urbain des impressions lumineuses en mouvement. Unique dans la série des peintures sur la gare Saint-Lazare, « *Les signaux* » (planche 41), présente les deux panneaux réglant le trafic

ferroviaire et l'homme comme des silhouettes qui se détachent au premier plan de la composition dans un paysage aux contours flous, strié de longues traînées blanches, roses et bleues. Le pont de l'Europe ferme l'espace sur la gauche, une vague silhouette de locomotive guide le regard vers les marquises de la gare à l'arrière-plan.



Planche 41 : Claude Monet, La Gare Saint-Lazare : les signaux, 1877, troisième exposition impressionniste, 65,5 x 81,5 cm, Hanovre

Le peintre semble considérer que les trains et les hommes forment les impressions visuelles de la vie quotidienne dans la gare Saint-Lazare, ou plus précisément, deux composantes de son identité mouvante. Par son parti pris esthétique, le peintre suggère l'ère de la mobilité, de la motricité, dans laquelle la ville est rentrée, et dont la gare en est un condensateur remarquable. Nous allons nous en apercevoir maintenant.

2. Une gare à plein régime : 1880 à 1899

2.1 Presser le pas aux abords de la gare

A travers les transformations opérées jusqu'à 1880, la gare Saint-Lazare s'est agrandie. L'organisation fonctionnelle du voyage lui-même s'en trouve affectée. Prendre le train est devenue, en 1882, une pratique courante et quotidienne pour beaucoup de parisiens et de banlieusards : « *Dans les années 1880, le trafic ferroviaire quadruple et atteint 201 millions de départs et d'arrivées dans toutes les gares parisiennes* »²⁸⁰. La gare ne peut faire face à cet afflux toujours croissant de voyageurs pressés, exigeants et encombrés de paquets. La saturation est évidente, les voyageurs grognent et s'entassent sur des quais et dans des trains bondés, les retards s'accumulent, les cours sont pleines et les rues avoisinantes bloquées. « *La fin du XIX^e siècle a augmenté la circulation urbaine. Toujours plus de chevaux pour une capitale toujours plus riche et affairée : cent vingt mille circulent, quarante mille dorment en banlieue. Toujours plus de bétail. Toujours plus de foin, de paille, de poussière, celle de l'usure des chaussées, des grands travaux, des chantiers* »²⁸¹. Les abords de la gare et les rues avoisinantes semblent saturés, bruyantes, stressantes. Elles ont été aménagées en 1870. La période 1871-1891 a vu apparaître la nécessité « *d'améliorer les conditions de mise en œuvre et d'entretien de chaussées sollicitées par une circulation déjà exceptionnellement dense* »²⁸². Les voies empierrées couvraient à la fin du Second Empire presque la moitié des rues de Paris. Ce revêtement, doux et peu sonore, était d'un entretien très onéreux et très inconfortable au piéton. « *[...] Les voies pavées en échantillons posés sur sable ou sur béton (en cas de circulation exceptionnelle) ont la préférence des ingénieurs* »²⁸³. Elles sont les plus résistantes et les plus économiques pour l'époque. De plus, à partir de 1873, les tramways ont eu pour fonction de compléter le réseau des transports urbains sur rails,

²⁸⁰ SAUGET S., « Des nouveaux embarras au rêve automate : les gares parisiennes (1880-1914) », in *Société et Représentations*, n° 17, 2004, p. 99.

²⁸¹ GUILLERME A., LEFORT A., JIGAUDON G., op cit, p. 228.

²⁸² LANDAU B., op cit, p. 40.

²⁸³ Idem.

mais lenteur et insuffisance caractérisent leur développement²⁸⁴. Le quartier est métamorphosé. D'autres sons apparaissent. Le mouvement et le transport s'entendent plus qu'avant. Les conditions de circulation piétonne ou de transport mécanisé sont remises en cause.

Traverser ces ambiances pour accéder à la gare Saint-Lazare est une véritable épreuve. Dans les années 1880, les voyages sont de plus en plus désorganisés, les usagers se disputent les places dans des trains peu nombreux par rapport au flux de voyageurs. Les compagnies devaient satisfaire aux compartimentages sociaux pour les fumeurs, les dames seules, la poste, la gendarmerie, etc. Le désordre renaît inévitablement aux moments d'affluence. Des voyageurs encombrés de valises, de paquets, anxieux n'ayant qu'un seul but, trouver leur train ou gagner la sortie, obligés d'avancer sur des quais toujours trop étroits, qu'ils doivent partager à chaque foulée avec les chariots remplis de bagages. Du point de vue des compagnies de chemins de fer, il leur semble nécessaire de procéder à des réaménagements face à cette nouvelle situation désorganisée, surtout quand les sorties se confondaient avec les départs. Le témoignage suivant souligne les problèmes de desserte aux abords de la gare, dont la configuration date de 1867 :

« Tout le monde a pu se rendre compte s'il n'en a été lui-même victime, des encombrements qui se produisaient dans la rue d'Amsterdam, c'était au moment du départ des trains de grandes lignes, un double courant de voitures montant le bas de cette rue pour conduire à la gare les voyageurs et leurs bagages et redescendant à vide, après un stationnement d'une certaine durée, obstruant une seconde fois le passage. Aux abords de la cour d'arrivée, c'était encore une rencontre de courants contraires. De même dans la cour d'arrivée, et dans les rues y aboutissant : dans un sens les voitures amenant les messageries ou venant prendre soit des voyageurs, soit des marchandises ; dans l'autre les fourgons à messageries sortant après déchargement ou chargement et les voitures chargées de voyageurs et de bagages. »²⁸⁵

Le constat établi par Mr Lefevre, l'ingénieur chargé d'évaluer le fonctionnement de la gare (sur trois décennies 1850-1880), établit une relation claire entre les départs et les arrivées des trains, le transport des bagages et la présence

²⁸⁴ RABAULT-MAZIÈRES I., op cit, p. 11.

²⁸⁵ LEFEVRE P., Revue générale des chemins de fer : *Agrandissements de la gare Saint-Lazare*, PL.XX T.XII, 1er sem N°6, Juin 1889.

rythmée des voitures stationnant à l'extérieur de la gare. Les indications sur les mouvements des trois acteurs concernés (personnes, bagages et voitures), concourent à temporaliser l'ambiance autour de la gare.

En réalité, l'ambiance n'est pas déterminée par la simple présence ou juxtaposition de ces trois acteurs, mais réside dans les relations qu'ils entretiennent. Premièrement, les mouvements et les flux des voyageurs, ainsi que les rythmes et temporalités de ces flux, dessinent des fragments d'espaces intensément habités, pratiqués et parcourus. Deuxièmement, l'extérieur de la gare reflète son intérieur et inversement. On peut caractériser la gare par cette capacité de donner à percevoir un renvoi d'ambiances permanent selon une logique de prisme. Aux abords de la gare, on assiste à l'aboutissement d'une chaîne d'opérations qui commence sur les quais : arrivée de voyageurs, transport de bagages et disparition dans les rues avoisinantes (ou dans les autres modes de transports). Troisièmement, à l'intérieur de la gare, les quais de départs sont le point d'arrivée des parcours qui commencent à l'extérieur : arrivée en voiture à cause de la surcharge de bagages et leur transport par des chariots jusqu'aux quais.

Mais revenons dans les années 1880 pour consulter les sources qui rendent compte de l'entourage de la gare Saint-Lazare. A l'entrée, le parvis accueille un rythme continu de mouvements produits par toutes sortes d'équipages : des carrosses aux portières armoriées, des charrettes à bras, des carrioles de maraîchers et des fardiens (planche 42). Mais le tableau reste incomplet. Les flux augmentent avec l'amélioration des conditions de transports dans la ville. Le tramway (apparu en 1873), puis l'arrivée massive des bicyclettes (engendrant des problèmes de stationnement aux abords des gares encore au XX^e siècle), et par la traction mécanique pour les marchandises. Un article de la *Revue Touring-club* permet de se faire une idée de l'importance du phénomène à la fin du XIX^e siècle²⁸⁶. On y parle de comptages faits dans certaines gares parisiennes, notamment à Pâques, ou au 14 Juillet où l'on aurait vu défilé, tant au départ qu'à l'arrivée, jusqu'à trois mille

²⁸⁶ Paru dans le numéro de février 1899, p. 69.

bicyclettes par jour. A la fin du XIX^e siècle, et pour les voyageurs amateurs de bicyclettes, cette dernière ne donnait pleine satisfaction que « *si le parcours principal se faisait en chemin de fer, qu'elle soit utilisée comme moyen d'excursion ou de promenade* »²⁸⁷. Aussi, la bicyclette était fort appréciée pour « *ses qualités potentielles d'auxiliaire du train dans la conquête touristique du pays* »²⁸⁸. Pour répondre à ces loisirs cyclistes, des fourgons spéciaux sont incorporés dans les trains à partir de 1898²⁸⁹. Quant aux bicyclettes utilisées comme moyen de transport, des garages sont mis en place dans toutes les gares de Paris pour que les cyclistes venant pour prendre le train puissent les retrouver à leur rentrée.²⁹⁰



Planche 42 : Louis-Emile Durandelle, La gare Saint-Lazare en 1885. Source : coll. V.B Ouest

²⁸⁷ Par exemple, en 1900, *Le Guide cycliste des villes d'eaux de France*, indique avec la présentation du lieu, l'itinéraire proposé, la station de chemin de fer. On y trouve de nombreuses mentions invitant à prendre le chemin de fer pour raccourcir ou faciliter une excursion.

²⁸⁸ ANGELIER M., op cit, pp. 172-173.

²⁸⁹ Idem

²⁹⁰ Idem

Devant la gare, des charrettes attendent les voyageurs²⁹¹. On remarque que la cour servant de terrain de stationnement est bien séparée de la voie limitrophe qui supporte des rails de tramways (à gauche sur l'image). Les limites ne sont matérialisées que par une grille métallique. Il n'y a pas une rupture visuelle ou sonore avec les abords de la gare et le quartier environnant. Au niveau du matériau de revêtement du sol, les pavés de pierre contribuent à sonoriser le roulement des charrettes et des sabots. Par rapport à l'auditeur, cet impact sonore diffère de celui des pavages en bois ou en asphalte. « *Entre 1886 et 1923, le pavage en bois (apparu en 1881), se développe considérablement jusqu'à couvrir plus de 2 500 000 m². Il fut progressivement remplacé en 1905 par les asphaltes comprimés puis par les pavés mosaïque* »²⁹².

Quittons le parvis de la gare. Sous un autre angle de vue, la gravure (planche 43) montre la gare par l'arrière avant les grandes transformations des années 1885-1889 : une succession de six halles enjambant les voies à l'arrière plan du pont de l'Europe, construit en 1867.

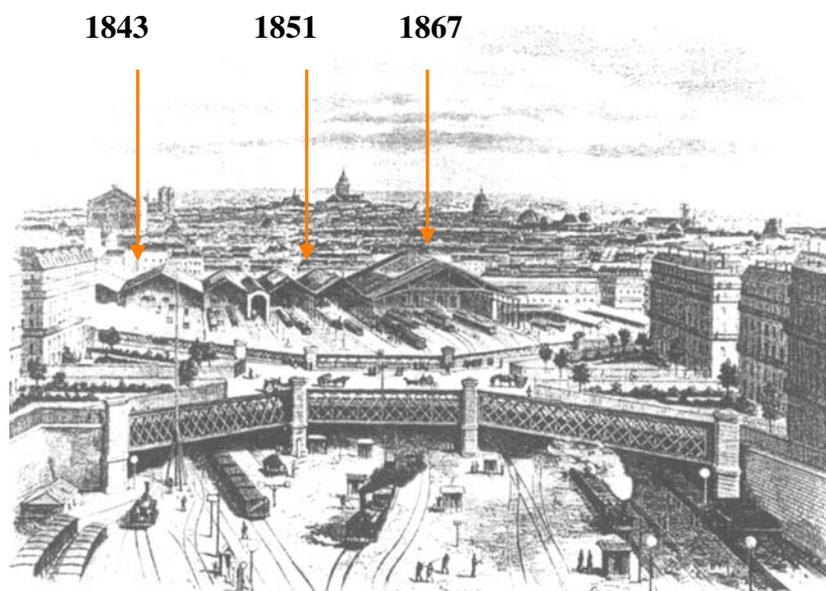


Planche 43 : Auguste Lamy, Pont construit sur l'emplacement de la place de l'Europe au chemin de fer de l'Ouest, 1886, gravure sur bois. Source : Musée Carnavalet, Paris

²⁹¹ A cette époque, des animaux sont très présents dans le paysage urbain.

²⁹² LANDAU B., op cit, p. 42

On saisit l'étendue du sol, la concentration des mouvements ferroviaires, la porosité sonore du site par rapport à la ville (la vaste étendue n'a pas de limite constante, continue). Au deuxième plan, on aperçoit à gauche la halle de la gare telle qu'elle était en 1843, et à droite, les autres halles correspondantes aux différentes compagnies de chemins de fer, construites en 1854, et en 1867. A gauche, la plus grande halle, celle de la compagnie de Versailles et peinte par Claude Monet. A présent, la gare Saint-Lazare s'est beaucoup agrandie. Il n'y a pas seulement un hangar à machines soufflant la vapeur épaisse, mais une grande esplanade de trains en mouvement, avec leurs bruits et leurs fumées. Les trains sont présents partout, il semble que leur mouvement et leur nombre soient plus importants que les fiacres sous le pont de l'Europe. Qu'en est il à l'intérieur des halles ?

2.2 Déambuler dans le vide intérieur

La composition de la photographie de Louis-Emile Durandelle (planche 44), effectuée dans le bâtiment voyageur est composée suivant la diagonale du toit vitré. L'ambiance lumineuse révèle un tracé, la structure de la charpente apparaît comme un graphisme. Cette impression visuelle est de nature permanente puisque nous l'avons déjà remarqué dans les années 1840.

La ville



Les quais

Planche 44 : Louis-Emile Durandelle, La salle des pas perdus en 1886, Source : centre audiovisuel SNCF

C'est la première photographie montrant l'ambiance lumineuse de la salle des pas perdus des années 1880. Par le contraste créé avec les deux pans de toits métalliques, le photographe a voulu mettre en valeur le bain de lumière naturelle. Les lignes de la charpente métallique s'estompent dans l'intensité de la lumière. On retrouve l'effet lumineux d'estompage²⁹³, si bien représenté par Monet dans le volume couvrant les quais. La photographie présente des personnages distribués sur tous les plans visuels, une présence humaine qui se veut à la fois rassurante par la vie qu'elle donne à l'espace, mais aussi anonyme par sa fugitivité. Retenons ici que l'espace de visibilité évidé de l'intérieur de la halle incite à voir, à déambuler. La scène propage un indice de l'identité de l'embarcadère des années 1840, à savoir, un moment de temporalité creuse inscrit dans un bain de lumière naturelle. Ce confort de déambulation se poursuit-il la nuit ?

2.3 Le confort lumineux nocturne en question

Dans les années 1880, la taille des salles d'attente diminue considérablement pour agrandir l'espace de la salle des pas perdus qui prend de plus en plus d'importance. Alors que les salles d'attente occupaient une surface considérable dans les premières générations de gares, elles deviennent des locaux annexes, moins vastes. L'espace ainsi gagné peut être affecté au vestibule qui voit son rôle amplifié dans la nouvelle articulation du programme. Dilaté, le vestibule renommé salle des pas perdus, invite les voyageurs à flâner en attendant le train ou la correspondance, à prendre une consommation, à acheter un livre, un journal, un souvenir. D'où la recherche d'un éclairage uniforme. Les ombres portées ne sont plus désirables. La gare Saint-Lazare n'était jamais très éclairée mais elle ne connaissait jamais la nuit totale. Toutefois, des zones d'ombre persistent. D'où la recherche d'une uniformité lumineuse qui est requestionnée par une politique d'éclairage intense des espaces les plus retirés de la gare. Il s'agissait, « *de réduire les parts ombreuses, donc*

²⁹³ Tendance à l'imprécision, voire à la disparition du contour des objets. Le rapport figure-fond est atténué. Le « sfumato » (qui signifie « estompé », « nuancé ») estompe les contours et donne l'impression d'inachèvement des formes. L'estompage conduit à une certaine neutralisation des objets à percevoir et une moins bonne appréciation de la distance. Avec un faible éclairage ou une courte durée d'exposition, les formes se simplifient ; ce sont les lignes principales des objets qui sont vues.

dangereuses de la gare et de faire reculer, au moins dans les représentations sociales, l'opacité sociale. »²⁹⁴.

Dans ce but, la politique d'éclairage de 1880 se révèle plus qualitative que dans les années 1850 et 1860. A l'origine, l'usage de l'éclairage au gaz ou à l'huile était circonstanciel, affaire d'économie. Puis il y a eu l'électricité. A la fin des années 1870, la diffusion de l'électricité connaît une accélération considérable²⁹⁵, et ce n'est peut être pas un hasard si c'est avenue de l'Opéra que, dès 1877, seize modèles de luminaires à « bougie » sont installés, ce qui montre un lien symbolique avec le spectacle et son public²⁹⁶. Les effets de lumière grâce à l'électricité sont employés très tôt au théâtre et à l'opéra, supplantant le gaz. La mise au point de la lampe à incandescence par Edison autour de 1879 et l'exposition de 1881 marquent le tournant de l'histoire de l'éclairage public et privé. L'éclairage au gaz avait de multiples inconvénients. Hygiène et efficacité sont reconnues à l'électricité, mais aussi une esthétique²⁹⁷ qui lui est propre : « *par son éclat elle produit à travers les massifs des effets de clair-obscur pleins d'imprévus et d'originalité* »²⁹⁸, ou encore, « *la lumière électrique aurait laissé au gaz la tâche banale d'éclairer et se serait donner la mission d'illuminer* »²⁹⁹. La discontinuité chromatique, les effets liés au passage entre l'éclairage au gaz et l'éclairage électrique, deviennent problématiques. Pour la gare Saint-Lazare, la prise de décision et la mise en place d'un large dispositif de lampes électriques sont lents. Il faut attendre 1892 (après 3 ans d'étude du projet d'éclairage de 1889), pour les voir fonctionner.

²⁹⁴ DELATTRE S., *Les douze heures noires : la nuit à Paris au XIX^e siècle*, Paris, Albin Michel, 2000, p. 19.

²⁹⁵ BELTRAM A., CARRE P., *La fée et la servante*, Paris, Belin, 1991.

²⁹⁶ THIBAUD J-P., CHELKOFF G., op cit, p. 44.

²⁹⁷ En 1878, l'électricité sert déjà la mise en valeur des façades des monuments publics comme le palais Bourbon et la Madeleine.

²⁹⁸ MARECHAL H., op cit

²⁹⁹ *L'Illustration*, numéro spécial sur l'exposition de 1900, p. 99.

2.4 Bruits de chocs et fumées vont crescendo

Avant les gares, la gêne des mauvaises odeurs s'est déjà emparée de toute la capitale. En 1880-1881, les citoyens se plaignent des mauvaises odeurs qui règnent dans les rues. «*La cause principale des émanations est la matière organique et végétale en décomposition permanente*»³⁰⁰. Mais les origines de ce malaise ne concernent pas uniquement les émanations organiques. Les odeurs et les fumées industrielles ne sont pas tolérées par les voisins immédiats des installations, et même par ceux qui habitent loin des installations. «*Les vents portent les fumées des cheminées d'usines, les émanations odorantes des fosses ou dépotoirs jusqu'au centre ville*»³⁰¹. De plus, ces odeurs industrielles sont continues, hiver comme été, contrairement aux odeurs des matières organiques (fortement odorantes pendant l'été à cause de la fermentation des sols, des cours, des ruisseaux et égouts). On peut comprendre que la perception de l'environnement olfactif de la gare n'est jamais isolée. Elle appartient à un contexte urbain imprégné de fumées et d'odeurs industrielles omniprésentes.

Il est difficile pour le voyageur ou le riverain de l'époque de tolérer l'odeur de la gare. Il lui est encore plus difficile de distinguer les fumées et les odeurs d'origines ferroviaires des autres sources odorantes. Ainsi, dans l'environnement de la gare Saint-Lazare, l'odeur émanant des trains de marchandises en stationnement pose problème. Le 15 mars 1881, une circulaire ministérielle fait interdiction aux trains chargés de gadoues et de matières infectes de stationner dans les gares. Mais la mesure ne semble pas suivie d'effet, comme l'atteste le rapport de 1885 de la préfecture de police :

« Il est incontestable que les habitants voisins d'une gare de marchandises peuvent être incommodés au moins aussi sérieusement que les voyageurs par les odeurs malsaines qui se dégagent soit des matières elles-mêmes, pendant leur chargement, soit des wagons qui stationnent après le chargement »³⁰².

³⁰⁰ GUILLERME A., LEFORT A., JIGAUDON G., op cit, p. 222.

³⁰¹ Idem. Pour le VIII^e arrondissement (quartier de la gare Saint-Lazare) : vents du nord.

³⁰² APP, DA. 309. Docteur Raynal, *Rapport de Préfecture de police*, Paris, Chaix, 1885.

Mr Carlet, inspecteur principal des établissements classés, fait remarquer que c'est le remuement des matières qui répandent les odeurs et que la chaleur augmente l'inconfort. Il y aurait eu de nombreuses plaintes déposées par les riverains à propos de wagons qui stationnaient entre 18 heures et 20 heures. Face à cet envahissement olfactif³⁰³, le comité d'hygiène prévoit un tombereau pour le transport, une couverture de bâche pour éloigner les mouches et éviter les émanations en gare à un kilomètre de toute habitation. Est-ce pour lutter contre ces « mauvaises » odeurs, que l'on assiste à la fin du siècle à la multiplication des autorisations de vendre des fleurs dans les gares ainsi qu'à une campagne demandant des plantations et des gares fleuries³⁰⁴? Ces initiatives relèvent d'un nouveau seuil de sensibilité. Cette fois, c'est la modalité olfactive qui est concernée. Les initiatives entreprises par la compagnie de l'Ouest pour diminuer l'envahissement des odeurs ont permis, vers la fin des années 1880, de calmer les esprits, de regagner la confiance des voyageurs et la complicité des riverains.

Entre les mauvaises odeurs et les fumées, les riverains sont cernés. Norbert Goeneutte, qui travaillait en marge de l'impressionnisme, a traité la scène avec force. Cette œuvre (planche 45), présente une image industrielle de la gare et du quartier qui procure une sensation d'étouffement. Par leurs blancheurs, les puissants jets de fumées allègent les tons dominants du tableau. Contrairement à Monet, Goeneutte nous propose l'indice de la fumée, mais sans trains, ni halle métallique. La gare Saint-Lazare est presque absente de la peinture, elle est suggérée dans l'ombre des toitures, sous les fumées blanches. Le pont de l'Europe structure le tableau par une horizontale, mais l'intensité du message réside dans la répétition et la verticalité des fumées. Tout le cadre urbain paraît investi par l'activité des trains. Les limites

³⁰³ C'est la définition de l'effet odorant d'envahissement qui correspond à une prise de conscience de l'arrivée progressive (continue de l'odeur) dans l'ensemble du lieu. Cf. Balez S. (2001). *Ambiances olfactives dans l'espace construit*. Thèse de doctorat en Sciences pour l'ingénieur, option architecture. Nantes: ISITEM, Université de Nantes.

³⁰⁴ CAMT, 48 AQ 3549. Le 20 Mars 1882, *Le Jardin* publie un article sur les « Plantations dans les gares », où il encourage des compagnies de chemins de fer françaises à imiter les compagnies hollandaises et anglaises qui plantent des arbres et aménagent des jardins pour agrémenter les gares. Rien n'existe en France à cette date.

visuelles de la gare sont considérées autrement, c'est-à-dire, plus élargies que ce qu'on a pu détecter jusqu'à présent.



Planche 45 : Norbert Goeneutte, Le Pont de l'Europe et la gare Saint-Lazare, 1888, 45,5 x 55,5 cm, The Baltimore Museum of Art, collection A.Lucas (cat.12) (reproduction Musée d'Orsay)

La peinture et la littérature sont depuis longtemps liées, parce qu'elles partagent à une époque donnée la même dynamique sociale et culturelle, et parce que peintres et écrivains se sont mutuellement influencés. C'est aussi vrai à propos de l'univers ferroviaire de la fin du XIX^e siècle. Avec l'entrée progressive des chemins de fer dans les mœurs parisiennes, la littérature a accéléré la poétisation des techniques ferroviaires. Alphonse Daudet évoque dans le récit de *Trente ans de Paris* (1888), l'atmosphère de Saint-Lazare qui surprend le voyageur par ses chocs acoustiques :

« Un bruit de roues qui sonne sur des plaques de fonte, des portes qui claquent, des chariots à bagages qui roulent, une foule inquiète, affairée, des employés des douanes, Paris ! »

Les grands volumes réverbérants destinés à l'accueil du public sont des lieux qui réunissent souvent les conditions acoustiques favorables à ce cocktail sonore. L'effet de cocktail caractérise une situation où la multiplication des signaux sonores décrits crée le contexte métabolique. L'auteur présente une diversité de scènes observées et entendues à travers un rythme découpé. Ce caractère rapide et staccato de l'évocation sonore est saisissant. L'auteur présente une phonurgie dynamique dépendante de la densité de sa population. Les chocs semblent intenses (les roues des trains, les chariots). Une impression de grincement métallique habite la perception du poète. Il nous informe que la gare est animée de sonorités mécaniques. Du Camp s'extasie aussi sur le déroutement des sens que provoque l'univers technique au train :

« Rien ne manque, pas même un orchestre à cette apothéose de la force moderne : vraie musique de l'avenir, pleine de dissonances en ses détails, harmonieuse pourtant dans l'ensemble. Les machines frémissent d'un trépidement continu, les freins toussent, d'une voix infiltrée, engorgée, la vapeur souffle en ses tuyaux, ou fuse assourdissante en deux jets blancs sur les bords de la voie, les bouillottes heurtées ont des chocs métalliques, les machines que l'on attelle font cliqueter les tampons des voitures, les sous-chefs, commandant les manœuvres, sifflent à deux tons leurs ordres ; les conducteurs cornent pour le départ avec un bruit bêlant, les locomotives hurlent leurs cris allègres ou plaintifs [...] »³⁰⁵

L'observation et l'écoute élargies de la gare rendent compte d'une composition musicale, d'un entrelacement de sons. Les effets sonores sont multiples mais l'évolution principale est un crescendo sonore. L'apparition de l'effet de cocktail montre, encore une fois, la capacité de la gare à proposer des sons différents, mais l'écoute sélective (exprimée dans les deux extraits précédents) reste toujours possible : il est possible de localiser des sons différents dans la réverbération globale.

³⁰⁵ DU CAMP M., *Paris, ses organes, ses fonctions et sa vie*....p. 133. Même si cette citation est antérieure à la période dont nous parlons ci haut, le caractère staccato existait déjà et s'est amplifié.

2.5 Répondre à l'accroissement du trafic : la collaboration de Juste Lisch et Lefevre

Concepteur de la gare reconstruite en 1889 et de l'Hôtel Terminus, Juste Lisch est un architecte des Monuments Historiques. La sixième réorganisation de la gare³⁰⁶, commence en 1885. Dans une note³⁰⁷, Juste Lisch et l'ingénieur Lefevre annoncent l'objectif principal de ce réaménagement : «[...] améliorer les dégagements de la gare»³⁰⁸, devenus notoirement insuffisants suite à l'accroissement de son trafic, et « assurer la satisfaction du public par les aménagements qui leur sont destinés »³⁰⁹.

Comme le lecteur s'en est déjà rendu compte, l'aménagement de la gare va toujours avec celui de ses conditions d'accès. L'intervention proposée par Juste Lisch ne surprend pas vraiment. Il considère que le principe de terminus ferroviaire qui livre à la ville son lot de voyageurs par vagues successives, nécessite une infrastructure capable de supporter cette charge intensive. Ce rôle va être dévolu aux transports de surface. Les migrants quotidiens peuvent ainsi optimiser leurs cheminements en fonction des correspondances proposées. L'idée principale du document concerne les déviations et les translations des circulations. Pour Juste Lisch et Lefevre, le réaménagement doit clarifier la lecture de l'espace pour le voyageur, ils raisonnent alors en terme de séparation de fonctions (planche 46).

« Avec la démolition des salles d'attentes des grandes lignes héritées de la gare de 1841, le quai transversal est agrandi sur leur emprise. Cette transformation facilitera ensuite l'ouverture, dans le prolongement du quai transversal, d'un nouvel accès direct sur la rue d'Amsterdam, auquel répondra, à l'opposé, l'ouverture d'un nouvel accès direct sur la rue de Rome. Le problème à résoudre n'était pas facile ; il s'agissait, tout en utilisant le mieux possible les bâtiments déjà existants et en les conservant dans leurs grandes lignes, de remanier entièrement les aménagements de la gare de manière à les mettre en rapport avec les nécessités d'un mouvement de voyageurs toujours croissant [...] et à les disposer en conformité des exigences

³⁰⁶ Pour rappel, les dates antérieures d'extensions (après la première construction en 1837) sont : 1842-43, 1848, 1851, 1854, 1867.

³⁰⁷ LEFEVRE P., Revue générale des chemins de fer : *Agrandissements de la gare Saint-Lazare*, PL.XX T.XII 1er sem N°6, Juin 1889.

³⁰⁸ LEFEVRE P., op cit, p. 146.

³⁰⁹ Idem

des dégagements. Cependant on va voir que la solution adoptée a fait de la gare Saint-Lazare l'une des plus belles et des plus commodes des gares de Paris »³¹⁰

Le service des lignes de banlieue se faisait de deux côtés, par la rue d'Amsterdam et de l'angle des rues de Rome et Saint-Lazare. Réalisé en 1886, l'élargissement de la rue d'Amsterdam donne naissance à l'actuelle place de Budapest. L'élargissement de la rue Saint-Lazare entraîne la disparition d'une grande partie de la gare de 1841 : celle de sa cour et ses corps de bâtiments à arcades qui la limitaient à l'est et à l'ouest. Les bâtiments qui en subsistent sont profondément remaniés dans le projet de la nouvelle gare, établi par Juste Lisch, celui-ci conserve, et prolonge vers l'est le vestibule qui devient la salle des pas perdus.

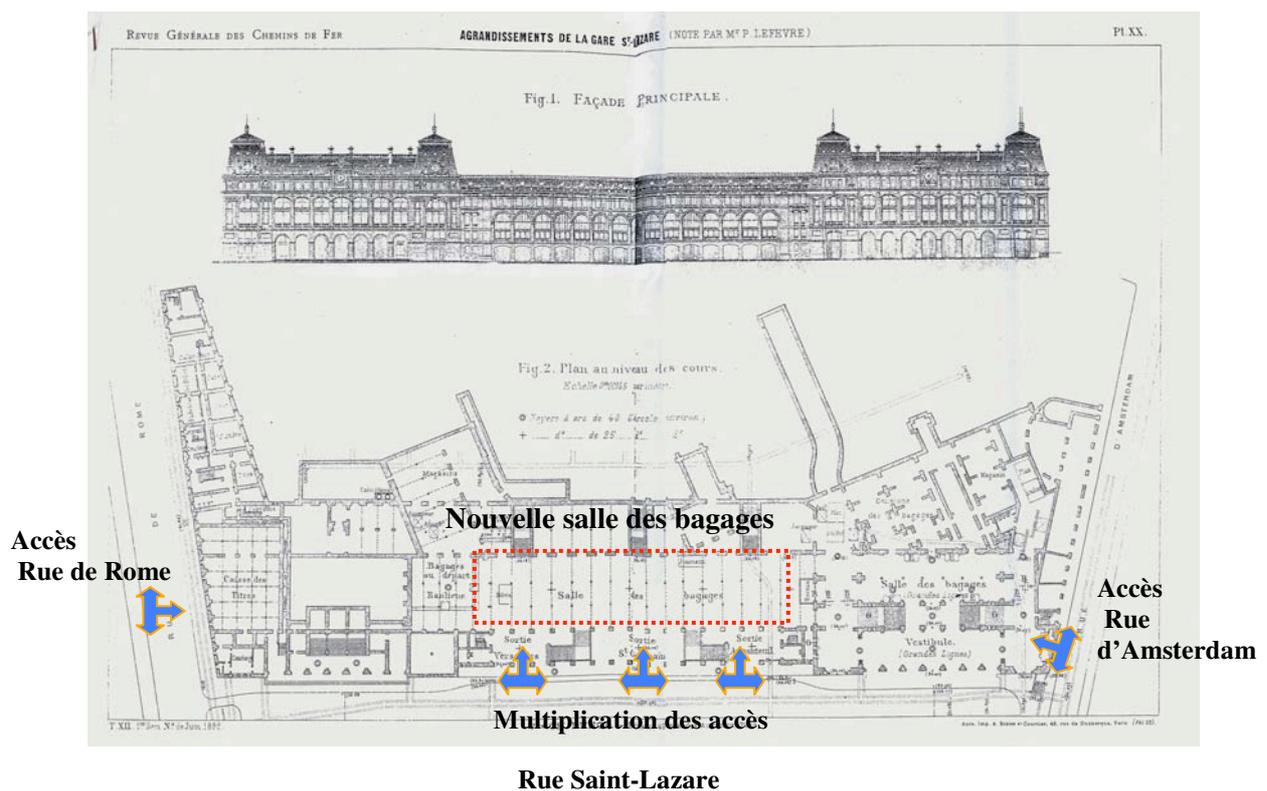


Planche 46 : Plan niveau cours du projet *Agrandissements de la gare Saint-Lazare* par Mr P.LEFEVRE, Source : Revue Générale des Chemins de Fer, n°6 juin 1889

³¹⁰ Idem

Dans la principale note descriptive que nous avons consulté, Juste Lisch semble préoccupé des désagréments qui touchent au confort du voyageur. Son approche présente les premiers signes d'une réflexion sur les ambiances en terme de confort lumineux. Il estime que :

« La division des services de Banlieue entre l'hémicycle de Saint-Germain et la galerie de Versailles, réunis par un escalier mal éclairé, était une cause de gêne et de fausses manœuvres pour les voyageurs peu accoutumés à la gare Saint-Lazare, qui trouvaient difficilement le point où ils devaient s'embarquer. »³¹¹

Après la montée des escaliers, les voyageurs se perdaient entre les guichets où ils devaient prendre leurs billets, ou se trompaient dans la direction à prendre pour embarquer. D'autres propos confirment son intérêt pour la lisibilité de l'espace et la facilité de déplacement entre les différents niveaux de la gare. L'enregistrement des bagages se fera désormais au rez-de-chaussée, des ascenseurs monteront les colis au niveau des voies, ce qui a fait diminué l'engouffrement des facteurs chargés des bagages : « *Enfin, on a profité du rez-de-chaussée pour y aménager une belle salle éclairée par en haut à l'aide du dallage en verre épais* »³¹². Ce système constructif, ou plus précisément, ce dispositif d'ambiance, crée un effet de filtrage lumineux caractéristique des dalles en verre épais. Par leurs épaisseurs, les dalles égalisent la lumière reçue. Cette nouvelle salle aménagée présente t-elle des qualités lumineuses similaires à celles de la halle métallique ? On peut en douter. La lumière filtrée semble être un résultat de la technique mise en œuvre plus qu'une intention explicite émanant de la fonction de l'espace.

2.6 L'Hôtel Terminus : un nouveau seuil lumineux et sonore

L'architecte Juste Lisch a fait évoluer non seulement la gare comme édifice destiné au voyage, mais également le quartier de la gare. Construit pour rentabiliser le terrain situé devant la gare et pour accueillir les visiteurs de l'exposition universelle, l'hôtel associé à la gare était une pratique en vogue à l'époque, qu'il soit

³¹¹ Idem

³¹² Idem

intégré à la gare (cas de la gare d'Orsay), bâti à proximité (cas de la gare de Lyon), ou relié par une passerelle comme pour la gare Saint-Lazare. L'ingénieur Lefevre, le collaborateur de Juste Lisch, a indiqué que « *la construction de cet immeuble a soulevé bien des critiques, car il n'est pas douteux qu'il masque d'une façon regrettable la belle façade de la nouvelle gare, mais il est certain aussi que la compagnie ne pouvait pas laisser sans les utiliser les 3500m² de terrain qu'elle possédait devant sa gare [...]* »³¹³. Ainsi, l'Hôtel Terminus fut réalisé entre les deux anciennes cours urbaines qui furent renommées : la cour de banlieue et la cour des grandes lignes (planche 47).

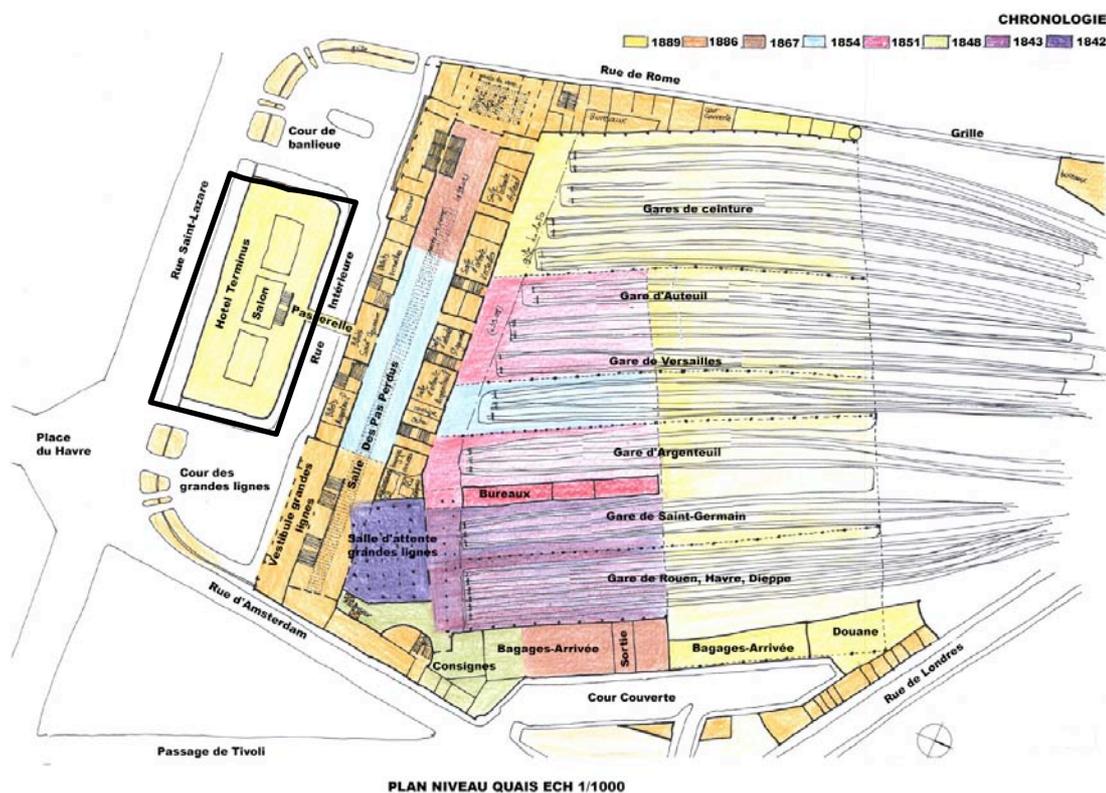


Planche 47

Plusieurs impacts peuvent être constatés suite à l'implantation de ce nouveau bâtiment. Par l'ajout de ce volume parallélépipédique, la gare élargit son domaine territorial. C'est sans doute le signe de la volonté croissante de la compagnie de l'Ouest de montrer aux parisiens que la gare Saint-Lazare s'inscrit bien dans son

³¹³ Idem

quartier. L'Hôtel Terminus se distingue des autres hôtels des gares parisiennes par l'emploi de la passerelle comme dispositif de connexion avec la gare. Il en résulte un bâtiment à double lecture : une façade imposante sur la rue Saint-Lazare, donc un dialogue avec le quartier et même avec la ville, et une passerelle discrète sur la façade arrière. Le passage et le vide laissés entre l'hôtel et la gare constituent un élément fondamental dans la qualification de l'ambiance du lieu. Il est vrai que le passage laissé est une réponse aux contraintes foncières. La conséquence serait la perméabilité de la gare. Examinons ces deux lectures en commençant par la première.

La perméabilité dont nous parlons ici, est générée dans un interstice urbain : brièveté de la séquence, diffusion de la lumière dans l'interstice créé, et coupure acoustique. Le passage créé entre les façades de l'hôtel et la gare produit une zone ombrée (planche 48).

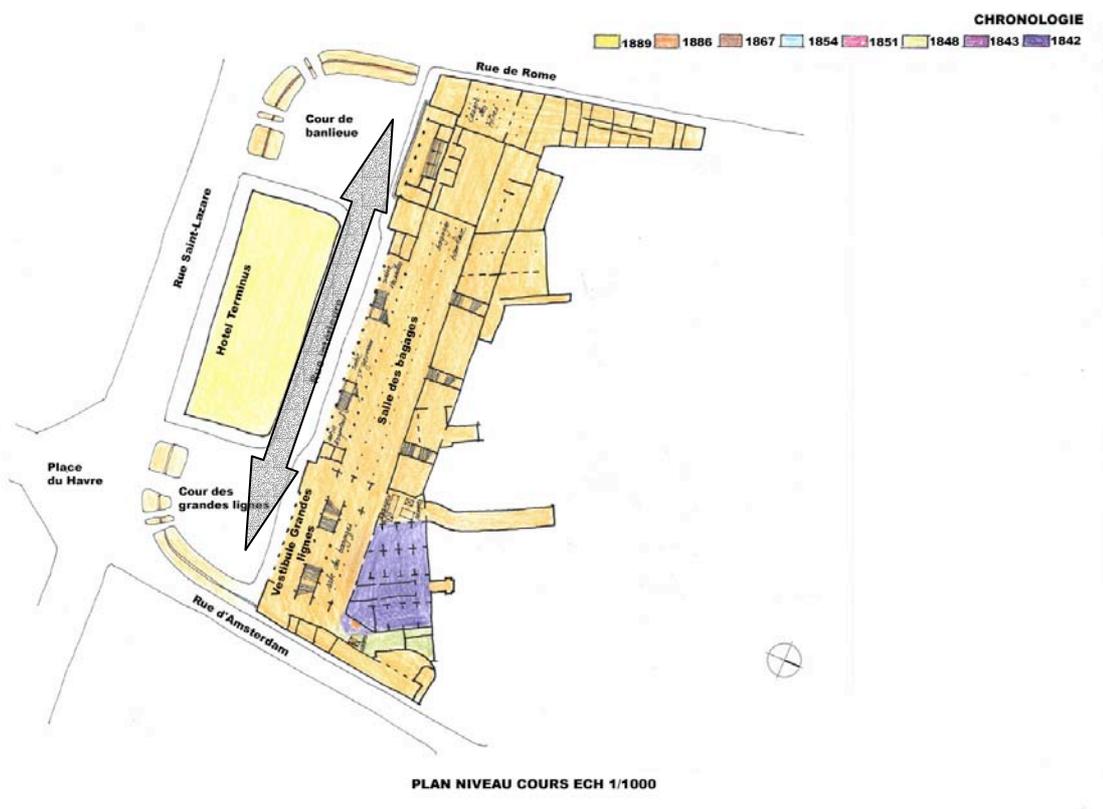


Planche 48

Les voyageurs sortant de la gare, rencontrent un seuil lumineux dans le parcours avant de rejoindre la cour de banlieue ou la cour des grandes lignes. La forte exposition lumineuse qui caractérisait les abords de la gare est remise en cause. Désormais, la nouvelle configuration de la gare rend l'entrée moins monumentale, plus insérée dans le construit. Au lieu de sortir sur une place ouverte inondée de lumière, on débouche sur une rue ombragée. Le voyageur traverse alors trois ambiances pour se retrouver à l'extérieur, une ambiance lumineuse caractérisée par l'effet d'estompage sur les quais, une ambiance caractérisée par l'effet de filtrage et d'enveloppement dans la salle des pas perdus, et finalement, l'effet de découpe qui caractérise le seuil ombragée à la sortie (planche 49).

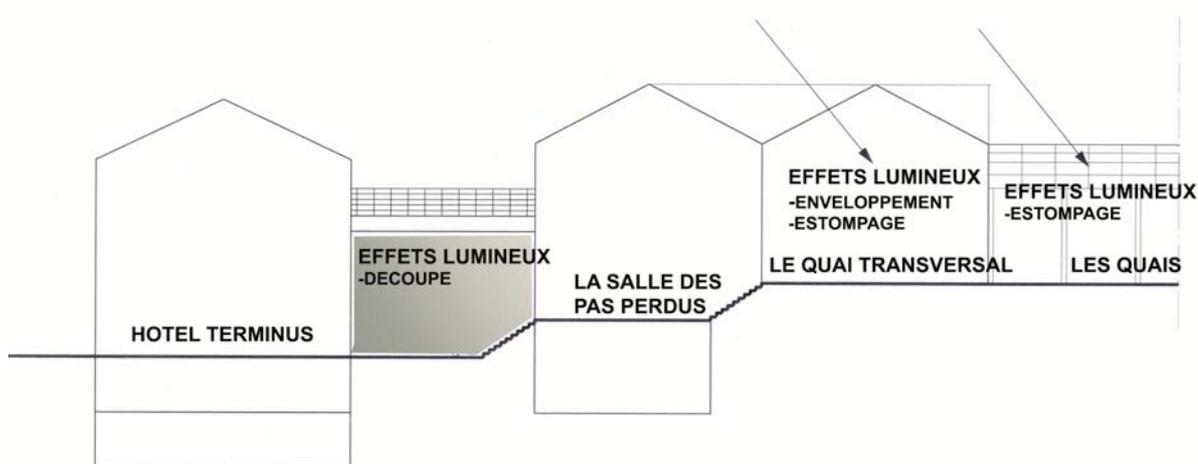


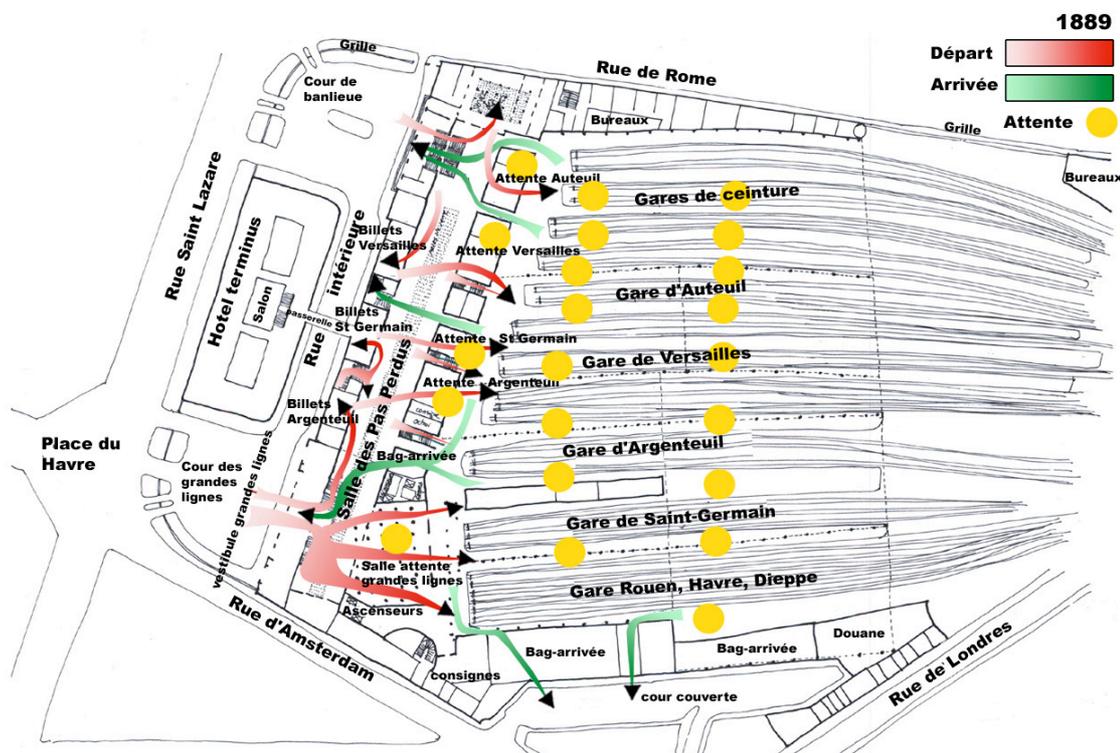
Planche 49 : Impact de la transformation spatiale sur la perception de l'environnement lumineux

Au niveau acoustique, l'implantation de l'hôtel devant les accès centraux de la gare forme un écran acoustique, dont le principal impact est le filtrage³¹⁴ des émissions sonores extérieures. A l'intérieur de la salle des pas perdus, l'animation sonore urbaine est moins présente.

³¹⁴ L'effet sonore de filtrage est perçu lorsqu'un son que l'on a l'habitude d'entendre d'une certaine manière, ou que l'on a entendu antérieurement, est modifié dans son spectre de fréquences. Dans le parcours qui va de la source sonore à l'oreille, seule une partie des fréquences issues de la source provient à l'auditeur. Les sons se réfléchissent sur les surfaces (de l'hôtel) en perdant de l'énergie, d'où la modification du timbre du son original et l'atténuation de l'intensité. Les aigus se propagent moins loin et moins bien que les graves. Cf. BALAYŶ O., « L'effet de filtrage », in *A l'écoute de l'environnement, Répertoire des effets sonores*, Marseille, Parenthèses, 1995, pp. 59-66.

Dans le trajet de l'intérieur de la gare vers le parvis extérieur, cela se traduit par la perception d'une coupure sonore. L'effet de coupure est une chute soudaine de l'intensité qui peut être associée à un brusque changement d'enveloppe spectrale ou à une modification de la réverbération. Il établit clairement le passage d'une ambiance sonore à une autre. Il est déterminé par les conditions de propagation (organisation de l'espace). L'effet de coupure est perçu à partir du mouvement, du déplacement de l'auditeur.

Outre cette nouvelle configuration sensible, la construction de l'Hôtel Terminus est l'occasion de clarifier les lieux d'attente dans la gare. La gare Saint-Lazare présente un nouveau visage pour le voyageur. Lefevre et Juste Lisch ont intégré un grand vestibule, mais aussi des salles d'attente pour les grandes lignes, côté rue d'Amsterdam.



Restitution schématique des Parcours et positions d'Attente

Les témoignages élogieux commencent à apparaître dès 1890. Citons par exemple cet article paru dans *Le Figaro* du 25 Janvier 1890, signé du docteur *Maurice de Fleury*, intitulé « Le Paris des Parisiens. La gare Saint-Lazare, le soir » :

« Paris est un lieu plein d'endroits délicieux ou magnifiques que le Parisien n'a pas le temps de voir ; continuellement affairé par des plaisirs ou même des devoirs, il les traverse tous les jours, sans presque soupçonner leur charme intime ou leur splendeur, fut-elle éblouissante. C'est affaire aux poètes, de leur métier, flâneurs contemplatifs, de révéler ces endroits là, dont beaucoup restent à décrire[...] La gare Saint-Lazare n'est-elle pas, du reste, la seule gare qui soit parisienne dans Paris ? Située en plein centre grouillant de la ville, cernée de rues qui comptent parmi les plus vivantes, elle nous est familière, elle nous est amie, au même titre que les boulevards ou la place de l'Opéra. Elle est la seule gare où l'on s'embarque sans la petite angoisse des départs. Songez comme les autres sont lointaines, mornes et sombres, déjà provinciales, Orléans, Montparnasse surtout, où dominant, avec les coiffes paysannes, les affreuses valises des commis-voyageurs. Ici, hommes et choses, tout est parisien : les voyageurs, qui presque tous, vivent à Paris la journée, les administrateurs, si larges, si hospitaliers, et jusqu'aux petits employés, certainement plus gracieux, plus intelligents, moins étroitement sévères que partout ailleurs. C'est l'âme même de Paris, qui flotte en ce palais moderne. Elle est là ce qu'elle est ailleurs, frivole et toute émue de pitié, mauvaise tête et bon cœur, et ce sont des choses d'amour ou de charité qui s'y passent [...] »

Le témoignage revendique clairement un caractère d'urbanité de la gare à travers la population particulière qui l'habite et qui l'emprunte quotidiennement pour voyager : « *Ici, hommes et choses, tout est parisien...* ». L'auteur rajoute : « *C'est l'âme même de Paris, qui flotte en ce palais moderne* ». Pour le médecin, elle est agréable à vivre, on « *s'embarque sans la petite angoisse des départs* ». La repoussante altérité des débuts (Cf. p. 130 et suivantes), s'est estompée. Une séduction réciproque qui explique le succès de la greffe de cette gare à Paris. L'implantation de la gare Saint-Lazare dans le cœur de la ville est mieux acceptée que celle des gares périphériques.

2.7 La lampe électrique reconfigure l'identité nocturne de la gare

La recherche d'un éclairage efficace et de bon rendement n'est pas seulement un impératif de progrès technique, une nécessité économique, c'est aussi un élément primordial de sécurité et un bon argument de promotion du voyage en chemin de fer.

Une répartition faite en 1892³¹⁵ montre que sur les 5238 gares et stations qui représentent alors la totalité des gares et des stations éclairées sur les sept grands réseaux (PLM, Orléans, Ouest, Ouest, Est, Nord, Midi et Etat), 4807 sont éclairées à l'huile de colza ou au pétrole³¹⁶, 415 au gaz de houille et 16 à l'électricité. L'éclairage électrique fut vite adopté pour des raisons économiques, surtout que :

« La substitution de l'électricité au gaz dans les grandes gares de Paris s'imposait d'autant plus que les compagnies sont dans une situation exceptionnelle pour obtenir de l'électricité à très bon compte [...]. Toutes les grandes gares (moins celles de Vincennes) sont actuellement éclairées à l'électricité [...]. Les compagnies ont généralement trouvé économique d'éclairer leurs gares directement et d'établir pour ce service de véritables petites stations centrales électriques [...]. Seule la compagnie du Nord a traité avec l'un des secteurs municipaux. Sa gare est éclairée par l'usine du faubourg Saint-Denis, laquelle est exploitée par la Société anonyme d'éclairage et de force »³¹⁷.

A la gare Saint-Lazare, le projet d'éclairage³¹⁸ de la gare de 1889 prévoit :

« L'électricité jusqu'au pont de l'Europe : cours, vestibules, salles des pas-perdus, salles d'attente, quais et voies, y compris la passerelle des signaux. Quant aux bureaux, ils continueront d'être éclairés, partie au gaz, partie à l'aide de lampes alimentées à l'huile de colza, mais la compagnie s'est réservée la possibilité d'y étendre l'éclairage électrique ».

La première installation destinée à l'éclairage électrique de la gare date de 1892. D'après Pierre Charles Louis Crépy, celle-ci :

« Fonctionnait de la tombée de la nuit jusqu'à une heure du matin, et ne comportait que des lampes à arc donnant la lumière aux cours du Havre et de Rome, aux arcades de l'Hôtel Terminus, aux sous-sols de la gare, à la salle des pas-perdus, aux salles d'attente, à la tête des quais et aux quais intérieurs et

³¹⁵ « Eclairage des gares et des trains », dans *Annales des travaux publics et des chemins de fer*, n°54, 15 octobre 1892, pp. 186-189.

³¹⁶ « Jusqu'à la fin du XIX^e siècle, l'éclairage au pétrole va rester présent dans certains édifices ferroviaires le plus simple et le plus économique. L'emploi du pétrole s'est imposée en raison d'un prix de revient moins élevé, d'un entretien plus facile, de la possibilité d'utiliser des lampes de divers types et, surtout, de la qualité de la lumière produite, plus stable, plus intense. Puis, il va s'effacer devant le gaz et l'électricité. Il ne disparaîtra définitivement des gares qu'en 1930. » Cf. RENAUD G., BEUGLET A., « L'éclairagisme dans les gares de voyageurs », in *La revue générale des chemins de fer*, Paris, 1978, pp. 293-311.

³¹⁷ Ibid, p. 386.

³¹⁸ LEFEVRE P., op cit

extérieurs jusqu'à une petite distance au delà du pont de l'Europe. Cet ensemble représentait 208 lampes de 6,8 à 25 ampères. »³¹⁹

Or, quand la gare Saint-Lazare adopta la lumière électrique le 2 juillet 1892, au début de l'été, celle-ci ne se déployait que dans la salle des pas perdus, au contact direct des voyageurs. Le reste de la gare demeurait éclairée au gaz³²⁰.

L'usine de production était placée devant l'entrée du tunnel des Batignolles. La compagnie de l'Ouest et les compagnies de chemins de fer en général faisaient appel à des prestataires de service. En 1892, la compagnie de l'Ouest passa contrat avec la Société Cance, afin d'établir un service d'éclairage électrique de jour et de nuit ininterrompu, s'étendant aux messageries et aux bureaux des différents services. La lampe à incandescence était efficace pour obtenir « *une grande diffusion de la lumière* », selon Henri Maréchal³²¹. Jusqu'en 1887, « *Paris ne connaît que quelques points illuminés, le parc Monceau, les Buttes Chaumont, les gares, certains grands magasins* »³²². L'électrification est une innovation que les gares adoptent avant que le processus ne soit généralisé. Progressivement, la généralisation des lampes électriques, comme le montre l'article de Pierre Charles Louis Crépy, n'a épargné aucun espace et sous-espace destinés au public. Nous n'avons pas d'informations précises sur l'organisation et la distribution des 208 lampes qui nous auraient aidé à comprendre les hiérarchies entre toutes les parties éclairées. Néanmoins, nous savons que la gare Saint-Lazare est devenu progressivement le support d'un large dispositif technique de lampes électriques.

³¹⁹ CREPY P-C., *Éclairage électrique de la gare Saint-Lazare par la société anonyme Cance*, 1893, Paris, Publication du journal Le Génie Civil, imp. Chaix, 19 p.

³²⁰ D'ailleurs, la plupart des usines productrices de gaz sont proches des gares de chemins de fer. La nouvelle usine : du Landy, construite à la fin du siècle, est située dans la commune de Saint-Denis, à 2 km de la porte de La Chapelle et s'élève sur un vaste terrain dont Henri Maréchal nous dit qu'il longe « *sur près d'un kilomètre les lignes de la Compagnie du chemin de fer du Nord* », près du canal de Saint-Denis et de la route de la Révolte. Il précise également que « *l'usine a été reliée au chemin de fer du Nord par deux embranchements permettant aux trains chargés de houille d'arriver, sans rompre charge, devant les bâtiments de distillations* », in Henri Maréchal, op.cit, p. 43.

³²¹ MARECHAL H., op cit

³²² LANDAU B., op cit, p. 37.

Le docteur Maurice de Fleury, chroniqueur médical au journal *Le Figaro*, évoque le double effet du pouvoir éclairant et l'apparition des détails dans une vision autrefois vouée au flou des contours et des ombres :

« De la voûte triangulaire, les lampes électriques font pleuvoir une lueur lunaire où ce peuple de voyageurs, éternellement sans bagages, se meut confusément, étrangement, comme au pays des rêves. Cette première impression passée, des détails bien vivants se précisent pourtant [...] »³²³

Etant spécialiste des maladies nerveuses et mentales, l'auteur³²⁴ de cette description n'est pas insensible aux effets changeants de la lumière. Il les décrit longuement, dans un style inspiré par l'écriture de son ami, Émile Zola, dont on a déjà dit qu'il était admiratif de la gare Saint-Lazare :

« À l'heure où la nuit vient, sous les cinq gigantesques fermes de la charpente en fer, au hasard là ou là un globe électrique s'allume. Sa vive lueur bleue surgit, hésite une seconde, vibre et se fixe, radieuse. Et, dans la minute qui suit, dans tous les coins, à tous les bouts, de toute part, sans ordre déterminé, sans intervention visible, successivement, mais si vite que c'est presque simultané, 180 lampes s'embrasent et demeurent, comme une légion de lunes suspendues tout près de la terre. On dirait un concile d'astres ordonné par quelque miracle. Et partout, l'air devient visible, comme empli de mousseline bleue, tout vibrant de lueur diffuse, argentée. Les vitrages des voûtes ont, là-haut, de larges reflets phosphorés. La gare prend des profondeurs invraisemblables et la vapeur des vingt locomotives en partance monte, plus diaphane, plus pâle, plus nacrée, plus magique, plus délicate que ces nuages si légers qui passent sur la lune avec une caresse, et l'effet est multiplié jusqu'à devenir surhumain, jusqu'à vous donner le vertige. Longs fantômes glissants, des trains manœuvrent, lentement, reflétant de toutes leurs vitres ces prodigieuses lueurs [...] »³²⁵

Plusieurs indications sur l'ambiance lumineuse composent ce témoignage qui nous livre une description chronologique mêlant à la fois, les sources lumineuses, les couleurs et les matières de réflexion. Par exemple, «...*la vapeur des vingt locomotives en partance monte, plus diaphane, plus pâle, plus nacrée...*». D'après ce

³²³ BHVP, Série Actualités, dossier gare Saint-Lazare, Maurice de Fleury, « Le Paris des Parisiens. La gare Saint Lazare, le soir », *Le Figaro*, 25 Janvier 1890.

³²⁴ Ouvrons une parenthèse sur la perception sonore du même auteur (Maurice de Fleury) qui nous livre une description présentant un autre indice ambiantal permanent, celui de l'air comme support de la réverbération du lieu : «*Dominant le tout, amalgamant l'ensemble, fusionnant, harmonisant tous ces tapages, une rumeur mystérieuse tinte perpétuellement, pareille au doux prolongement d'un son de cloche très lointain. C'est la vibration géante des voûtes de métal qui chantent tout en haut, dans l'air*». Maurice de Fleury, op cit.

³²⁵ Idem

texte, l'effet de coloration est très prégnant dans la perception de l'ambiance : « *Sa vive lueur bleue surgit...Et partout, l'air devient visible, comme empli de mousseline bleue, tout vibrant de lueur diffuse, argentée.* ». Cet intérêt exprimé pour la qualité des couleurs explique la réfection des peintures dans la gare Saint-Lazare. *Le Petit Journal* du 18 Novembre 1898, informe ses lecteurs : « *On, repeint entièrement la marquise de la gare Saint-Lazare en un bleu clair qui égaiera un peu l'immense halle* »³²⁶. Couleurs, confort et luminosité sont plus que jamais associés par les concepteurs. Il ne s'agit plus uniquement des couleurs des lampes, mais également des couleurs des surfaces de réflexion.

En 1892, les textes d'Emile Goudeau, dans « *Paysages parisiens: Nuit d'hiver* », fournissent des informations complémentaires sur la gare Saint-Lazare, il nous apprend que :

« Sous les quatre frontons triangulaires de la gare, et, en avant, jusqu'au léger pont suspendu qui arbore des signaux multicolores, une profusion de lunes blanches, toutes les lunes de Saturne et de Jupiter semblent tombées là pour la joie des yeux. Autour d'elles papillotent et glissent les lanternes des locomotives limitant les étoiles filantes, au dessus d'une immense clarté bleue de lumière tamisée par la cage de verre de la grandissime halle, la vapeur sortant des tuyaux semblables à des vésuves en miniatures [...] ».

Quelle évolution depuis l'éclairage à l'huile et au gaz ! La tentative d'éclairage uniforme dont nous avons déjà parlé, aboutit à un ciel scintillant d'étoiles. L'ingénieur serait-il plus poète qu'on le croirait ?

La gare éclairée, parcourue de trains, semble avoir été un spectacle enchanteur. D'une manière générale, ce sont les médias qui ont contribué à véhiculer et amplifier une vision du merveilleux de la gare. Dès ses origines, avec « *L'entrée en gare du train à la Ciotat* » de Louis Lumière en 1895, jusqu'aux films les plus récents, le cinéma représente la gare comme lieu de théâtralité. Son évidente esthétique cinématographique va susciter une nouvelle dimension du récit moderne (cf. *La Bête Humaine*, 1890), comme l'a développé le réalisateur Méliès.

³²⁶ BHVP, série Actualités, gare Saint-Lazare, 1909.

Méliès était-il attiré par les gares ? On peut le penser car il réalisa plusieurs documentaires les ayant pour thème. Citons par exemple *l'Arrivée d'un train en gare de Vincennes*³²⁷, ou *La Gare Saint-Lazare*³²⁸ en 1896. Dans ce dernier, Méliès fait entrer la gare dans l'écriture scénaristique du film. Voici ce qu'indique le scénario :

« Un train entre dans une gare où l'on peut voir un grand nombre de voyageurs. Des porteurs bousculent plusieurs personnes quelque peu énervées, bref la confusion est générale. Robert Macaire et Bertrand arrivent juste au moment où le train quitte le quai. Trop tard ! Ils vont rater le train et être faits. Mais non, ils prennent leurs jambes à leur cou et s'accrochent au dernier wagon. Les gendarmes surgissent au moment où le train part, juste pour voir s'éloigner les derniers wagons. Ils sont ahuris et dégoûtés. Les gendarmes réquisitionnent une locomotive sans wagons et partent à leur poursuite. La scène suivante a lieu dans une petite gare de campagne. »³²⁹

Le dynamisme qui se dégage de ce scénario rend compte de la densité de la foule et son caractère agité. Les mouvements de foule et des trains, la rapidité des gestes, l'apparition et la disparition des personnages, montrent le caractère furtif attribué à cette mise en scène. La dynamique est renforcée par la composition de l'image dominée par la fuite des rails vers l'horizon. Pour le réalisateur, Saint-Lazare est un lieu qui offre des possibilités d'escapade et d'immersion dans une foule qui a facilité la fuite des deux personnages traqués. La disponibilité des trains permet aux poursuivants (les gendarmes), d'être encore dans la course. La densité humaine permet aux personnages d'échapper parfois au regard de leur poursuivant. Car dans la gare, les corps nombreux se frottent les uns aux autres. Les deux dessins de Frédéric de Haenen en témoignent (planche 51, 52).

2.8 La friction des corps

Plus qu'une représentation de l'espace, c'est l'expérience ferroviaire qui représentée dans les dessins suivants. Loin de l'esthétique romancière et cinématographique, c'est caractère collectif du voyage et l'impression de masse

³²⁷ Longueur de la pellicule: 20 mètres.

³²⁸ *Idem*

³²⁹ *158 scénarios de films disparus de Georges Méliès*, publiés par l'Association des « Amis de Georges Méliès », 1985, 179 p.

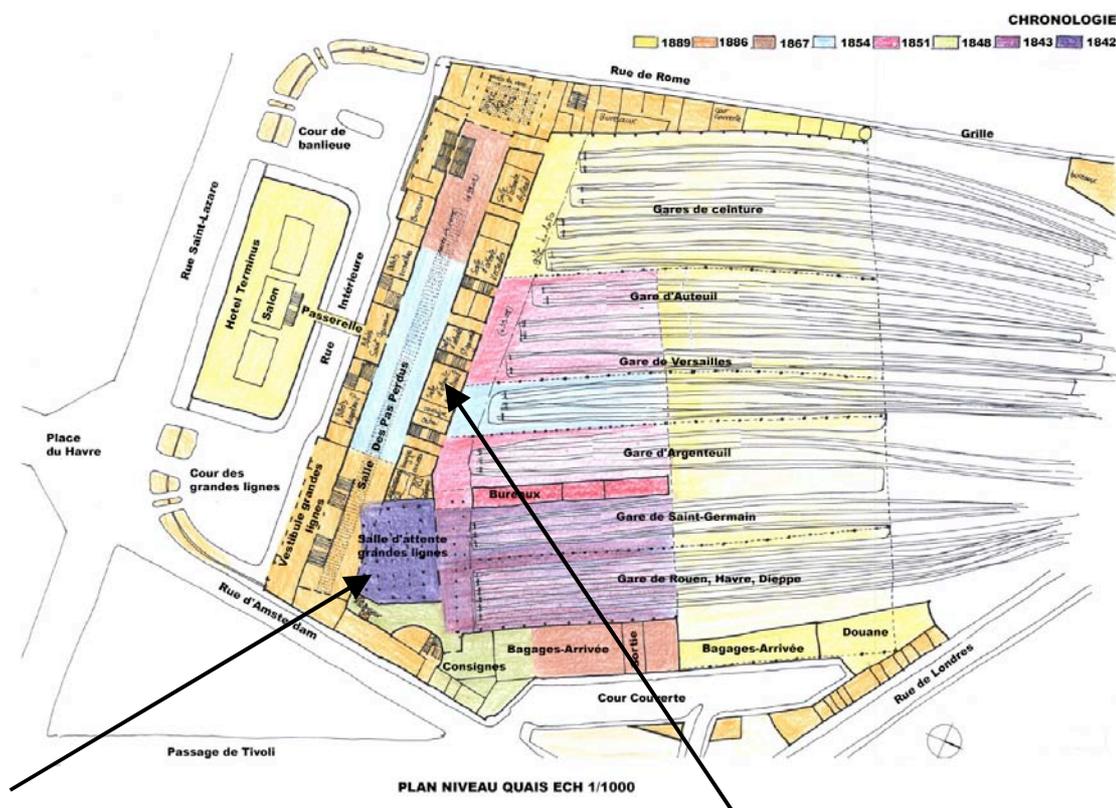
submergeant le voyageur, qui sont mis en avant : les personnages sont confinés dans une seule pièce, accroupis sur les banquettes, bagages au sol.



Planche 51 : Frédéric de Haenen , « L'attente inconfortable dans la gare Saint-Lazare », Les émigrants italiens à la gare Saint-Lazare, Source : supplément illustré du *Petit Journal*, 29 Mars 1896



Planche 52 : Frédéric de Haenen « A la gare saint-Lazare. Émigrants », Source : *l'Illustration*, 11 Novembre 189



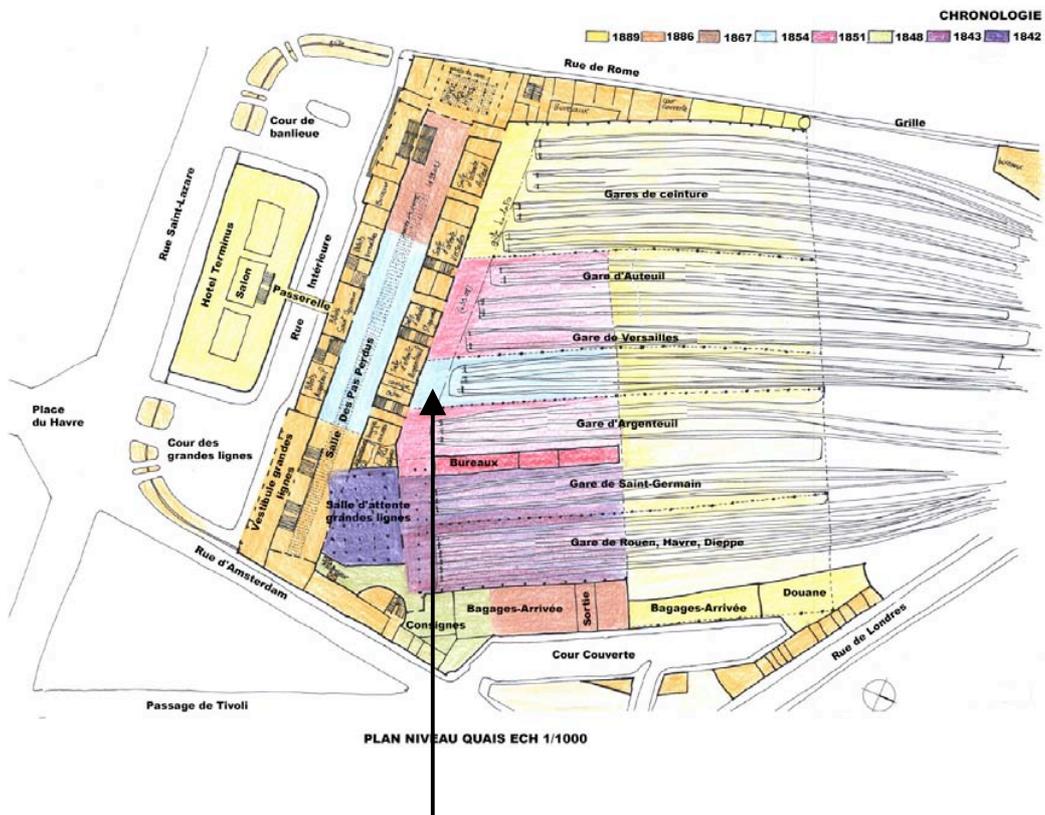
Localisation de la planche 51 sur le plan de la gare

Localisation de la planche 52 sur le plan de la gare

L'espace intérieur de la gare Saint-Lazare représenté par Jean-Joseph Enders (planche 53), est occupé par des personnages entassés, symbole de la densité qui en domine l'univers. Le contraste entre la luminosité intérieure et l'intensité lumineuse de l'extérieur inspire l'enfermement. On aperçoit l'indice redondant de la locomotive à vapeur indissociable de sa fumée, les reflets, la lumière au dernier plan, légèrement suggérée par le verre de la charpente. Dans cette œuvre, le piétinement de la foule se fait presque entendre.



Planche 53 : Jean-Joseph Enders « A la gare Saint-Lazare », 1900, Musée d' Art Moderne de la Ville de Paris, (reproduction Centre Georges Pompidou)



Localisation de la planche 53 sur le plan de la gare

L'air aussi semble saturé. Il est rempli de particules de charbon provenant de la locomotive ou des particules de sable provenant du ballast. Sa respiration pouvant causer des maladies³³⁰, des décisions juridiques sont prises en 1901.

Ces articles d'hygiène sont ajoutés à l'ordonnance royale du 15 Novembre 1846 et montrent une évolution. L'article 11 prescrit que « *les locomotives devront être pourvues d'appareils ayant pour objet de diminuer la production des fumées incommodes pour les voyageurs* ». L'article 12, qui fixait à 55 cm de large les places dans les trains, la modifie à 60 cm, voire 65 cm en première classe. A travers cette volonté d'espace, la gestion quantitative et qualitative de la densité dans le wagon semble améliorer le confort du voyageur, mais toutes les fumées qui se dégagent des trains restent nuisibles et les transports électriques, sans vapeur, s'affirment de plus en plus. Comme nous allons le voir dans les pages suivantes, le XX^e siècle sera celui des transports devenus plus rapides et souterrains.

Bien évidemment, le XIX^e siècle a été bien marqué par les transports. Karen Bowie³³¹ en a retracé les enjeux autour de l'implantation ferroviaire parisienne à travers des documents issus, d'une part, des études de l'administration, et d'autre part, des débats publics menés par voie de presse. Les questions posées restent ouvertes durant tout le XIX^e siècle et même plus avant : celle du transport des marchandises au centre de la ville, et celle de la réalisation de voies ferrées sur arcades ou souterraines résolues tardivement par la construction du métro. Aussi, à travers l'exemple des lignes d'Orléans et de Paris-Versailles, Annie Terade³³² montre en complément, que la manière de faire circuler dans la ville et le choix d'implantation des premiers débarcadères n'ont pas été fait d'un seul jet. Aussi, Sabine Barles³³³ montre que le Second Empire n'a été qu'une période d'amplification et d'affirmation de principes déjà adoptés en matière de circulation sur la voie publique. Le

³³⁰ BENECH L., *Hygiène des voyageurs en chemins de fer : aération, ventilation, chauffage, éclairage, dangers de contagion, nettoyage et désinfection*, Paris, Baillière et fils, coll. Petite bibliothèque médicale, 1903, chapitre V, p. 66.

³³¹ BOWIE K., op cit

³³² TERADE A., op cit

³³³ Cf. GUILLERME A., BARLES S., *La congestion urbaine en France (1800-1970)*, Rapport de recherche PUCA, Laboratoire TMU UMR 7543, ARDU, 1998.

basculement, s'il existe, date plutôt des années 1930 : l'espace public ou commun quitte alors son aspect multifonctionnel, devenant le lieu du flux.

3. La gare de 1900 à 1990

3.1 La gare change de voyageur

Le début du XX^e siècle va marquer l'histoire de la gare et celle des transports parisiens. Désormais elle doit accueillir un nouveau système de transports : le métro souterrain. Ce nouveau projet va relier la gare au réseau du métro pour alléger la surcharge humaine au niveau aérien. Dès 1903, les aménageurs réfléchissent au projet d'une liaison souterraine ³³⁴ entre la gare et la salle des billets de la ligne du métro. L'emplacement éventuel du vestibule de départ de la gare souterraine est envisagé au niveau de la cour de banlieue (actuellement cour de Rome), à l'arrière du grand escalier montant de cette cour vers la salle des pas perdus. La ligne (A) est inaugurée en 1910.

La gare se trouve métamorphosée par l'introduction de nouvelles techniques. Elle devient un espace technologique majeur et une plateforme multimodale qui met en synergie toutes les nouvelles formes de communication : télégraphes, téléphones, métropolitains. *La Cité* du 15 septembre 1912 (organe du 39, rue de Grenelle) consacre une étude des conditions du concours national ouvert dans « Les transformations de la gare Saint-Lazare ». Celui-ci envisage la création d'une gare souterraine en connexion avec la gare actuelle: « *Il s'agit d'assurer d'une manière commode et pratique, les communications avec la rue (cour de Rome), le Métropolitain, le Nord- Sud et la gare supérieure actuelle* ». Le journal imagine « *une vaste et unique salle constituée par un grand plancher métallique porté sur des colonnes* ». Une nouvelle conception fluide de l'espace est donc demandée, répondant à de nouvelles conceptions des pratiques de l'espace et du temps.

³³⁴ Microfilm RATP n°67857, 5 Mai 1903.

Contrairement à ce qui était préconisé, la cour de banlieue et la cour des grandes lignes ne furent pas touchées. Seuls les débouchés principaux du métro ont suscité l'élargissement du trottoir de la cour de banlieue. Le métro souterrain engage l'environnement de la gare dans des croisements horizontaux et verticaux (planche 54). A la gare Saint-lazare, se juxtaposent deux réseaux de transports en commun, l'un en sous-sol (métro), l'autre en surface (les trains de banlieue et autres transports urbains), qui doivent proposer des dispositifs de connexions claires pour les voyageurs. En effet, la multimodalité du site impose une organisation claire des emplacements³³⁵ des divers modes de transports existants et nouveaux. Au début du XX^e siècle, les autobus remplacent progressivement les omnibus, les tramways disparaissent, les fiacres sont remplacés par les taxis et les voitures bourgeoises par les automobiles.

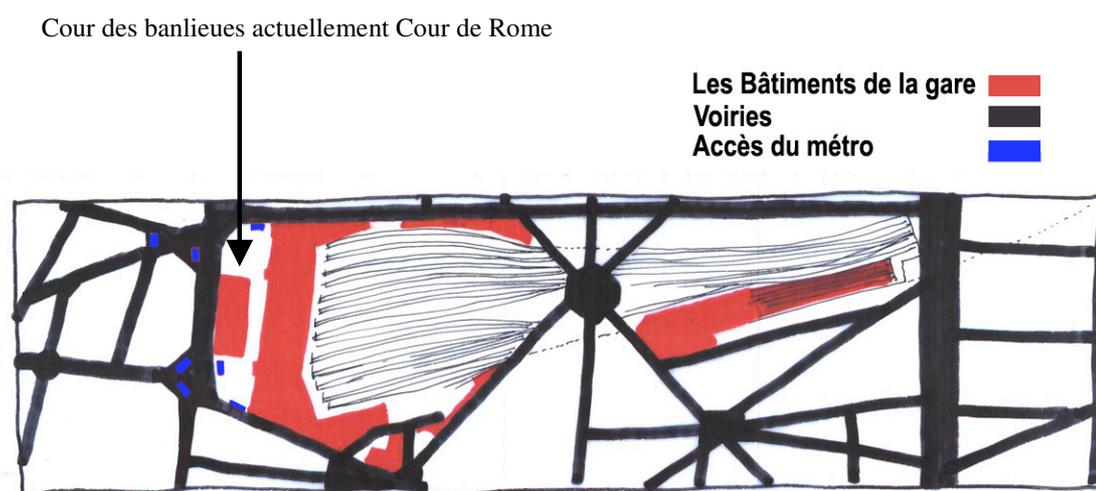


Planche 54 : Accès du métro en 1904 (source du dessin : AREP)

Les accès sont conçus suivant des principes d'économie, un escalier débouchant sur la voie publique aboutit à une salle de distribution de billets. De là, deux couloirs et deux escaliers descendent directement sur les quais. Avec cette offre de transport souterrain, la gare devient le lieu qui alimente aussi le quartier de tous les parisiens (planche 55).

³³⁵ Nous ne disposons pas de plan détaillé des alentours de la gare à l'époque où y figurent les emplacements des diverses stations d'autobus ou de taxis.



Planche 55 : La sortie des voyageurs de Saint-Lazare, 1910, Source : Agence Roger-Viollet

Le 27 Décembre 1909, dans le *Journal des Débats*, il est déjà question des transformations faites à la gare Saint-Lazare :

« Dans le but de donner plus de lumière à la halle des pas perdus, le plafonds, les consoles et les portes des salles d'attente ont reçu des teintes claires. L'accès des guichets a été facilité par le report – côté quais - des kiosques à journaux, tabacs et fleurs, et des bascules automatiques. Les planches vétustes qui offrirent un moyen suranné de repos, vont disparaître, et céder la place à des bancs mobiles, indépendants des murs. Déjà les guichets des billets avaient été alignés, et mis plus en vue. Au dessus de chacun d'eux vont être installés des lanternes qui s'allumeront automatiquement avec l'ouverture des guichets. Des pancartes lumineuses indiquent les directions. Des barrières et des tablettes à bagages sont installées, à l'image de celles du Lyon et de l'Est [...] »³³⁶.

Cet extrait témoigne de l'importance de la signalétique lumineuse. Cette évolution importante mérite d'être signalée et liée à la transformation du paysage visuel parisien. En ce sens, publicités et enseignes (notamment des compagnies ferroviaires), ne sont pas associées à la fonction sécuritaire ou utilitaire de la lumière, mais signent fortement le paysage urbain nocturne. Au début du XX^e siècle, l'espace public, en devenant électrique, se transforme donc radicalement, mais surtout

³³⁶ BHVP, série Actualités, gare Saint-Lazare, 27 décembre 1909.

l'éclairage artificiel et toutes ses applications (publicitaires, monumentales), vont créer véritablement un paysage visuel : « *les annonces lumineuses transformèrent le paysage urbain au point que les réverbères paraissaient bien pâles par rapport aux néons accrocheurs* »³³⁷. A la gare Saint-Lazare, les enseignes lumineuses modifient la perception de l'éclairage artificiel qui n'est plus uniquement nocturne, il est désormais offert à la nuit, mais aussi le jour. Une seule chose compte : l'efficacité des chemins de fer et la sécurité du voyage et du séjour en gare à travers l'amélioration de l'éclairage nocturne, par exemple. Les salles d'attentes demeurent éclairées aux lampes à incandescence de faible puissance, de 10 à 16 bougies³³⁸. Il faut attendre jusqu'aux années 1930 pour sentir l'évolution des techniques d'éclairage électrique dans les espaces ferroviaires, « *En 1938, pratiquement une gare sur deux est éclairée à l'électricité. Tout naturellement, les compagnies de chemins de fer adoptent, au fur et à mesure, les nouveautés dans le domaine de l'éclairage électrique, diffuseurs en verre opalin, appareils à verrerie prismatique, réflecteurs. Elles s'attachent toujours à assurer un bon éclairage des espaces réservés aux voyageurs* »³³⁹.

Au sous-sol, la station de métro est éclairée par 12 séries de lampes, 4 séries sur chaque quai, dont une dessinant la voûte du tunnel. Toutefois, l'éclairage au niveau du quai n'atteignait que 5 lux. La station restera équipée de cette manière jusqu'à 1950³⁴⁰. Une recherche sur la ville souterraine nous apprend que « [...] *Les constructions souterraines se caractérisent par trois éléments aux effets cumulatifs : le confinement (présence dans des lieux clos), l'aveuglement (l'absence d'apport extérieur de lumière et la perte de repères spatio-temporels) et l'enterrement (la peur de l'engloutissement)* »³⁴¹. Nous ne disposons pas de témoignages de l'époque pour discuter ces caractéristiques de l'espace souterrain. Mais tentons de retracer l'expérience du parcours du métro souterrain à la gare aérienne, à cette époque. Nous sommes loin de l'homogénéité de la lumière naturelle de la salle des pas perdus. Pour le voyageur, l'entrée et la sortie de la gare Saint-Lazare par le niveau cours, ainsi que

³³⁷ BELTRAM A., CARRE P., op cit, p. 232

³³⁸ BHVP, série Actualités, gare Saint-Lazare, 27 décembre 1909.

³³⁹ ANGELIER M., op cit, p. 212.

³⁴⁰ ROBERT J., op cit, p. 189.

³⁴¹ BARLES S., GUILLERME A., *L'urbanisme souterrain*, Paris, PUF, 1995, p. 113.

la traversée de la galerie marchande (planche 56) pour descendre à la salle des billets du métro souterrain, traduisent une nouvelle succession d'ambiances lumineuses. Rappelons que le niveau cours est un espace tampon entre une forte exposition lumineuse à l'extérieur et une lumière filtrée sous la halle métallique. L'éclairage artificiel de la galerie marchande (planche 57), fait passer l'utilisateur d'une forte exposition de lumière naturelle, à une lumière filtrée, via une forte exposition de lumière artificielle ou l'inverse.

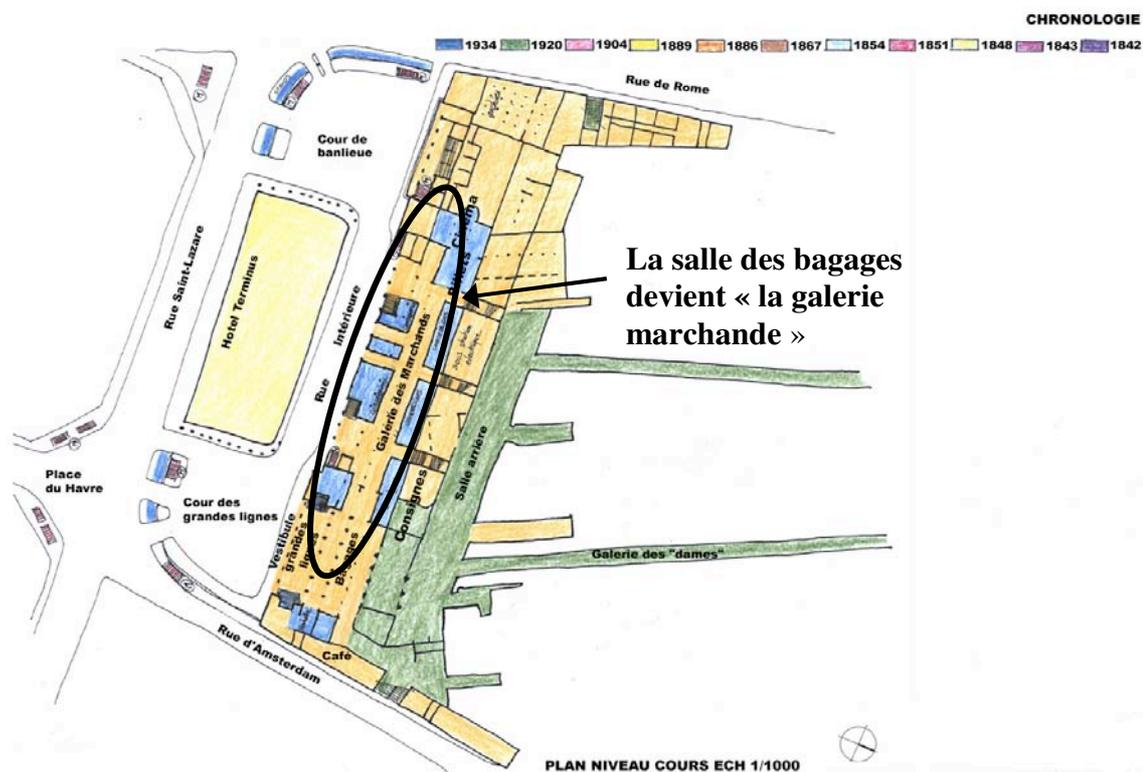


Planche 56



Planche 57 : La galerie marchande (sous la salle des pas perdus), prend la place de la salle des bagages et qui ouvre la voie à une densification de l'éclairage artificiel (1930).

La traversée est encore plus discontinue pour un voyageur qui descend du niveau quais (quais d'arrivée et salle des pas perdus), puis à la galerie marchande et encore au niveau souterrain. Il s'agit d'un parcours caractérisé par un point de départ à lumière filtrée, un point d'arrivée à lumière artificielle manifeste, via un point central à lumière artificielle estompée, atténuée par la présence de la lumière naturelle (planche 58).

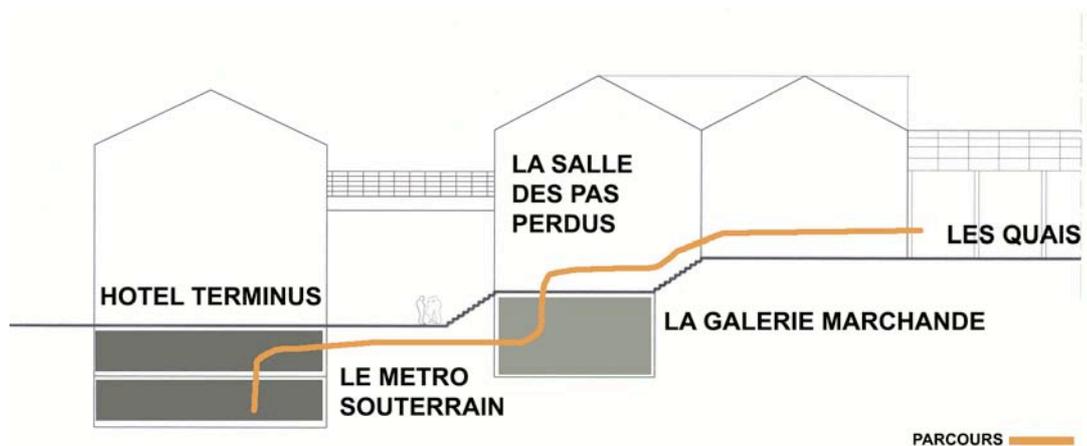


Planche 58 : Coupe sur les variations d'ambiances lumineuses

Si l'on considère que la monumentalité est tributaire du vide intérieur et de la lumière naturelle résultante, l'ambiance intérieure de la gare Saint-Lazare est changeante, et on s'éloigne progressivement de l'image du temple ou de l'église des années 1860. Certes, le cadre visuel est plus encombré, mais à propos de l'ambiance sonore, la réverbération persiste pour évoquer la monumentalité du lieu. Progressivement la production sonore de la foule prend le dessus sur celle des divers moyens de transports. Les accès du métro placés autour de la gare ont généré une importante activité piétonne sur le parvis, accentuant la production sonore humaine aux abords de la gare (planche 59). En opposition frontale avec des immeubles occupés au rez-de-chaussée par des bars et des brasseries, les terrasses de cafés façonnent l'environnement sonore local en lui donnant une coloration vocale, malgré son caractère multimodal amplifié par l'arrivée du métro.

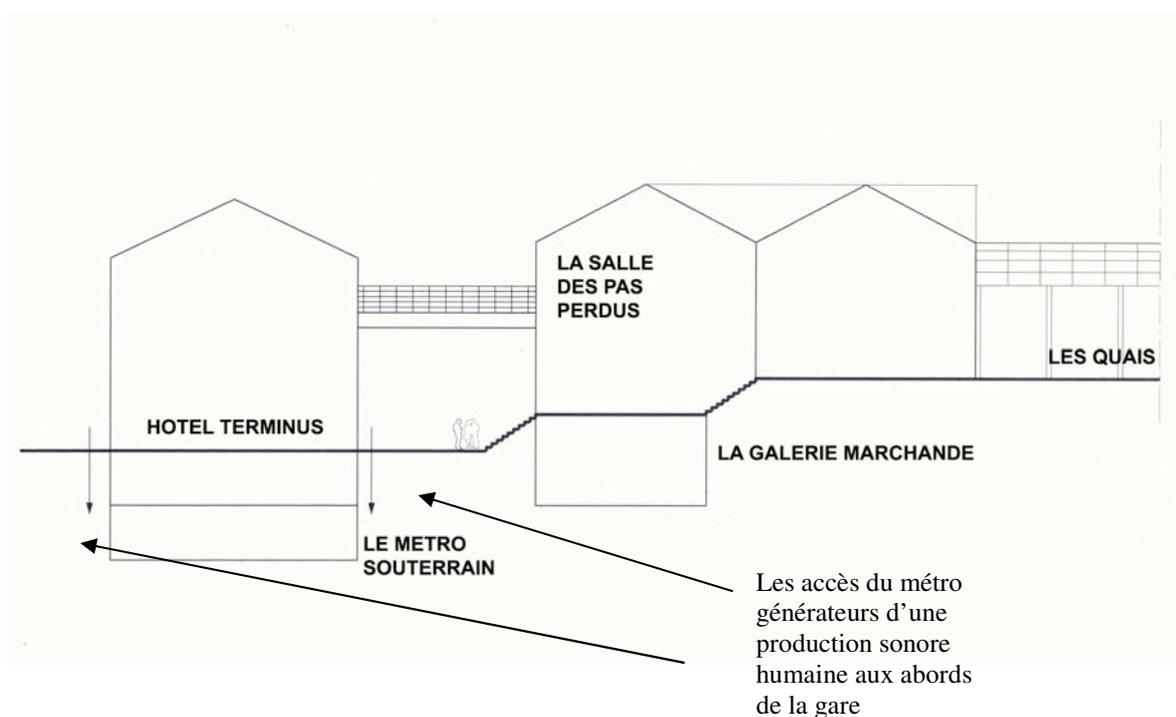


Planche 59 : L'impact des accès du métro sur l'ambiance sonore

En ce début de XX^e siècle, l'arrivée du métro (la percée verticale, le seuil lumineux, etc.), attirent les cinématographes de l'époque³⁴². Y'aurait-il une constante

³⁴² De nombreuses recherches ont montré le lien intime qui relie la gare, le train et le cinéma, ne serait-ce que dans l'invention du travelling. Cf. CORINAUD D., VIRY-BABEL R., *Travelling du rail*, Paris, Denoël, 1989, 263 p.

dans les représentations de l'ambiance en gare à travers ces médias ? Le cinéma communique-t-il les mêmes indicateurs identitaires de la gare Saint-Lazare ?

3.2 Travelling dans la gare de la première moitié du XX^e siècle

Les quelques films d'actualité qui prennent les gares parisiennes pour sujet principal contiennent des informations ambiantales. Citons « *Paris, grève des cheminots, Gare Saint-Lazare* » (1910)³⁴³, « *Arrivée du Prince héritier de Turquie à la gare de l'Est* » (1911)³⁴⁴, « *Garros, à la gare de Lyon après la traversée de la Méditerranée* » (1913)³⁴⁵, « *Paris, horloge à transformation de la Gare Saint-Lazare* » (1913)³⁴⁶. Au total, nous avons sélectionné dix documents audiovisuels.

Dans *Les principales gares de Paris au début du siècle*³⁴⁷, la séquence d'ouverture montre le parvis de la gare Saint-Lazare. Tous les modes de transports sont présents. La caméra embrasse tous les transports. Tramways, bus, vélos, et automobiles se partagent équitablement l'espace offert. La foule est là, comme si elle donnait une âme à tous les engins qui sont censés la servir. En arrière plan, le bâtiment de la gare est identifiable par son horloge.

Portant à l'écran un récit où les pulsions meurtrières des individus font dérailler la machine sociale, Jean Renoir suggère avec « *La Bête Humaine* »³⁴⁸ une transposition fidèle du monde du rail déjà présent dans le roman. Il traduit avec une intensité, voire une cruauté aigüe, le pessimisme radical d'Emile Zola. La mise en scène est une symphonie ferroviaire en noir et blanc, et curieusement, pas de sensation lumineuse enveloppante. Dans la première demi-heure, la gare est là, mais

³⁴³ Gaumont, actualités, 15 mn 32 s.

³⁴⁴ Gaumont, actualités, 10 mn 21 s.

³⁴⁵ Gaumont, actualités, 12 mn, 25 s.

³⁴⁶ Gaumont, 5 minutes Catalogue en ligne de la cinémathèque Gaumont: <http://newsreels.gaumont.com/>.

³⁴⁷ Sélection vidéothèque de Paris avant 1930, muet, noir et blanc, 3min39s, VDP9155 copyright, Cinémathèque Gaumont. Visionné au Forum des Images, Paris.

³⁴⁸ *LA BÊTE HUMAINE*, de Jean Renoir avec Jean Gabin, fiction, 1938, noir et blanc 1h42 min, VDP4447. Visionné au Forum des Images, Paris.

inhabitée, une simple silhouette. Tout y est montré du point de vue du machiniste. Pas de voyageurs, pas de déambulations aléatoires ou raisonnées, rien de ce souffle collectif qu'on attendait dans un tel lieu. En avançant dans le visionnage, les repères temporels (début ou fin de journée, etc.) s'effacent et les sous-espaces se multiplient. Jean Renoir a choisi la gare Saint-Lazare comme le décor de ce film parce qu'elle est représentative du cadre spatial et social de la vie des cheminots. Le point de vue traduit un aspect de l'ambiance de la gare jamais abordé. Un regard sur le monde cheminot porté par le monde des voyageurs. En effet, l'activité des cheminots est exposée aux voyageurs, mais nos précédentes sources n'en ont jamais parlé. Dans « *La Bête Humaine* », l'accent est mis sur ce qui fait vivre la gare Saint-Lazare, le train, et son bienveillant le cheminot.

Dans les années 1930, la photographie est une pratique artistique qui s'est intéressé aux paysages, notamment ferroviaires. Brassai est un photographe parisien qui fut aussi dessinateur, sculpteur et écrivain. Il écrivit que la photo l'avait aidé à saisir la nuit parisienne, la beauté des rues et des jardins, qu'il pleuve ou qu'il vente. Dans ses photographies, il insiste sur le Paris interlope et sombre, notamment dans cette photographie nocturne de Saint-Lazare (planche 60). L'espace sous la halle est une constellation d'ampoules. Les toitures des locomotives portent des lignes de lumière. La densité du réseau ferré est intense.



Planche 60 : Brassai, la gare Saint-Lazare vue du Pont de l'Europe, 1932, Source : *Paris de Nuit, 60 photos inédites de Brassai*, Paris, Arts et métiers graphiques, 1932

Nous poursuivons avec la photographie suivante (planche 61), que nous recoupons avec un témoignage de Léon Montaigne.



Planche 61 : Le parvis de la gare Saint-Lazare, 1950, source : Agence Roger-Viollet.

Dans ce témoignage, l'auteur fait un portrait de la gare de son enfance, en insistant sur le rôle majeur de la gare dans le façonnage d'une identité urbaine localisée :

« C'est la gare de ma jeunesse. Aussi je la crains un peu, car si la jeunesse est téméraire, l'homme mûr la redoute pour ce qu'elle enferme d'audacieux et d'irréfléchi. A qui y débarque, point n'est besoin de traîner ses bagages au long d'interminables quais. Il n'est que de descendre un escalier pour se trouver en contact avec Paris. Sans doute, n'est-ce pas sans inquiétude et sans avoir chaud que le néophyte plonge ainsi d'un bond dans la vague de la capitale, juste à un endroit où, aux heures de pointes, elle s'avère la plus redoutable, mais d'autre part, s'il parvient à franchir victorieusement les barrages de la rue de Rome ou d'Amsterdam, il peut à bon droit se croire parisien depuis toujours. Il semble qu'à Saint-Lazare on soit avant tout attentif au confort [...]. Au dessus de chaque escalier de sortie, un tableau lumineux demande à celui qui s'en va : « N'avez-vous rien oublié dans le train ? » Peut être est-il un peu tard pour s'en inquiéter, mais l'intention n'en est pas moins louable. La gare a imposé une atmosphère au quartier, on peut même dire un esprit [...]. Les heures calmes d'ici paraissent encore animées lorsqu'on les compare aux heures de détente des autres gares, elles ne sont calmes que par rapport au fourmillement du matin et du soir, au point que l'on peut croire que Saint-Lazare fit davantage pour l'expansion de la banlieue qu'elle en fit pour l'agrandissement de Paris. Au fond de moi-même, je me sens égoïstement heureux de la voir si animée, si joyeuse et toujours

jeune : devant elle, je puis, comme tant d'autres, sans trop de remords, retrouver ma jeunesse. »³⁴⁹

Quel témoignage sur les sensations de seuils à la sortie de la gare, sur la signalétique à l'époque, phénomènes dont nous avons déjà parlé. La gare est la porte de la ville : « *A qui y débarque, point n'est besoin de traîner ses bagages au long d'interminables quais. Il n'est que de descendre un escalier pour se trouver en contact avec Paris* ». L'auteur témoigne de son appréciation de la fluidité et de la rapidité des séquences de déplacements qui ne font que confirmer une forme d'urbanité de la gare, c'est-à-dire, un lieu de passage où on ne s'attarde pas. Nous remarquons que l'auteur parle de la foule localisée à l'extérieur de la gare et caractérise le quartier et la capitale plus que la gare elle-même, « *... le néophyte plonge ainsi d'un bond dans la houle de la capitale...* ». L'auteur sort de la gare, il nous parle des rues avoisinantes (rue de Rome et rue d'Amsterdam) comme des seuils d'identification à une urbanité spécifiquement parisienne, « *...il peut à bon droit se croire parisien depuis toujours* ». Il explique la capacité de la gare à produire l'ambiance dans le quartier : « *La gare a imposé une atmosphère au quartier, on peut même dire un esprit* ». Comme le dit l'auteur : « *Les heures...ne sont calmes que par rapport au fourmillement du matin et du soir, au point que l'on peut croire que Saint-Lazare fit davantage pour l'expansion de la banlieue qu'elle en fit pour l'agrandissement de Paris* ». La gare n'est plus le lieu du départ ou de l'arrivée des voyageurs lointains, mais un espace de transition des parisiens qui ont changé d'attitudes, d'activités et de démarches dans la gare. Un film de fiction appuie ce sentiment, « *Rapide de Nuit* » de Marcel Blistene, tourné en 1948 entièrement dans l'espace de la gare. Le film s'ouvre sur des images décrivant les allées et venues de la foule aux abords de la gare. Le commentateur précise :

« Voici le cœur de Paris. La circulation fait battre les artères de la ville. Cette foule pressée, où va-t-elle ? Ils se croisent, tous ces gens, ils se coudoient, ils ne se connaissent pas, ils ont chacun leur vie. Des flots rythmés se succèdent. La gare exigeante attire encore vers elle une foule renouvelée. C'est l'heure de pointe. Ce n'est pas facile, il faut souvent ruser avec les autobus. Il y a le métro qui amène du renfort. Et l'on pénètre tout de même dans la gare. Voilà

³⁴⁹ MONTAIGNE L., « La gare Saint-Lazare », in *La Vie Du Rail*, le 30 Juin 1951, pp. 6-7.

la salle des pas perdus ; ici les gens semblent moins pressés. C'est que tous ne voyagent pas. Les parisiens vous diront qu'on prend souvent rendez-vous dans la gare Saint-Lazare. Il n'est pas sûr qu'un monsieur qui se hâte comme celui-ci soit un voyageur. Allez donc vous y reconnaître dans un tel grouillement ! Et on ne le voit pas prendre de billet. Il a disparu dans une foule d'inconnus dont on ne sait pas ce qu'ils disent. »

La gare a changé. *Rapide de Nuit* permet de découvrir, au hasard des poursuites et des rendez vous amoureux qui y sont narrés, tout un ensemble de métiers qui gravitent dans l'anonymat de la gare : les serveurs et les caissières du buffet, les poinçonneurs de tickets, les hommes et les femmes qui nettoient, balaient et arrosent la vaste halle, les manutentionnaires, les couchettistes, les responsables des consignes à bagages. On croise également les veilleurs de nuit, les gardiens avec leur lanterne qui ferment et ouvrent les grilles principales.

Dans ce film, la foule est parisienne. Elle n'est pas constituée uniquement de voyageurs. Tous les métiers, présents simultanément dans l'espace participent à sa dynamique et son identité.

Rapide de Nuit, tourné en 1948, est le dernier document exposant l'état de la gare Saint-Lazare des années 1940. Dans les années 1950, une réorganisation des circulations est réalisée. Les portillons automatiques et les portes condamnant les sens uniques, s'ajoutent comme facteurs de complexification des circulations souterraines. Ils renforcent les sens uniques, ils forment des barrages visuels supplémentaires et assujettissent la circulation de l'utilisateur en le dépossédant un peu plus de ses choix de parcours et de son droit à l'errance. A travers la multiplication des sens uniques, l'automatisation du contrôle des billets et le renforcement du marquage des limites des zones sous contrôle (tant à l'entrée qu'à la sortie), on pourrait croire que les flux sont freinés et ralenties. Or, le temps global de déplacement en gare est plus rapide, depuis que le temps d'acquisition des billets s'est réduit grâce à l'emploi de machines imprimantes par les guichetiers. Cette nouvelle organisation des flux est mise en scène dans un documentaire commandé

par la SNCF au réalisateur André Périé. « *Une grande gare parisienne : Paris Saint-Lazare* »³⁵⁰, est le récit, en 1957, d'une journée complète à la gare Saint-Lazare.

Le film commence à 5h du matin, des vues aériennes montrent les premiers trains matinaux qui pénètrent sous la halle. La foule descend des trains (toujours en vues plongeantes) et traverse les rayons lumineux filtrés par la verrière de la halle métallique. A 7 h du matin, toutes les voies sont occupées par les trains. Entre 8h et 9h, le trafic atteint son paroxysme. Le preneur d'images suit la foule jusqu'aux bouches du métro. Subitement, l'agitation disparaît. Pour accentuer les statistiques des foules transitant par Saint-Lazare, le réalisateur n'hésite pas à aller filmer les quartiers vides que les banlieusards ont quitté pour arriver en masse sur Paris. A 14h30, la gare est déserte. La caméra descend dans la galerie des marchands, on ne voit plus l'usager, mais seulement les enseignes. A 18h, on voit une foule qui piétine et qui arrive de tous les côtés, c'est l'heure du retour des banlieusards. Le film se termine par une vue aérienne du Pont de l'Europe et des trains qui partent vers la banlieue.

Dans un autre style de documentaire, *Paris la belle*³⁵¹ est un film qui personnifie Saint-Lazare, en soulignant sa féminité et son pouvoir de séduction. Jacques Prévert rêve et raconte Paris, promenant son regard sur les quartiers les plus divers. La gare Saint-Lazare est filmée de l'extérieur, elle est réduite à un hangar de trains. Les trains partent, reviennent et Saint-Lazare les attend. La gare est personnifiée mais reste figée. Il n'est plus question de foule. Ce n'est plus l'accueil des banlieusards qui est représenté, mais l'accueil des trains.

Destinée à la mobilité parisienne et non plus au seul voyage, la gare est désormais entourée d'une multitude d'objets et de dispositifs de service. Comment ces derniers ont-ils pris place dans et autour de la gare Saint-Lazare ? Quelle est leur rôle comme faiseurs d'ambiances ?

³⁵⁰ *Une grande gare parisienne : Paris Saint-Lazare*, 1957, couleur, 20min, Réalisation André Périé, Commanditaire CAV/SNCF. Visionné au Forum des Images, Paris.

³⁵¹ *PARIS LA BELLE*, de Pierre Prévert et Marcel Duhamel, documentaire 1959, couleur, 22min, Production Argos Films, VDP503. Visionné au Forum des Images, Paris.

3.3 Prolifération d'objets et de dispositifs d'accompagnement du voyageur

La première grande transformation des cours, qui a fait apparaître divers dispositifs greffés autour de la gare, intervient en 1935, peu avant l'exposition universelle de 1937. Elle a pour effet de proposer de nouveaux locaux commerciaux dans les deux cours extérieures et de nouvelles commodités qui perdureront jusqu'aux années 1960 (planche 62). Saisie ici par ses espaces limitrophes, la gare Saint-Lazare est saturée d'objets et de dispositifs indépendants de sa vocation de transport ferroviaire. Son opérationnalité, son efficacité, sa lisibilité, est constamment reformulée pour servir le contexte urbain qu'elle remodèle sans cesse. Les cours extérieures, comme espaces urbains de transition entre la gare et la ville, offrent aux voyageurs des points d'arrêts qui façonnent différemment l'ambiance sonore. Les cours sont des surfaces de mouvement, mais l'arrêt proposé aux passants par les installations commerciales tend à favoriser le contact, la corporéité, la communication verbale.



Planche 62 : Commodités et services devant la gare Saint-Lazare datant des années 1930, Photographie de 1963, Source : SNCF, Direction des installations fixes, laboratoire central, section photographies.

Le caractère réversible des ambiances intérieures et extérieures de la gare est rendu plus difficile. En effet, on ne sait plus si la densité humaine perçue à

l'extérieur, devenue en partie « extérieur commercial », correspond à une densité de voyageurs arrivants ou partants. Le rythme des voyageurs, fédérateur des ambiances autrefois, est encore modifié. Les temporalités d'affluence suivant les moments de la journée ne sont plus repérables. L'investissement continu des cours par les groupes humains estompe les temps de pause habituels.

En bordure de chaque cour, dont les accès pour les piétons et les véhicules sont fermés de nuit par des portails en grilles, est édifiée une bande de stands commerciaux. Profonds de 3 mètres environ, ces stands se limitent à des ossatures métalliques couvertes en zinc et largement pourvues de vitrines, dont les façades tournées vers la ville et vers les quais sont unifiées par un bandeau qui fait enseigne filante. Cette transformation des cours de la gare enregistre la banalisation de l'univers ferroviaire et l'inscription des déplacements ferroviaires dans la quotidienneté. Ouvertes pour la plupart vers le trottoir des voies publiques (malgré leur implantation dans l'emprise des cours), les nouvelles petites boutiques agrémentent le trajet entre la ville et la gare, en même temps qu'elles s'inscrivent comme prolongement de celles de la galerie marchande.

A l'extérieur, à partir des années 1960, les diverses modifications opérées dans la cour de Rome (anciennement cour de banlieues) et dans la cour du Havre (anciennement cour des grandes lignes), ont pour objet à la fois d'y améliorer la circulation des taxis et des voitures particulières, d'y aménager des places de stationnement, d'étendre les parties réservées aux piétons et d'adapter les terminus autobus. L'emprise de chaque cour est réduite suite aux élargissements des carrefours des voies publiques qui les bordent (planche 63).

l'emprise de la rue Saint-Lazare. La suppression de toute clôture en bordure des cours de Rome et du Havre, sans que les limites domaniales aient été modifiées en conséquence, a transformé le statut pratique de ces deux cours.

D'espaces dépendants de la gare, accessibles seulement aux heures ouvrables, les cours sont devenues partie intégrante des espaces de la ville. Dans la même volonté de perméabilisation, et dès 1972, un passage souterrain permettant une traversée de la rue de Rome à la rue de Londres commence à être étudié. Le passage est mis en service en 1978 et tend à restituer une communication rappelant celle qu'assurait le tronçon de la rue de Stockholm supprimé en 1859. La réapparition de ce passage semi enterré montre la capacité de la gare à réactualiser ses solutions de desserte qu'elle a enterré depuis des décennies.

Par ailleurs, un nouvel espace de circulation est désormais à la disposition du voyageur. L'allégement considérable du service des bagages enregistrés a permis une réduction de la superficie des locaux qu'il occupait. Le territoire de déambulation s'étend sensiblement et gagne du « terrain ». Par contre, les voyageurs continuent à prendre avec eux des bagages à main pour lesquels le nombre des porteurs s'amenuise. Les nouveaux chariots individuels constituent donc un progrès évident. Ces petits engins fort maniables se révèlent indispensables à l'époque des trains de 400 mètres de longueur, et au moment où il faut ramener à son minimum l'effort du voyageur. Le même objet servira à diffuser une forme de culture, celle de la lecture (planche 64).



Planche 64 : Vente de livres et journaux sur les quais, 1938, Agence Lapi-Viollet.

Mise à part l'impact du chariot sur la linéarité des flux qui ne sont plus structurés uniquement par le mouvement des personnes, cet objet s'ajoute à la liste des objets sonifères déjà présents : les trains, les voyageurs, et les chefs de quais « siffleurs ». Le contact des roues du chariot avec la chaussée minérale des quais produit un son qui n'apparaît qu'en situation de mouvement. Ce son dote les séquences de départs et d'arrivées de trains d'une ambiance accélérée et accélératrice, perçue selon deux modes : sonore et visuel. Mais, ces chariots ne s'accommodent pas des gares à deux niveaux et les escalators tardent à apparaître. Ajoutons à cela que les principales gares parisiennes sont surélevées et ne sont accessibles que par des escaliers.

Au niveau souterrain, l'arrivée du métro a changé le statut des escaliers mécaniques et imposé un nouveau mode de contrôle des voyageurs. Premièrement, le contrôle des billets a été assuré par des poinçonneurs. Mais ce système avait l'inconvénient de freiner la fluidité de l'accès au métro. Deuxièmement, le nouveau réseau est situé à une profondeur telle qu'un nombre important d'appareils devient nécessaire. De 1967 à 1970, la station de la gare Saint-Lazare s'équipe en escaliers mécaniques reliant le niveau des cours à celui des quais.

Dans « *Métropolitain 77* »³⁵³, de multiples aspects du métro parisien sont évoqués à partir de séquences enregistrées dans des stations et des rames à différents moments. En contrepoint, des usagers et des employés de la RATP livrent leurs impressions sur cet univers particulier. Les séquences qui composent ce court documentaire présentent une vision complète de la station métro Saint-Lazare. La séquence de l'attente du métro est une parenthèse sonore, c'est le silence absolu. La scène est figée, la profondeur est accentuée par l'entrée et la sortie du tunnel, les lignes de fuite sont absorbées. Le réalisateur insiste sur le contraste lumineux du noir intégral du tunnel et du blanc des stations. Subitement un grondement sonore surgit, un train arrive, s'arrête, c'est un moment d'agitation sonore et visuelle. L'effet

³⁵³ *METROPOLITAIN 77*, réalisé et produit par Jean-Paul Desgoutte, documentaire 1978, couleur 26min, VDP452. Visionné au Forum des Images, Paris.

sonore d'émergence caractérise l'espace souterrain comme il a caractérisé l'espace aérien de la gare dans les années 1880. Tous les indices sonores sont présents : sonnerie, ouverture de portières, piétinement, montée et descente, deuxième sonnerie et démarrage du train. Un usager commente : *« Il y a un moment hallucinant, dans ma vie d'usager, c'est à la gare Saint-Lazare. C'est très curieux et pas forcément désagréable, c'est un spectacle qui change tous les jours, c'est un lieu de passage où tout arrêt est contraire au fonctionnement du système. En plus ça se mécanise, ça s'automatise, ça tombe vers l'anonymat »*.

Plus loin dans ce documentaire, un employé de la RATP évoque ses souvenirs d'enfants. On dénote une sensibilité personnelle et particulière à son lieu de tous les jours : *« fasciné par l'univers des odeurs électriques, je pensais que c'était l'odeur d'un matériau, un truc sur les escaliers, un matériau qui brille comme l'électricité »*. Métropolitain 77 nous renseigne sur la gare Saint-Lazare à travers sa station de métro qui devient une séquence indispensable dans l'effectuation d'un parcours de la gare vers la ville. Pour l'usager et pour l'agent RATP, les qualités du souterrain sont présentées et commentées différemment. Pour l'usager, la fluidité est étonnante. Pour l'employé, l'odeur « électrique » est devenue remarquable.

Au cours des années 1950-1970, deux aspects importants prennent place dans l'évolution de l'espace ferroviaire Saint-Lazare : l'intensification du transport ferroviaire souterrain et le développement de l'activité commerciale. Premièrement, le XX^e siècle a vu les liaisons de la gare Saint-Lazare avec la ville prendre une importance accrue. Au XIX^e siècle, quelques lignes de tramways et des fiacres suffisaient amplement à déplacer les voyageurs qui n'hésitaient nullement à accomplir à pied une certaine distance, surtout quand ils n'étaient pas chargés de lourds bagages. Cette réalité s'est progressivement allégée à la fin du XIX^e siècle, jusqu'à disparaître au début du XX^e. L'arrivée du métro souterrain ne fait que le confirmer, et le sous-sol devient un lieu de vie urbaine. Désormais, la gare est « trouée » verticalement.

Parmi les premiers impacts de l'introduction du métro souterrain, on peut citer :

- le seuil lumineux comparable à celui engendré par la rue intérieure entre l'hôtel et la gare.
- l'introduction des escaliers mécaniques et le bourdonnement qu'elles rajoutent à l'environnement sonore.
- une nouvelle rythmique sonore du fait de la configuration spatiale (tunnel).
Ce nouveau rythme contraste avec la continuité sonore de la gare aérienne.

A ce propos, « *le bruit, la pollution, les nuisances esthétiques sont faibles pour les infrastructures souterraines si l'on s'intéresse à leurs répercussions en surface, mais il faudrait prendre en considération le milieu intérieur dans lequel ces nuisances peuvent être importantes* », nous apprennent les auteurs de *L'urbanisme souterrain*³⁵⁴. Ce milieu intérieur est caractérisé par des revêtements en carreaux de faïence blancs biseautés, retenus pour la facilité de leur entretien. Mise à part la faible absorption acoustique de ce matériau, la forme des tunnels et passages souterrains renforcent la réverbération des espaces souterrains de la gare.

Deuxièmement, la vocation commerciale attribuée progressivement aux espaces limitrophes de la gare, surtout à partir des années 1930, dénote l'ouverture de l'univers ferroviaire à l'activité marchande et la dissolution des ambiances ferroviaires dans celui de la vie urbaine. Les deux grandes transformations de la cour de banlieue (ou cour de Rome), et de la cour des grandes lignes (ou cours du Havre), c'est-à-dire, l'édification des stands en 1935 et leur démolition en 1979, paraissent contradictoires si l'on considère que la première a pour effet de perturber, voire boucher les vues vers la gare depuis les rues environnantes et que la seconde, au contraire, les dégage pour une visibilité maximale. Toutes deux participent pourtant d'une inscription croissante de la gare dans des pratiques urbaines élargies, à travers l'insertion de fonctions commerciales à l'intérieur même du domaine de la station

³⁵⁴ BARLES S., GUILLERME A., op cit, p. 61.

ferroviaire. Il reste, qu'au fil de ces évolutions, toute matérialisation des limites domaniales de la gare a été effacée devant la monumentalité de son volume intérieur qui ne cessera de subir des modifications, d'ajouts et de suppression de dispositifs, et ce tout au long des années 1980.

Enfin, on l'a compris, les deux principaux acteurs de l'ambiance ferroviaire depuis 1840, le voyageur et le cheminot, se sont effacés au profit du banlieusard. Les fumées et les stridences des machines ont fait place aux odeurs électriques et aux moteurs diesel. En effet, le matériel roulant a évolué. A très grands traits, la traction des convois a d'abord été à vapeur (apparu en Angleterre, 1825), puis diesel, turbodiesel, propulsée par des hélices (aérotrain), et enfin électriques. Les électriques contemporaines ne sont pas beaucoup moins bruyantes que les vapeurs. Les sons différents mais continus de l'électrique et du diesel ont remplacé la rythmique de la vapeur (Chap I, p.106). Au niveau souterrain, « *la substitution du roulement pneumatique au roulement ferré a par ailleurs permis de gagner en silence et en suspension* »³⁵⁵. Au niveau aérien, les « diesel » produisaient un niveau de bruit et des variations de fréquence qui dépendent de la vitesse et de la charge. Ce sont les machines les plus bruyantes : explosion, vibration des pistons, bruits d'engrenage, d'injection, de ventilation. Les électriques, les plus répandus aujourd'hui, produisent un niveau sonore proportionnel à la vitesse et la masse déplacée (environ 10dB(A) de moins qu'un diesel). On observe la progression de l'électrification des lignes, l'amélioration des qualités acoustiques du matériel roulant et l'augmentation de leur capacité. Aussi peut-on considérer que les signaux strictement ferroviaires sont, dans une certaine mesure, en nombre et en intensité, en voie de régression, de raréfaction. La portée acoustique ferroviaire vers la ville a diminué par la montée des autres sons urbains. Nous pouvons imaginer deux avenir en opposition pour la gare Saint-Lazare : sa désonorisation ou son renforcement. Les éléments de ces deux scénarios extrêmes se combineront plutôt, au gré de la relance des transports ferroviaires, des

³⁵⁵ Ibid, p. 60

améliorations techniques, de la demande habitante et usagère, de l'évolution de la Loi (notions de « bruit préexistant », d'antériorité).³⁵⁶

Avant de clôturer ce chapitre par une synthèse sur l'évolution des ambiances, à travers les permanences, disparitions et/ou rémanences des effets sensibles, examinons les informations susceptibles de nous éclairer sur les ambiances de la gare Saint-Lazare des années 1980 à 1990.

3.4 Les années 1980-1990

3.4.1 Politique d'éclairage, politique sonore

Dans les années 1980, une réflexion sur une nouvelle politique de communication redéfinit la fonction de la gare, afin de rompre avec l'image d'un édifice uniquement voué aux transports ferroviaires et conçu en fonction d'impératifs techniques.

Premièrement, l'éclairage de la gare s'identifie à celui des espaces commerciaux, d'où une nouvelle qualité de l'environnement lumineux et la répétition des dispositifs d'exposition. L'effet d'exposition de la signalétique est généralisé à l'ensemble de la gare (salle des pas perdus, galerie marchande, quais). La lumière découpe l'espace et situe l'individu soit à l'intérieur, soit à l'extérieur de la zone exposée. Une des conditions de l'exposition est que les zones d'éclairage ne se chevauchent ni se superposent complètement. La dernière politique d'éclairage a été menée un siècle auparavant, en 1880, et répondait à d'autres objectifs. Ces derniers n'étaient pas clairement affichés comme des procédés d'exposition. En 1880, il était question de réduire les parts ombreuses et de multiplier le pointillisme lumineux (un ciel d'ampoules). Dorénavant, ce sont les surfaces lumineuses qui dominent.

³⁵⁶ Les compagnies ferroviaires considèrent que les gares et les voies bénéficient d'un statut d'antériorité : « *Le sifflet des machines a été prohibé la nuit, parce que ça dérangeait les riverains, alors que la gare initialement a été construite en dehors de la ville, qui s'est construite autour, qui a vraiment avancé, avec son cortège de cafés qui entouraient vraiment la gare ...* ». Extrait d'un entretien avec un cheminot, ex chef de ligne à la gare Saint-Lazare.

Deuxièmement, les annonces sonores destinées aux voyageurs ont progressivement éveillé l'intérêt de la SNCF qui a mené une réflexion sur la qualité sonore des messages vocaux diffusés dans le volume. La SNCF a décidé de se doter d'une seule et même voix, reconnaissable et techniquement audible par le plus grand nombre pour être sûre que ses clients entendent les informations, notamment en situation de flux importants. A changement d'époque, changement de ton. « *Nous allons revoir l'écriture et le ton de nos messages pour nous adresser de façon moins maternante et plus directe aux voyageurs* ». ³⁵⁷

3.4.2 Politique culturelle

L'ambiance d'une gare, ce n'est pas seulement son personnel, ses voyageurs, les machines ou encore l'espace. Elle est transformée par les expositions artistiques et les manifestations musicales qui y prennent place. En 1982, un programme de commande publique d'œuvres d'arts plastiques voit le jour. Une série de grandes manifestations dans les gares naîtront de ce travail, les principales formes d'expression contemporaine y seront représentées. La première manifestation est « *La Journée internationale des femmes* », organisée en 1982. France-Rail, filiale de la SNCF, a décidé de transformer en une nuit la salle des pas perdus de la gare Saint-Lazare en une immense galerie de portraits, accrochés selon un rythme vertical sur les piliers qui ceignent la salle des pas perdus ³⁵⁸, « [...] *En lieu et place des intentions séductrices de la publicité, cette exposition a métamorphosé Saint-Lazare, par la rythmique visuelle créée* » ³⁵⁹.

En 1985, le programme d'intégration d'œuvres artistiques continue. Deux colonnes pour le moins insolites se dressent aux abords de la gare : des horloges entassées pour l'une, des valises amoncelées pour l'autre. Arman, l'artiste qui a

³⁵⁷ Commentaires de Dominique Bruneau, responsable de la production audionumérique de la SNCF, in *TGV Magazine*, n°71, février 2005, p. 7. On apprend aussi que « Depuis 1981, une voix précise a été choisie pour s'adresser aux voyageurs. Simone Héroult, ancienne animatrice de radio, a prêté sa voix à la SNCF, dont la fréquence, ni trop aigue, ni trop grave, s'avère particulièrement adaptée à l'architecture des gares ».

³⁵⁸ *La vie du rail*, n°1840, 22 Avril 1982, p. 47.

³⁵⁹ Idem

œuvré à Saint-Lazare, voulait poétiser le réel le plus banal, signe de notre temps. L'accumulation d'horloges (*L'heure de tous*, planche 65), est un entassement de cadrans et aiguilles qui parlent à l'imagination avec leurs boîtiers ronds ou carrés, comme les bonnes vieilles horloges de café à motifs de nacre. Quant aux valises (*Les valises*, planche 66), elles forment une masse confuse. Saisies à la loupe, elles retrouvent le souci du détail. Toutes les générations de valises sont présentes à des degrés divers de vieillissement. Arman a été choisi car son projet s'inscrivait dans un espace fonctionnel qui contribuait à en dégager le sens. On en retient les concepts de pérennité et de succession de temporalités.



Planche 65 : Arman, *L'heure de tous*, 1985



Planche 66 : Arman, *Les valises*, 1985

En 1989, ce programme est arrivé à son terme. Cette politique d'intervention dans les gares a été décidée et menée, « [...] *moins par rapport à une problématique des gares en tant qu'espaces publics que par rapport à une préoccupation d'image. Jusqu'à ces dernières années, la SNCF gardait encore une image administrative lourde, passéiste* »³⁶⁰. Cette politique ouvre les trains et les gares aux artistes qui trouvent ainsi des lieux d'expressions nouveaux et rencontrent des publics qui,

³⁶⁰ D'après un interview de Catherine Debrabant, chargée de mission à la direction de communication de la SNCF. Entretien publié dans *Les Cahiers du CCI, Aménagement, construire pour le transport*, n°6, Décembre 1989, pp. 38-139.

parfois, fréquentent peu les espaces culturels traditionnels. Elle contribue de cette façon à la valorisation du patrimoine ferroviaire. La délégation aux arts plastiques du Ministère de la Culture engagea les artistes à lui formuler des propositions selon un cahier des charges où seuls le lieu (la gare Saint-Lazare), et le thème (le voyage), sont arrêtés.

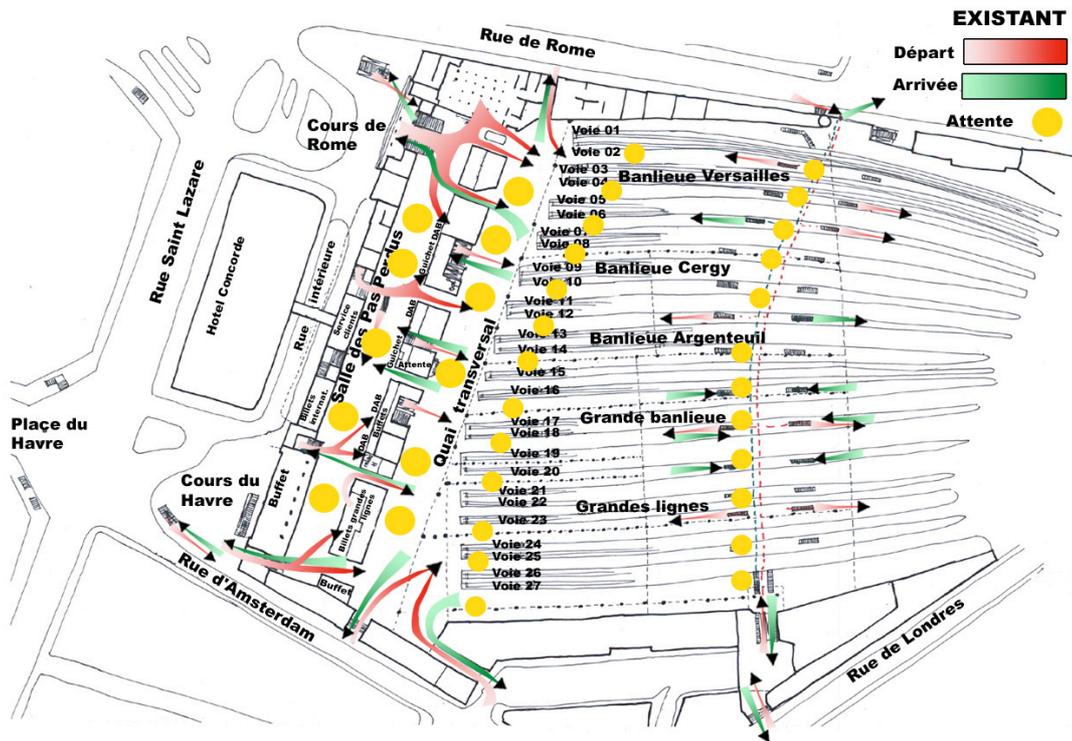
Dans un autre registre culturel, le premier événement musical s'est produit le 8 Juin 1982. Ce soir là, l'orchestre national des chemins de fer donnait un concert dans la halle de la gare Saint-Lazare. Au programme de l'orchestre symphonique, étaient inscrits les deux préludes de l'Arlésienne, le ballet de Faust, des extraits de Peer Gynt et de Carmen, ainsi que la marche hongroise de la damnation de Faust. La réussite de l'expérience ne se résume pas au seul choix des symphonies, mais concerne l'efficacité acoustique de l'espace. On parlait à l'époque d'une parfaite audition du concert sur les quais. Sans nier les limites spatiales, Saint-Lazare s'est révélée être un espace d'écoute de la musique. « *Cette réussite de l'expérience permet de souhaiter que la formule soit renouvelée dans d'autres occasions* »³⁶¹.

3.4.3 Une contrainte latente : l'augmentation des flux piétons

En 1987, dans un document³⁶² établi par la direction des bâtiments de « Paris Saint-Lazare », il est clairement explicité que la gare doit encore faire face aux flux plus nombreux des banlieusards. L'intention est de contrôler des voyageurs à proximité des trains et de veiller à la linéarité des flux. Différentes hypothèses d'aménagements sont ainsi proposées. Pour chaque hypothèse, les avantages et les inconvénients sont présentés. Dans ce document, le confort du voyageur est ramené à des dispositifs de contrôle à franchir sans embarras. La proposition retenue, visible dans l'actuel réaménagement de la gare, accroît la fluidité et la sécurité. Rien sur le confort des voyageurs proprement dit. Le part pris est de multiplier les percées entre les quais et la salle des pas perdus (planche 67).

³⁶¹ Magasine *La vie du rail*, n°1852, 15 Juillet 1982, p. 40.

³⁶² MANINI E., *Mise en place du contrôle automatique de banlieue (CAB)*, Région de Paris Saint-Lazare, Département des bâtiments, Janvier 1987.



Restitution schématique des Parcours et positions d'Attente

Planche 67

Les percées ainsi programmées sont purement mathématiques. Rien n'est mentionné sur les pratiques sensibles de l'espace, et donc aucune réflexion sur les ambiances à proposer aux usagers. Les ambiances sont subordonnées aux considérations d'efficacité circulaire. Les tickets de quais ont disparu, les lignes de composteurs ne matérialisent plus la frontière entre la zone hors-contrôle et la zone sous-contrôle, puisque le contrôle ne s'effectue que dans le train. La gare est-elle devenue un banal lieu de passage couvert ?

3.4.4 Saint-Lazare, c'est Paris

En 1997, Raymond Depardon réalise « *Paris* »³⁶³, un film entièrement tourné dans la gare Saint-Lazare. Dans un café, un cinéaste explique le projet du film à une directrice de casting : filmer le quotidien d'une jeune femme. Cette dernière cherche l'interprète possible du film dans le flot des passagers de la gare. A travers ces portraits et visages de femmes, comédiennes ou inconnues, saisis lors de rencontres et de dialogues, le réalisateur montre que la gare Saint-Lazare n'a rien de banal. Le lieu est filmé en noir et blanc pour renforcer l'aspect passéiste. Pour le réalisateur, le son de Saint-Lazare permet de « *Restituer la nature sonore de la ville, ses différentes acoustiques, la diversité de ses sources et la richesse de ses sons. Locomotives, bruits de pas, passages de motos, bribes de conversations, sifflements, noyés dans des réverbérations ou isolés. C'est certainement ça, Paris des sons* »³⁶⁴. Depardon prend soin de rendre les quais relativement non identifiables pour mieux donner au lieu sa dimension générique. Aucune scène ne révèle l'ampleur du volume. Saint-Lazare n'est plus une gare, c'est Paris.

4. La gare est un volume d'air remarquable

Pour sentir et faire sentir les ambiances ferroviaires du passé, nous avons rassemblé une diversité de corpus. Plans d'architectes, extraits de romans, peintures, gravures, films, documentaires, témoignages divers, ont été collectés sur « Saint-Lazare ». La reconstitution historique, chronologique, rassemble les traces de l'ambiance comme le dit A. Farges : « *De ces traces par milliers, de ces documents, il faut faire une source* »³⁶⁵. La diversité de ces corpus produit un ensemble de faits hétéroclites et d'objets éparpillés. Comment y remettre de l'ordre ? Comment faire un récit homogène ?

³⁶³ *PARIS*, Raymond Depardon, fiction 1997, noir et blanc 1h32min. Production Double D Films, 1997, VDP 11835. Visionné au Forum des Images, Paris.

³⁶⁴ Extrait d'une interview auprès de Claudine Nougaret, la preneuse de son de Raymond Depardon, à la cinémathèque de Toulouse le 5 Novembre 2003.

³⁶⁵ Cf. FARGE A., *Le goût de l'archive*, Paris, Seuil, 1989.

Cette réécriture de l'histoire s'appuie sur le propos de Moses Finley : « *Quels qu'ils soient (documents, textes, objets) les matériaux de l'histoire ne posent pas de questions [...]. C'est donc à l'historien de poser les bonnes questions et de restituer le bon contexte conceptuel. Ce doit être chez lui une démarche consciente et systématique, abandonnant l'absurde fiction qui veut que l'historien s'efface, et laisse les choses parler d'elles-mêmes* »³⁶⁶. Nos sources font le plus souvent appel à la vue, mais ne négligent pas l'ouïe, l'odorat, le toucher, grâce à des notations sur le temps, les bruits, les parfums, les matières. La linéarité chronologique que nous avons tenu à respecter, la continuité temporelle (la juxtaposition des dates), le repérage spatial, et la localisation des témoignages dans l'espace réel à chaque époque, a été rigoureuse³⁶⁷. Nous le pensons en tout cas. Il n'empêche que l'apport de connaissances est parfois morcelé. Le développement paraît parfois incomplet, nous en avons conscience. L'écriture de l'histoire est une écriture particulière à laquelle nous n'étions pas habitués.

Ecrire l'ambiance est une tâche difficile. Ce qui fait patrimoine sensible n'est pas la collection de signaux perceptibles, ni même seulement leur évolution. C'est un sentiment durable d'attachement. C'est une expérience sensible, partagée par les utilisateurs successifs, que l'espace offre et a offert. Bien sur, ce sentiment et cette expérience particulière à la gare du XIX^e siècle ne sont pas isolables de toutes les autres expériences sensibles dans la ville de l'époque, notamment celles liées à la vitesse³⁶⁸, à l'éclairage, aux odeurs. Par exemple, les transports à l'intérieur de la ville, les nouveaux moyens de locomotion à grande et moyenne distance sont directement opérants dans la formation d'un nouveau regard porté sur le paysage urbain. Pourtant, notre travail actuel ne tentera pas la réalisation de tels liens. Notre connaissance du champ de l'histoire de l'environnement est trop embryonnaire. Pour

³⁶⁶ FINLEY M., *Sur l'histoire ancienne*, Paris, La Découverte, 1987, pp. 176-177.

³⁶⁷ Les sources sont essentiellement des sources imprimées, dont un grand nombre sont d'un caractère littéraire marqué (romans, chroniques, poèmes, mémoires, textes historiques littéraires, réglementaires ou de main courante), bref un mode de description littéraire qui a été mis en parallèle avec des documents graphiques et techniques pour avoir une vision objective sur les qualités ambiantales.

³⁶⁸ DESPORTES M., *Paysages en mouvement. Transports et perception de l'espace XVIIIe-XXe siècle*, Paris, Gallimard, 2005, 414 p.

l'heure, nous restons attachés à la gare et à ses abords, aux expériences sensibles qui semblent faire mémoire pour les usagers.

- **La gare donne le rythme au quartier**

L'architecture du lieu est particulière. L'organisation de la gare sur deux niveaux, celui des cours et celui des quais, vient du relief de son site d'implantation. Le développement de la gare vers le côté nord fut conditionné à la fois par ces données, et par une densité d'urbanisation du côté sud. Tournée vers le cœur de Paris, la gare de 1837 à 1880, s'est déplacée vers le sud (cours de Rome et du Havre). Durant tout le XIX^e siècle, la gare apparaît comme le donneur de temps du quartier. Avec les transformations de la structure viaire, elle augmente son rythme et subit l'évolution croissante du trafic. Le rythme de sa fréquentation augmente et innove, à partir de la construction du métro, un changement radical : la multiplication des antennes commerciales a fini par diluer les appels vocaux. Les conducteurs de fiacres, les animaux ont disparu, la multiplicité des taxis aussi. Sur le parvis de la gare, on ne vient plus chercher le voyageur au rythme des arrivées de trains. La temporalité ferroviaire ne rythme plus le quartier.

- **La gare reconfigure l'ambiance austère généralement admise dans les grands monuments construits de l'époque. Elle offre une ambiance hospitalière**

La monumentalité de la toiture et la lumière qui irradie et embrasse le voyageur provoquent un climat affectif dont témoigne notamment les représentations graphiques, des gravures de Daubigny, jusqu'aux peintures de Monet. Or, ces spécificités n'apparaissent pas seulement par les œuvres graphiques. Le corpus littéraire rapporté est riche de séquences où, non seulement la gare comme objet architectural et urbain est décrite (Léonce Raynaud, Théophile Gautier, etc.), mais aussi les perceptions sensibles des auteurs (Emile Zola, Maurice de Fleury, etc.). Il apparaît de ces passages, un émerveillement de la grandeur de l'édifice, des modes de sociabilités qui s'y développent toujours sous une halle lumineuse et réverbérante.

De même, dans les films et les documentaires tournés au sein de la gare, les réalisateurs (Renoir, Blistène, Depardon), ont mis en avant la monumentalité de l'édifice en affirmant la densité du public qui l'occupe, qui le traverse, la dynamique et le rythme des ambiances qui y prennent place. Bref, les lumières, les sons (la gare considéré comme un environnement sonore parisien), et les modes d'occupation de la gare ont inspiré les cinéastes. La foule comme facteur identitaire de la gare a été validée par les films, par exemple, à travers *Une grande gare parisienne : Paris Saint-Lazare* (p. 217).

Ce n'est pas seulement les sources d'informations citées qui nous ont permis d'avancer ces propos. Les observations et les enquêtes effectuées viennent confirmer nos résultats. Dans notre exploration immersive, la monumentalité, la lumière enveloppante, l'intensité des pratiques et les relations sociales au sein de la gare, sont apparues comme constitutives d'une ambiance souvent chaleureuse.

▪ La gare introduit « l'air » dans la perception paysagère

L'architecture combinée du fer et du verre, le fer comme matériau de support et le verre comme matériau de couverture, conduit en effet, comme l'a démontré l'historien de l'architecture A.G.Meyer, « *au renversement des limites de l'espace, au renversement de la lumière et de l'ombre* »³⁶⁹. La dissolution des contrastes d'ombres et de lumières est une révolution aussi bien pour l'architecture que pour l'œil du voyageur. Dans son ouvrage de référence intitulé *Histoire des voyages en train*, Wolfgang Shivelbusch propose de résumer cette perception par le terme de *volatilisation*. « *Comme dans un cristal, il n'y a ici ni véritable intérieur ou extérieur. On est séparé de la nature, mais on le sent à peine. La limite posée entre nous et le paysage est presque imperceptible [...] On est d'abord dans un morceau d'atmosphère préservée. En raison de l'immatérialité de l'espace, il est ici extrêmement difficile de prendre une claire conscience de l'influence de la forme et*

³⁶⁹ Cité par Wolfgang Shivelbusch, *Histoire des voyages en train*, Le Promeneur, 1990, pp. 50-56, pp. 173-179.

des proportions »³⁷⁰. C'est une mise en tension continue entre la matérialité de la lumière et de l'air, contre la matérialité de la forme architecturale. « *En réalité, la gare est un ébranlement de la perception parce que ce n'est plus une enveloppe de l'espace.* »³⁷¹

▪ **La gare est un condensateur de l'ambiance vécue de la ville du XIX^e siècle**

L'ambiance qui génère du stress et de l'inquiétude (ce que de nombreux historiens du XIX^e siècle ont repéré), mais aussi celle qui donne un cadre pour la nonchalance, la promenade, l'observation de l'activité technologique. L'ouïe de l'occupant, dans la gare, comme dans la ville du XIX^e siècle, est attirée par des sons technologiques : bruits de freins, soufflerie des tuyaux, jets de vapeur, chocs métalliques, cliquets et sifflets ou cornes et cloches. Simplement, dans la gare, tout est réverbéré, amplifié. Parfois l'ensemble est plus mélangé que dans la ville. Mais parfois, les sons se dilatent et leur durée permet d'apprécier le volume tout entier.

Qu'en est-il des autres sens ? La vue du voyageur est interpellée par les signaux de couleurs, les contrastes entre la brillance des éclats métalliques et les vapeurs de toutes sortes, les fumées de poussières et de charbon. Les corps ébranlés par toutes les trépidations de machines qui résonnent sous la voûte de métal se touchent facilement. La gare a une haleine chaude. C'est sa différence avec les autres odeurs de la ville. Elle sent, tout comme la ville. La gare Saint-Lazare est une symphonie vivante de trains et de voyageurs. Une symphonie intense à l'intérieur comme à l'extérieur, à la surface comme au sous-sol (qui, sur le plan des usages, se distingue par des séjours plus fréquents et prolongés). Les conditions de la promenade et la flânerie caractéristiques de la gare aérienne ne sont pas extensibles à la gare souterraine.

Deux figures d'occupants de la gare émergent de cette évolution historique : une partie des voyageurs s'intéresse aux améliorations (comme par exemple l'apport

³⁷⁰ Idem

³⁷¹ JOSEPH I., op cit, p. 4.

de lumière naturelle, etc.), mais d'autres demeurent oisifs. Les archives de cette période ont donné à la gare Saint-Lazare la double étiquette de la gare monumentale et de la gare du flux. Mais bien au-delà du sens manifeste du flux, du mouvement et de la densité, la gare apparaît aussi comme un lieu où l'homme se trouve solitaire dans la gare vide, comme au milieu de la foule en ville. Pour certains, la gare est un lieu de solitude, d'intemporalité, où règne la poésie de l'immobile et les perspectives désertes de personnages. Dans la gare du XIX^e siècle, le cheminot est toujours présent, conducteur de la machine et actionneur des fumées et des sifflets. On le voit dans le film de Renoir. Dans la gare d'aujourd'hui, il est absent, son rôle en tout cas n'est plus visible.

Enfin, la relation du voyageur à la gare a changé. Aujourd'hui, la gare est perçue comme un lieu subi où le voyageur se situe à l'extérieur de la scène. Hier, la gare était ressentie comme une ruche active où le voyageur participe à la scène (comme les deux dessins de Frédéric de Haenen en 1896 et 1899).

▪ **La gare « compartimentée » sonne comme la gare « ouverte »**

Entre le début et la fin du XIX^e siècle, l'ambiance générée par l'homme dans la gare a changé en fonction des espaces dans lesquels les usagers peuvent évoluer. Cela est particulièrement vrai pour le sonore, où deux ambiances, plus ou moins stables, semblent avoir pris corps l'une après l'autre. La première du temps du compartimentage des voyageurs, la seconde au temps de leur libre circulation. A une autre échelle temporelle, nous pouvons affirmer que la configuration des ambiances nocturnes et diurnes ont évolué. Or, le projet de l'architecte Juste Lisch a induit une nouvelle configuration spatiale par l'implantation de l'Hôtel Terminus, mais aussi par le découpage intérieur du volume intérieur de la gare. En effet, le grand volume, le vide intérieur, font apparaître de plus en plus de séparations, de surfaces et de guichets, bref, des micro-volumes à l'intérieur du grand volume. Toutefois, la sonorité de l'ensemble du grand volume reste perceptible, présente, comme une trace indélébile. Il y a des différences au niveau du sol, près du corps, dans la gare compartimentée. Mais, la réverbération du grand volume reste dominante à l'écoute.

- **Les effets sensibles rémanents et déclencheurs de l’imaginaire de la gare du XIX^e, sont toujours associés à un fragment spatial et à un type de comportement spécifique : recherche sur les fragments spatio-temporels qui conduisent l’ambiance de la gare du XIX^e siècle**

Le plus souvent, l’attention de celui qui veut aménager l’espace d’une gare se porte sur des constructions d’une haute technicité : charpente de portée exceptionnelle la plus transparente possible, toiture en verre la plus perméable au regard, réseaux pour la circulation des flux les plus performants.

Mais une telle démarche, tellement habituelle dans la réhabilitation de ce type de monument patrimonial, montre comment l’espace existant n’est pas l’objet de considérations. C’est plutôt un isolat, un espace abstrait que la technique revêt d’un habit contemporain, y compris au nom du sentiment de confort.

Une telle démarche incite également à faire oublier que les bâtiments construits dans le passé engagent de la part de leurs utilisateurs des attitudes, des perceptions, de nature à modifier les codes perceptifs habituels. C’est en particulier le cas de la gare Saint-Lazare, qui a imposé, le lecteur s’en est rendu compte, des façons de faire, de sentir, d’écouter, de se déplacer et de regarder qui sont nouvelles pour l’époque. Or, ce sont ces attitudes là, plaisantes, satisfaisantes, pénibles ou repoussantes, sur lesquels nous voudrions appuyer une démarche d’aménagement différente. Dans le cas de la perception spatiale, multisensorielle, l’espace n’est jamais appréhendé comme un cadre abstrait mais toujours selon des dispositions, des arrangements qui plaisent et donnent sens, aidant « l’habitant » du lieu à structurer ses actions. Le parcours historique que nous avons entrepris montre, en effet, un développement, une évolution de la matière sensible (sons, lumières), et des effets sensibles qui structurent l’expérience de la gare, en fonction de la couleur que prend un vitrage salis, de la sonorité d’un parquet qui craque, des piliers autour desquels l’usager peut circuler, de l’odorante pollution des machines, de la présence d’un cheminot sur le quai, d’une couverture qui protège des intempéries. Notre parcours nous a permis de les identifier. L’expérience d’une gare peut parfois être perçue, par certains, comme un séjour ou un passage insignifiant, mais une observation attentive

(objet du Chap. I et II), révèle qu'il y a des perceptions de la gare qui font sens et qui sont attachées à des fragments d'espaces-temps construits qui forment une ambiance. Elles traduisent les liens vécus par les utilisateurs, entre d'une part les injonctions de l'environnement sensible, son « pouvoir affectif », et d'autre part, les séquences spatiales du lieu. Être dans l'espace (c'est-à-dire l'effectuation pratique de l'expérience de la gare), et sentir le lieu (c'est-à-dire le ressenti lié à l'espace, à ses propriétés physiques et aux facteurs d'ambiances), reposent sur une expérience corporelle de l'espacement et de la spatialité, et sur une immersion dans la durée.

Comme nous l'avons annoncé (pp.23-25), repérer ces attitudes propres à l'expérience ordinaire d'un lieu, qui se répètent dans la durée, permet, selon nous, de comprendre qu'une ambiance donnée, même si elle évolue, fait « patrimoine », au sens où elle est remarquable du point de vue de sa réception et des modalités d'action qu'elle engage en société.

À quel endroit et quels signaux sensibles (lumières et sons) donnent l'envie de regarder, d'écouter, de s'arrêter, de marcher ? Quels facteurs d'ambiances surprennent, repoussent ?

Quelles sont les ambiances qui incitent le passant et le voyageur à s'arrêter ?

a/ Le quai produit une ambiance aérienne captivante

En arrivant sur le quai d'embarquement, l'individu est capté. Son regard prend la lumière en face. Elle éblouit (Cf. Peintures de Monet pp. 170-175). La pénombre existante sous la halle n'adoucit pas cet éblouissement. Au contraire, la société et les machines présentes dans le volume sont à contre-jour (Cf. Planche 40 p. 174). Ce sont des silhouettes que le regard embrasse. Or, ces silhouettes propagent et reportent sous la toiture une quantité de sons intenses. La hauteur du plafond attire le regard, la lumière portée enveloppe les êtres et les objets. Le toit provoque l'envie de lever les yeux, la verticalité et la hauteur du volume intérieur monumentalisent le lieu. Sous la voûte lumineuse mais légèrement translucide, blanchâtre, l'occupant de

la gare est dans un paysage aérien. Sur les quais, les départs et arrivées des trains, les jets d'air comprimé, provenant des portes ou de la machinerie, forment un rythme de composition sonore qui arrive à l'oreille.

Cet espace répercute la présence sonore des trains, des composteurs, bruits de pas, chocs de bagages, voix, etc. Parfois, les sons semblent s'évaporer du lieu. Ce n'est pas une ambiance fracassante. Pour le partant, l'ouverture des halles emporte l'imaginaire. Il s'arrête de marcher, il attend le départ du train, la profondeur du volume transporte l'esprit avant le corps. Pour le voyageur qui arrive, c'est le mouvement vers la sortie qui l'emporte. Il n'a pas le temps de regarder. Les quais accélèrent le pas mais freinent l'imaginaire. Il lui faut traverser la gare qui mène à la ville.

Le grand volume propage des courants d'air mais il dégage une petite chaleur par rapport au dehors, une chaleur qui sent les combustibles, mais que le corps apprécie parce qu'il fait moins froid que dehors, l'hiver, et moins humide que dehors, l'été.

b/ La salle des pas perdus produit une ambiance de coulisse, comme au théâtre

La salle des pas perdus est « entre deux » lieux, une coulisse avant la scène vers laquelle l'usager se dirige vers les quais, ou vers la ville.

- Les portes, comme les aires d'accès à la gare, ne sont pas dédiées à un flux unique de voyageurs, elles ne sont pas dotées de sas. Quand elles sont ouvertes, on pénètre dans l'univers sonore de la salle des pas perdus sans transition marquée, dans un mixage de sons de l'extérieur avec ceux de l'intérieur, du mat au réverbéré. L'entrée dans la gare, la porte sonore de la gare, est marquée notamment par la différence de réverbération entre l'intérieur et l'extérieur.

- L'ouverture spatiale engendre la rapidité du pas du sortant et le ralentissement de l'entrant. Entrer en gare c'est comme entrer sur scène.

- Les sons produits par les voyageurs lors de leurs déplacements et de leurs séjours dans les espaces d'attente, donnent le temps, la temporalité des flux et des pauses de la gare : parfois le piétinement continu, parfois les sons percutent et résonnent dans le volume vide.

- Les salles d'attente bénéficient d'un retrait du bruit ambiant de la gare. Les voyageurs y parlent à voix basse. La communication s'établit sur un mode mineur, comme si ils craignent de troubler le caractère solennel du lieu.

- Dans la salle des pas perdus, on attend dans un lieu haut, fermé et préservé de l'ambiance urbaine extérieure mais pas totalement coupé, une sorte d'ambiance extérieure ouatée.

- La réverbération est indéniablement une propriété identitaire. L'angoissé ou le flâneur ne peut pas l'ignorer. La profondeur de l'espace donne l'envie d'aller voir plus loin, de prolonger la marche.

- L'étalement longitudinal de la salle des pas perdus favorise l'audition des indices sonores urbains produits dans les cours qui bordent la façade principale de la gare. Pour l'occupant de la salle des pas perdus, l'épaisseur des passages sous les arcades organise la déambulation d'un côté vers l'autre, vers la ville ou vers les voies. Parce qu'elles sont nombreuses, elles offrent un choix pour traverser. La limite avec les quais matérialisée par des arcades attribue une spécificité à cet espace, un espace replié et protecteur.

- La salle des pas perdus accueille un mixage de lumières colorées (affichage lumineux). On regarde aussi le plafond. Nocturne ou diurne, c'est le regard vers le haut qui emporte la perception.

c/ Le parvis de la gare produit une ambiance de pôle de transport multimodal

Historiquement, le parvis de la gare accueille les citadins en transit. Ils arrivaient en fiacres, en vélo, en taxis, à pied aussi. L'ambiance produite par tous ces moyens de transport est le trait ambiantal du parvis de la gare.

Depuis le parvis de la gare, la composition sonore est un mixage :

- De l'environnement sonore local, de type urbain : la rumeur du quartier et des quartiers voisins, les marques sonores des transports (véhicules, dépose, portières klaxons), l'activité commerciale (boutiques et restaurants), et la rumeur du bâtiment de la salle des pas perdus (messages et annonces).
- Le parvis, porte sonore sur la ville quand on descend du train ou porte pour le voyage, est un donneur de temps pour le voisinage.
- L'occupant du parvis de la gare est pressé, même angoissé parfois. Le sentiment domine sa perception et influence sa motricité.
- La nuit, le parvis de la gare invite le passant à s'enfoncer dans la capitale. La mise en lumière implique l'observateur dans une perception moins focalisée sur « la lumière d'un pôle de transport multimodal ».

L'architecture, les lumières, les sons et les odeurs, par leur élasticité constante, construisent la perception de l'utilisateur. Nous en rendons compte dans le chapitre suivant, en essayant de cerner ce qui constitue, selon nous, « le patrimoine sensible » attaché à la réalité construite de la gare Saint-Lazare. La synthèse que nous proposons au terme de cette recherche conduit, nous le voulions, vers une autre

formalisation, plus opératoire, qui passe par la réalisation d'un outil multimédia de type SIG. Chacune des fiches qui suivent pourrait, en effet, être la page de départ d'une « navigation » de l'aménageur , via l'outil informatique, dans les informations historiques et spatiales. Nous l'évoquons ci-après.

Chapitre III. Le patrimoine sensible de la gare Saint-Lazare

Dans les deux précédents chapitres, l'objectif était d'analyser et de qualifier les ambiances la gare Saint-Lazare. Dans le premier chapitre nous avons privilégié une approche in situ. Le deuxième chapitre est une investigation historique qui a révélé les traits identitaires des ambiances de la gare et leurs évolutions. Ce troisième chapitre propose deux aboutissements de cette recherche. La première partie présente une synthèse de cette évolution, elle montre comment les effets sensibles permettent de lier le changement d'ordre spatial ou architectural avec les changements perceptifs. Les tableaux synthétiques qui représentent cette première partie ont été réalisées dans ce sens. Ces tableaux, dont nous présenterons sommairement l'organisation, mettent en exergue les caractéristiques sensibles qui font patrimoine, qui persistent, qui signent l'identité du lieu à travers les époques à la conjugaison du fragment de l'espace construit, du signal physique et du ressenti des occupants.

Avoir une vision claire de cette configuration ambiante élevée au rang de patrimoine est essentielle pour passer de l'analyse aux recommandations opératoires pour le concepteur. Or, l'intérêt et le sens de cette investigation n'est pas de répondre à la question : que choisir dans la perspective du réaménagement de la gare ? Il s'agit plutôt de répondre à la question : comment choisir ? Comment faire pour que le concepteur exploite les acquis de cette recherche ? Si la tâche est de repérer des enjeux ambiantaux qui font sens, elle est aussi de les rendre plus sensibles (images, sons, textes, analyses), et de les activer quand cela est nécessaire. Autrement dit, les

outils de représentations participent de la traduction sensible de l'existant. L'existant est révélé par des effets sensibles qui opèrent tant dans la perception que dans l'imagination et peuvent devenir des outils de projection dans la mesure où ils réorganisent la perception. Le deuxième aboutissement de cette recherche correspond ainsi à proposer un outil multimédia qui présente les éléments prégnants de l'environnement sensible de la gare ainsi que les sources d'informations qui ont permis de les identifier. Le but de cet outil est de former une base de données permettant de recueillir un matériau plus riche sur la gare existante, qui inclut des supports graphiques, témoignages, etc. Cet outil devrait contribuer à générer une appropriation active des connaissances et à discuter de façon moins abstraite de pistes prospectives avec les aménageurs soucieux des ambiances. La mise en forme que nous avons choisi pour présenter le patrimoine ambiantal de la gare sert à déclencher la négociation, le partage et le dialogue entre les concepteurs.

1. Construction des tableaux de synthèse

De cette investigation, il ressort que les qualités des ambiances identitaires de la gare dépendent du découpage spatial et temporel opérés. Cette question du découpage est centrale, elle concerne directement le processus de conception. Alors que le découpage d'un existant suit habituellement une logique spatio-fonctionnelle, en terme ambiantal, il est nécessaire de faire varier les découpages possibles. Ainsi, nous envisageons une logique liée non seulement au découpage spatial mais aussi aux facteurs sensibles, aux usages et pratiques. L'organisation de la présentation des résultats où trois niveaux d'analyse (physique, sensible et social) se croisent, a le mérite de mettre à plat les enjeux. Le principe d'énoncer selon trois niveaux descriptifs faisant appel à des registres d'informations spécifiques, permet d'articuler les polarités d'analyses sans les isoler. La question de la formalisation telle qu'on l'aborde peut paraître trop sectorielle (sens par sens, fragment spatial par fragment spatial, période par période), mais pour rendre compte et faire explorer les finalités qualitatives des ambiances analysés, il fallait offrir une formalisation accessible autant aux experts qu'aux lecteurs non spécialistes. La présentation des modalités

sensorielles s'organise autour des perceptions (auditives, lumineuses, et olfactives). Il s'agit de la synthèse des qualités propres au son, à la lumière, ou à l'odeur (composition, rythmicité), et les indices permettant de confirmer la rémanence des effets sensibles. La présentation tend à un découpage de sens. En l'état actuel des connaissances, parler d'ambiance « au singulier »³⁷², ne correspond à rien de précisément opératoire, si ce n'est dans la succession des registres sensoriels, chaque sens impliquant des logiques d'observation, des outils et des normes spécifiques. Nous avons des connaissances sur les ambiances sonores, lumineuses et olfactives que nous présentons séparément car nous manquons actuellement d'une théorie trans-sensorielle couvrant les différentes disciplines concernées par la perception et la variété des sensations.

La fiche descriptive, support de l'identification du patrimoine sensible de la gare Saint-Lazare, rend compte de l'interaction entre le cadre spatial, les données acoustiques, lumineuses, odorantes, et les usages. Les tableaux s'organisent comme suit :

- En colonne :

- Trois supports spatiaux sont significatifs et porteurs des ambiances ferroviaires : la gare dans le quartier (le parvis et les halles), la salle des pas perdus et les quais.

- Trois modalités sensorielles : la perception sonore, la perception lumineuse, et la perception olfactive.

- Les fiches « Sociabilité – pratiques » concernent le vécu dans la gare à travers des informations sur les modalités d'accès à la gare, la présence et les parcours de voyageurs, les rythmes, etc.

- En ligne :

- Quatre périodes : de 1835 à 1880, de 1880 à 1900, de 1900 à 1990, et la période actuelle (immersion en 2005).

³⁷² AUGOYARD J-F., « Sentir au pluriel et au singulier », in AMPHOUX P., THIBAUD J-P., *Ambiances en débats*, Bernin, A la croisée, , 2004, pp. 17-30. Sur le mode scientifique et technique, l'auteur précise que ne nous connaissons que des ambiances au pluriel et suggère la réhabilitation d'une esthétique générale de l'ambiance.

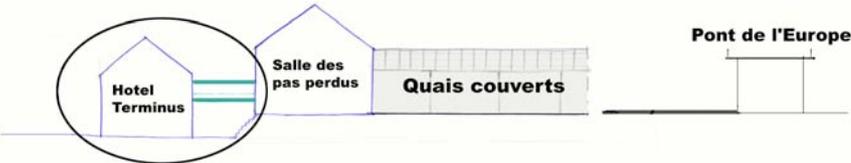
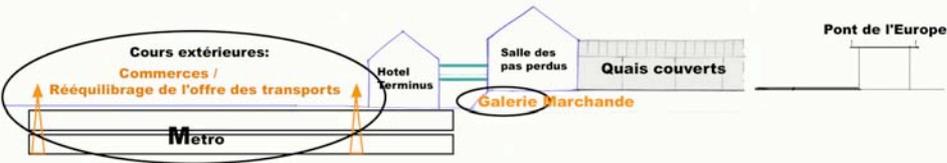
Le Fragment spatial (quais, salle des pas perdus...)	
Période (18XX- 18YY)	-Le facteur d'ambiance (sonore, lumineux, olfactif), les sociabilités et pratiques
	Date-année de référence Configuration spatiale (schéma / coupe)
	Qualification de l'ambiance
Période (18ZZ- 19WW)	Date-année de référence Configuration spatiale (schéma / coupe)
	Qualification de l'ambiance

Pour la présentation de la configuration spatiale, nous avons opté pour des croquis synthétiques. L'exactitude du relevé architectural n'a pas été une préoccupation essentielle. Dans certains tableaux, nous avons opté pour des dessins qui, sans trahir l'image du lieu, en font sentir les particularités qui nous intéressent : la forme et ses rapports avec les autres espaces. Les graphiques sont volontairement dépouillés avec, pourtant, tout ce qui peut suggérer les traits permanents de l'environnement sensible en général, et/ou d'un environnement particulier (sonore ou lumineux). La forme des schémas peut paraître redondante, ce qui donne aux notations qui les accompagnent une plus grande importance. Le lecteur (nous rappelons que ces fiches ne sont pas destinées uniquement au professionnel), peut ainsi saisir rapidement le cadre architectural support et organisateur de l'ambiance que nous décrivons. Aussi, nous avons nommé et décrit les ambiances dans ses fiches sans avoir recours aux extraits de romans, chroniques, poèmes, mémoires, textes historiques littéraires, réglementaires ou de main courante du chapitre précédent. Cette simplification a pour but de ne pas alourdir les tableaux avec des arguments qui

sont déjà communiquées, et d'autre part, pour ne pas s'éloigner de l'idée de fiches synthétiques présentant essentiellement les aspects singuliers des ambiances de la gare Saint-Lazare à différents stades de son histoire. Par ailleurs, certaines fiches se présentent sur plusieurs pages. Ce découpage s'avère nécessaire, étant donné le format de ce rapport et la densité des informations.

2. La gare dans son quartier

<h3>La gare dans son quartier</h3> <p>L'ambiance sonore suivant les états successifs de la gare dans le quartier</p>	
<p>1835</p> <p>-</p> <p>1900</p>	<p>1835</p>
<p>-Paysage sonore inchangé (transports doux, cloches, etc.).</p> <p>-Emergence périodique de sifflets de locomotives.</p> <p>-Sol extérieur en pavés de pierre : impact sonore des roues et sabots.</p>	<p>-Rupture dans le paysage sonore : Les locomotives aux sons étranges surprennent.</p> <p>-Les vapeurs produisent des sons de compression et d'échappement d'air cycliques, espacés au ralenti et rapprochés à grande vitesse.</p>
	<p>1843</p>
<p>-Paysage sonore inchangé (transports doux, cloches, etc.). Emergence périodique de sifflets de locomotives. Le rythme des flux de voyageurs donne un rythme sonore au quartier.</p>	<p>-Effet de réverbération résultant de la halle métallique. Les sons percutant sous la halle sonnent jour et nuit dans les oreilles des habitants.</p>

	<p>1889</p> 
<p>-L'hôtel Terminus : Seuil sonore / coupure et filtrage des émissions sonore entre l'intérieur et l'extérieur.</p>	<p>-Bruits de chocs et « hurlements » des locomotives vont crescendo.</p>
<p>1900 - 1970</p>	
<p>-1904 : Percées verticales / Accès au métro : Dominance du « piéton » dans la structure de l'ambiance sonore.</p> <p>-1935 : Insertion de fonctions commerciales. Emergence de voix humaines et réduction des sons mécaniques. L'ambiance sonore est devenue homogène.</p>	<p>-1930 : la gare « marchande » . Continuité sonore avec l'activité marchande extérieure.</p>
<p>- Le paysage sonore n'a plus de rythme : Intensification du transport ferroviaire souterrain.</p> <p>- Vocalisation : Accroissement de l'activité commerciale.</p>	

La gare dans son quartier

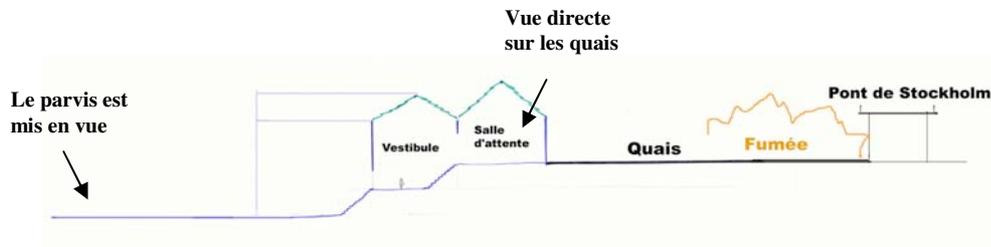
L'ambiance lumineuse suivant les états successifs de la gare dans le quartier

1835

1835

1900

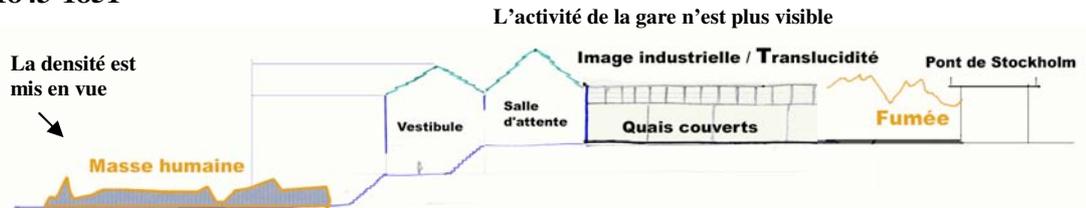
Stn



-La construction de la gare fait « monument ».

-Apparition des indices : « vapeur » et « fumée », des locomotives. Leurs blanchâtres.

1843-1851



-Le spectacle de la densité et de l'entassement.

-L'agitation de la masse humaine va crescendo.

- Périodicité de l'éclairage nocturne (au gaz) : du coucher du soleil au passage du dernier train.

-Perception d'une boîte de verre et de métal.

-Monumentalité de l'architecture industrielle.

-Profondeur et perspective.

-Discontinuité chromatique : de la lumière naturelle diurne à la lumière nocturne (au gaz).

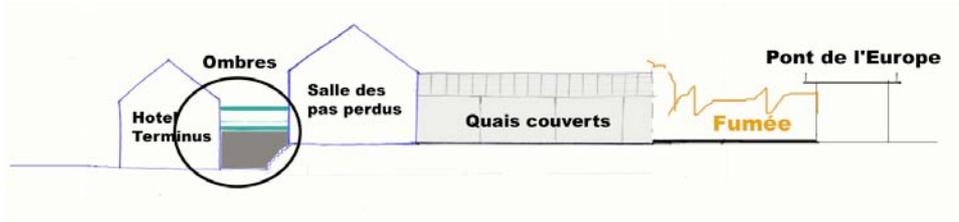
-La translucidité permet d'apercevoir les éclairages nocturnes qui se confondent, entre l'éclairage aux becs de gaz et l'éclairage à l'huile.

-Visibilité brouillée.

-Permanence de la blancheur des jets de fumées.

-Image industrielle de la gare dans le quartier. Ambiance lumineuse déterminée par la blancheur des fumées et les points lumineux nocturnes sous la halle métallique.

1889



-Reconfiguration de l'ambiance lumineuse aux abords de la gare : une zone ombrée remplace une exposition totale à la lumière du jour.

-Permanence de la blancheur des fumées.
-La gare est éclairée continuellement la nuit.

1900

1970

-
1970

-Apparition des panneaux publicitaires éclairants aux abords de la gare : des surfaces éclairantes se rajoutent aux points lumineux de l'éclairage urbain.

-Disparition du train à vapeur, disparition de l'indice « Fumée blanche ».
-L'identité ferroviaire ne repose plus sur l'indice visuel des fumées de locomotives.

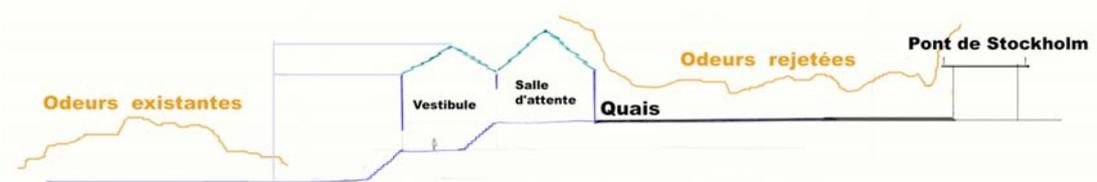
La gare dans son quartier

L'ambiance olfactive suivant les états successifs de la gare dans le quartier

1835

1835

1900

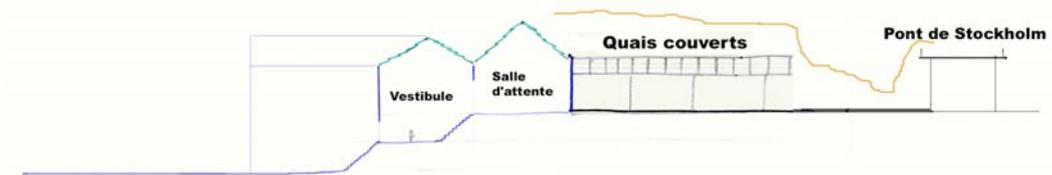


Le quartier de la gare est asphyxié tout comme Paris : impact d'une large congestion urbaine (industries polluantes, mécanisation, vapeurs nauséabondes)

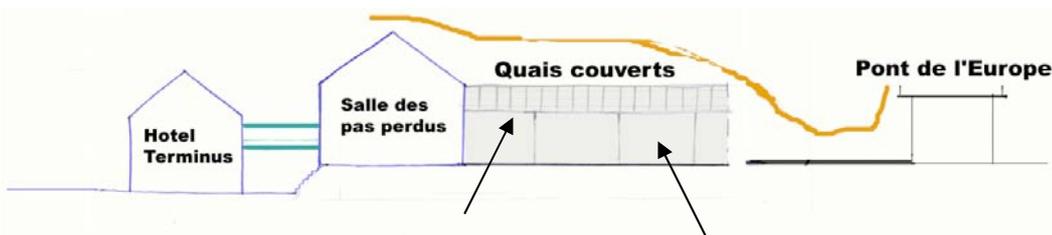
-Ambiance olfactive existante :
-Odeurs d'animaux (transports publics de l'époque)
-Odeurs maraîchères.

-Ambiance olfactive perçue comme nuisible : odeurs de charbon / pollution / putréfaction / gêne respiratoire.

1843



1889



Odeurs tenues dans le volume

-Permanence des deux situations olfactives de 1835, mais envahissement olfactif progressif du quartier par l'activité ferroviaire. Sous la verrière des quais, la chaleur produite par les locomotives tempère le lieu et odorise différemment les émanations de charbon et la poussière des ballastes.

-Le réseau ferroviaire asphyxie tout le quartier.

<p>1900 - 1970</p>			
<p>-Dénaturalisation de l'ambiance olfactive qui a perduré depuis 1835. Les transports publics se sont fortement mécanisés. La différence entre l'ambiance olfactive « côté quais » et « côté cours » est moins perceptible.</p>	<p>-Saturation de l'air dans les espaces collectifs fermés (salles d'attente).</p>	<p>-Ambiance olfactive encore marquée par la combustion de charbon flairée sur les quais et dans les wagons, le trafic demeure intense.</p>	
<p>1970</p>	<p>-Disparition du train Diesel : disparition de la source odorante mais les traces olfactives ont perdurées encore quelques années.</p>		

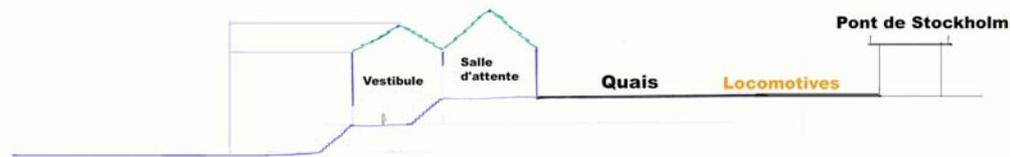
La gare dans son quartier

Sociabilité et pratiques suivant les états successifs de la gare dans le quartier

1835

1835

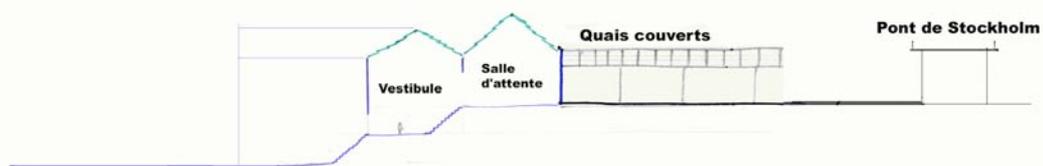
-
1900



Riverains et voyageurs « attentifs »

- Riverains : Rejet des bruits, des fumées et de l'encombrement.
- Visiteurs et les voyageurs : découverte, enthousiasme pour un bâtiment « producteur de vapeur ».
- Etre transporté différemment que par les carrosses, chevaux, omnibus, voitures bourgeoises.
- Entassement aux alentours de la gare à cause de l'exiguïté des trottoirs.

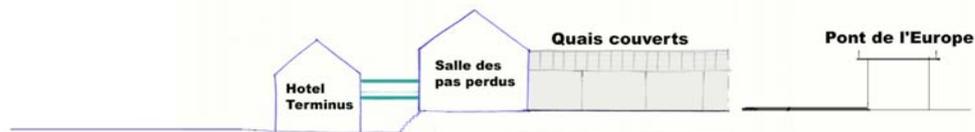
1843



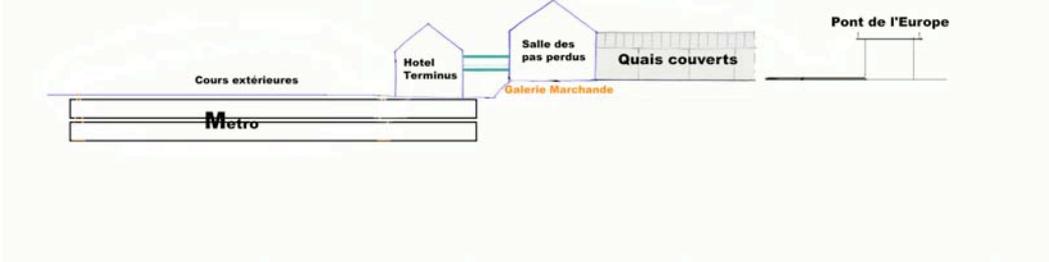
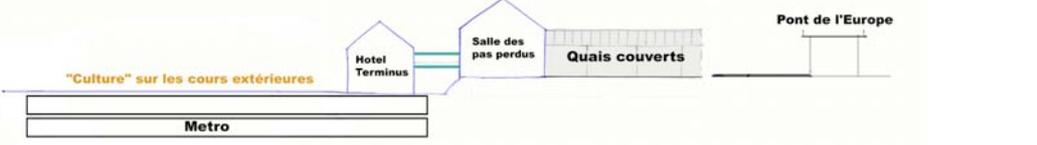
Riverains « attentifs » / voyageurs « oisifs »

- Riverains : gêne ressentie à cause des secousses, bruits et fumées.
- Voyageurs : Affluence massive, mobilité intensifiée.
- Entassement de passagers.
- Attitudes à l'image de la ville du XIX^e siècle : Stress, agitation sensorielle, l'inquiétude.
- Scènes de désordre.
- Défaillance du service des omnibus comme moyen de transport urbain desservant la gare.
- Organisation relative de la voirie et de la circulation suite à l'instauration du système des trottoirs (largeur des trottoirs en fonction des largeurs des rues).

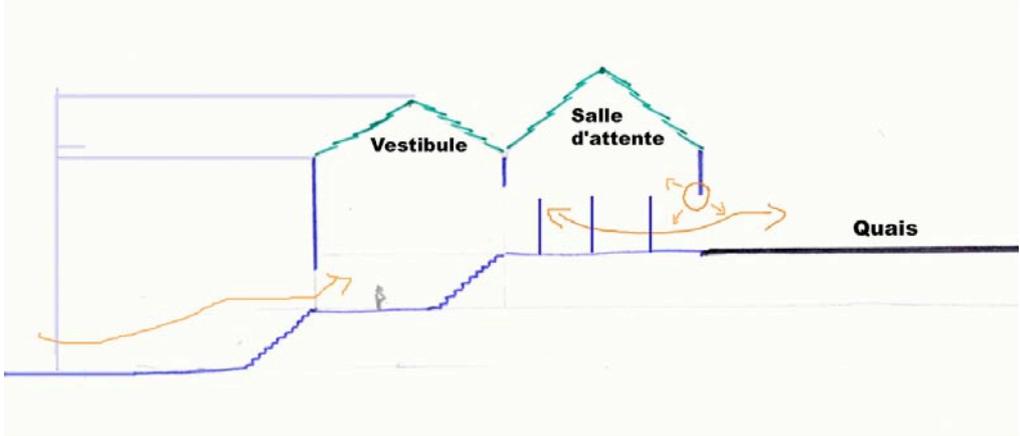
1889



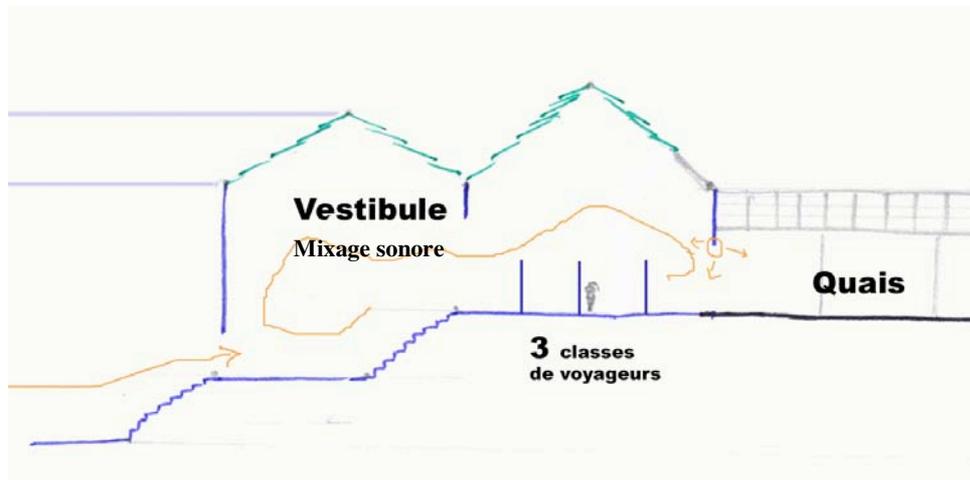
Agrandissement de l'édifice : Elasticité du périmètre des pratiques associées à la gare

	<p style="text-align: center;">Du voyageur « oisif », au voyageur « attentif » aux désordres</p> <ul style="list-style-type: none"> -Conflits, stress, bousculades, entassement. -Problèmes de desserte aux abords de la gare : intensification des transports de surface dans les rues adjacentes. -Multiplication des vendeurs ambulants. -Devant la gare, des charrettes attendent les voyageurs sur des chaussées empierrées pour supporter la densité du trafic. -L'arrivée du tramway comme moyen de transport supplémentaire aux abords de la gare (déjà présents : charrettes, chevaux, voitures bourgeoises, omnibus, fiacres). -Les bicyclettes apparaissent et se multiplient autour de la gare et sont transportées dans les wagons par les voyageurs.
<p>1900 - 1970</p>	
	<p style="text-align: center;">Le voyageur est un banlieusard en transit</p> <ul style="list-style-type: none"> -La gare et ses voyageurs s'enfoncent par l'arrivée du métro souterrain. -Transports : Pratiques multimodales, synchronisation des transports : Tramway, autobus, , et automobile, disparition des omnibus et des fiacres. -Commerces : 1935 : de nouveaux locaux commerciaux dans les deux cours extérieures. Banalisation des pratiques ferroviaires. Sociabilité urbaine non directement liée à l'univers ferroviaire. Pratiques urbaines liées à une dynamique commerciale importante. <p style="text-align: center;">Le banlieusard « pressé »</p> <ul style="list-style-type: none"> -Une dominante d'agitation, de « turbulence », plus que de déambulation.
<p>1980 - 1990</p>	
	<p style="text-align: center;">Le citadin « consommateur », « pressé » et « attentif »</p> <ul style="list-style-type: none"> -Souci de l'image urbaine et volonté d'attribuer une image culturelle. Captiver le regard du public par la mise en place d'œuvres artistiques. - Expositions et mise en scène : un agrément pour le voyageur et un appel pour visiter la gare indépendamment du voyage.

3. La salle des pas perdus

La Salle des pas perdus	
L'ambiance sonore suivant les états successifs de la salle des pas perdus	
1835 - 1900	<p style="text-align: center;">1835</p>  <p style="text-align: center;">« Emergences sonores »</p> <ul style="list-style-type: none">-Surfaces importantes des trois salles d'attente.-Emergence des sons de cloches annonceurs de départs et arrivées.-Effet sonore de Réverbération.
-Perméabilité sonore : La ville entre en gare.	

1843-1851

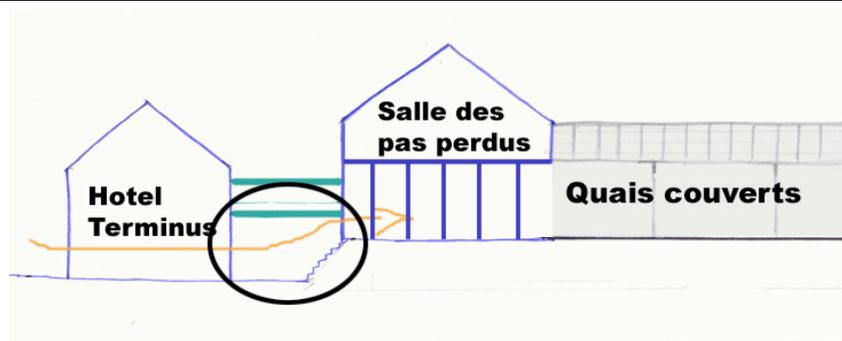


-Perméabilité sonore : La ville entre en gare.

« La gare métabolique »

-Le vide favorise la métabole sonore.
-Continuité sonore avec l'espace limitrophe (les quais couverts).

1889



-Modification dans la perméabilité sonore depuis 1835.

-L'hôtel Terminus : Seuil sonore / coupure et filtrage des émissions sonore entre l'intérieur et l'extérieur.

-Dilatation longitudinale de la salle des pas « réverbérés ».

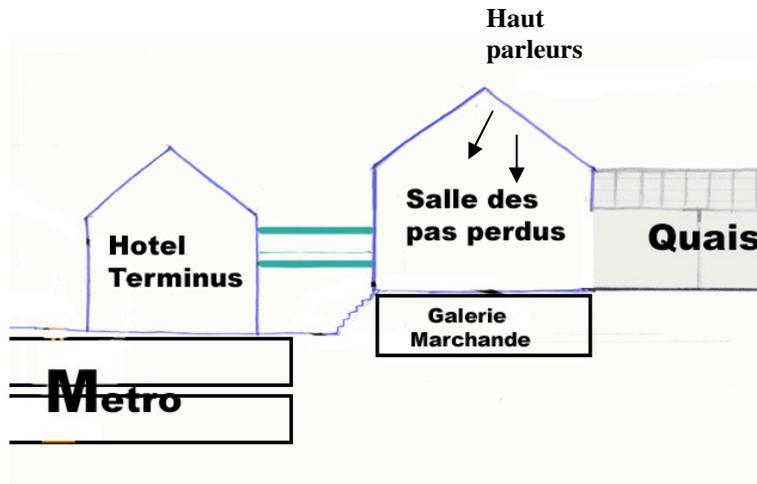
-Compartimentage en réponse à des contraintes fonctionnelles.

-Permanence de la réverbération comme identité sonore.

1900

-

1970



Permanence de la Métabole et de la réverbération

-Vocalisation de la gare : la galerie marchande intensifie l'occupation humaine.

-Perméabilité verticale.

-Bourdonnement créé par les escaliers mécaniques.

-La diffusion des messages met en exergue le volume vide et la réverbération des sons humains.

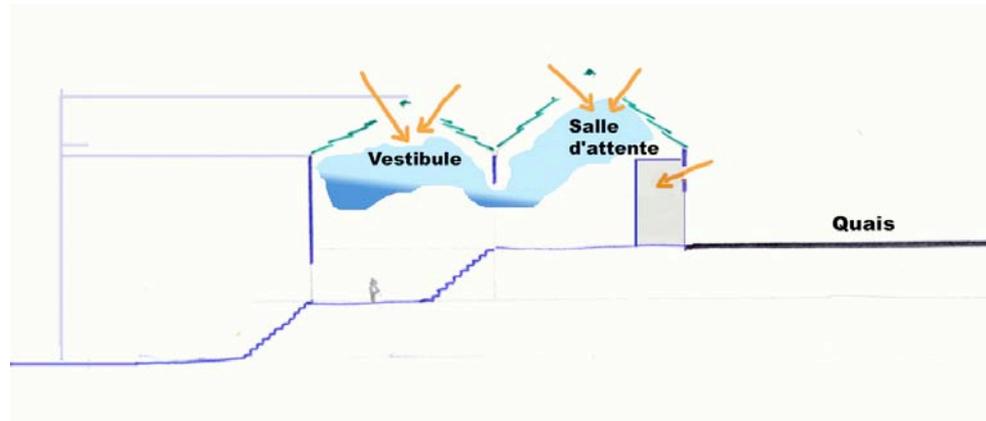
La Salle des pas perdus

L'ambiance lumineuse suivant les états successifs de la salle des pas perdus

1835

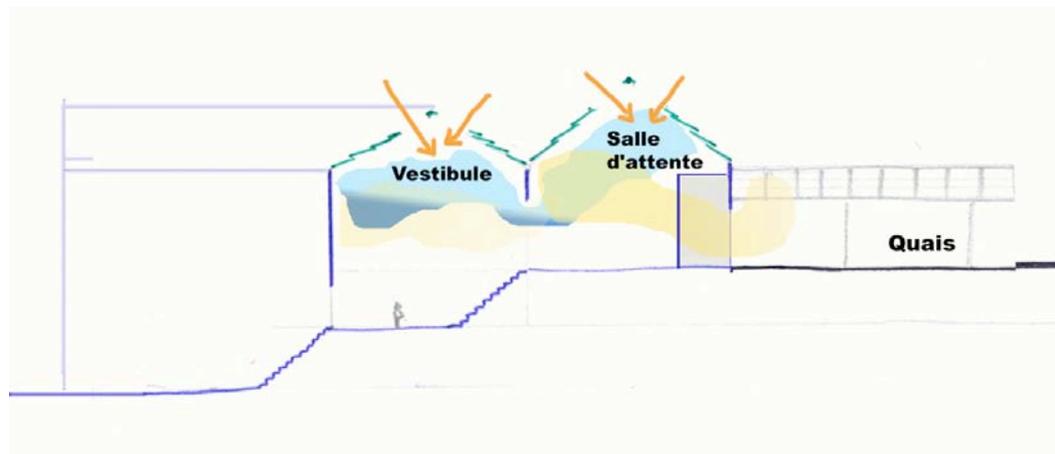
1835

1900



L'ambiance intérieure est identifiée par le vide. Le voyageur est enveloppé par la lumière.

1843-1851



Confusion de trois modes d'éclairage : gaz, à l'huile, et naturel. Résultat : effet lumineux de fondu.

L'ambiance intérieure est identifiée par le vide. Le voyageur est enveloppé par la lumière.

Lumière diurne

-Un grand volume d'air, des façades intérieures très hautes, une lumière naturelle homogène et diffuse. Bain de lumière naturelle, sentiment de convivialité.

Effet d'enveloppement, effet de filtrage.

-Faible éclairage des salles d'attente : petites fenêtres placées en hauteur.

-Contraste entre la salle d'attente mal éclairée et la vaste halle immergée de lumière diaphane.

-Hiérarchie les espaces par des perceptions lumineuses : entre le grand volume lumineux de la halle et les petits espaces confinés de l'attente.

-Exploitation des surfaces vitrées de la charpente. Apport important de lumière naturelle. Sentiment de monumentalité.

Lumière nocturne

-Eclairage nocturne, lumière artificielle : au gaz. Lumière scintillante.

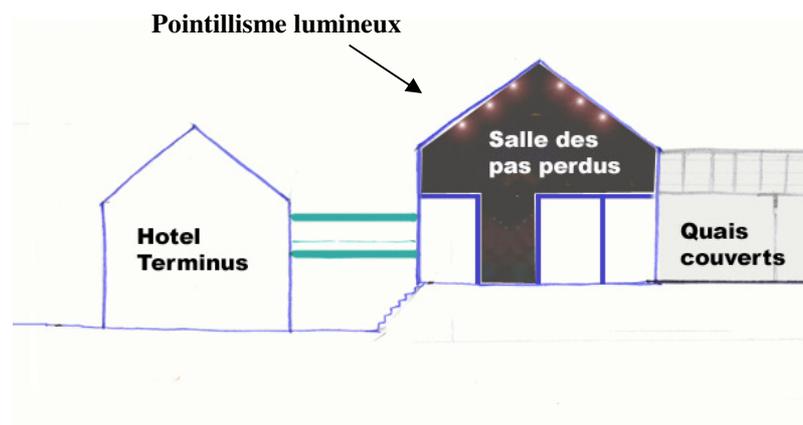
1851

-Réflexion sur l'homogénéisation de l'ensemble des sources lumineuses naturelles et artificielles: choix de l'éclairage à l'huile.

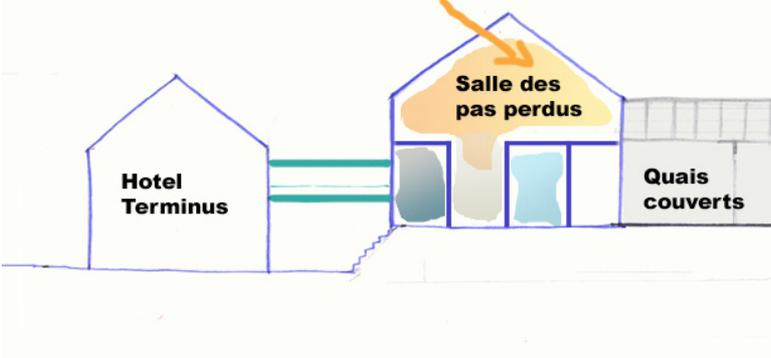
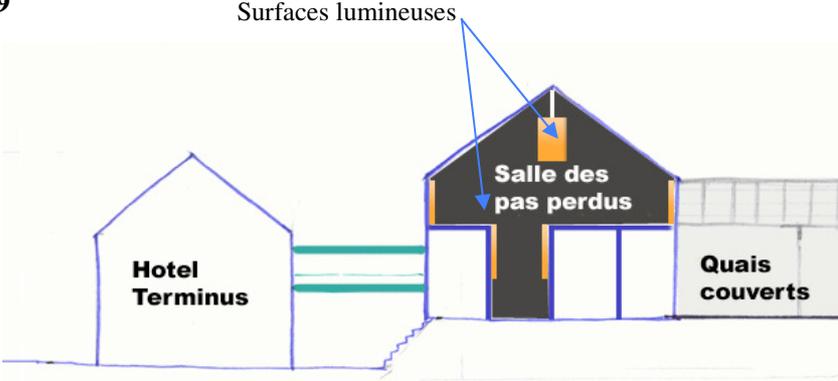
-Révolution pour l'œil du voyageur : La dissolution des contrastes d'ombre et de lumière.

-La gare configure une ambiance hospitalière, la monumentalité de la toiture et la lumière qui irradie et entoure le voyageur provoque un climat affectif.

1880



Perception d'un plafond « étoilé », le regard est encore plus attiré vers le haut.

1889	
	<p>-Le compartimentage de l'espace (la taille des salles d'attente diminue pour libérer de l'espace à la salle des pas perdus) rompt la perception d'une uniformité lumineuse.</p> <p>-Généralisation de l'éclairage électrique en 1892. La lumière électrique fige la vision contrairement aux effets changeants de la lumière au gaz ou à l'huile.</p> <p>-Mise en valeur des couleurs et les réflexions des matériaux.</p>
1900 - 1970	
	<p>1909 : Réfection de la salle des pas perdus, traitement des surfaces en teintes claires.</p> <p>-Effet d'exposition : lanternes et pancartes lumineuses.</p> <p>-Conséquences du compartimentage : l'éclairage artificiel est visible en période diurne et nocturne.</p>
1980 - 1990	<p>-Généralisation de l'effet de coloration par la multiplication des surfaces lumineuses.</p>

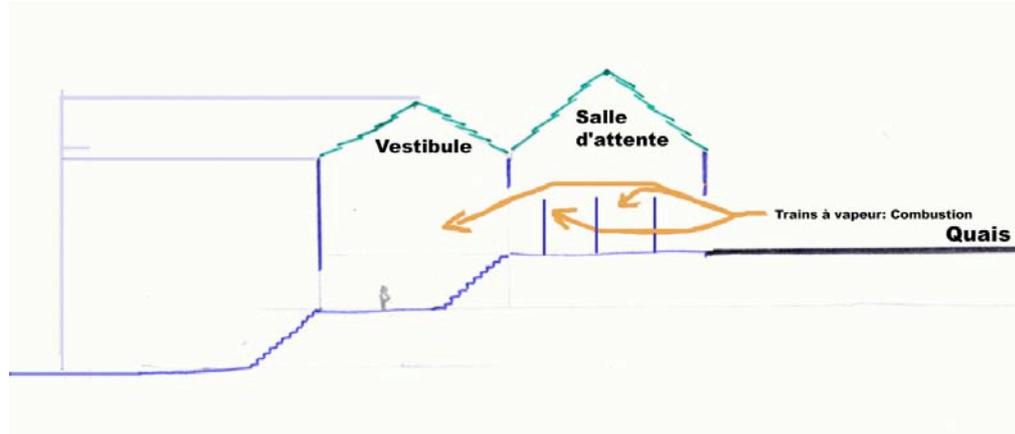
La Salle des pas perdus

L'ambiance olfactive suivant les états successifs de la salle des pas perdus

1835

1835

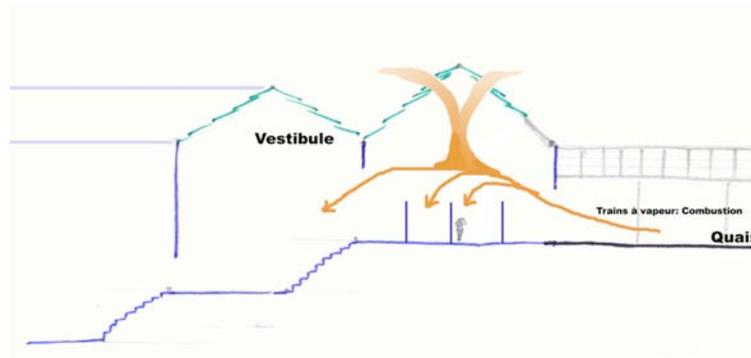
-
1900



Le train : principale source odorante

-Pénétration des odeurs des combustibles utilisés pour le fonctionnement des trains à vapeur. Emission de fumées de goudron, charbon et de cendres.

1843

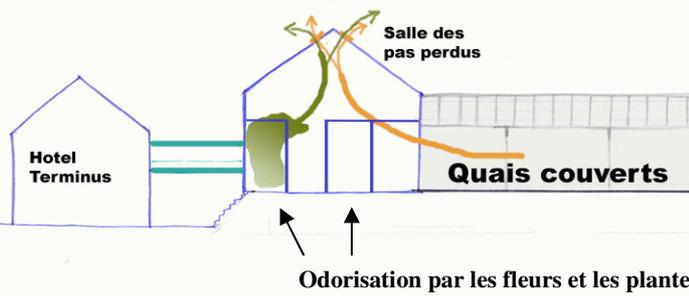
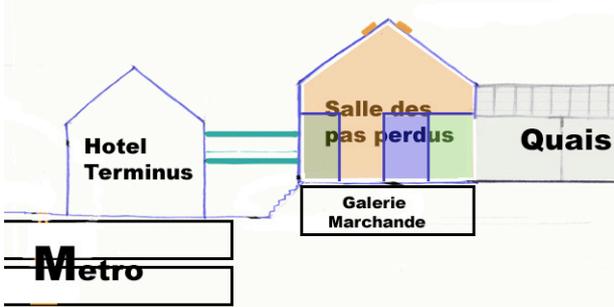


Résolution du problème des Stagnations des fumées

-1860-1883 : Légère amélioration de la qualité de l'air conséquence de l'amélioration des performances des locomotives, mais persistance des odeurs de combustion : effet odorant d'imprégnation.

-1876 : ventilation par des lanternons à lames de persiennes. Recueil des fumées par des hottes.

-L'évacuation des fumées par un lanterneau disposé longitudinalement au sommet du comble, et par les pignons. La faible hauteur a entraîné la stagnation des fumées.

1889	 <p style="text-align: center;">Odorisation par les fleurs et les plantes</p>
	<p style="text-align: center;">Des odeurs localisées</p> <ul style="list-style-type: none"> -Par exemple : compartiment des fumeurs. -Constance des émissions des trains en provenance des quais.
1900 - 1970	
	<p style="text-align: center;">Les mauvaises odeurs : un problème à solutionner</p> <ul style="list-style-type: none"> -Amélioration du confort du voyageur par une gestion qualitative du volume d'air, attribution d'un « cubage d'air » aux différents compartiments de la salle des pas perdus. -1901: la diminution de la production des fumées incommodes pour les voyageurs passe par un article de loi. -Les années 1970 : Plaidoyer pour les transports électriques, sans vapeur, sans fumée.
1980 - 1990	<p style="text-align: center;">Aboutissement des solutions « contre les fumées »</p> <ul style="list-style-type: none"> -Electrification généralisée des trains et atténuation progressive de l'indice « odeurs des locomotives à vapeur ». -Tentatives d'odorisation de la salle des pas perdus.

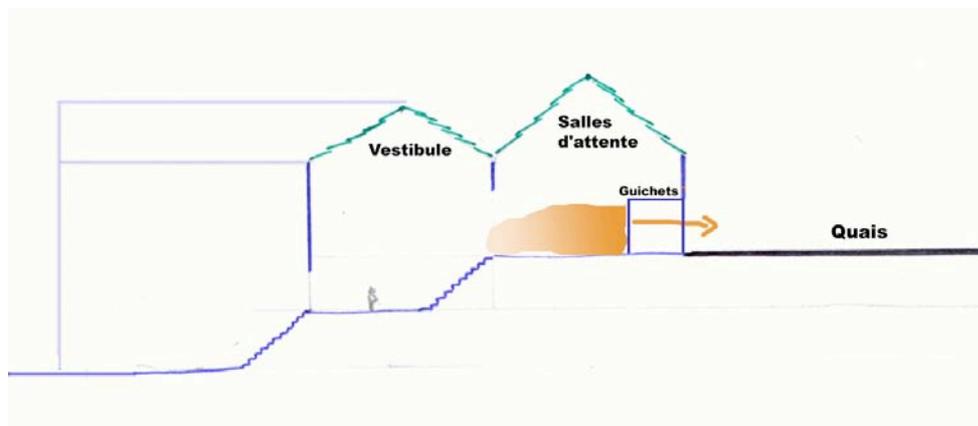
La Salle des pas perdus

Sociabilité et pratiques suivant les états successifs de la salle des pas perdus

1835

1835

1900



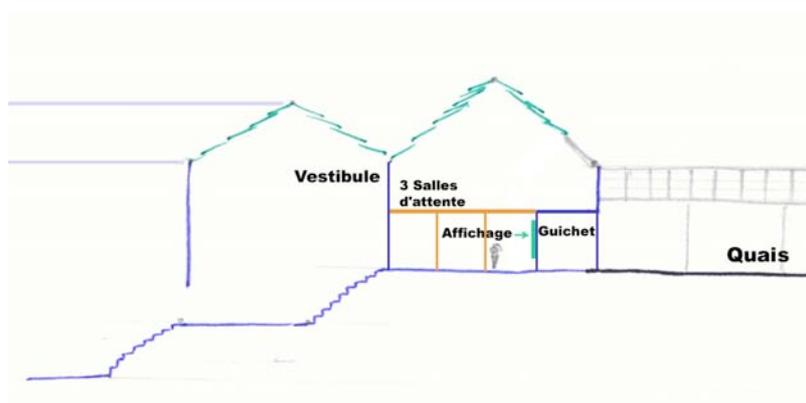
-Liberté de déambulation totale dans le vestibule.

-Enregistrement des bagages avant l'embarquement dans les trains.

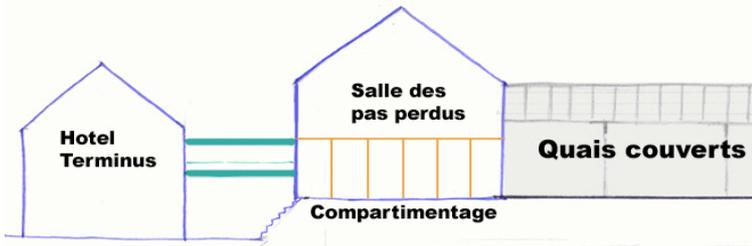
-Les voyageurs seuls doivent passer par les mêmes guichets et les mêmes files d'attente.

-Les bagages sont transportés par des facteurs.

1843



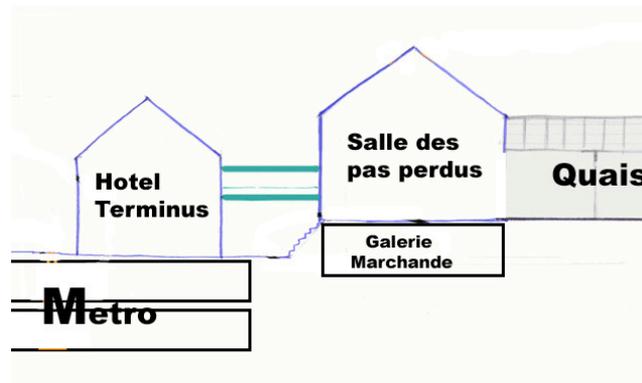
De la gare agitée à la gare « flânée »

Salles d'attente	Informations	Déplacements	Bagages
<p>De 1841 à 1845</p> <ul style="list-style-type: none"> -Billet délivré au moment même du départ. -Les voyageurs enfermés classe par classe dans les salles d'attente. -Organisation de la sortie des salles d'attente et l'accès aux trains en trois temps, relatifs aux trois classes de voyageurs correspondant à des tarifs et des niveaux de confort différents (« inquiets », « retardataires », et « exacts »). -L'impatience des voyageurs était une source d'incidents (briser les vitres des salles d'attente). <p>1869</p> <ul style="list-style-type: none"> -Passage de l'enfermement du voyageur dans les salles d'attente à une liberté de déplacement presque totale. -Pas d'obligation d'attendre dans la salle d'attente. 	<p>1843</p> <ul style="list-style-type: none"> -Nouvelle forme de communication par l'affichage des horaires en complément aux aboyeurs et crieurs. <p>1846</p> <ul style="list-style-type: none"> -Multiplication des panneaux d'affichage couverts par des abris. <p>1851</p> <ul style="list-style-type: none"> -Introduction des indicateurs horaires. <ul style="list-style-type: none"> -Continuité des initiatives entreprises en 1846 concernant les premiers affichages des horaires. -Diminution des foules devant les guichets. 	<p>1843-1845</p> <ul style="list-style-type: none"> -Les voyageurs enfermés dans la salle d'attente ne la quittent que dix minutes avant le départ des trains. Précipitation pour accéder aux quais et trains. -Espace policé, ordonné, discipliné structurée par des sas et de passages obligés, de barrières et cloisons nombreuses entre les salles d'attente et les quais. -Rhétorique disciplinaire : clôtures, d'axes de circulation différenciés (entre le départ et l'arrivée, entre les voyageurs et les bagages), de sas, de salles d'attente. -Localisation des voyageurs par un quadrillage de l'espace et du temps. -De l'occupant oisif (libre de circuler et de tout transporter) à l'occupant attentif. -La liberté de déambulation a généré une multiplication des services (librairie, etc.) 	<p>1846</p> <ul style="list-style-type: none"> -L'emplacement des bagages par voyageur, et ses dimensions sont fixés par un article de loi. -Introduction des tapis roulants et les bascules automatiques pour alléger la fatigue du voyageur.
<p>1889</p> 			
<p>La gare entre stress et nonchalance</p> <ul style="list-style-type: none"> -Période de désordres sociaux dans la gare Saint-Lazare. Dispute et colère des voyageurs. Besoin de séparation et de compartimentage des salles d'attente. La friction des corps. -Contraste avec l'esprit de déambulation dans la surface restante. 			

1900

-

1970



1900

- Permanence de la densité humaine dans un climat de turbulence.
- Les voyageurs sont moins nombreux que les banlieusards.
- Rapidité des déplacements, le séjour en gare devient plus bref.

Les années 1940

- La salle des pas perdus est aussi habitée par différents métiers qui participent à sa dynamique et son identité.

Les années 1950

- Réorganisation des circulations.

- Automatisation du contrôle des billets. Mise en place des machines imprimantes de billets. Réduction de l'attente pour l'acquisition des billets. Impact sur la gestion du temps global passé en gare.
- Réduction de la surface du service des bagages. Apparition des chariots. Extension de la surface de déambulation.

Les années 1970

- La salle des pas perdus s'équipe en escaliers mécaniques pour relier les deux niveaux (cours et quais).

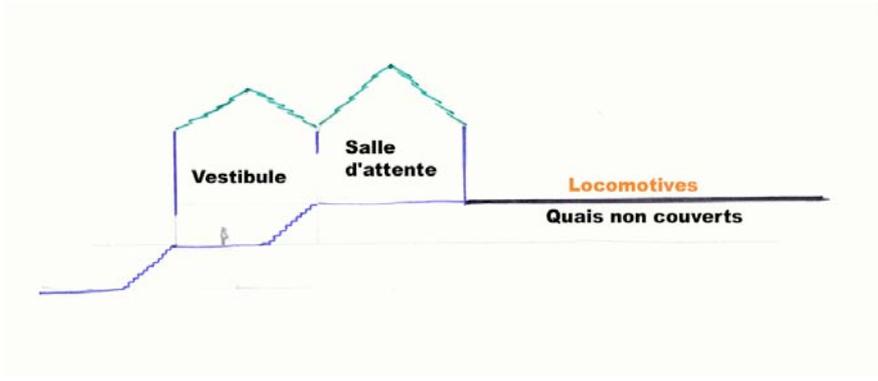
1980

-

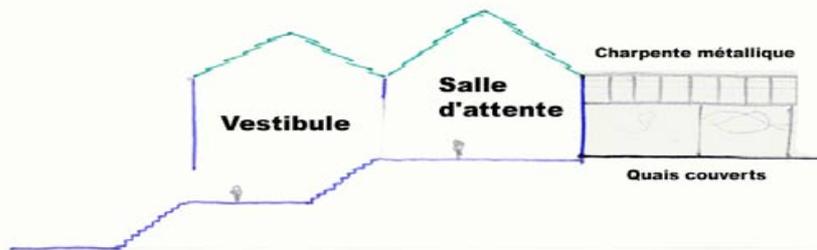
1990

- La culture : expositions artistiques et manifestations musicales, attirent les occupants de la gare. La salle des pas perdus incite à la contemplation.

4. Les quais

Les quais	
L'ambiance sonore suivant les états successifs des quais	
1835 - 1900	<p style="text-align: center;">1835</p>  <p style="text-align: center;">La découverte d'une nouvelle ambiance sonore technologique</p> <ul style="list-style-type: none">-La perception des locomotives comme machines aux sons étranges jugées parfois menaçante par rapport à l'univers sonore existant qualifié de « paisible ».-L'ouïe est frappée par des sonorités « mécaniques »: les bruits de freins, la soufflerie des tuyaux, les jets de vapeur, les chocs métalliques, les sifflets, les cornes et les cloches.-Rythmique sonore par les cloches annonçant les départs.-Effets sonores : émergence et anticipation.-L'ambiance sonore résulte de deux sources : cloches et trains à vapeur. Les auditeurs récepteurs découvrent, tendent l'oreille et se laissent guider dans un climat nouveau. Les signaux sonores émergent et éveillent l'attention.

1843



Une métabole sonore appréciée

-La halle participe à la perception d'une métabole sonore.

-Diversité du paysage sonore : usages de pétards et sifflets pour avertir les voyageurs aux départs, bruits des moteurs, « aboyeurs » employés dans les gares, cris des colporteurs, des buffetiers, cris et jeux d'enfants avant le départ, etc.

-Du fait de la réverbération sous la halle, il est difficile de distinguer les différents sons contrairement à la perception de l'ambiance sonore avant la construction de la halle.

-Les trains perçus comme producteurs d'une esthétique sonore agréable et plaisante.

-L'attrait pour le voyage gomme pourtant le bruit des trains, et les stridences ferroviaires rendent les sons de la ville plus humains.

-Organisation des signaux sonores: le sifflet des locomotives perçu comme un signal sonore annonciateur d'un départ ou d'une arrivée.

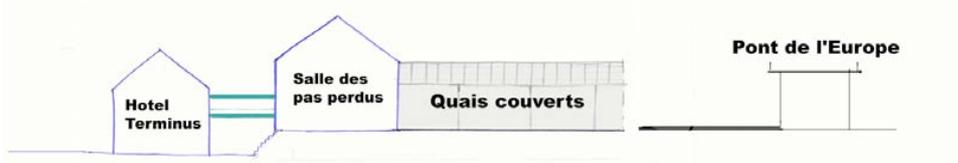
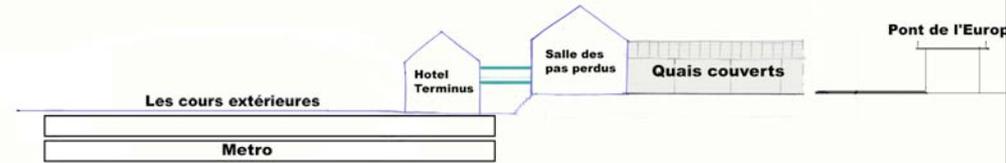
-Rythmicité sonore : la rythmique des sons entendus dépend des mouvements des voyageurs.

-Nouveaux effets sonores : bourdon, métabole, fondu enchaîné, écho, couplage, masque, shawaradji, et réverbération (l'effet indicateur de solennité et de monumentalité).

-Permanence d'effets sonores : émergence, hyperlocalisation.

-Atténuation des émergences sonores. L'environnement sonore est continu. Les signaux sonores sont noyés dans l'ambiance sonore globale à forte réverbération.

-1869 : La liberté de déambulation dans la gare modifie l'identité sonore de la gare plus marquée par l'émergence des voix humaines (voyageurs et crieurs).

1889	 <p style="text-align: center;">L'allongement des quais entraîne plus de réverbération</p>
	<p>Dialogue permanent entre les objets sonifères (trains, composteurs, etc.), et la présence humaine (cheminots, vendeurs, voyageurs, guichetiers, etc.), sous un grand volume évidé.</p> <p>-Effet de cocktail sonore et de staccato. -Perception d'un trépidement continue des trains.</p>
1900 - 1970	 <p style="text-align: center;">Une réverbération et une rythmique toujours affirmées</p> <p>-La continuité sonore des trains diesels et des trains électriques remplacent la rythmicité des trains à vapeur.</p> <p>-La réverbération demeure la caractéristique principale de l'ambiance sonore sous les halles couvrant les quais.</p> <p>-Perception d'une rythmique sonore à deux vitesses: les moments de foule presque continuels riment avec bruit et cacophonie, les rares séquences de faible occupation sont associées à un « presque-silence ».</p> <p>-Les émergences du fond sonore concernent les sons des composteurs de billets.</p>
1980 - 1990	<p style="text-align: center;">La technologie des annonces au service de la réverbération</p> <p>-Intérêt pour les annonces sonores qui s'ajoutent à l'ensemble des signaux diffusés et mettent en valeur davantage la réverbération du lieu.</p>

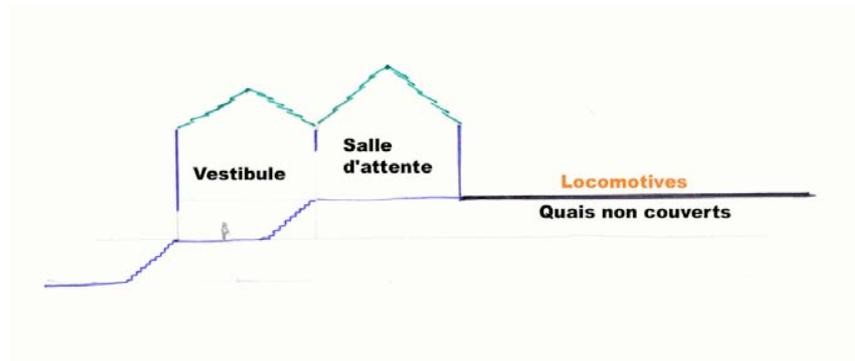
Les quais

L'ambiance lumineuse suivant les états successifs des quais

1835

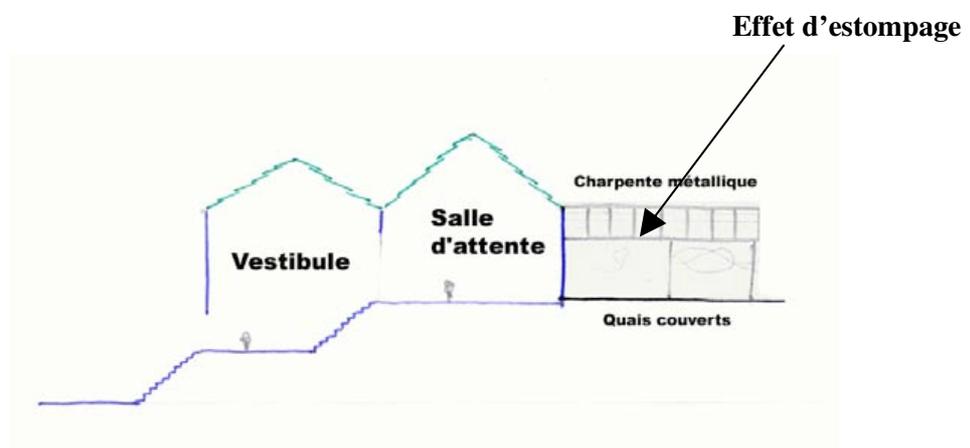
1835

-
1900



- Inconfort: Surexposition totale à la lumière naturelle, soleil et chaleur, pluie et froid.

1843



- Sous la couverture, les corps deviennent des silhouettes.

Perception de la monumentalité / Sentiment de convivialité

-La couverture par une charpente métallique: dispositif composée d'une structure métallique et de surfaces vitrées.

-Perception visuelle: hangar longitudinal (dans le sens des trains) accentue l'effet de profondeur et de perspective, « la fuite des rails vers l'horizon ».

Effets lumineux :

-Effet d'enveloppement par une lumière homogène et diffuse.

-Effet de filtrage : égalisation de la lumière sur toute la profondeur de la halle.

-Effet d'estompage : imprécision, disparition des contours des objets.

Lumière nocturne :

-Sous la charpente métallique : Eclairage au gaz. Nouveau rapport à la vision. Lumière bleuâtre. Vivacité des ombres portées.

-Effet de coloration : la blancheur des fumées imprégnée de la lueur bleue.

-Homogénéisation de l'ensemble des sources lumineuses naturelles et artificielles, choix de l'éclairage à l'huile.

-Confusion entre les trois modes d'éclairage : naturel, artificiel au gaz, artificiel à l'huile.

-Effet lumineux de fondu : La dissolution des contrastes d'ombres et de lumières.

Les années 1870

-Monet : Le paysage brouillé par les jets de vapeur.

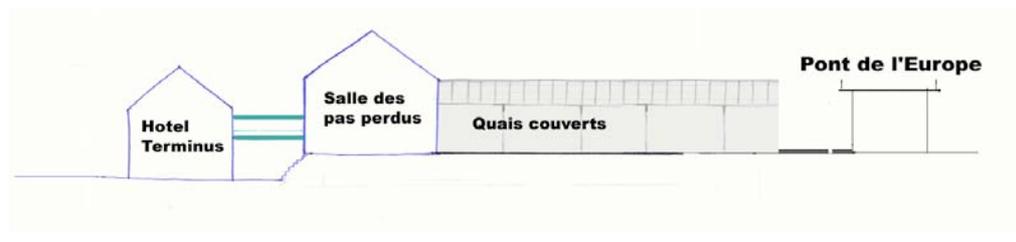
-Mise en valeur de la Blancheur des fumées.

Les années 1880

-Les hésitations persistent entre deux sources de lumière nocturne: le gaz et l'électricité.

-Continuité de la lumière entre le jour et la nuit: La gare Saint-Lazare n'était jamais très éclairée, mais elle ne connaissait jamais la nuit totale.

1889



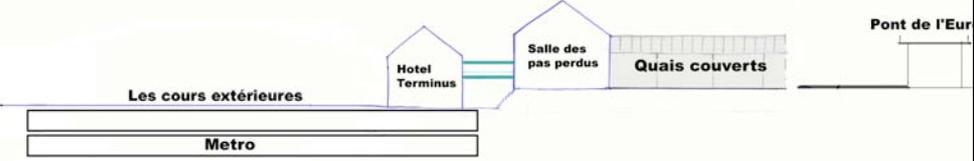
La lampe électrique modifie la perception des couleurs et des matériaux

-Mise en place définitive et généralisée de l'éclairage électrique combiné avec la lumière naturelle : l'éclairage donne une vision confuse du lieu.

-Les lampes électriques engendrent une lueur lunaire.

-Association du confort lumineux avec les couleurs et les matériaux.

-Persistance des effets : enveloppement, estompage, fondu, coloration et filtrage.

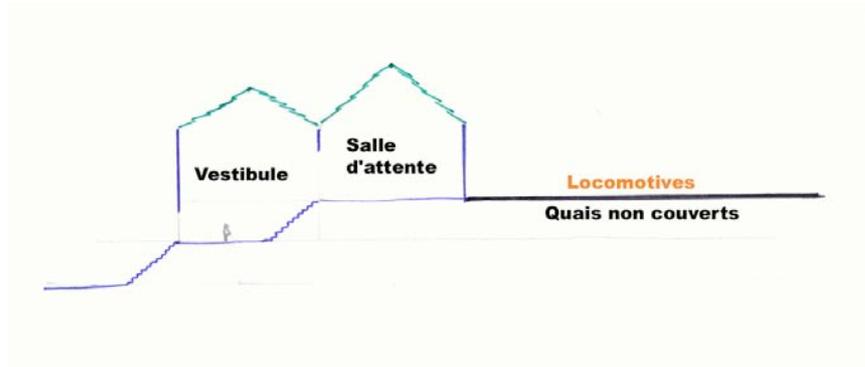
<p>1900 - 1970</p>	
	<p style="text-align: center;">Calibrage entre la lumière nocturne et diurne, entre le dedans et le dehors</p> <ul style="list-style-type: none"> -Redondance de la blancheur des fumées. -Contraste entre la qualité de la lumière à l'intérieur (diaphane) et l'intensité lumineuse de l'extérieur. -L'éclairage ne dépasse pas 05 lux. L'éclairage artificiel n'est plus uniquement nocturne pour atténuer le contraste dans le Passage de la lumière diurne à la lumière nocturne. -La lumière nocturne attribue une image industrielle : réflexions des lumières sur les rails et les éléments de structure métallique.
<p>1980 - 1990</p>	<p style="text-align: center;">Médiatisation</p> <ul style="list-style-type: none"> -Politique d'éclairage s'orientant vers la multiplication de dispositifs d'exposition (enseignes lumineuses, lumières orientées).

Les quais

L'ambiance olfactive suivant les états successifs des quais

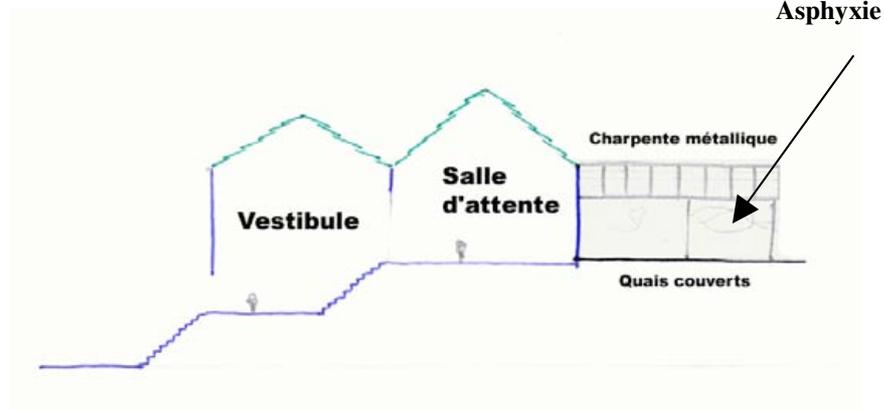
1835
-
1900

1835



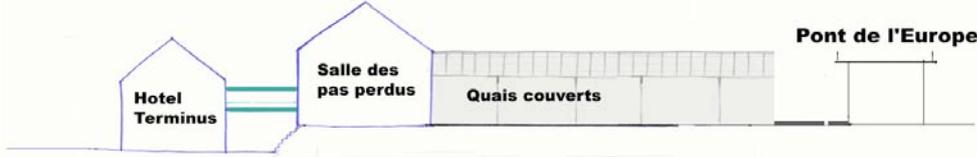
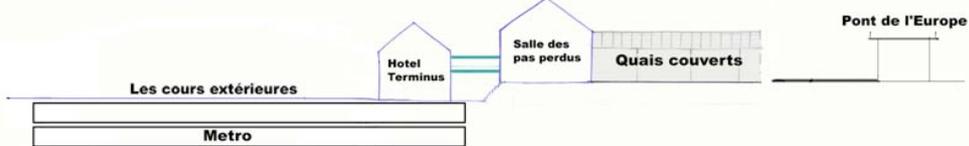
-Champ libre pour les odeurs de combustion.

1843



A la limite de l'asphyxie

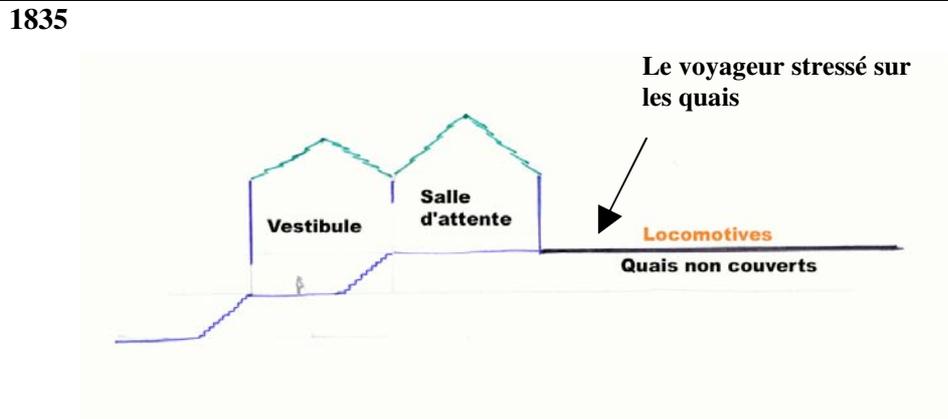
- La bourgeoisie est effrayée par les fumées.
- Considérations négatives : espace insalubre et inconmode.
- Atmosphère bouillonnante de fumées. Le paysage est brouillé par les jets de vapeur.
- Ambiance olfactive renvoyant à un univers industriel.
- Les wagons émetteurs d'odeurs de putréfaction et de fumées de goudron polluent toute l'étendue des quais d'embarquement et de débarquement.

1889	
	<p style="text-align: center;">L'envahissement olfactif des quais</p> <ul style="list-style-type: none"> -Amplification des émissions odorantes (toujours les fumées épaisses) suite à la multiplication des trains. -Le remuement des matières répand les odeurs et la chaleur augmente l'inconfort. -Effet odorant d'envahissement, entre 18h et 20h. -Interdiction aux trains chargés de matières infectes de stationner sur les quais. <p style="text-align: center;">Diminution de l'envahissement des mauvaises odeurs.</p>
1900 - 1970	
	<p style="text-align: center;">Imprégnation continue et totale de fumées</p> <ul style="list-style-type: none"> -Témoignages de rejets et de plaintes contre cette gêne olfactive qu'est la vapeur des charbons.
1980 - 1990	<p style="text-align: center;">Aboutissement des solutions « contre les fumées »</p> <ul style="list-style-type: none"> -Electrification généralisée des trains et atténuation progressive de l'indice « odeurs des locomotives à vapeur ». -Tentatives d'odorisation de la salle des pas perdus.

Les quais

Sociabilité et pratiques suivant les états successifs des quais

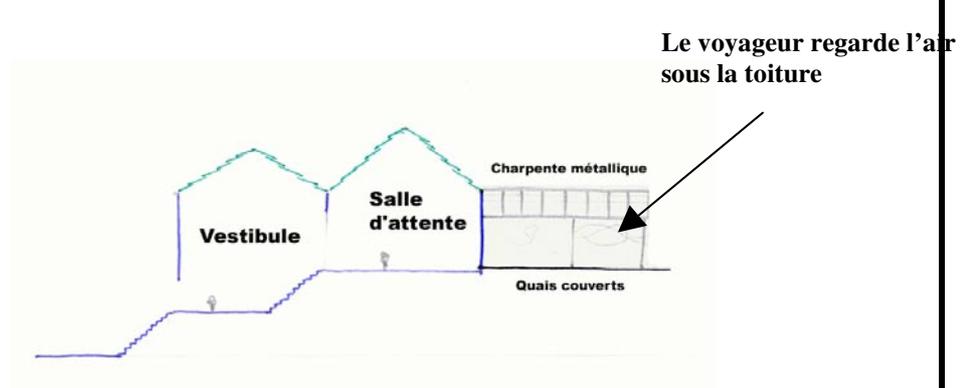
1835
-
1900



Découverte du train et Balbutiements autour du déroulement du voyage

- Découverte de la vitesse et de l'objet « train ». Regroupement des foules autour des quais. Contemplation des trains crachant la fumée.
- Le voyageur oisif stressé par les agressions sonores.
- Les foules en masse tendent à créer une ambiance d'agitation.
- Voyageurs surexcités débordés de bagages. Entassement aux abords des trains.
- Plaintes déposées à cause des conditions inconfortables de montée et descente dans les trains.
- Deux réceptions sociales : la classe populaire magnifie la vitesse et la technologie ferroviaire et la classe bourgeoise les redoute.
- La précipitation massive participe à une ambiance de la gare à l'image de la ville du XIX^e siècle: stress, inquiétude, etc.

1843



- Déambulation « couverte » et captivée

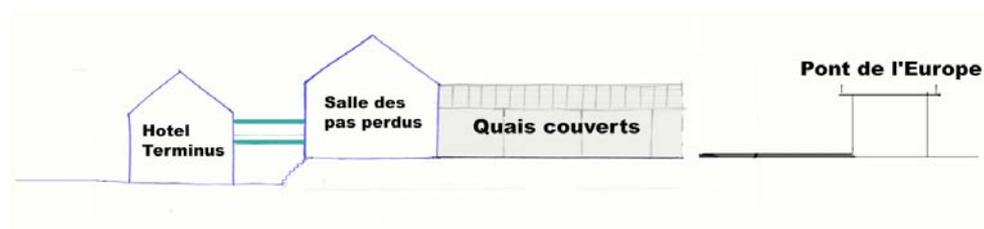
Le voyageur entre autogestion et prise en charge des compagnies

- Accompagnement et orientation des voyageurs par des affichages muraux.
- Gestion des flux des voyageurs en mouvements. Par contre, condensation des voyageurs sous les abris et devant les affiches.
- Voyageurs guidés, orientés par des dispositifs de sas, barrières et cloisons.
- Sentiment de convivialité et d'hospitalité partagé seulement par les voyageurs « attentifs » à la monumentalité de la halle.
- Présence massive et continue des non-voyageurs « oisifs ». Contemplation des trains en mouvement.
- Précipitation des voyageurs. La foule est encore massive et épaisse sur les quais.
- Périodicité, rythmicité de l'accès des voyageurs aux trains.
- Contraste entre la perception du voyageur sous la halle métallique et la perception du voyageur dans un compartiment du train en dehors de la halle métallique. Dialectique du confort et l'inconfort. Sur les quais : appréciation du volume vide, dépréciation de la présence d'autrui. Dans le train: appréciation du confort « assis », dépréciation de la surexposition au soleil.

1869:

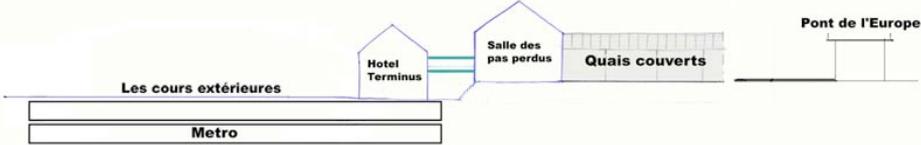
- Liberté de circulation sur les quais. Indépendamment des horaires et des convois.
- Agrémentation de la promenade du voyageur par la multiplication des services.
- Saturation et entassement sur les quais : concernant les voyageurs et les non-voyageurs, les attentifs comme les oisifs.
- Période d'insociabilité, désorganisation des voyageurs et panique après l'accroissement du trafic et la stagnation du nombre de trains.

1889



Promenade inquiétante

- Les quais invitent encore à la promenade et la déambulation, surtout pour les visiteurs « oisifs », mais dans un climat de stress, d'angoisse et d'inquiétude.

<p>1900 - 1970</p>	
	<p style="text-align: center;">Banalisation de l'image des quais comme simple hangar de trains</p> <ul style="list-style-type: none"> -Les quais ne sont plus un espace d'embarquement ou de débarquement isolé. Perméabilité avec la salle des pas perdus. -Les cheminots, « plus proches des voyageurs », prennent une part active dans ce sentiment.
<p>1980 - 1990</p>	<ul style="list-style-type: none"> -Les percées entre les quais et la salle des pas perdus sont multipliées. Le voyageur est soumis à l'épreuve de l'efficacité circulatoire. Circuler rapidement pour arriver au train rapidement. -L'ambiance résultante ne favorise plus la nonchalance et la promenade comme à la fin du XIX^e / début XX^e siècle.

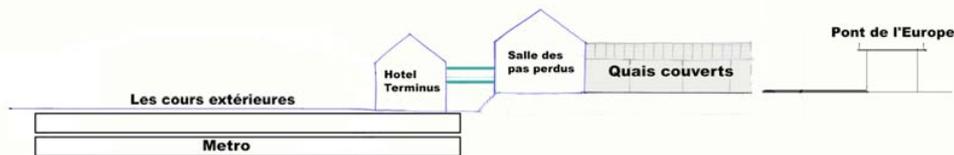
5. Synthèse des qualités ambiantales actuelles

<p align="center">La gare vécue aujourd'hui</p> <p align="center">L'ambiance sonore dans la gare d'aujourd'hui</p>				
2005				
	<p>La gare diffuse</p>	<p>La salle des pas « réverbérés »</p>	<p>Le quai « vocal »</p>	
	<p>La ville sonore entre en gare.</p> <p>L'ambiance sonore se résume par l'étendue sonore de la gare ainsi que sa perméabilité.</p>	<p>La dominante sonore est le piétinement.</p> <p>La matière sonore est continue, et fortement réverbérée dans la salle des pas perdus.</p> <p>Les propriétés architecturales alimentent la perception d'une forte réverbération.</p> <p>Effets remarquables: Métabole et réverbération.</p>	<p>L'espace des quais longitudinaux se caractérise par une production sonore fortement vocale.</p> <p>La vocalisation est rythmée et entrecoupée par les sons technologiques.</p> <p>Effets remarquables: Irruption et émergence.</p>	<p>La dominante sonore est la voix humaine.</p> <p>Ambiance métabolique.</p> <p>La hauteur du volume génère une forte réverbération au niveau du quai transversal.</p> <p>Effets remarquables: Métabole et réverbération.</p>
<p>Espace et Caractéristiques sonores : Grandeur des volumes, métabole et réverbération</p>				

La gare vécue aujourd'hui

L'ambiance lumineuse dans la gare d'aujourd'hui

2005



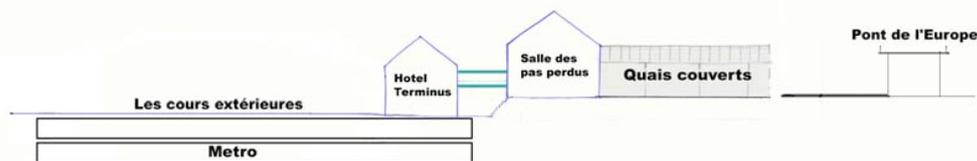
Vers une obscurité maîtrisée	Du naturel à l'artificiel	Le bain de lumière naturelle	Du naturel à l'artificiel	Lumière égalisée
<p>La salle de distribution située au sous-sol de la gare Saint-Lazare est éclairée par un puit de lumière naturelle.</p> <p>Particularité des matériaux utilisés : réflexion, couleurs claires.</p> <p>Rareté des éclairages horizontaux.</p> <p>Perception d'une multitude de surface et non d'un volume.</p>	<p>Pas de transparence horizontale.</p> <p>Emergence de sources de lumière artificielle.</p> <p>Seuil de perception lumineuse.</p>	<p>Le toit vitré plonge ce lieu dans une atmosphère blanchâtre, une lumière naturelle homogène et diffuse.</p> <p>La hauteur du volume participe fortement à la perception du bain de lumière naturelle.</p> <p>Ambiance nocturne</p> <p>Coloration de l'espace par les lumières des commerces.</p> <p>Effets lumineux : enveloppement coloration, verticalité.</p>	<p>Pas de transparence horizontale.</p> <p>Emergence de sources de lumière artificielle.</p> <p>Seuil de perception lumineuse.</p>	<p>Un champ de perception libre pour le regard, favorisée par une lumière homogène, sans aucune valorisation ou mise en scène d'un objet par rapport aux autres.</p> <p>Tous les acteurs et objets présents sont immergés dans une même ambiance lumineuse homogène, les contrastes sont fortement atténués.</p>

Espace et Caractéristiques lumineuses: Grandeur du volume, transparence des toits, ambiance lumineuse enveloppante.

La gare vécue aujourd'hui

Sociabilité et pratiques dans la gare d'aujourd'hui

2005



Écoulement dans la ville

Congestion

Promenade et fluidité

Le corps à corps ferroviaire

Passage dans un filtre étroit.

La clarté spatiale accentue la fluidité des déplacements.

Rythmicité dans le déversement de la foule.

Succession de pleins et de vides « humains ».

Attendre dans la gare, c'est attendre en marchant.

Engorgement, les corps se rapprochent après s'être désolidarisés après l'arrêt des trains.

Possibilités de repli dans la salle des pas perdus protégée de la rumeur urbaine.

Le compostage est une action qui génère des regroupements et des éclatements rapides des usagers.

Les arcades organisent la déambulation et guident les pas, d'un côté vers l'autre, vers la ville ou vers les voies.

La désertification est synonyme d'inquiétude et de stress. La densité donne une perception particulière du lieu.

Espace et sociabilités remarquables: La gare appartient aux citoyens en transit.

Cette synthèse, le lecteur s'en est rendu compte, est une sorte de cahier de charges pour l'aménageur. Les chapitres précédents ont montré des finesses descriptives et graphiques beaucoup plus subtiles, chez Emile Zola, Théophile Gautier. Pour les associer à ce cahier de charges, nous avons alors pensé à composer un SIG (système d'informations géographique). Plus exactement, nous proposons un outil multimédia de type SIG. Chacune des fiches pourrait en effet être la page de départ d'une « navigation », via l'outil informatique, vers les informations historiques et spatiales. Nous l'évoquons ci-après.

6. L'outil multimédia comme mode de communication

Afin de rendre le patrimoine sensible de la gare actif dans le processus de conception, nous avons choisi de réaliser un outil multimédia qui aurait deux visées : aider à la réflexion et à la conception architecturale en rendant accessibles les données historiques et actuelles sur les ambiances vécues par le citoyen à différentes époques du XIX^e à aujourd'hui.

Chacun des acteurs impliqués dans le processus de conception, a une représentation de la gare. Face à ce constat, notre outil serait un embrayeur de discussions nouvelles. Les acteurs du projet ont souvent tendance à penser dans une logique déterministe, linéaire et causale. Programmation et projection sont le plus souvent abordées comme des activités consistant tout d'abord à définir des besoins, des fonctions ou des objectifs pour trouver ensuite, a posteriori, les formes dans lesquelles le programme pourra rentrer. Notre outil multimédia devrait permettre d'assouplir une telle approche. Il permet le croisement des données relatives à l'espace, au temps et aux sens (planche 68). Il permet à l'utilisateur de choisir le sens, la période historique, et l'espace qu'il veut étudier. Trois niveaux de croisement de l'information sont en effet proposés :

- Le premier niveau se base sur le découpage spatial : parvis de gare, bâtiment voyageur et quais, et met en scène par des moyens graphiques, la situation

d'attente et les parcours significatifs dont il est question dans le corpus historique étudié.

- La deuxième lecture concerne les composantes sonores, lumineuses et olfactives de la gare selon le découpage précédent. Elle met les effets sensibles au centre de l'accès à l'information.

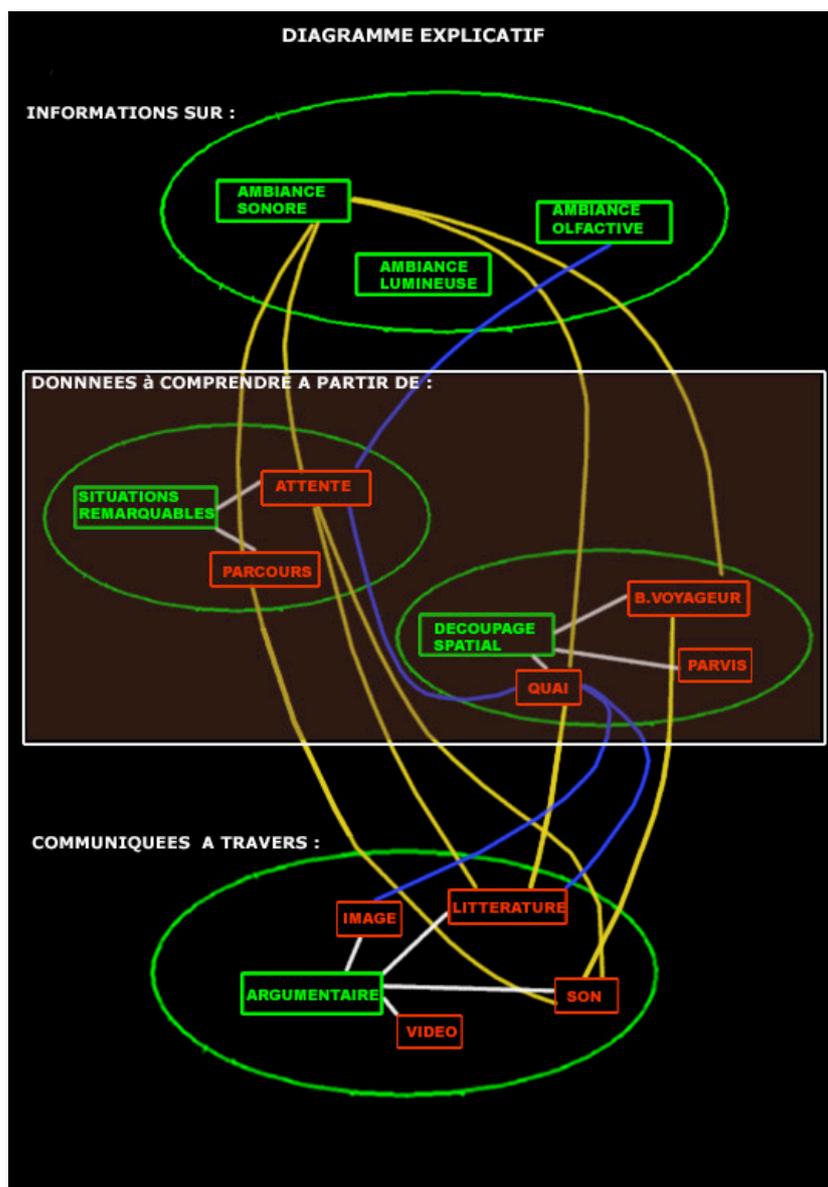


Planche 68 : Diagramme de la construction de l'outil

- Le troisième niveau comprend l'argumentation des deux premières lectures. Le manipulateur de l'outil, c'est-à-dire, l'aménageur ou l'historien, a la possibilité de saisir une ou plusieurs ambiances. Il peut donc les localiser dans l'espace et dans le temps (suivant une barre de progression temporelle). Par ce procédé de navigation, la saisie des variations et des permanences sensibles de la gare est rendue possible. L'objectif est de simplifier les rapports de complémentarité ou de redondance entre les différents supports d'argumentations : photographies, textes, séquences vidéo et fragments sonores. L'intérêt par rapport à un outil multimédia traditionnel réside dans la possibilité de connaître les sources des données analysées. Une icône permettra de visualiser la source (titre d'ouvrage, poème, citation, tableau, photographie, film, etc.), qui a servi à énoncer le résultat communiqué.

L'objectif est de construire un outil de travail pour une exploitation professionnelle. Il a fallu distinguer les données brutes des données d'analyse, ces secondes ne pouvant pas être déduites des premières. A souligner que dans cette étape de la recherche, on est confronté à deux groupes d'informations : des données brutes (archives, sources, etc.) et des données analysées.

Nous avons voulu esquisser le fonctionnement de l'outil multimédia, permettant d'articuler des images et des sons afin d'illustrer un bilan d'ambiances et susciter des pistes de réflexion (planche 69). A l'échelle de la gare, il s'agit de noter, recenser, différents aspects, sans nécessairement viser une exhaustivité, puisqu'il s'agit aussi de provoquer des remarques, des contributions à la lecture du lieu. Le rôle d'un acteur spécialisé dans les ambiances architecturales et urbaines est alors de permettre une veille sur les transformations spatiales.

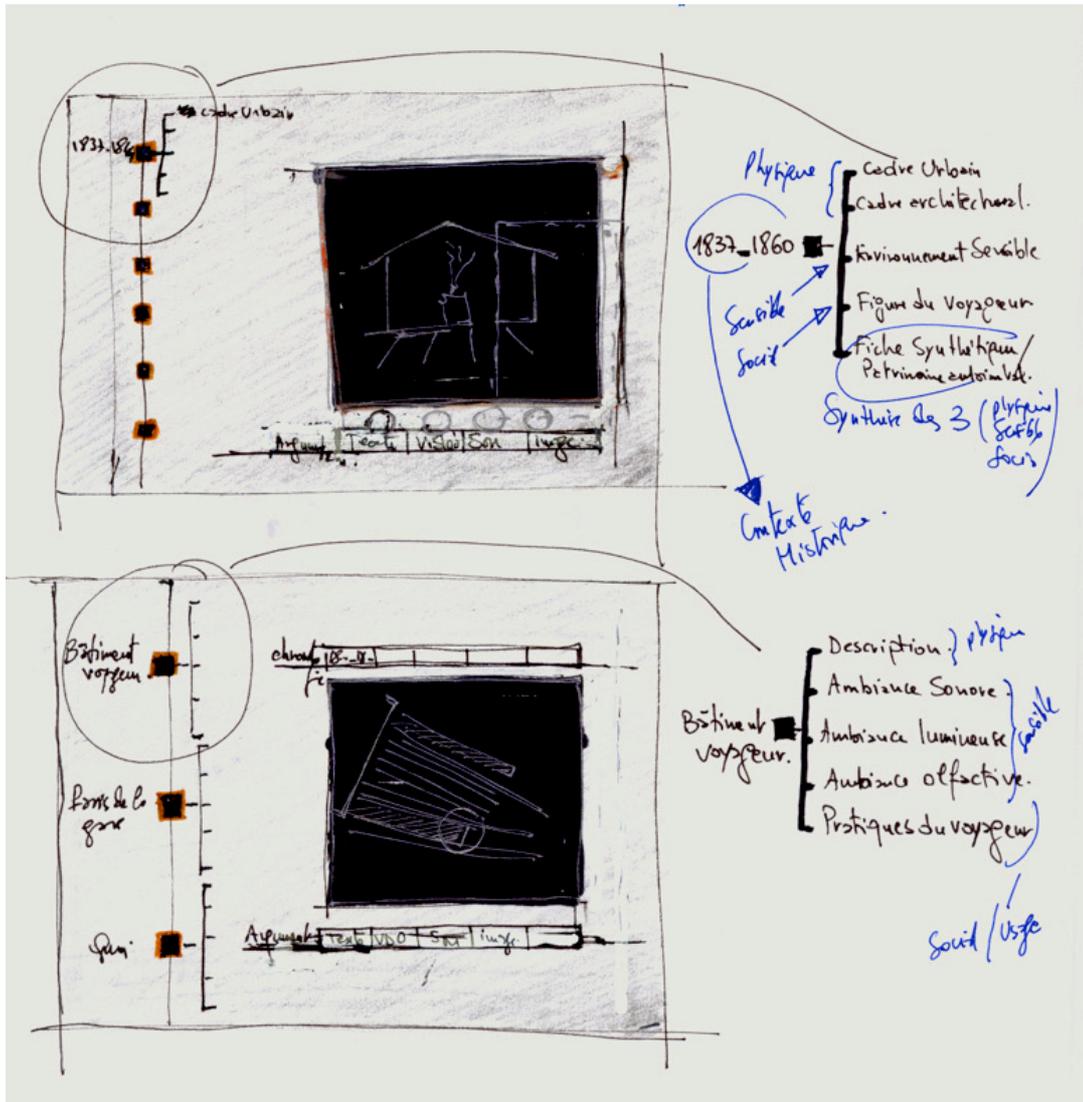


Planche 69 : Premières esquisses graphiques de l'outil

Cet outil multimédia interactif, une fois développé (infographie, photos, textes, schémas, animation, sons), présenterait des descriptions et des analyses des ambiances du passé. Par exemple, les parcours sonores corrélés à un déplacement visualisé en plan, seraient un moyen efficace pour approcher les ambiances dans leurs aspects les plus dynamiques et temporels (effets de coupure, transitions, contrastes). Le visuel a une autre consistance lorsqu'on déclenche la bande son.

Il pourrait être utilisé comme une source d'information, simple, adressée à des non-spécialistes qui sauront manipuler aisément la composition du système

graphique, ses principes d'organisation, les rapports de complémentarité ou de redondance entre les différents dessins, photographies, textes, séquences vidéo et fragments sonores.

L'écran de démarrage de l'outil est le suivant (planche 70). Les deux écrans suivants correspondent aux deux explorations possibles : mode *historien* et mode *architecte* (planche 71, 72).

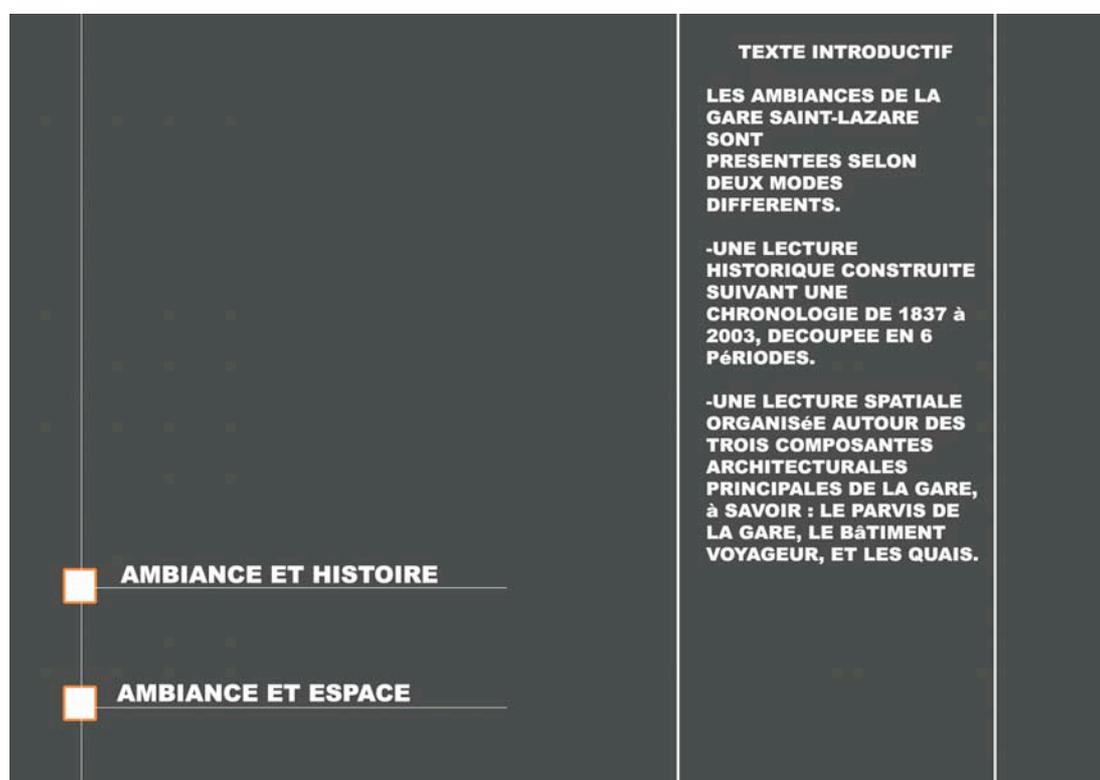


Planche 70 : Ecran de démarrage de l'outil

LE PARVIS DE LA GARE

LE BATIMENT VOYAGEUR

- DESCRIPTION
- AMBIANCE SONORE
- AMBIANCE LUMINEUSE
- AMBIANCE OLEACTIVE
- PRATIQUES DU VOYAGEUR
- FICHE SYNTHETIQUE / PATRIMOINE AMBIANTAL

LES QUAIS

PERIODE	1837 1860	1860 1889	1XXX 1XXX	1XXX 1XXX	1XXX 1XXX	1XXX 2XXX
PLAN						
COUPE						
FACADE						

ARGUMENTAIRE
TEXTE
SON
VIDEO
IMAGE

Planche 71 : Exploration par fragment spatial

1837-1860

- CADRE URBAIN
- CADRE ARCHITECTURAL
- ENVIRONNEMENT SENSIBLE
- LA FIGURE DU VOYAGEUR
- FICHE SYNTHETIQUE / PATRIMOINE AMBIANTAL

1860-1889

1XXX-1XXX

1XXX-1XXX

1XXX-1XXX

1XXX-2XXX

ARGUMENTAIRE
TEXTE
SON
VIDEO
IMAGE

Planche 72 : Exploration par période historique

Pour accéder aux différents menus, l'utilisateur est conduit à suivre le mode opératoire suivant : (Tableau 4).

Scénario	Mode <i>Historien</i>	Mode <i>Architecte</i>
Scénario1	<ul style="list-style-type: none"> • 1837-1860 <ul style="list-style-type: none"> ○ cadre urbain ✓ image 	<ul style="list-style-type: none"> • Parvis de la gare <ul style="list-style-type: none"> ○ description ✓ plan * 1837-1860
Scénario2		
Scénario3		
Scénario4		

Tableau 4 : Présentation conjointe des deux modes d'accessibilité aux informations

Selon la discipline visée et le public auquel il est destiné, la nomenclature des identifiants change. Ces derniers sont destinés, dans le premier cas, à renseigner l'historien, enrichir ses connaissances sur un environnement particulier, à des dates différentes. Dans le deuxième cas, il s'agit de stimuler l'imaginaire de l'aménageur, lui faire découvrir les changements d'ambiances liés aux modifications spatiales. Le principe ne s'inscrit pas uniquement dans une technique « diaporama », mais tend à favoriser une approche de navigation interactive dans les documents sélectionnés au préalable pour évoquer les ambiances de la gare.

Ainsi, pensons nous, cet outil contribuera à l'amélioration de l'argumentaire ambiantal de l'architecte intervenant sur le patrimoine bâti. Les fiches réalisées dans le chapitre trois pourraient être un autre point de départ. Prenons, par exemple, la fiche relative à l'ambiance sonore suivant les états successifs de la salle des pas perdus (pp. 256-258). Les schémas en coupe, même à leur état sommaire, serviront comme supports graphiques. Des photographies peuvent apparaître pour faciliter l'assimilation des proportions de l'espace et l'échelle des volumes. Ensuite, en cliquant sur l'icône « Bâtiment voyageur » (en exploration par fragment spatial), ou sur l'icône « 1900-1970 » et « cadre architectural (en exploration par période

historique), le manipulateur aura la même coupe, celle qui figure sur la fiche de la page 257. Aussi, il pourra, en cliquant sur l'icône « son », écouter un fragment sonore qui montre comment la diffusion des messages met en exergue le volume vide et sa réverbération, le bourdonnement créé par les escaliers mécaniques, la perméabilité verticale de la salle des pas perdus, et la connexion sonore des sous-espaces de la gare. De cette manière aussi, ce montage multimédia intéressera autant l'architecte que l'historien.

7. Conclusion

Ce chapitre présente l'aboutissement de cette recherche qui, rappelons le, explore les possibilités d'une meilleure connaissance historique des ambiances de la gare sous ses aspects qualitatifs. Il était question de reformuler les éléments d'analyses détectés dans les chapitre (I) et (II), qui soient suffisamment invariants, et obtenus sans la réduction de l'une ou l'autre composante de l'ambiance de la gare du XIX^e siècle et celle du XX^e siècle. Cette présentation du patrimoine sensible de la gare Saint-Lazare est un moyen de pointer les l'évolution des effets sensibles, au croisement des découpages et réaménagements spatiaux, les facteurs d'ambiances, des propagations de flux et des vécus. L'analyse de l'une des composantes engage une prise de connaissance des autres. De plus, la segmentation donne à voir l'évolution historique des perceptions sonores, lumineuses ou olfactives. Nous, qui revoyons la gare Saint-Lazare avec la mémoire des autres, qu'ils soient visiteurs ou voyageurs, acteurs cheminots ou artistes, nous nous rendons compte qu'ils se sont attachés à quelques repères, nettement distincts de la masse bâtie : les quais, les abords et la salle des pas perdus, qui concentrent l'essence des perceptions depuis l'embarcadère de Saint-Germain.

BIBLIOGRAPHIE

Les sources manuscrites de l'époque	299
Les archives de la Ville de Paris	
Les archives Nationales à Paris	
Les archives de la Préfecture de Police	
Les sources imprimées de l'époque	301
Les traités techniques et d'architecture	
Les « cours de chemins de fer » à destination des jeunes ingénieurs	
Les mémoires et avant-projets d'ingénieurs et architectes	
Les documents sur l'économie et la vie sociale des gares de chemins de fer	
Les Traités de police	
Les documents sur la santé publique relative aux gares	
Les Brochures et les prospectus	
Les périodiques de l'époque	303
La presse destinée à la communauté ferroviaire	
La presse de vulgarisation	
La presse illustrée	
La Presse diverse	
Les articles pertinents sur la Gare Saint-Lazare	
La littérature de l'époque	308
Les sources imprimés sur la période contemporaine	310
La discipline « Histoire »	
L'histoire de la ville	
L'histoire sociale et culturelle	
L'histoire sensible de la ville	
L'histoire de la vie quotidienne	
L'histoire des chemins de fer	
L'espace et l'aménagement	320
Les Ambiances (Concepts et méthodes)	321
L'audiovisuel et les images	322
Les gravures et les peintures à l'huile	
Les photographies et le cinéma	

Les sources manuscrites de l'époque

Les archives de la Ville de Paris

. Fonds d'archives des services techniques municipaux

-Carton 323 : « Gare Saint-Lazare ».

-Carton 324 : « Gares Saint-Lazare et Montparnasse ».

. Fonds de l'administration départementale (Préfecture de Seine), rubrique « Travaux Publics et Transports »

-Carton D.2.S 9/1 : Affaires générales de la Compagnie des chemins de fer de l'Ouest:

-Carton D.3.S 9 / 1 : Affaires générales du réseau d'Orléans dans le département de Seine.

. Fonds privés départementaux

-D.1Z. : « Collection Lazare, Topographie parisienne, 1797-1880 » : registre26 :

Châtelet et chemins de fer; registre27 : Chemins de fer et cimetières; registre49 :

« Gares de chemins de fer », folios 144 à 248.

-D.2Z: « Collection Blondel, Topographie de Paris et de sa banlieue (1840-1910) » :

registre2, pp. 336-357, qui compilent des articles de presse du *Moniteur Universel*, de *L'Illustration* ou du *Magasin pittoresque*, des plans et des gravures sur le chemin de fer de ceinture (pp. 336-338), le chemin de fer de l'Est (pp. 340- 344), la gare d'Orléans à Orsay (pp. 345-346) et le chemin de fer de l'Ouest et de l'État (pp. 348-357).

-D.17Z/2 : « Collection Lucien Lazare, Publicité (1868-1914) » contenant 14 pièces sur les chemins de fer (brochures publicitaires, billets de train, etc.) recueillis par Lucien Lazare.

. Calepins du cadastre et carnets industriels

-D1P4 /1028 : Calepin du cadastre de la rue Saint-Lazare.

Les archives Nationales à Paris

. Guides de consultation des archives:

FAVIER, Jean (dir.), *Archives Nationales, État général des fonds*, A.N, 1978, t. II : de 1789 à 1940, sous la direction de Rémi Maurice.

HILDESHEIMER, F., « Les sources de l'histoire des chemins de fer », *Les chemins de fer, l'espace et la société en France*, Actes du colloque, Paris, 18-19 mai 1988, Revue d'histoire des chemins de fer, hors série n°1, pp. 371-373.

ZUBER, Henri (dir.), *Guide des sources de l'histoire des transports publics urbains à Paris et en Île-de-France, XIX^e- XX^e s*, C.N.R.S / Université Paris I, 1998.

. Série BB : Ministère de la justice

-BB.17 / A / 130 : Pièces classées par ordre chronologique (de janvier à avril 1843) ; dossier 12 - pièces diverses relatives aux chemins de fer: essentiellement des lettres, des cartons d'invitation à l'inauguration de la gare d'Orléans (actuelle Austerlitz), des brochures et des coupures de presse de 1842 et 1843.

. Série F 2: Ministère de l'Intérieur, administration départementale et communale

-Carton 12 709 : Police des chemins de fer. Rapports de Paris (1858).

. Série F 14: Travaux Publics

- Carton 9146 : « Chemins de fer de ceinture, dès 1843 ».
- Carton 9147 : « Chemins de fer de ceinture: projets des années 1850. Carton 9289 : Chemins de fer, construction, divers ».
- Carton 9578 : « Police des gares et stations », département de la Seine, XIX^e siècle.
- Carton 11041: « Tables du Conseil général des Ponts et Chaussées, section chemins de fer » établies par département et par ligne pour l'ensemble de l'année 1883.
- Cartons 13405 à 13467: Travaux dans les gares (1844 à 1920).
- Cartons 14999-15000: Transports en commun dans la région parisienne (1855-1915). Affaires générales.
- Cartons 13468 à 13479 : Registres, dont des tableaux statistiques mensuels des accidents (1860 - 1894).

Les archives de la Préfecture de Police

. Série BA / BB

- Carton 141, pièce 23 : explosion criminelle au café de l'hôtel Terminus de la gare Saint-Lazare, Les voyages de Boulanger (971 et 972).

. Série CB

- 32^{ème} commissariat de police du quartier de l'Europe en 1895 et 1907 (CB 32.16 et 32) à propos de la Gare Saint-Lazare

. Série DA

- Carton D.A. 66 : « Le Cinquantenaire des chemins de fer » en 1887.
- Carton D.A 254 : dossier général des chemins de fer.
- Carton D.A 315: « Voyages de Grands à Paris » (13 voyages entre 1884 et 1908).

. Série DB

- Carton D.B 198 : carton sur les kiosques lumineux utilisés comme boutiques à marchands de journaux; dossier « Permissions de vendre des journaux sur la voie publique » (2 concernant des kiosques de gares sur une dizaine conservée).
- Carton D.B 257 : « Concessions sur la voie publique ».
- Carton D.B 434 : « Hygiène publique »
- Carton D.B.490 : « Réglementation générale des chemins de fer ».
- Carton D.B 513 : « chemins de fer - projets ».

-Le sous-fonds de la ligne de Paris à Versailles, rive droite: une unité;

-Le sous-fonds de la ligne de Paris à Versailles, rive gauche: une unité;

Les sources imprimées de l'époque

. Les traités techniques et d'architecture

BRICKA, Charles, *Études, construction, voies et appareils de voie*, Paris, Gauthier-Villars et fils, 1894, 642 p.

BRICKA, Charles, *Matériel roulant et traction...*, Paris, Gauthier-Villars et fils, 1894, 709 p.

CARPENTIER, Adrien, *Traité pratique des chemins de fer*, Paris, Larose, 1894, 3 vol.

CHABAT, Pierre, *Bâtiments de chemin de fer. Embarcadères. Plans de gares...*, Paris, Morel et Cie, 1862-1866, 2 vol.

COUCHE, Charles, *Voie, matériel roulant et exploitation technique des chemins de fer*, Paris, Dunod, 1867-68, 3 vol.

DEHARME, Ernest, *Chemin de fer. Superstructure*, Paris, Baudry, 1890, 696 p.

GOSCHLER, Charles, *Traité pratique de l'entretien et de l'exploitation des chemins de fer*, Noblet et Baudry, 1865-68, 4 vol.

PERDONNET, Auguste, POLONCEAU, Camille, *Portefeuille de l'ingénieur des chemins de fer*, Paris, 1843-1846.

PERDONNET, Auguste, *Traité élémentaire des chemins de fer*, Paris, Garnier, 1865, 3^e année, 4 vol.

PICARD, Alfred, *Le Traité des chemins de fer*, Paris, 1887, 6 vol.

PIÉRON, M., *Considérations générales sur les gares de voyageurs. Combles à grande portée*, Société Industrielle du Nord de la France, Lille, Imprimerie L. Daud, 1885.

REYNAUD, Léonce, *Traité d'architecture contenant des notions générales sur les principes de la construction et sur l'histoire de l'art*, Paris, Dunod, 1851-1858 (1^{ère} édition), 2 vol., atlas. Notamment le volume II : Composition des édifices.

. Les « cours de chemins de fer » à destination des jeunes ingénieurs

AUCOC, Léon, *Conférences sur l'administration et le droit administratif faites à l'École des Ponts et Chaussées*, Paris, Dunod, 1878, 3 vol.

AUDIGANNE, Armand, *Les Chemins de fer aujourd'hui et dans 100 ans chez tous les peuples. Économie financière et industrielle, politique et morale des voies ferrées*, Paris, Capelle, 1858, 457 p.

BIOT, Edouard, *Manuel du Constructeur de chemin de fer, ou Essai sur les principes généraux de l'art de construire les chemins de fer*, Paris, Roret, 1834.

BRICKA, Charles, *Notes prises au cours de chemins de fer. École des Ponts et Chaussées*, 1891-1892, 750 p.

EMION, Victor, *Manuel pratique ou Traité de l'exploitation des chemins de fer*, Paris, Lacroix puis Hetzel, 1864-65, 2 tomes (Voyageurs et marchandises).

GUILLEMIN A., *Les chemins de fer*, 3^e éd., Paris, 1869, pp. 274-275

JACQMIN, Frédéric, *De l'exploitation des chemins de fer: leçons faites en 1867 à l'École impériale des Ponts et Chaussées*, Garnier Flammarion, 1868, 2 vol.

JACQMIN, Frédéric, *Les Chemins de fer pendant la guerre de 1870-1871. Leçons faites en 1872 à l'École des Ponts et Chaussées*, Paris, Hachette, 1872, XXIII-351 p.

LEROY, A., *Cours pratique des chemins de fer, à l'usage des officiers et sous-officiers de toutes armes et écoles spéciales*, Dijon, Ropiteau, 1881.

MINARD, Charles Joseph, *Leçons faites sur les chemins de fer à l'École des Ponts et Chaussées en 1833-34*, Paris, Carilian-Goeury, 1834.

. Les mémoires et avant-projets d'ingénieurs et architectes

BÉNARD, Émile, LALOUX, Victor, MAGNE, Lucien, *Chemin de fer d'Orléans, avant projets d'une gare terminus au quai d'Orsay*, Paris, Hemeslé, 1897.

CHAMPION, M., *Projet de gare internationale*, 1902.

CORRÉARD, Alexandre, *Mémoire sur le projet d'un chemin de fer de Paris à Bordeaux partant des entrepôts de vins à Paris*, Paris, Mathias, 1839.

FLACHAT, Eugène, MONY, Stéphane, PETIET, Jules, *Chemin de fer de Paris à Meaux. Note explicative*, Paris, Didot, 1839.

FLACHAT, Eugène, *Le chemin de fer de jonction des Halles centrales avec le chemin de fer de ceinture. Rapport à l'appui du projet, de M. Ed. Brame*, Paris, bureau de la Revue municipale, 1854, 19 p., 1 plan.

HEUZE, Louis, Paris. *Chemin de fer transversal à l'air libre*, Paris, Imp. Lapirot et Boullay, 1878-1882, 16p.

MAGNE, Lucien, *Étude pour la nouvelle gare d'Orléans au quai d'Orsay*, Paris, Imprimerie de Vaugirard, 1899, 12 p et 11 pl.

SEGUIN, Marc et Camille, *Observations sur les différents projets de chemins de fer de Paris à Versailles par la rive gauche*, s.d.

. Les documents sur l'économie et la vie sociale des gares de chemins de fer

BLANQUI, Adolphe Jérôme, *Cours d'économie industrielle, tome III, 1838-1839*, Paris, Hachette, 372 p.

CHEVALIER, Michel, *Des intérêts matériels de la France : travaux publics, routes, canaux et chemins de fer*, Paris, C. Gosselin et W. Coquebert, 1838, 440 p.

CHEVALIER, Michel, *Rapport des membres de la section française du jury international sur l'ensemble de l'Exposition universelle*, t. III, Paris, Imp. Centrale des chemins de fer, 1862, 499 p. (chapitre 2 : « les gares de chemins de fer »).

CONSIDÉRANT, Victor, *Déraison et dangers de l'engouement pour les chemins de fer, Avis à l'opinion et aux capitaux*, Paris, aux bureaux de la Phalange, 1838.

FABIEN, Jacques, *Paris en songe*, Paris, Dentu, 1863, 136 p.

GARNIER-PAGÈS, Louis Antoine, *Histoire de la Révolution de 1848*, Paris, Degorce-Cadot, 1868, 2 vol.

GUÉRARD, É, *Les Chemins de fer devant l'opinion publique. Réponse à MJ Cornély du «Matin»...*, Paris, J. Allemane, 1891, 30 p.

HUSSON, Armand, *Les Consommations de Paris*, Paris, Guillaumin, 1856, XVI-494 p.

LEGOYT, Alfred, *Des progrès des agglomérations urbaines et de l'émigration rural en Europe et particulièrement en France*, Marseille, Cayer, 1867, 280 p.

NORDUNG, *Le Repos de dimanche et le service des chemins de fer, Conférence faite à la société d'économie social*, 9 décembre 1889, Paris, imp. Levé, 16 p.

PÉREIRE, Isaac, *La Question des chemins de fer*, Paris, Monteroz, 1879.

RENAUDEL, Gaston, *Les Compagnies de chemins de fer et leurs employés. Splendeur et misère*. Préface d'Albert Thomas, Paris, L'Humanité, 1910, 64 p.

WAILON, Maurice, *Les Saint-Simoniens et les chemins de fer*, Paris, Pedone, 1908, 175 p.

. Les traités de police

BRAYER, F, *Guide des aspirants aux fonctions de commissaire de police et d'inspecteur spécial de police des chemins de fer*, Paris, imp. Brayer, 1889, 240 p.

LAPLAICHE, A, *Manuel du candidat à l'emploi de commissaire de surveillance administrative des chemins de fer*, Paris, Berger-Levrault, 1886, 3e édition, in-18 jésus, XXXII-715 p.

LAPLAICHE, A, *Manuel du candidat à l'emploi d'inspecteur particulier de l'exploitation commerciale des chemins de fer*, Paris, Berger-Levrault, 1887, XXXII-887 p.

. Les documents sur la santé publique relative aux gares

DE PIETRA-SANT A (docteur), *Chemins de fer et santé publique: hygiène des voyageurs et des employés*, Paris, Hachette, 1861.

DUCHESNE, Léon (docteur), *Des chemins de fer et de leur influence sur la santé des mécaniciens et des chauffeurs*, Paris, Mallet-Bachelier, 1890.

DU MESNIL, Dr, *Rapport présenté au Comité consultatif d'hygiène publique de France sur le projet de réglementation du transport par chemins de fer des matières infectes (gadoues, suifs, sang, os..)*, Paris, Imp. Nationale, 1885, 32 p.

LÉVY, Michel, *Traité d'hygiène publique et privée*, t. II, Paris, Baillières et fils, 1869, 968 p. *Oeuvre des gares*, brochure datée de 1908, éditée par le comité de l'œuvre des gares, présidé par le Sénateur R. Bérenger.

. Les brochures et les prospectus

BINDER, Maurice, *Rapport du Conseil Municipal de Paris*, Paris, Imp. Municipale, 1890, 28 p.

DEBUSSY, *De L'emplacement des gares dans Paris*, Paris, 1845, 15 p.

DESCHIAMPS, *Les Chemins de fer et les tramways dans Paris, étude des divers projets présentés au Conseil général de la Seine*, Paris, Baudry, E. Dentu, juin 1872, 107 p.

JOUFFROY, Achille, *Quelques mots à Messieurs les directeurs de chemins de fer de Paris à Versailles*, 1844, 27 p.

SAUSSA Y, M (architecte), *Les Gares des grandes villes de chemins de fer par rapport aux grandes villes qu'elles desservent*, Paris, 1845, 28 p.

Les périodiques de l'époque

La presse destinée à la communauté ferroviaire

. Revue générale de l'Architecture et des Travaux publics

Chroniques, éclairage la gare du Nord, 1877, col. Pp. 75-91.

DALY, César, « Des gares de chemins de fer. De l'architecture commerciale et industrielle », t. VI, 1845- 1846, col. Pp. 509-518.

PLANAT, Paul, « Les chemins de fer: ce qui est fait, ce qui reste à faire; les lois qui les gouvernent. Appel aux architectes », t. 1873, col. pp. 209-210.

POLONCEAU, Camille, BOIS, Victor, « De la disposition et du service des gares et stations de chemins de fer », t. 1, 1840, col. pp. 513-543 ; pp. 733-745.

. Revue générale des chemins de fer

ANONYME, « L'inauguration des chemins de fer en France, sa véritable date », t. 10, 1887, 1er semestre, pp. 82-93.

ANONYME, « Agrandissement de la gare Saint-Lazare: bâtiment du service du matériel et de la traction », 1887, 1er semestre, pp. 259-262, planches XIII, XIV.

ANONYME, « Chroniques, bulletin 1 : programme général des aménagements nouveaux de la gare Saint-Lazare », t. 8, 1885, 1er semestre, p. 183.

ANONYME, « Note sur l'installation du service des messageries de la nouvelle gare Saint-Lazare de la Compagnie de l'Ouest, à Paris », t. 9, 1886, 1er semestre, pp. 106-120, et suite pp. 156-169.

ANONYME, « Renseignements divers, éclairage électrique des gares allemandes », t. 4, avril 1881, pp. 326-330.

ANONYME, « Chroniques, renseignements divers: éclairage des gares aux Etats-Unis », t. 11, 1888, 1er semestre, pp. 60-63.

ANONYME, « Chroniques, bulletin 2 : Les moyens de transport de la ville de Paris et de sa banlieue, et leur utilisation pendant l'année 1887 », t. 11, 1888, 2ème semestre, pp. 269-274.

DAVELUY, « Dimensions à donner aux bâtiments de voyageurs dans les gares », t. 4, 1881, 1er semestre, p. 116.

LEFEVRE, P, « agrandissements de la gare Saint-Lazare: dispositions générales, organisation du service de la nouvelle gare du point de vue de l'exploitation », t. 12, 1889, 1er semestre, pp. 353-371, planches XIX et XX.

. Journal des chemins de fer

Dépouillé exhaustivement de 1853 à 1869.

La presse de vulgarisation

. Revue La Nature

ANONYME, « L'éclairage électrique », 5e année, 1877, 2ème semestre, p. 402.

ANONYME, « L'accident de la gare Montparnasse », 1895, 2ème semestre, pp. 369-371.

ANONYME, « Explosion d'une locomotive à la gare Saint-Lazare », 1904, 2ème semestre, p. 110.

ANONYME, « Suppression du goulot de la gare Saint-Lazare », 1908, 2ème semestre, pp. 212-214; 1909, 1er semestre, pp. 355-359 ; 1910, 1er semestre, pp. 9-11.

BONNIN, R., « Suppression du goulot de la Gare Saint-Lazare », 1909, 2ème semestre, pp. 9-11.

MARESCHAL, G, « Plan incliné pour les bagages », 1889, 2ème semestre, pp. 181-182.

MEDYNSKI, J-L, « L'électrification des lignes de banlieue », 1913, pp. 215-221.

RICHOU, G., « La nouvelle gare Saint-Lazare, à Paris », 1888, 2ème semestre, pp. 277-279.

. La Construction moderne

ANONYME, « Nouvelles de Paris », « Le travaux de la gare Saint-Lazare », et « Nouvelles de Paris », 1885-86, pp. 83-84, pp. 70, et 332.

ANONYME, « Reconstruction de la gare Saint-Lazare », 1887-88, pp. 175.

La presse illustrée

. L'Illustration

ANONYME, « Les désordres de la gare Saint-Lazare », 1874, p. 398.

ANONYME, « Agrandissement de la gare Saint-Lazare », 1885, 1er semestre, p. 207, plans et illustrations.

ANONYME, « La nouvelle gare Saint-Lazare », 17 juillet 1886, p. 34, plans.

ANONYME, « L'ancienne gare Saint-Lazare », 1888, 1er semestre, p. 64.

ANONYME, « La gare Saint-Lazare », 1908, 1er semestre, p. 455.

ANONYME, « Le dégagement de la gare Saint-Lazare », 1908, 1er semestre, p. 30.

ANONYME, « Reconstitution de la salle des pas-perdus de la Gare Saint-Lazare, en 1866, époque de la création de la Vie Parisienne », 1911, 1er semestre, p. 266.

ANONYME, « La foule des voyageurs à la Gare Saint-Lazare, dimanche matin », 1911, 2ème semestre, p. 132.
ANONYME, « La gare Saint-Lazare, transformée en quatre ans », 1912, pp. 212-13.
ANONYME, « Les nouveaux postes de signaux de la gare Saint-Lazare », 1912, p. 138.
ANONYME, « Un aspect quotidien des gares de Paris. L'arrivée par les trains du matin des parisiennes », 7 mars 1914, pp. 186-187, ill.
BLANCHARD, « Travaux de raccordement de la gare Saint-Lazare avec le chemin de fer de l'Ouest », 1852, pp. 7-10.
LA VOIX, H, « Les Trains de plaisir », 24 juin 1865, pp. 402-403.
REREM, Paul, « Le second voyage sur l'Ouest-État », 1911, 1er semestre, pp. 217-220.

. Le Magasin Pittoresque :

ANONYME, « Les premiers plans du chemin de fer de Paris à Saint-Germain », T. IV, 1836, p. 35.
ANONYME, « Ancienne entrée du chemin de fer de Paris à Saint-Germain », T. V, 1837, p. 388.
ANONYME, « Le chemin de fer de Paris à Versailles, rive gauche », T. IX, 1841, p. 137.

. Le Parisien de Paris

AURAY, É- Michel, « Les améliorations de la Gare Saint-Lazare », 10 mars 1902.

La Presse diverse

. Le Figaro

ANONYME, « Fait divers », 3 juin 1884.
ANONYME, « La Gare Saint-Lazare », 19 juin 1884.
ANONYME, « Toujours l'horloge! », 18 août 1913.
FLEURY, Maurice de, « Le Paris des Parisiens, la Gare Saint-Lazare le soir », 25 janvier 1890.
HEULHARD, Arthur, « Les travaux de la Gare Saint-Lazare », 7 décembre 1887.
MORIN, Jules, « Les chemins de fer et leurs employés », juin 1862.

. La liberté

ANONYME, « La désaffection de la Gare Saint-Lazare », 1er décembre 1911.

. Moniteur Universel

GAUTIER, Théophile, « Des gares de chemins de fer », 13 juillet 1868.
JANIN, Jules, « Une inauguration de chemin de fer de Paris à Rouen et de Paris à Orléans », 2-3 mai 1843.

. Le Petit Journal

ANONYME, « Brève sur les filles aux abords de la Gare Saint-Lazare », 24 septembre 1886.
ANONYME, « La Compagnie de l'Ouest et les voyageurs », 26 avril 1900.
ANONYME, « À la Gare Saint-Lazare », 12 janvier 1904.
ANONYME, « Repos hebdomadaire. Fermeture des gares les dimanches et jours fériés », 16 mai 1908.
ANONYME, « Les commerçants de la Gare Saint-Lazare protestent », 30 novembre 1911.
ANONYME, « Les horloges de nos gares », 20 avril 1912.

ANONYME, « Ouverture d'un bureau de tourisme (salle des pas-perdus de la Gare Saint-Lazare) », 15 mai 1914.

. Le Journal des débats

ANONYME, « Une nouvelle gare centrale », 9 août 1896.

ANONYME, « Les bibliothèques des gares de chemins de fer », 1er août 1897.

ANONYME, « Nouvelles du jour, l'explosion de la Gare Saint-Lazare », 6 juillet 1904.

ANONYME, « À la Gare Saint-Lazare », 27 décembre 1909.

BOURNON, Fernand, « La Gare Saint-Lazare et ses nouvelles voies d'accès », 23 juillet 1907.

P. S., « Nouvelles du jour, les travaux de la Gare Saint-Lazare », 6 février 1912.

. Le Soir

F., « Au jour le jour. La décoration des gares de Paris », 7 juillet 1898.

PHOEBUS, Gaston. « Les gares de chemins de fer, chronique », 4 mai 1888.

. Le Temps

« Paris, chemins de fer et tramways », 25 octobre 1871 ; 28 octobre 1871 ; 29 octobre 1871 ; 13 novembre 1871 ; 1er décembre 1871.

« Accès des gares interdit aux non voyageurs », 2 octobre 1874.

« Repos dominical des employés au transport des marchandises », 21 janvier 1876.

« Gare du Nord : essai d'éclairage électrique », 3 janvier 1876.

« Gare Saint-Lazare: accident », 22 août 1876.

« Bibliothèque des chemins de fer : crise du 16 mai », 6 juillet 1877 ; 20 juillet 1877 ; 12 août 1877.

« Gare Saint-Lazare: dégagement des abords », 4 août 1884 ; 25 août 1884.

« Gare Saint-Lazare: travaux », 25 mars 1885.

« Les travaux de dégagement et d'installation de la nouvelle Gare Saint-Lazare », 14 septembre 1887.

« Les commerçants du quartier Saint-Lazare », 1er décembre 1911.

« Le projet de transformation de la Gare Saint-Lazare », 15 février 1912.

« La nouvelle horloge de la Gare Saint-Lazare », 23 juin 1913.

« Les transformations de la Gare Saint-Lazare », 26 octobre 1913.

Les articles pertinents sur la Gare Saint-Lazare

ANONYME, « Travaux à la Gare Saint-Lazare », *Gazette municipale*, mai 1843.

ANONYME, « Nouvelles de Paris », « Le travaux de la gare Saint-Lazare », et « Nouvelles de Paris », *La Construction moderne*, 1885-86, pp. 83-84, p. 70, et 332.

ANONYME, « Reconstruction de la gare Saint-Lazare », *La Construction moderne*, 1887-88, p. 175.

ANONYME, « La gare Saint-Lazare à Paris. M. Lisch, architecte », *Encyclopédie d'architecture*, 4e série, t. 2, 1889-90, p. 53.

ANONYME, « La gare Saint-Lazare, transformée en quatre ans », *L'Illustration*, 1912, pp. 212-13.

ANONYME, « Les nouveaux postes de signaux de la gare Saint-Lazare », *L'Illustration*, 1912, p. 138.

ANONYME, « La gare Saint-Lazare », *L'Illustration*, 1908, 1er sem, p. 455; « Le dégagement de la gare Saint-Lazare », p. 30.

ANONYME, *L'Illustration*, 1904, 2e sem, p. 20.

ANONYME, « L'accident de la gare Saint-Lazare », *L'Illustration*, 2e sem. 1895, p. 228, ill. et plan.

ANONYME, « L'ancienne gare Saint-Lazare », *L'Illustration*, 1888, 1er sem, p. 64.

ANONYME, « La nouvelle gare Saint-Lazare », *L'Illustration*, 1886, 2e sem, p. 34, plans.

ANONYME, « Agrandissement de la gare Saint-Lazare », *L'Illustration*, 1885, 1er sem, p. 207, plans et illustrations.

ANONYME, « Les désordres de la gare Saint-Lazare », *L'Illustration*, 1874, p. 398.

ANONYME, « M. Carnot à la Gare Saint-Lazare », *Paris Plaisir*, 8 avril 1889.

ANONYME « Explosion d'une locomotive à la Gare Saint-Lazare », *L'Aurore*, 5 juillet 1904.

ANONYME, « Explosion d'une locomotive à la Gare Saint-Lazare », *Le Matin*, 5 juillet 1904.

ANONYME, « Explosion d'une locomotive à la gare Saint-Lazare », *La Nature*, 1904, t. II, p. 110.

ANONYME, « Suppression du goulot de la gare Saint-Lazare », *La Nature*, 1908, t. II, pp. 212-214 ; 1909, t. I, p. 355-359; 1910, t. I, pp. 9-11.

ANONYME, « À la Gare Saint-Lazare », *L'Écho de Paris*, 4 janvier 1911.

ANONYME, « Les transformations de la Gare Saint-Lazare, suppression du tunnel des Batignolles et construction d'une gare souterraine », *Le Siècle*, 3 août 1912.

ANONYME, « Les transformations de la Gare Saint-Lazare », *La Cité*, 15 septembre 1912.

ANONYME, « L'horloge de la cour du Havre », *L'Écho de Paris*, 20 juin 1913.

ANONYME, « Le cadran duo-décimal de la Gare Saint-Lazare », *L'Excelsior*, 23 juin 1913.

BLANCHARD, « Travaux de raccordement de la gare Saint-Lazare avec le chemin de fer de l'Ouest », *L'Illustration*, 1852, pp. 7-10.

CHARPENTIER, Armand, « Ce que sera la Gare Saint-Lazare en 1915 », *Le Matin*, 16 août 1913.

COIGNARD, Jérôme, « L'impressionnisme à toute vapeur. À la gare Saint-Lazare », *L'œil*, n° 493, février 1998, pp. 37-45, ill.

E.R.F, « Saint-Lazare contre Montparnasse, les commerçants s'agitent », *Paris-Midi*, 29 novembre 1911.

GARNIER, Charles, « Physionomie artistique de Paris. La nouvelle façade de la gare Saint-Lazare », *Bulletin de la société des amis des monuments parisiens*, t.1, 1885-7, pp. 184-189.

LACHAPPELLE, G, « La gare Saint-Lazare », *Revue de Paris*, t. 3, 1er mai 1912, pp. 137-151.

LE SENNE, Eugène, « Emplacement de la gare Saint-Lazare », *Bulletin de la société d'histoire du VIII et XVII arrondissement*, t. VII, 1905, n° 3053, pp. 44-48.

MARESCHAL, G, « Plan incliné pour les bagages », *La Nature*, 1889, t. II. pp. 181-182.

MEDYNSKI, J-L, « L'électrification des lignes de banlieue ». *La Nature*, 1913, pp. 215-221.

NANSOUTY, Max de, « La machinerie hydraulique des messageries », *La Nature*, 1887, t. II, pp. 310-314.

TOU-PARIS. « Bloc-notes parisien, les transformations de la Gare Saint-Lazare », 13 octobre 1907.

WALTER, Rodolphe, « Saint-Lazare, l'impressionniste ». *L'œil*, n° 292, nov 1979, pp. 48-55.

AREP 2003-2005 : documents de travail relatifs au projet « Demain Saint-Lazare ». Il s'agit de notices explicatives du projet, plans, coupes, façades, ainsi que des recommandations sonores, textes sur l'évolution historique, etc. (AREP INFO, « Saint-Lazare. En attendant Demain, les travaux continuent », *La vie du rail*, 9 mai 2001 / SERRE, Florence, *La Gare Saint-Lazare, APD-Notice descriptive*, AREP Technique, Mars 2004/ BONVALET, Nicolas, *Les systèmes de circulations dans les gares*, document AREP, 2002.)

La littérature de l'époque

. Les itinéraires ferroviaires

CHAPUS, Eugène, *Guides itinéraires de Paris au Havre*, Bibliothèque des chemins de fer, Paris, Librairie L. Hachette, 1855.

GALLOIS, N, *Les Chemins de fer illustrés, environs de Paris*, 1863, 160 p.

Guides de Paris de CHAIX et CONTY, dès 1850 : 9 volumes.

Guides Joanne de 1863 à 1900.

Guides-Cicerone, Paris illustré. Nouveau guide des voyageurs, Paris, publiés en 1854, 1855 et 1857, chez Louis Hachette.

JANIN, Jules, *voyage de Paris à Dieppe*, Paris, Bourdin, 1848, 1 vol., in- 12°, agrémenté de nombreuses vignettes par Morel Fatio, Daubigny, Champin.

. Les guides sur la ville de Paris

JOANNE, Adolphe, *Les Environs de Paris illustrés : itinéraire descriptif et historique*, Paris, Hachette, 1856, 847 p.

LABÉDOLUÈRE, E. de, *Le Nouveau Paris, histoire des 20 arrondissements* (illustrations de Gustave Doré), Paris, 1860.

SAY, Léon, « Les chemins de fer », *Paris Guide*, par les principaux écrivains et artistes de la France, 1867, t. II, p. 1657.

SIMOND, Charles, *La Vie parisienne à travers le XIXe siècle, d'après les estampes et les mémoires du temps*, Paris, Plon, 1900-1901, 3 vol.

TEXIER, Edmond, *Tableau de Paris*, Paris, Paulin et Le Chevalier, 1852, t. I, ch.

LXXIV « Les chemins de fer », pp. 322 à 327.

. La littérature

ALHOY, Maurice, *Physiologie du voyageur*, vignettes de Daumier et Janet-Lange, Paris, Aubert et Cie, 1841, 126 p.

ANONYME, *Physiologie de quelques employés de chemins de fer par un Ancien employé*, Constantine, L. Marle, 1868, 36 p.

BERTALL, *Cahier des charges de chemins de fer*, Paris, J. Hetzel, 1847, 70 p.

BUFFETEAU, Th, *Le Voyageur et ses bagages, suivis de l'organisation des recherches des bagages perdus*, Imp. Réunies, 1884.

CHABANIS, Christian, « Le charme discret des gares provinciales », *Monuments historiques*, n°6, 1978.

DELATTRE, Eugène, *Tribulations des voyageurs et des expéditeurs en chemins de fer: conseils pratiques*, Paris, Taride, 1858, VIII-350 p.

DU CAMP, Maxime, *Paris, ses organes, ses fonctions et sa vie dans la deuxième moitié du XIXe siècle*, 6 vol., Paris, 1869-1875, t. I, ch. IV, « Les chemins de fer », pp. 281-359.

DU CAMP, Maxime, *Les Convulsions de Paris*, t. II, Épisodes de la Commune, Paris, Hachette, 1881, 371 p. (ch. VII: alerte au quartier de l'Europe)

FORGAME, *Voyage pittoresque de Paris à Versailles sur la rive gauche de la Seine*, Paris, Lacrampe, 1840, 25 p.

GASTINEAU, Benjamin, *Les Romans du voyage. La vie en chemins de fer*, Paris, Dentu, 1861, 141 p.

LA VOLLÉE, René, *Le Dimanche et les chemins de fer*, Paris, De Soye & fils, 1889, 24 p.

POMMIER, M, *Des litiges en matière de transport en chemins de fer*, Paris, Chaix, 1860, 111 p.
SAINT-LÉON, M, *Manuel pratique des chemins de fer à l'usage des voyageurs*, Paris, 1845, 212 p.
SIEBECKER, Édouard, *Physiologie des chemins de fer*, Paris, J. Hetzel, 1867, IV-280 p.

. Les romans, nouvelles et essais

DAUDET, Alphonse, *Trente ans de Paris*, 1888.
HUGO, Victor, *Les Misérables*, partie 2, livre 4, chapitre 1, 1862 (gare d'Orléans).
HUYSMANS, Joris-Karl, *En route* (à propos de la gare du Nord), Paris, G. Crès, 1930
HUYSMANS, Joris-Karl, *A rebours*, 1884;
HUYSMANS, Joris-Karl, *Les Sœurs Vatard*, 1879;
HUYSMANS, Joris-Karl, *Là-bas*.
HUYSMANS, Joris-Karl, *Croquis parisiens*, Paris, Vannier, 1866, 166 p.
HUYSMANS, Joris-Karl, *Le buffet des gares*, Paris, De tout, 1902.
MAUPASSANT, Guy de, *La Parure et autres contes parisiens*, texte établi par Marie-Claire Bancquart, Paris, classiques Garnier, 1984.
MAUPASSANT, Guy de, *Bel-Ami* 1885 (gare des Batignolles et gare Saint-Lazare).
MAUPASSANT, Guy de, *Une vie*, 1883 (gare Saint-Lazare).
PROUST, Marcel, *Du côté de chez Swann*, 1912.
ROMAINS, Jules, *Puissances de Paris*, Paris, Figuières, collection «Oeuvres et jours », 1911, 184 p. (Description de la gare Saint-Lazare).
ZOLA, Émile, *La Bête humaine*, Paris, G.Charpentier, 1890, 415 p.

. Les poésies

APOLLINAIRE, Guillaume, *Alcools*, nrf, Gallimard, 1990. Notamment: « Zone » et « Le voyageur ».
FÈVRE-DESPREZ, *La Locomotive : poésies*, « La locomotive et le cheval », p. 135.
GUILBEAUX, Henry, « Les gares », *Au cœur de la cité*, 1908.
PIOCH, Georges, « Gare », *Instants de ville* (recueil de poésie), 1898.
VERHAEREN, Émile, *Les Villes Tentaculaires*, 1895.
VERHAEREN, Émile, *Les Campagnes hallucinées*, 1893.

. Les romans de gare

BERTOL-GRAIVIL (Eugène Dominicent, dit), *Les Deux criminels*, Marpon et Flammarion, 1889, 350 p.
CHAMPFLEURY (Jules-François-Félix Husson, dit), *Les Aventures de Mlle Mariette, contes de Printemps*, Paris, M Lévy, 1857, 300 p.
CLARETIE, Jules, *Le Train 17*, Paris, Dentu, 1877, 461 p.
GABORIAU, Émile, *Mariages d'aventure*, Dentu, 1862, II-284 p.
GOZLAN, Léon, *Le Notaire de Chantilly*, Paris, Michel Lévy, 1856, 294 p.
KOCK, Paul de, *Les Parisiens au chemin de fer, t. VI des Mœurs parisiennes*, p. 77-115, Paris, Barba, 1838, 310 p.
LEVEL, Maurice, *Mado ou la guerre à Paris*, Paris, éditions Baudinière, s.d, 190 p.
LEROUX, Gaston, *Le Parfum de la Dame en noir*, Paris, L'illustration, 1908, 168 p. (gare du Nord).

. Les correspondances

BALZAC, Honoré (de), *Correspondance*, Paris, édition Garnier Frères, t 5.
CLARETIE, Jules, *Voyages d'un Parisien*, Paris, Faure, 1865, VI-316 p.

- FIASSON, Roger, *De mémoires de guerre en mémoire de gares*, Paris, Editions Actes Graphiques, 2002.
- FLAUBERT, Gustave, *Correspondance*, Louis Conard, 1927, 5 vol.
- GIRARDIN, Delphine GAY, *Mme Émile de, Lettres parisiennes, lettres inédites*, Paris, Charpentier, 1843, IV- 432 p. Rééditées en 1986, au Mercure de France, par Anne MARTIN-FUGIER.
- GOUDEAU, Emile, *Paysages parisiens*, Paris, Beraldi, 1892, XV-175 p.
- HUGO, Victor, *Correspondance*, t 2 et 3, Paris, Albin Michel, 1950.
- LACLAVENTINE, Jean Marie, *Matins bleus*, Paris, Gallimard, 2004, 256 p.
- VALLES, Jules, « Notes d'un absent », *Le Voltaire*, 22 août 1878, Jersey.
- VALLES, Jules, « Le Tableau de Paris », *Gil Blas*, 26 janvier 1882, pp. 762-766.
- ZAMACOIS, Miguel, « Plaidoyer pour les gares fleuries », 1910. (Témoignages).

Les sources imprimés sur la période contemporaine

La discipline « Histoire »

. Les dictionnaires et encyclopédies

- La Grande Encyclopédie*, Paris, H. Lamirault et Cie, tome 18, article « Gare », pp. 527-528, par G. Humbert.
- BOWIE, Karen, « L'architecture des gares », in *Dictionnaire du XIX- siècle européen*, sous la direction de Madeleine AMBRIÈRE, Paris, PUF, pp. 468 - 471.
- BOWIE, Karen, « Gares » (architecture), in *Encyclopedia Universalis*, Corpus, t. 10, 1989, pp. 85-95.
- Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés*, Paris, Belin, 1033 p.
- Dictionnaire de sociologie*, Paris, le Robert, Seuil, 1999, 587 p.
- HILLAIRET, Jacques, *Connaissance du vieux Paris*, Paris, Gonthier, 1963, 3 vol.
- HILLAIRET, Jacques, *Dictionnaire historique des rues de Paris*, Paris, édition de Minuit, 2 vol., 1997 (10e réédition).

. Les documents sur la discipline historique

- AGULHON, Maurice, *Histoire vagabonde*, 3 tomes, Paris, Gallimard, 1988 et 1996.
- BLOCH, Marc, *Apologie pour l'histoire ou le métier d'historien*, Armand Colin, 1997 (1 ère éd. 1949).
- BRUSTON, André, Texte de l'appel à propositions de recherche territorialisées, « *Quand la ville se raconte, enjeux culturels et urbains du travail de mémoire* », dans le cadre du programme interministériel de recherche « cultures, villes et dynamiques sociales », Juillet 2006, 16 p.
- CHAUNU, Pierre, *L'Historien dans tous ses états*, Paris, Perrin, 1984.
- CORBOZ, André, *Le territoire comme palimpseste et autres essais*, Besançon, L'imprimeur, 2001, 281 p.
- DE CERTEAU, Michel, *L'Écriture de l'histoire*, Paris, Gallimard, Bibliothèque des Histoires, 1975.
- DUBY, Georges, *L'Histoire continue*, Paris, Le Seuil, Points, 1991.
- FARGE, Arlette, *Le goût de l'archive*, Paris, Seuil, 1989, 152 p.
- FINLEY, Moses, *Sur l'histoire ancienne*, Paris, La Découverte, 1987, 216 p.
- FOUCAULT, Michel, *L'archéologie du savoir*, Paris, Gallimard, 1969.
- FURET, François, *L'atelier de t'histoire*, Paris, Flammarion, Champs, 1982.
- HARTOG, François, « Temps et Histoire », *Annales, Economies, Sociétés, Civilisations*, n°6, 1995, pp.1220-1221.

- LE GOFF, Jacques, NORA, Pierre, *Faire de l'histoire*, Paris, Gallimard, 1974. rééd. 1986.
- MASSARD-GUILBAUD, Geneviève, « Pour une histoire environnementale de l'urbain », in *Ville et environnement*, Revue Histoire Urbaine, n°18, Avril 2007, pp. 5- 21.
- NORA, Pierre, *Les lieux de mémoire*, Paris, Gallimard, 1997, 1642 p.
- NOIRIEL, Gérard, *Sur la "crise" de l'histoire*, Belin, 1996.
- POUSIN, Frédéric, 2005, *Figures de la ville et construction des savoirs/ Architecture, urbanisme, géographie*, Paris, CNRS, 213 p.
- PROST, Antoine, *Douze leçons sur l'histoire*, Paris, Seuil, 1996.
- RAUTENBERG, Michel, *La rupture patrimoniale*, Grenoble, A la croisée, Collection Ambiances, 2003, 173 p.
- REVEL, Jacques, « L'histoire au ras du sol », préface de Giovanni Levi, *Le Pouvoir au village. Histoire d'un exorciste dans le Piémont du XVII siècle*, Paris, Gallimard, 1989, pp. 1- XXXIII.

L'histoire de la ville

. Approche générale

- BURGUIÈRE, André, et REVEL, Jacques, *Histoire de la France*, notamment le tome dirigé par BERGERON, Louis et alii, *L'Espace français*, Paris, Seuil, 1989, 660 p. (Quelques pages sur les gares de chemins de fer).
- DUBY, Georges (dir.), *Histoire de la France urbaine*, t. IV: AGULHON, Maurice (dir.), *La Ville de l'âge industriel - le cycle haussmannien*, Paris, Seuil, 1983, 650 p.
- GARDEN, Maurice, LEQUIN, Yves, *Construire la ville. XVIIIe – XIXe siècles*, Lyon, POL, 1983, VI-186 p.
- GARDEN, Maurice, LEQUIN, Yves, *Habiter la ville. XVe-XX, siècles*, Lyon, POL, 1985, XVII-315 p.
- GIOVANNONI, Gustavo, *L'urbanisme face aux villes anciennes*, Paris, Le seuil, 1998, (1ère éd. 1931), 349 p.
- LEQUIN, Yves (dir.), *L'Histoire des Français XIX-XX.*, Paris, A. Colin, 1983-85, 3 vol.
- LOYER F., *Histoire de l'architecture française. De la Révolution à nos jours*, Paris, Mengès/Caisse Nationale des Monuments Historiques et des Sites, 1999, 500 p
- THEYS, Jacques, « L'environnement au XIXe siècle. Entre continuités et ruptures », *Futuribles*, n°239-240, 1999, pp. 5-21.

. L'histoire de Paris

- BOWIE, Karen, TIXIER, Simon assistés de BONNEFOY, Laetitia, *Paris et ses chemins de fer*, Paris, action artistique de la ville de Paris, 2003, 288 p.
- BOWIE, Karen (dir.), *La modernité avant Haussmann. Formes de l'espace urbain à Paris*, Paris, Recherches, 2001.
- CAUQUELIN, Anne., JEUDY, Henri-Pierre, *Métro mémoires : approche cognitive des modalités d'utilisation des réseaux de transport dans l'espace urbain*, RATP, Vincennes, 1986, 191 p.
- CITRON, Pierre, *La Poésie de Paris dans la littérature française de Rousseau à Baudelaire*, Paris, éditions de Minuit, 1961, 2 vol.
- DAUMARD, Adeline, *La bourgeoisie parisienne de 1815 à 1848*, Paris, SEVPEN, 1963, 670 p.

- DES CARS, Jean, PINON, Pierre, *Paris – Haussmann : le pari d'Haussmann*, Paris, Picard, 1991, 365 p.
- GAILLARD, Jeanne, *Paris, la ville (1852-1870)*, Paris, Harmattan, 1997, 528 p.
- HALBWACHS, Maurice, *Les Expropriations et le prix des terrains à Paris, 1860-1900*, Paris, E. Cornély, 1909, 415 p.
- LANDAU, Bernard « La fabrication des rues de Paris au XIX^e siècle », in *Espaces publics en villes*, Annales de la recherche urbaine, n°57-58, 1993, pp. 24-45.
- LANOUX, Armand, *Physiologie de Paris*, Paris, Fayard, 1954, 320 p.
- LAVEDAN, Pierre, *La question du déplacement de Paris et du transfert des Halles au conseil municipal de Paris sous la monarchie de Juillet*, Paris, imp. Municipale, 1969, 139 p.
- LOGETTE, Lucien, « Littérature et chemins de fer », *Cahiers du CCI*, n° 6, 1989, pp. 178-187, ill.
- MALET, Henri, *LA Baron Haussmann et la rénovation de Paris*, Paris, éditions municipales, 1973, 381 p.
- MORIZET, André, *Du vieux Paris au Paris moderne. Haussmann et ses prédécesseurs*, Paris, Hachette, 1932, 399 p.
- OSTER Daniel, « Paris-guide : d'Edmond Texier à Charles Virmaître », in *Écrire Paris*, Paris, Seesam, 1990, pp. 110-113.
- PINKNEY D-H., *Napoléon III and the Rebuilding of Paris*, Princeton University Press, 1958, XII-245 p.
- PINON, Pierre, *Paris, biographie d'une capitale*, Paris, Hazan, 1999, 367 p.
- PINON, Pierre, *Atlas du Paris Haussmannien. Ville en héritage du Second Empire à nos jours*, Parigramme, 2002.
- ROULEAU, Bernard, *Villages et faubourgs de l'ancien Paris*, Paris, Le Seuil, 1985, 379 p., ill.
- ROULEAU, Bernard, *Paris: histoire d'un espace*, Paris, Seuil, 1997, 492 p., ill.
- ROULEAU, Bernard, *Le Tracé des rues de Paris. Formation, typologie, fonctions...*, Paris, CNRS, 1967, 129 p.

L'histoire sociale et culturelle

- CHEVALIER, Louis, *La formation de la population parisienne au XIX^e siècle*, Paris, PUF, Collection Travaux et Documents, Institut National d'Etudes Démographiques, 1949, 312 p.
- CORBIN, Alain, « Le XIX^e siècle ou la nécessité de l'assemblage », dans *L'invention du XIX^e siècle. Le XIX^e siècle par lui-même (littérature, histoire, société)*, Paris, Klincksieck, Presses de la Sorbonne nouvelle, pp. 153-159.
- CORBIN, Alain, « Le vertige des foisonnements. Esquisse panoramique d'une histoire sans nom », *Revue d'histoire moderne et contemporaine*, 39-1, janvier-mars 1992, pp. 103-126.
- Histoire sociale, histoire globale ?*, Actes du colloque des 27-28 janvier 1989, sous la direction de Christophe CHARLE, Institut d'histoire moderne et contemporaine, Paris, Editions de la Maison des Sciences de l'Homme, 1993.
- NOIRIEL, Gérard, « L'histoire culturelle aujourd'hui. Entretien avec Roger Chartier », *Genèses*, n° 15, mars 1994, pp. 115-129.
- ORY, Pascal, « L'histoire culturelle de la France contemporaine. Questions et questionnement », *Vingtième siècle*, 1987, pp. 67-82.
- RIOT-SARCEY, Michèle, « De la représentation », *Romantisme*, n° 110-4, 2000, pp. 4-12.

RIOUX Jean-Pierre, SIRINELI Jean-François (dir.), *Pour une histoire culturelle*, Paris, Le Seuil, 1997.
VEYNE, Paul, DARBO-PESCHANSKI, Catherine, *Le Quotidien et l'intéressant*, Paris, Les Belles Lettres, 1995, 319 p.

L'histoire sensible de la ville

. L'éclairage

BELTRAM A., CARRE P., *La fée et la servante*, Paris, Belin, 1991, 348 p.
BENECH, Louis, *Hygiène des voyageurs en chemins de fer : aération, ventilation, chauffage, éclairage, dangers de contagion, nettoyage et désinfection*, Paris, Baillière et fils, coll. Petite bibliothèque médicale, 1903, 1vol, 123p.
FIGUIER, Louis, *Les nouvelles conquêtes de la science. L'électricité*, Paris, 1887, 1vol, 644 p.
LEVY, Paul, *L'éclairage à incandescence par le gaz. Ses applications à l'éclairage des villes, des chemins de fer et des côtes*, Paris, 1905, 295 p.
MARECHAL H., *L'éclairage à Paris*, Paris, 1884, vol3, 496 p.
RENAUD G., BEUGLET A., « L'éclairagisme dans les gares de voyageurs », dans *La revue générale des chemins de fer*, Paris, 1978, pp. 293-311.

. Les sons

BALAÏ, Olivier, *Discours et savoir faire sur l'aménagement sonore urbain au XIX^e-siècle*, thèse de doctorat, UPMF, Grenoble, Novembre 1992, 3 vol.
CORBIN, Alain, « Prélude à une histoire de l'espace et du paysage sonores », *Le Jardin de l'esprit*, 1995, pp. 51-63.
CORBIN, Alain, « L'opinion et la politique face aux nuisances industrielles dans la ville pré-haussmannienne », *Histoire, économie, société*, 1983, pp. 111-118.
CORBIN, Alain, PORRET, Michel, « Bruits, excès, sensations, discipline: tolérable et intolérable » [entretien], *Équinoxe*, Lausanne, 1994, n° 11, pp. 13-23.
DELAGE, B., *Paysage sonore urbain*, Paris, Plan Construction, 1979.
GUILLERME, André, « Nuisances sonores : L'approche salubriste à Paris (1800-1850) », in *Milieu, Matière et Matérialité des villes européennes, XVIII^e- XX^e siècles*, 4^e Tables Rondes Internationales d'histoire de l'environnement urbain, Paris 8-IFU, CNAM EHESS, octobre 2006, pp. 139-145.
SCHAFFER, Murray, *Paysage sonore*, Paris, J.C. Lattès, 1979 (traduction française de *The Tuning of The World*, Knoff, Inc., NY).

. Les odeurs

CHATEL, Lysiane, « Bonnes et mauvaises odeurs d'autrefois », *Gé-Mag*, 1996, n° 147, pp. 22-31.
CORBIN, Alain, *Le Miasme et la jonquille*, Paris, Champs Flammarion, 1986, 330 p.
GLEICHMANN, Peter Reinhart, « Des villes propres et sans odeur », *Urbi*, avril 1982.
GUILLERME, André, *La naissance de l'industrie à Paris. Entre sueurs et vapeurs 1780-1830*, Champ Vallon, 2007, 432 p.
GUILLERME, André, LEFORT, Anne Cécile, JIGAUDON, Gérard, *Dangereux, insalubres et incommodes. Paysages industriels en banlieue parisienne XIX^e-XX^e siècles*, Champ Vallon, 2005, 343 p.
WILLIOT, Jean-Pierre, « Odeurs, fumées et écoulements putrides : les pollutions de la première génération d'usines à gaz à Paris (1820-1860) », in BERNHARDT, Christoph,

MASSARD-GUILBAUD, Geneviève, *Le Démon moderne. La pollution dans les sociétés urbaines et industrielles d'Europe*. Clermont-Ferrand, Presses universitaires Blaise-Pascal, 2002, pp. 273-288.

WINTER, Ruth, *Le Livre des odeurs*, Paris, Le Seuil, 1978, 170 p.

. Le paysage au XIX^e siècle

AUPHAN, Etienne, Qu'est-ce que le paysage ferroviaire ? Défrichement d'un concept, *Revue d'histoire des chemins de fer*, n° 32-33, 2005, pp.13-25.

BALSO, Raoul, « Premières images du chemin de fer dans la société française de la Monarchie de Juillet et du Second Empire (1830-1870) », *RHCF*, 1994, n° 10-11, pp. 109-119.

BEGUIN, François, « Paysages vus du train, littérature et géographie », *RHCF*, no10-11, printemps-automne 1994, pp. 34-39.

CHIENET-FAUGERAS, Françoise, « L'invention du paysage urbain », *Romantisme*, n 83-1, 1994, pp. 27- 39.

CORBIN, Alain, *L'homme dans le paysage*, Paris, Textuel, p 53

CORBIN, Alain, « Des origines de la perception du paysage », *Le Voyage en France*, 1997, pp. 59-61.

CRARY, Jonathan, *L'art de l'observateur : vision et modernité au XIX^e Siècle*, Nîmes, J. Chambon, 1994, 233 p.

DELATTRE, Simone, *Les Douze heures noires, la nuit à Paris au XIX^e siècle*, Paris, Albin Michel, 2000, 680 p.

DESPORTES, Marc, *Paysages en mouvement. Transports et perception de l'espace XVIII^e-XX^e siècle*, Paris, Gallimard, 2005, 414 p.

La Vitesse, catalogue de l'exposition présentée à la fondation Cartier pour l'art contemporain du 7 juin au 30 septembre 1991, Paris, Flammarion, 194 p.

RICADAT, Élise, *Le mythe parisien : Paris vu par les voyageurs dans la première moitié du XIX^e siècle*, Saint-Martin d'Hères, IEP, 1995, 119 p.

STUDENY, Christophe, *L'invention de la vitesse, France, XVIII^e-XIX^e siècles*, Paris, Gallimard, bibliothèque des Histoires, 1995, 408 p. (Notamment le chapitre 9: l'éclatement des lieux).

L'histoire de la vie quotidienne

. La vie quotidienne parisienne

DAY, George, *les Transports dans l'histoire de Paris*, Paris, 1947, 145 p.

KRAKOVITCH, Odile, « Paris sur scène au XIX^e siècle: mythe ou décor ? », in *Sociétés & Représentations*, « Imaginaires parisiens », n° 17, 2004.

LANGLOIS, Gilles-Antoine, *13^e arrondissement, une ville dans Paris*, Délégation à l'action artistique de la Ville de Paris, 1993, 252 p. (article de Karen Bowie, « Vies, morts et renaissances de la gare d'Austerlitz », pp. 134-148)

GRAS, Pierre, *Villes, voyages, voyageurs*, Actes de la rencontre de Villeurbanne, Paris, L'Harmattan, 2005, 104 p.

OSTER Daniel et GOULEMOT, Jean-Marie, *La Vie parisienne, anthropologie des mœurs du XIX^e siècle*, Paris, Sand-Conti. 1989, 354 p.

RABAULT -MAZIÈRES, Isabelle, « Chemin de fer, croissance suburbaine et migrations de travail: l'exemple parisien au XIX^e siècle », *Histoire urbaine*, n°11, décembre 2004, pp. 9-30.

ROCHE, Daniel (dir.), *La Ville promise. Mobilité et accueil à Paris (fin XVIII^e- début XIX^e.)*, Paris, Fayard, 2000, 433 p.

. Le fonctionnement des gares

ANGELIER, Maryse, *Voyage en train au temps des compagnies 1832-1937*, La Vie du Rail, 1999, 495 p.

CARON, François, « Les nouveaux embarras de Paris : les gares parisiennes, lieux d'innovation, 1880-1914 », *Finances, pouvoirs et mémoire : hommages à Jean Favier*, Paris, Fayard, 2000, pp. 144-156.

Colportage et lecture populaire: imprimés de large circulation en Europe, XVIe-XIXe siècles, Paris, Maison de l'homme, 1996, 469 p. ill.

DARMON, Jean-Jacques, *Le Colportage de librairie en France sous le Second Empire: grands colporteurs et culture populaire*, Paris, Plon, 1972, 316 p. ill.

NISARD, Charles, *Histoire des livres populaires ou de la littérature de colportage*, Paris, Amyot, 1854, 2 vol.

L'histoire des chemins de fer

. L'histoire générale

CARON, François, *Histoire des chemins de fer en France. 1740-1883*, Paris, Fayard, 1997, 700 p.

DARGAUD, Jacques, *Le Langage des cheminots*, thèse de 3ème cycle, Université de Dijon, sous la direction de R. Lorient, 170 p.

TOUTAIN, Jean-Claude, *Les Transports en France de 1830 à 1965*, Cahiers de l'ISEA, Série Histoire quantitative de l'économie française, n° 8, septembre - octobre 1967.

VINCENOT, Henri, *La Vie quotidienne dans les chemins de fer au XIXe siècle*, Hachette Littérature, 1975, 256 p. (cf. chapitre V : « la gare » ; chapitre VI : « le dépôt »).

. L'histoire ferroviaire

AUDIGANNE, Armand, *Les Chemins de fer aujourd'hui et dans cent ans chez tous les peuples. Économie financière et industrielle, politique et morale des voies ferrées*, Paris, Capelle, 1858-1862, 2 vol.

BAROLI, Marc, *Le Train dans la littérature française*, Paris, 1963, 496 p.

CONTE, Arthur, *L'Épopée des chemins de fer français*, Paris, Plon, 1996, 414 p.

DAUZET, Pierre, *Le Siècle des chemins de fer en France (1821-1938)*, Fontenay-aux-Roses, Imprimerie Bellenand, 1948, 368 p.

FREDAULT F., *Les Origines de la Compagnie du chemin de fer de Paris à Orléans, 1838-1843*, Paris, Chaix, 1938.

GRAS, L.J., *Histoire des premiers chemins de fer français*, Saint-Étienne, Théolier, 1924.

JOUFFROY (de) L-M., *Une étape de la construction des grandes lignes de chemins de fer en France. La ligne de Paris à la frontière de l'Allemagne (1825-1852)*. Thèse pour le doctorat ès lettres présentée à l'Université de Paris, J. Barreau, Paris, 1932, 3 vol.

JOUFFROY (de) L-M., *Recherches sur les sources de la création d'une grande ligne de chemin de fer au XIX^e siècle. Introduction à l'histoire du chemin de fer de Paris à la frontière d'Allemagne (1825-1852)*, Thèse complémentaire, 1932, 218 p.

MORAND, Paul, *Le voyage*, Paris, réédition, Rocher, 1996, pp. 89-91.

PICARD, Alfred, *Les Chemins de fer français, étude historique sur la constitution du régime du réseau. Débats parlementaires, actes législatifs, réglementaires, administratifs*, Paris, James de Rothschild, 1884, 4 vol.

SCHIVELBUSCH, Wolfgang, *Histoire des voyages en train*, Munich, 1977, trad. fr. Paris, Le Promeneur / Quai Voltaire, 1990, 257 p.
VERGEADE, Marie-Suzanne, « Voyager pour son plaisir au XIXe siècle », *Le Voyage en France*, 1997, pp. 115-119.

. L'histoire des réseaux

DIEBOLD, Hélène, DOLFUS, Véronique, LASSALE, Sarah, « Les pôles d'interconnexion multimodale », *Les Annales de la recherche urbaine*, n°57-58, Espaces publics en ville, 1992-1993, pp. 120-126.
JACQUOT, A. et alii, *Histoire du réseau ferroviaire français*, éd. de l'Ormet, Valignat, 1996, 191 p.
LECLERCQ, Yves, *Le Réseau impossible: la résistance au système des grandes Compagnies ferroviaires et la politique économique en France (1820-1852)*, Paris, Droz, 1987, 288 p.
PAPAYANIS, Nicholas, *Horse-Drawn Cabs and Omnibuses in Paris*, London, 1996, 217 p.

. L'histoire de l'art et de l'architecture ferroviaire

BOWIE, Karen, *Les grandes gares parisiennes au XIXe siècle*, Paris, Délégation à l'action artistique de la ville de Paris, 1987, 204 p.
BOWIE, Karen, « L'Éclectique pittoresque » et l'architecture: des gares parisiennes au XIXe siècle, Thèse de 3e cycle sous la direction de Marc Le Bot, Université de Paris I, U.E.R d'art et archéologie, 1985, 3 vol.
BOWIE, Karen, « Écrire l'histoire des gares françaises: sources et défis », *Les Lieux-Mouvements de la ville*, actes de la journée du 17 février 1995 : « Histoire des gares. Histoire urbaine », pp. 15-25.
COLLECTIF, « Grandes gares parisiennes 19^{ème} siècle ». Action artistique Ville de Paris, Avril 1989.
CROSNIER LECONTE, Marie-Laure, *La Naissance des gares*, Paris, Hachette, Réunion des musées nationaux, 1990, 63 p.
DESWARTE, Sylvie, LEMOINE, Bertrand, *L'architecture et les ingénieurs. Deux siècles de construction*, catalogue d'exposition du Centre Georges Pompidou, Paris, Le Moniteur, 1997, 278 p., ill.
DETHIER, Jean (dir.), *Le Temps des gares*, catalogue de l'exposition, Paris, éd. du centre national d'art et de culture G. Pompidou, 1978, 159 p.
DETHIER, Jean et DELACROIX, Paul, *Les Gares d'Europe*, Denoël, 1988, 187 p., ill. *Monuments historiques*, « L'Espace du voyage: les gares », n°6, 1978.
DUTHILLEUL, Jean Marc, « Gares et quartiers de gares : histoire et enjeux européens », *Architecture intérieure CREE*, n°262, novembre décembre 1994, pp 24-105.
GOMBRICH, Hans., *L'art et son histoire des origines à nos jours*, Paris, Julliard, Collection Histoire de l'Art, 1963, 449 p.
Hittorff, un architecte du XIX- siècle, catalogue d'exposition, Musée Carnavalet, octobre-janvier 1987.
LEMOINE, Bertrand, *L'architecture du fer. France XIXe siècle*, Seyssel, Champ Vallon, 1986.
LEMOINE, Bertrand, MIMRAM, Marc (dir.), *Paris d'ingénieurs*, catalogue d'exposition, Paris, Les éditions du Pavillon de l'Arsenal, Picard, 1995, 231 p., ill.
MALCOR, Henri, « Louis Armand », *RHCF*, n° 3, automne 1990, pp. 137-145.
MALO, L., *Notice sur Eugène Flachet*, Paris, Société des Ingénieurs Civils, 1873.

NOT ARNICOLA, Donato, POUF ARDIN, François, « Un siècle d'architecture ferroviaire: le bâtiment voyageurs comme espace de représentation urbaine des chemins de fer, de 1837 à 1937 », *RHCF Hors-série*, n° 5-6, automne 1991- printemps 1992, pp. 91-126.

PEREIRE, Isaac, « Discours aux obsèques de M. Eugène Flachat », in *Mémoires et comptes-rendus des travaux de la Société des Ingénieurs civils*, 1873, pp. 263-268.

PICON, Antoine, « Apprendre à concevoir les gares : l'enseignement de Léonce Reynaud », in *RHCF*, n° 5-6, 1991-1992, pp. 51-63.

PICON, Antoine, « Entre rationalisme et éclectisme. L'enseignement d'architecture de Léonce Reynaud », in *Bulletin de la Société des Amis de la Bibliothèque de l'Ecole polytechnique*, n16, 1996, pp. 12-19.

RAGON, Michel, *Le Temps des gares*, Paris, Denoël, 1984, 106 p.

SABOYA, Marc, *Presse et architecture. César Daly et la Revue Générale de l'architecture et des travaux publics (1840-1890)*, Paris, Picard, 1991.

SCELLES, Christiane, *Gares, ateliers du voyage: 1837-1937*, Paris, Rempart Desclée De Brouwer, 1993, 143 p.

TRICAUD, Etienne., LEGRAND, Roland, « Un nouvel avenir pour la gare Saint-Lazare », *Cahiers de l'IAURIF*, n°127, 2^e trimestre 2000, pp. 109-114.

. Les documents de l'Association de l'Histoire des Chemins de Fer

ARMAND, Louis, « Témoignages; le poste de commandements », *RHCF*, n° 8, printemps 1993), pp. 23- 24.

CLAVAL, Paul, WOLKOWITSCH, Maurice, « Chemins de fer, politique commerciale et organisation de l'espace », *RHCF* no 1 automne 1989, pp. 27-39.

COMBE, Jean-Marc, GRIFFATON, Marie-Laure, « La réalité ferroviaire et ses interprétations artistiques Vues à travers les collections du musée français du Chemin de fer », *RHCF* n°10-11, printemps-automne 1994, pp. 131-140.

DARRAGON, Éric, « Correspondances ferroviaires dans l'art des XIXe et XXe siècles », *RHCF* n°10-11, printemps-automne 1994, pp. 70-75.

D'HOOSCHE, Robert, « L'art et la gare », *RHCF* n°10-11, printemps-automne 1994, pp. 101-103.

FOURNIER, Pierre, « Les relations entre fortifications et chemins de fer », *RHCF*, n°15, automne 1996, pp. 53-72.

FRONTISI, Claude, « La machine à figurer le temps: les futuristes et leur train », *RHCF* n° 10-11, printemps-automne 1994, pp. 56-69.

GERBOD, Paul, « Pour une histoire culturelle des chemins de fer en France », *RHCF*, n° 1, automne 1989, pp. 55-65.

GIUNTINI, Andrea, « Les gares de chemin de fer dans l'historiographie italienne récente », *RHCF* n°5-6, automne 1991-printemps 1992, pp. 137-147.

KUBINSKY, Mihály, « Les gares d'Europe centrale », *RHCF* n°5-6, automne 1991-printemps 1992, pp. 127-135.

LAMBERT, Michèle, « Les problématiques du chemin de fer dans la ville (1830-1855) », *RHCF* n°5-6, automne 1991-printemps 1992, pp. 195-236.

LE BAS, Antoine, « Architecture ferroviaire et ouvrages d'art en Ile de France, 1850-1930 : un premier bilan », *RHCF* n°10-11, printemps-automne 1994, pp. 228-236.

LECOY, Bernard, « Les premiers chemins de fer et leur clientèle en région parisienne », *RHCF-Hors-série* n°3, pp. 67-72.

LEFEBVRE, Frédéric (avec André PENY), « L'ingénieur, l'architecte et l'artiste, trois figures pour une approche esthétique des espaces de transport », *RHCF* n°10-11, printemps-automne 1994, pp. 88-97.

MITCHELL, Allan, « Les chemins de fer français et allemands au XIXe siècle », *RHCF* n° 16-17, printemps-automne 1997, pp. 265-273.

POLINO, Marie-Noëlle, « La recherche en histoire des chemins de fer, 1988-1996 », *RHCF* n°14, printemps 1996, pp. 4-15.

RIBEILL, Georges, « Le principe du « libre parcours » sur les premiers chemins de fer concédés français. Fondements théoriques et obstacles pratiques », *RHCF*, n°16-17, printemps-automne 1997, pp. 29-46.

SANDER, Agnès, « Intégration de la gare dans la ville, options pour la réhabilitation du patrimoine de la SNCF », *RHCF Hors-série* n° 5-6, automne 1991-printemps 1992, pp. 149-160.

. Les articles et les ouvrages sur les gares

ANGELIER, Maryse, « Un siècle et demi de gares françaises », *La Vie du Rail*, n° 1672, 17 décembre 1978, pp. 8-20 ; n° 1673, 24 décembre 1978, pp. 4-11 ; no 1674, 31 décembre 1978.

BOWIE, Karen, « Les gares du Nord et de l'Est au siècle dernier », *Villes en gares*, sous la direction de JOSEPH Isaac, éditions de l'Aube, 1999.

BOWIE, Karen, « De la gare du XIXe siècle au lieu - mouvement: évolution ou rupture? », *Recherche urbaine*, 1996, n° 71 « Les gares en mouvement », pp. 14-23.

BOWIE, Karen, et alii, « Vies, morts et renaissances de la gare d'Austerlitz », *13^e arrondissement, une ville dans Paris*, catalogue de l'exposition, Paris, Délégation à l'action artistique de la Ville de Paris, 1993, pp. 134-148.

DUTHILLEUL, Jean Marc, *AREP parcours 1988-1998*, Paris, Agence des gares-SNCF/AREP, 1998, 173 p.

JEVOUDAN, Nicolas, « Les gares: feu les cathédrales de notre temps », *La Revue de la construction civile, La Ville*, n° 7, octobre 1973, pp. 71-75, ill.

JOSEPH, Isaac, *La Gare du Nord, mode d'emploi: programme de recherches concertées*, Plan Urbain-RATP-SNCF, Recherches RATP, 1995, 376 p., ill.

JOSEPH, Isaac, *Villes en gares*, Paris, éditions de l'Aube, 1999, 308 p.

LAMARRE, François, « TGV renaissance des gares », *D'architectures*, n°46 Juin 1994, pp 48-50.

LAMBERT, Michèle, « Le chemin de fer et la banlieue (1837-1914) », *Cahiers de la recherche architecturale*, 1996, n° 38-39, pp. 95-106.

LAMMING, Clive, *Paris ferroviaire, gares, lignes oubliées, trains célèbres, curiosités, matériel*, Paris, Parigramme, 1999, 190 p., ill.

LANEELLE, Xavière, « Va et vient, entre deux lieux, entre recherche et récit », *Espace temps.net*, Textuel, 07.04.2004, <http://espacetemps.net/document153.html>

LECOY, Bernard, « Paris-Banlieue Ouest ; comment est née la gare Saint-Lazare? », *Connaissance du Rail*, 1995, n° 169 ; pp. 4-9 ; n° 170, pp. 4-8 ; n° 172, pp. 4-8.

MERCIER, Alain, « Archéologie du billet de train », *Revue du musée des Arts et Métiers*, 1996, n° 14, pp. 43- 50.

PAPAYANIS, Nicolas, « Urbanisme de Paris souterrain: les premiers projets de chemin de fer urbain et naissance de l'urbanisme des cités modernes », *Histoire, économie, société*, n° 4, 1998, pp. 745-70.

POLLIER R., « 1899-1969 la gare dans la ville », in *La vie du rail*, n°1230, 1970, p. 4.

RIBEILL, Georges, « Les métamorphoses de la grande gare parisienne », *Annales de recherche urbaine*, 1996, n° 71, pp. 54-65.

TERADE, Annie « Le nouveau quartier de l'Europe et la gare Saint-Lazare (1821-1889), in *Histoire des gares, Histoire urbaine*, Séminaire *Les lieux mouvements de la ville*, Actes de la journée du 17 Février 1995, Plan Urbain, DRAST, RATP, SNCF, pp. 123-173.

TULLIN, Pierre, « Le chemin de fer dans le XV^e arrondissement », *Bulletin de la société d'histoire et d'archéologie du XV^e arrondissement de Paris*, 1992, n°2, pp. 17-18.

ZEGEL, Anne, *Promenade à travers les gares parisiennes*, Ville de Paris, n° 36, septembre 1982, pp. 20-24.

WALTER, E, « Invitation au voyage : le décor des gares », in *Monuments historiques*, n°6, 1978.

. Les travaux universitaires et les rapports sur les gares (liste non exhaustive)

CHAUSSIVERT, Romuald, *Radioscopie d'un monument élevé à la gloire de la « Révolution ferroviaire » : la gare de Paris Lyon*, thèse d'administration publique, université Lyon II, faculté des sciences juridiques, sous la direction de CLaude Jourmes, 1998-99, 201 p.

GRILLET AUBERT, Anne, GUTH, Sabine IPRAUS, *Transport et architecture du territoire*, rapport de recherche IPRAUS, 2002, 152 p.

IPRAUS, *Formes urbaines et urbanité d'un site de connexion de transports dans la ville: Saint-Lazare, Cour de Rome et Cour du Havre*, rapport, département du Développement « Prospective et recherches sociétales », n° 111, août 1996, contrat de recherche n° 94 MT 0031.

LAMBERT, Michèle, *Les Voies ferrées et les gares dans les villes. L'implantation des gares au XIX^e siècle. Orléans, Tours, Nantes, Bordeaux et Lyon*, Certificat d'études approfondies, Architecture urbaine, sous la direction de Bernard Huet, 1989, 93 p.

MOUREAU, François, POUNO, Marie-Noëlle (éd.), *Ecritures du chemin de fer*. Actes de la journée scientifique organisée en Sorbonne le 11 mai 1996 par l'AHICF et le Groupe de recherches sur la littérature de voyages - Paris IV, Klincksieck, 1997.

RIBEILL, Georges, *La Formation des Compagnies de chemins de fer*, rapport d'avril 1991, publié chez Belin en 1993.

SANDER, Agnès, *Les Points de réseau de transport: une bibliographie*, groupe de recherche « Réseaux » du C.N.R.S, 1991 (cette étude recense une centaine de travaux parus depuis 20 ans sur les gares et les stations de métro).

SATURNO, Carole, *Transit. Pratiques et représentations de l'espace du voyage et de la migration. La gare de l'Est et le port de Marseille, 1850-1940*, DEA de sociologie, EHESS, sous la direction de Christian Topalov, 1997, 122 p.

SAUGET, Stéphanie, *Les gares parisiennes au XIX^e siècle : perceptions, pratiques et Représentations*, Mémoire DEA, sous la direction d'Alain Corbin, Université Paris I, Sorbonne, 2001.

SAUGET, Stéphanie, *À la recherche des Pas Perdus : dans la matrice des gares parisiennes (1837-1914)*, Thèse doctorat : Histoire, sous la direction de Dominique Kalifa, Université Panthéon-Sorbonne, Paris, 2005, 498 p.

VAJDA, Joanne, *Les Voyages dans la constitution de l'espace parisien, 1855-1937*, DEA d'histoire et civilisation, EHESS, sous la direction de Christophe Prochasson, septembre 2000.

WEXLER, Peter, *La Formation du vocabulaire des chemins de fer en France (1778-1842)*, Genève-Lille, CNRS, 1954, 159 p.

. L'historiographie anglo saxonne sur les gares

KELLETT, John, *The Impact of the Railways on the Victorian Cities*, Routledge, London, 1960.

LLOYD D., Jnsall D., *Railway Station Architecture*, Newton Abbot, London, 1978.

LOEWENSTEIN, Louis., *Paris, the city of the world's most beautiful railroad stations*, Crete, Neb., Railroad station historical society, 1987, 21 p.

MACNAMARA, Kenneth., *Railroads in the City Plan, a Bibliography*, Harvard University Press, Cambridge (Massachusetts), 1946.

RICHARDS, Jeffrey, MACKENZIE, John *The Railway station, a Social History*, Oxford, Oxford University Press, 1986

L'espace et l'aménagement

. Les études d'architecture et d'urbanisme

BARLES, Sabine, GUILLERME, André, *L'urbanisme souterrain*, Paris, PUF, 1995, 126 p.

CHOAY, Françoise, *L'urbanisme, utopies et réalités. Une anthologie*, Paris, Seuil, Essais, 1965, 446 p.

Construire pour le transport, Cahiers du CCI, n°6, La Villette, Décembre 1989.

Espace français : vision et aménagement, XVI- XIX siècle, exposition des Archives Nationales, Hôtel de Rohan, Paris, Archives Nationales, 1987, 192 p.

JOLY, Pierre (sous la resp.scientifique), *Archives et histoire de l'architecture, penser l'espace* ». Paris, Actes du colloque des 5, 6, 7 mai 1988, La villette, 1990, 346 p.

La Gare : dedans, dehors, actes des journées du séminaire « Les Lieux-Mouvements de la Ville » du 11 octobre et 15 novembre 1996, vol. 5.

LEMOINE, Bertrand, « La gare, temple de l'industrialisation et porte du voyage », *Architecture d'intérieur Créé*, n° 262, nov-déc. 1994, pp. 24-37.

LENIAUD, Jean Marc, *L'utopie française : essai sur le patrimoine*, Paris, Mengès, 1992, 180 p.

MALVERTI, Xavier, *Construire dans le construit, Un enjeu d'architecture*, Paris, P.U.C.A./ Pôle Concevoir Construire Habiter, 2000, 159 p.

TEXIER, Alain, « Controverses doctrinales sur les monuments historiques », in *L'alchimie du patrimoine, discours et politiques*, (sous la dir. d'Yvon Lamy), Talence, Maison des sciences de l'homme d'Aquitaine, 1996, pp. 102-136.

TOUSSAINT, Jean-Yves, *Concevoir pour l'existant : d'autres commandes, d'autres pratiques, d'autres métiers*, PUCA/Presses polytechniques et universitaires romandes, 2006, 182 p.

VERDIER, Thierry, *La mémoire de l'architecte : essais sur quelques lieux de souvenirs*, Lecques, Théâtète, 2001, 106 p.

. La sociologie de l'espace

BAUDRIARD, Jean, *Le Système des objets*, Paris, Denoël, 1978, 253 p.

CERTEAU, Michel de, *L'invention du quotidien*, Paris, Gallimard, 1990, réédition de 1980, 345 p.

SANSOT, Pierre., *Poétique de la ville*, Paris, 1971, 422 p.

SERRES, Michel, *Les Cinq sens Philosophie des corps mêlés*, Paris, Grasset et Fasquelle, 1985, 381 p.

Les Ambiances (Concepts et méthodes)

- ADOLPHE, Luc, Ambiances architecturales et urbaines, *Les Cahiers de la Recherche Architecturale* n°42/43, 3eme trimestre 1998, Parenthèses, 252 p.
- AMPHOUX, Pascal, 1998, *La notion d'ambiance, une mutation de la pensée urbaine et de la pratique architecturale*, Paris, PUCA, 168 p.
- AMPHOUX, Pascal, et al, 2004, *Ambiances en débat*, Grenoble, A la Croisée, 309 p.
- AMPHOUX P., *L'identité sonore des villes européennes-Guide méthodologique*, Rapport de recherche Cresson-Irec, Tome 1, Grenoble, 1993, 46 p.
- ARINO, Martine, *La subjectivité du chercheur en sciences humaines*, Harmattan, 2008, 223 p.
- AUGOYARD, Jean-François, « La vue est-elle souveraine de l'esthétique paysagère », in *Le Débat*, n°65, 1991, pp. 51-59.
- AUGOYARD, Jean François, TORGUE, Henry, *A l'écoute de l'environnement : répertoire des effets sonores*, Marseille, Parenthèses, 1995, 174 p.
- AUGOYARD, Jean-François, « l'environnement sensible et les ambiances architecturales », *l'Espace Géographique*, n°4, pp. 302-318.
- AUGOYARD, Jean François, *L'expérience esthétique ordinaire de l'architecture : parcours en espace public*, 2 Tomes, Grenoble, CRESSON, 2003, 342 p.
- BALAY, Olivier, *L'espace sonore de la ville au XIXe siècle*, Collection « Ambiance, ambiances, A la croisée, Bernin, 2003, 291 p.
- BALEZ, Suzel, *Ambiances olfactives dans l'espace construit*, Thèse de doctorat, sciences pour l'ingénieur, option architecture, Université de Nantes, 2001, 297 p.
- BALEZ, Suzel, « vers un marketing olfactif ? Point de vue n°8 », *Rail et recherche* n°23, 2^e trimestre 2002.
- BARDYN, Jean-Luc, *La portée ferroviaire, ambiances sonores des gares européennes*, Grenoble, Rapport de recherche Cresson, 1999, 269 p.
- BEN HADJ SALEM M., « Les études des pratiques piétonnières dans un pôle d'échange multimodal », DEA, Laboratoire Cresson, Grenoble, 2002, 123 p.
- CHELKOFF, Grégoire, et al, *Confort acoustique et identité sonore : étude sur 5 gares TGV, SNCF*, 1990, 128 p.
- CHELKOFF, Grégoire, THIBAUD, Jean-Paul, *Les mises en vue de l'espace public*, Paris, MELTE : Plan Urbain, 1992, 231 p.
- CHELKOFF, Grégoire, « Transitions sensibles et intériorité souterraine : dispositifs et configurations », 7^{ème} Conférence internationale de l'ACUUS, Montréal, sept 1997.
- CHELKOFF Grégoire, *Transformer l'existant : vers une conception assistée par les ambiances*, Grenoble, Cresson, 2003, 230 p.
- CHELKOFF, Grégoire, *De l'espace à l'ambiance, formes sensibles de l'architecture et transformations de l'environnement urbain*, Habilitation à diriger des recherches, Cresson, IUG, Grenoble, 2005, 227 p.
- COLLECTIF, « Urbanités sonores », *Actes du séminaire RATP : Réseau 2000*, Paris, RATP, 1989.
- DUBUISSON Sophie, et al, *Passages et arrêts en gare : les régimes de présence en situation de passage*, Paris, Centre de sociologie de l'innovation, 1997, 107 p.
- GROSJEAN, Michèle, « Métro, espace sonore », *Actes du séminaire RATP : Réseau 2000*, Paris, RATP, 1988, 97 p.
- GROSJEAN, Michèle, THIBAUD, Jean-Paul, *L'espace urbain en méthodes*, Marseille, Parenthèses, 2001, 217 p.
- GUERRAND, Sylvie, « vers un marketing olfactif ? Point de vue n°4 », *Rail et recherche* n°23, 2^e trimestre 2002.

- INAGAKI, Ryo, CAPRON, Jean-Luc, *La gare sonore : une introduction à la qualification du sonore urbain*, Mémoire de fin d'études, Institut Supérieur Saint-Luc (Bruxelles), 1996, 91 p.
- LEROUX, Martine, THIBAUD, Jean-paul, *Compositions sensibles de la ville, ville émergente et sensorialité*, Cresson, Grenoble, 2000, 126 p.
- PETONNET, Colette, « L'observation flottante. L'exemple d'un cimetière parisien », *L'Homme*, vol. 22, n°4, 1982, pp. 37-47.
- REMY, Nicolas, *Maîtrise et prédictibilité de la qualité sonore du projet architectural : applications aux espaces publics en gare*, Thèse de Doctorat, Ecole Polytechnique de Nantes, Cresson, 2001, 322 p.
- ODION, Jean-Pierre, CHELKOFF, Grégoire, *Testologie architecturale des effets sonores. Prédictibilité de la qualité sonore*, Grenoble, Cresson, 1996, 140 p.

L'audiovisuel et les images

Les gravures et les peintures à l'huile

. Les Gravures

DAUBIGNY, « Sur les quais de la gare Saint-Lazare », dans Jules Janin, *Voyage de Paris à Dieppe : description historique des villes, bourgs, villages et sites sur le parcours du chemin de fer*, Paris, Bourdin, 1843, p5. BNF, document numérique de Gallica.

DAUBIGNY, « Sur les quais de la gare Saint-Lazare », dans Jules Janin, *Voyage de Paris à Dieppe : description historique des villes, bourgs, villages et sites sur le parcours du chemin de fer*, Paris, Bourdin, 1843, p7. BNF, document numérique de Gallica

DAUBIGNY, « Sur les quais de la gare Saint-Lazare », dans Jules Janin, *Voyage de Paris à Dieppe : description historique des villes, bourgs, villages et sites sur le parcours du chemin de fer*, Paris, Bourdin, 1843, p13. BNF, document numérique de Gallica.

HAENEN, Frédéric (de) , « L'attente inconfortable dans une salle d'attente de la gare Saint-Lazare », Les émigrants italiens à la gare Saint-Lazare, Gravure imprimé dans le supplément illustré du *Petit Journal*, 29 mars 1896

HAENEN, Frédéric (de), « A la gare saint-lazare. Emigrants. Levantins dans le train du Havre », gravure imprimé dans *l'Illustration* du 11 Novembre 1899.

. Les peintures à l'huile

ENDERS, John-Joseph, « A la gare Saint-Lazare », 1900, Musée d'Art Moderne de la Ville de Paris, (reproduction Centre Georges Pompidou)

GOENEUTTE, Norbert, « Le Pont de l'Europe et la gare Saint-Lazare », 1888, 45,5 x 55,5 cm, The Baltimore Museum of Art, collection A.Lucas (cat.12) (reproduction Musée d'Orsay)

MONET, Claude, « Intérieur de la gare Saint-Lazare : la ligne d'Auteuil », 1877, (cat43, fig.97), mine de plomb, 25,5/34 cm, Paris, Musée Marmottan-Claude Monet

MONET, Claude, « Vue intérieure de la gare Saint-Lazare, ligne d'Auteuil », 1877, exposé à la 3e exposition impressionniste, huile sur toile, 75/104 cm, Musée d'Orsay.

MONET, Claude, « La Gare Saint-Lazare : ligne de Normandie », 1877, huile sur toile, 54,3/73,6 cm. National Gallery, Londres.

MONET, Claude, « Le Pont de l'Europe, Gare Saint-Lazare », 1877, musée Marmottan, huile sur toile, 64/81 cm.

MONET, Claude, « La Gare Saint-Lazare : les signaux », 1877, troisième exposition impressionniste, 65,5/81,5cm , Hanovre

Les photographies et le cinéma

. Les photographies

BRASSAÏ, « La gare Saint-Lazare vue du Pont de l'Europe », 1932, Source : *Paris de Nuit, 60 photos inédites de Brassai*, Paris, Arts et métiers graphiques, 1932, 62p

DURANDELLE, Louis-Emile, « La salle des pas perdus avant 1886 », Source : centre audiovisuel SNCF

« La sortie des voyageurs de Saint-Lazare », 1908, Source : Agence Roger-Viollet.

« Les quais de Saint-Lazare », 1944, Source : Agence Roger-Viollet.

« Le parvis de la gare Saint-Lazare », 1950, source : Agence Roger-Viollet.

. Les affiches

BELVÈS, Pierre, *Cent ans d'affiches de chemins de fer*, Paris, La Vie du Rail, 1989.

PEGE-DEFENDI, Nathalie, *Une invitation au voyage : l'affiche ferroviaire française (1880-1936)*, Thèse nouveau régime, Histoire sociale et culturelle, 3 tomes, Université Paris I, 2001, 1191 p.

. Les films

Quelques films de Méliès (sur les arrivées de trains dans les gares) :

1896 : *Arrivée d'un train en gare de Vincennes* (20 mètres) ;

1896 : *La Gare Saint-Lazare* (20 mètres) ;

1900 : *Panorama circulaire: Invalides* (20 mètres) et *Champ de Mars* (20 mètres)

1913 : *Paris, horloge à transformation de la Gare Saint-Lazare*, Gaumont, 5 mètres.

-LA BÊTE HUMAINE, de Jean Renoir avec Jean Gabin, fiction, 1938, noir et blanc 1h42 min, VDP4447. Visionné au Forum des Images, Paris.

-Une grande gare parisienne : Paris Saint-Lazare, 1957, couleur, 20min, Réalisation André Périé, Commanditaire CAV/SNCF. Visionné au Forum des Images, Paris.

-VACANCES 1958, série Magazine du Rail pour la SNCF, Réalisation anonyme, documentaire 1959, couleur, 10min, VDP3125. Visionné au Forum des Images, Paris.

-PARIS LA BELLE, de Pierre Prévert et Marcel Duhamel, documentaire 1959, couleur 22min, Production Argos Films, VDP503. Visionné au Forum des Images, Paris.

-METROPOLITAIN 77, réalisé et produit par Jean-Paul Desgoutte, documentaire 1978, couleur 26min, VDP452. Visionné au Forum des Images, Paris.

-PARIS, de Raymond Depardon, fiction 1997, noir et blanc 1h32min. Production Double D Films, 1997, VDP 11835. Visionné au Forum des Images, Paris.

-MANET, MONET, LA GARE SAINT-LAZARE, de Danielle Jaeggi, documentaire, couleur 26 min, La Sept-Arte, Palette Production, 1998, VDP 12276. Visionné au Forum des Images, Paris.

. Les articles et les ouvrages sur le cinéma, l'image et la vidéo :

AMBROISE-RENDU, Anne-Claude, « Du dessin de presse à la photo (1878-1914): histoire d'une mutation technique et culturelle », *Revue d'histoire moderne et contemporaine*, n39, janvier-mars 1992, pp. 6-28 (exemple de *L'illustration*). .

BEGOUT, Bruce, *La découverte du quotidien*, Paris, Allia, 2005, 600 p.

BELLOÏ, Livo, « Fenêtre sur train », *Les vingt premières années du cinéma français*, 1995, pp. 269-280.

- BiFi (Bibliothèque du film), 2001, *Filmer le réel. Ressources sur le cinéma documentaire*, Paris, BiFi, 184 p.
- CAYROL, Jean, DURAND, Claude, *Le droit de regard*, Paris, Seuil, 1963, 189 p.
- CHEROUX, Clément, « Vues du train. Vision et mobilité au XIX^e siècle », *Études photographiques*, n° 1, novembre 1996.
- CLARY Julian, *L'art de l'observateur. Vision et modernité au XIX^e siècle*, Nîmes, Jacqueline Chambon, 1994, 233 p.
- DUGUET, Anne-Marie, *Vidéo : la mémoire au poing*, Paris, Hachette, 1981, 253 p.
- ESQUENAZI, Jean-Pierre, *Film, perception et mémoire*, Paris, L'Harmattan, 1994, 255 p.
- FRANCE, Claudine de. (dir.) , *Du film ethnographique à l'anthropologie filmique*, Bruxelles, Paris, Bâle, Édition des archives contemporaines, 1994, 168 p.
- GAUDIN, Solène, VESCHAMBRE, Vincent, « Arrêts sur images », *EspacesTemps.net*, Mensuelles, 22.04.2008, <http://espacestemp.net/document4983.html>
- GERVERAU, Laurent, *Voir, comprendre, analyser les images*, Paris, La Découverte, 2004, 197 p.
- GERVERAU, Laurent, *Peut-on apprendre à voir ?*, Paris, Ecole nationale supérieure des beaux-arts, 1999, 380 p.
- GORINAUT, Daniel, VIRY-BABEL, Roger, *Travelling du rail*, Paris, Denoël, 1989, 263 p.
- GUIHEUX, Alain, *La ville qui fait signes*, Paris, Le Moniteur, 2004, 279 p.
- PAQUOT, Thierry, JOUSSE, Thierry, *La ville au cinéma*, Paris, Cahiers du cinéma, 2005, 895 p.
- PASTOUREAU, Michel, « Une histoire des couleurs est-elle possible? », *Ethnologie française*, n20-4, 1990, pp. 368-378.
- ROCHARD, Sophie, « La photo et la presse illustrée sous le Second Empire », *Histoire de l'Art*, n° 13-14, mai 1991, pp. 47-54, ill.
- SABRAN, Guy, *Les temps héroïques du chemin de fer: 16 compositions polychromes originales*, Champrosay, 1958.

ANNEXES

1. Les effets sonores.....	326
2. Les effets lumineux.....	332
3. Les effets odorants.....	335
4. La liste des films consultés.....	337
5. La grille d'entretiens semi-directifs.....	338
6. Index des figures et tableaux.....	340

1. EFFETS SONORES : Définitions

Les définitions sont tirées de Augoyard J.-F. et H. Torgue. (1995). *A l'écoute de l'environnement sonore : répertoire des effets sonores*. Marseille : Editions Parenthèses.

Effets élémentaires	Effets de composition	Effets mnémo-perceptifs	Effets sémantiques
Echo Filtrage (Réverbération)	Bourdon Couplage Coupure Crescendo Decrescendo Émergence Fondu enchaîné Masque Trainage	Anamnèse Anticipation Asyndète Hyperlocalisation Métabole =Ubiquité Phonomnèse Rémanence	Sharawadji

1.1 Effets élémentaires : ils concernent soit la matière sonore elle-même, soit la modalité de propagation du son.

ECHO :

Phénomène observable dans la nature, l'écho est la répétition simple ou multiple d'une émission sonore liée à une réflexion dans l'espace de diffusion.

FILTRAGE :

Renforcement ou affaiblissement de certaines fréquences d'un son. Un effet de filtrage est perçu lorsqu'un son que l'on a l'habitude d'entendre d'une certaine manière, ou que l'on a entendu antérieurement, est modifié dans son spectre de fréquences. Dans le parcours qui va de la source sonore à l'oreille, seule une partie des fréquences issues de la source provient à l'auditeur. Les sons se réfléchissent sur le sol et l'environnement (murs, façades, etc.) en perdant de l'énergie, d'où la modification du timbre du son original et l'atténuation de l'intensité. Les aigus se propagent moins loin et moins bien que les graves. La sensation de filtrage n'existe que si le son de référence a déjà été entendu et mémorisé.

REVERBERATION :

Effet de propagation par lequel les sons perdurent après l'arrêt de l'émission. Au signal direct, s'ajoutent les réflexions du son contre les surfaces de l'espace environnant. La

réverbération est perçue socialement comme indicatrice de solennité et de monumentalité. La réverbération est aussi synonyme de foule.

1.2 Effets de composition : sont définis par des caractères remarquables touchant soit à la dimension synchronique, soit à la dimension diachronique du contexte. Ces effets dépendent du dispositif spatio-temporel de la propagation.

BOURDON :

Effet caractérisant la présence dans un ensemble sonore d'une strate constante, de hauteur stable et sans variation notable d'intensité. De nombreux systèmes techniques engendrent des constances sonores qui se rapprochent de cet effet. Le bourdon peut jouer le rôle de révélateur de l'espace. Dans le cadre de la vie quotidienne, l'effet de bourdon apparaît principalement sous la forme du bourdonnement caractérisé comme « un bruit sourd et continu ».

COUPLAGE :

Interaction de deux phénomènes sonores qui sans être nécessairement dans un rapport causal l'un avec l'autre, sont perçus comme à la fois distincts et liés. En architecture, par exemple, on observe les influences réciproques des réverbérations différentes de deux volumes contigus.

COUPURE :

Chute soudaine de l'intensité qui peut être associée à un brusque changement d'enveloppe spectrale ou à une modification de la réverbération. Il établit clairement le passage d'une ambiance sonore à une autre. Deux catégories de coupure peuvent être distinguées : soit l'effet est produit au niveau de l'émission (coupure d'une source sonore), soit il est déterminé par les conditions de propagation (organisation de l'espace). L'effet de coupure est fréquemment perçu à partir du mouvement, du déplacement de l'auditeur ou des sources sonores. L'arrêt abrupt d'une émission sonore, la rupture d'un rythme, ou encore l'irruption d'un son intense, créent des effets de coupure qui ne dépendent pas des formes spatiales. Les effets de coupure mettent en valeur le marquage social des lieux identifiés par les sons, et favorisent l'émergence de milieux sonores « signés ».

CRESCENDO :

Effet produit par une augmentation progressive de l'intensité d'un son. Cet effet est fréquemment repérable dans les contextes les plus divers : rapprochement d'une source sonore, accélération d'un véhicule, démarrage d'une machine, etc.

DECRESCENDO :

Effet produit par une diminution progressive de l'intensité sonore. La décroissance du son se repère aussi dans de très divers contextes, qu'elle soit due à un éloignement de la source ou à l'arrêt d'une machine.

EMERGENCE :

Effet générique regroupant la tonalité des occurrences sonores qui apparaissent nettement dans un contexte donné. L'émergence ne concerne pas seulement l'irruption d'un son fort dans un contexte de plus faible intensité ; elle caractérise aussi l'apparition de sons différents par leurs hauteurs, leurs timbres ou leurs rythmes.

Effets voisins : créneau, intrusion, irruption

Effet contraire : estompage

FONDU ENCHAINÉ :

Alors que l'effet de coupure décrit le passage brusque d'un état sonore à un autre, le fondu enchaîné s'applique à la transition progressive entre les deux, en croisant la décroissance du premier et l'apparition croissante du second.

Effet contraire : coupure

MASQUE :

Présence d'un son qui, par son niveau ou la répartition de ses fréquences, recouvre complètement ou partiellement un autre son. L'effet de masque a souvent pour conséquence l'inattention que l'on pourra porter à des signaux sonores provenant de plusieurs sources, la plus intense étant, en général, seule perçue.

TRAINAGE :

Effet acoustique qui décrit la durée résiduelle d'un son, depuis son arrêt jusqu'au silence ou au bruit de fond. Ce laps de temps variable selon les sons et les espaces de propagation, recouvre les divers modes de disparition progressive d'un signal à travers les différentes

zones fréquentielles.

1.3 Effets mnémo-perceptifs : ils sont dus à l'organisation perceptive et mnémique des individus en situation d'écoute concrète.

ANAMNÈSE :

Effet de réminiscence : un signal ou un contexte sonore provoque chez un auditeur le retour à la conscience d'une situation ou d'une atmosphère passées. Effet de sens, l'effet d'anamnèse caractérise le déclenchement, le plus souvent involontaire, de la mémoire par l'écoute et le pouvoir d'évocation des sons.

Évocation du passé, l'anamnèse trouve sa place dans les effets sonores lorsqu'un son ou un contexte sonore ravive une situation ou une atmosphère décalées dans le temps. L'effet d'anamnèse recouvre des durées très différentes qui ne changent pas sa nature profonde : il peut se repérer aussi bien à l'échelle d'une vie lorsqu'un refrain évoque soudain un souvenir d'enfance, que dans le rappel d'un passé très proche, à l'échelle de la durée d'un film par exemple qui jouera sur l'évocation sonore d'une situation auparavant exposée. Toutefois, plus la référence est lointaine et inattendue, plus l'émotion peut submerger l'auditeur. Le son lui-même n'intervient pas dans sa nature propre, ni en tant que sens ; c'est l'auditeur qui lui confère une référence, une valeur anamnésique. Deux auditeurs d'un même climat sonore peuvent développer des évocations fort différentes, mais qui n'auraient pas eu lieu sans l'occurrence du son.

Bien qu'il puisse être facilement provoqué sur le mode sonore, l'effet d'anamnèse ne se cantonne que rarement à la seule sphère auditive. La configuration spatiale, et donc la perception visuelle, interviennent parfois largement pour favoriser l'émergence de l'effet. Les sens se croisent alors pour conforter la remémoration. L'acoustique d'un espace imprime également sa volumétrie dans la mémoire. L'évocation d'un lieu, même envisagée sous le seul plan sonore, sera donc aussi synesthésique.

Effet voisin : Phonomnèse

Effet contraire : anticipation

ANTICIPATION :

Dans l'attente d'une situation sonore à venir, une personne « pré-entend », c'est-à-dire croit entendre effectivement le signal attendu alors qu'aucun son n'a été encore émis. Cet effet s'observe dans des circonstances familières où l'auditeur anticipe un contexte sonore prévisible (préaudible) dans sa mémoire. Très souvent, cet effet est lié à une attente très

précise de l'objet.

Effets contraires : anamnèse, rémanence.

ASYNDETE :

Suppression de la perception ou du souvenir d'un ou plusieurs éléments sonores dans un ensemble audible. Cet effet permet la valorisation d'une partie de l'environnement sonore en évacuant de la conscience les éléments inutiles.

HYPERLOCALISATION :

Effet perceptif lié au caractère ponctuel d'une source sonore, focalisant irrésistiblement l'attention de l'auditeur sur le point d'émission. Lorsque la source se déplace, le son continue d'être suivi à la trace.

Effets contraires : ubiquité, délocalisation.

METABOLE :

Effet perceptif sonore décrivant les relations instables entre les éléments composant un ensemble sonore changeant. Ici, le changement considéré affecte le rapport des éléments qui composent l'environnement sonore, celui-ci pouvant se définir comme l'addition et la superposition de sources multiples entendues simultanément. Les grands volumes réverbérants destinés à l'accueil du public sont des lieux qui réunissent souvent les conditions acoustiques favorables à l'émergence de l'effet de métabole. Le hall de gare en est un exemple spécifique, dans lequel la densité de population produit une multiplicité de sources sonores.

Effets complémentaires : ubiquité, synecdoque

Effet voisin : cocktail

PHONOMNESE :

Imagination d'un son sans écoute effective. La phonomnèse est une activité mentale qui utilise l'écoute intérieure pour rappeler à la mémoire des sons liés à une situation.

REMANENCE :

Perdurance d'un son qui n'est plus entendu. Après extinction de l'émission et de la propagation, le son donne l'impression d'être encore « dans l'oreille ». L'effet de rémanence est une perception dont l'objet, la cause, ont disparu, ou plus exactement viennent de disparaître. Certains sons, certains climats favorisent des rémanences typiques de la société

urbaine : ambiances liées au drône, passage de train ou d'avion. Des événements fortement marqués du point de vue sonore, surprennent les habitudes, laissent des traces mnésiques, résonnent « dans l'oreille ».

Effets voisins : anamnèse, bourdon, phonomnèse.

Effets contraire : anticipation, gommage.

UBIQUITE :

Effet lié aux conditions spatio-temporelles de propagation, et marquant la difficulté ou l'impossibilité de localiser une source sonore. Le son vient de partout et nulle part à la fois. Du point de vue de la configuration spatiale, l'effet d'ubiquité est intimement lié aux conditions de réverbération du lieu. Schématiquement, on peut admettre que plus un lieu est réverbérant, plus l'effet a de chances d'apparaître. L'effet peut toutefois apparaître dans des espaces mats, suite à une hyperlocalisation des sources sonores simultanées, entre lesquelles on est à la fois tenu, et dans l'impossibilité de choisir.

Effets voisins : métabole, enveloppement.

Effets contraires : hyperlocalisation, synecdoque.

1.4 Effets sémantiques : ces effets sonores jouent sur l'écart de sens entre le contexte donné et la signification émergente. Il y a toujours décontextualisation, que ce soit sous la forme de l'imprévu anxiogène, de l'humour, du jeu conscient, ou d'une valeur esthétique ajoutée.

SHAWARADJI :

Cet effet esthétique caractérise la sensation de plénitude qui se crée parfois lors de la contemplation d'un motif sonore ou d'un paysage sonore complexe dont la beauté est inexplicable. L'effet Sharawadji survient contre toute attente est transporté dans un ailleurs. Cet effet joue avec les règles de composition, le désordre apparent constitue sa première condition. Certains paramètres acoustiques semblent favoriser le sharawadji : les critères d'une forte intensité, des sons graves, et de l'irrégularité rythmique.

2. EFFETS LUMINEUX : Définitions

Les définitions sont tirées de Thibaud J.-P et G. Chelkoff (1992). *Les mises en vue de l'espace public*. Paris : MELTE Plan urbain

Effets élémentaires	Effets à dominante physique	Effets à dominante spatiale
Filtrage Découpe	Coloration Estompage fondu Graphisme	Enveloppement Exposition Plafond

2.1 Effets élémentaires

FILTRAGE :

Le filtrage correspond au renforcement relatif ou à l'affaiblissement de certaines longueurs d'onde d'une source lumineuse. Le filtrage de la lumière est caractéristique des lieux publics tels que les gares, les grands halls et les passages. La lumière diaphane est une demi-transparence : est diaphane, ce qui laisse passer la lumière, mais ne permet pas de distinguer nettement la forme des objets. Le filtrage affecte l'accessibilité visuelle dans la mesure où il égalise la lumière.

DECOUPE :

La découpe est provoquée par un rapport figure-fond particulièrement contrasté produisant une distinction nette entre différents plans ou éléments visuels juxtaposés. Le contre-jour produit ce type de motif visuel : la lumière éclaire un objet du côté opposé à celui par lequel on regarde. Le contour des formes est mis en valeur en contre jour en favorisant la découpe des objets.

2.2 Effets à dominante physique

COLORATION :

Effet par lequel l'espace se colore ou apparaît coloré par la l'éclairage. La notion de température de couleur précise la couleur donnée par une lampe. La lumière émise par les lampes va des teintes dites chaudes, à dominance rouge, jusqu'aux teintes dites froides, d'aspect blanc bleuté.

ESTOMPAGE :

Tendance à l'imprécision, voire à la disparition du contour des objets. Le rapport figure-fond est atténué. Le « sfumato » (qui signifie « estompé », « nuancé ») estompe les contours et donne l'impression d'inachèvement des formes. L'estompage conduit à une certaine neutralisation des objets à percevoir et une moins bonne appréciation de la distance. Avec un faible éclairage ou une courte durée d'exposition, les formes se simplifient ; ce sont les lignes principales des objets qui sont vues.

FONDU :

Effet par lequel un éclairage est perçu se confondre avec les autres éclairages afin de composer un espace homogène. L'effet de fondu propose un espace aux contours flous. Le fondu-enchaîné correspondrait plus à la qualification des transitions entre les espaces.

GRAPHISME :

Effet par lequel la lumière devient aux yeux de l'observateur un tracé. L'éclairage vient de dessiner ou mettre en valeur un volume, une forme, un logo ou encore une écriture.

2.3 Effets à dominante spatiale**ENVELOPPEMENT :**

Effet par lequel la lumière homogène et diffuse, donne l'impression d'être complètement plongée dans l'espace nocturne. La lumière donne le sentiment d'être enveloppé.

EXPOSITION :

L'exposition consiste à mettre visuellement en valeur une chose. Elle s'applique aussi bien à un objet, un monument, un individu ou même un lieu. À travers cet effet, en éclairant un objet précis, la lumière permet de différencier et hiérarchiser des objets visibles. L'action d'exposer repose sur un dispositif spatio-lumineux permettant de valoriser certains objets. Au niveau de l'espace public, l'exposition est donc un dispositif lumineux qui exhibe l'individu, l'objet ou le monument, qui les rend manifeste aux yeux de tous et qui leur confère une valeur symbolique. Dans cet effet, la lumière découpe l'espace et situe l'individu soit à l'intérieur, soit à l'extérieur de la zone exposée. Une des conditions de l'exposition est que les zones d'éclairage ne se chevauchent ni se superposent complètement. Il est possible de distinguer deux types d'expositions : celle dans laquelle la lumière est orientée et projetée

sur une surface (projecteurs qui éclairent la façade d'un monument ou des fresques), celle dans laquelle l'objet éclairé et la source lumineuse ne font qu'un et qui assure une fonction de signalisation (enseignes lumineuses). Enfin, l'exposition possède sans doute une dimension symbolique dans la mesure où elle confère à l'objet exhibé une valeur toute particulière. Qu'elle s'applique aux œuvres d'art, aux monuments ou même aux individus, elle désigne ce qui est digne d'être vu et oriente le regard de tous en direction des objets socialement valorisés.

PLAFOND :

Effet par lequel l'éclairage impose une limite verticale à l'espace : le ciel disparaît et un plafond s'installe.

3. EFFETS ODORANTS : Définitions

Les définitions sont tirées de Balez S. (2001). *Ambiances olfactives dans l'espace construit*. Thèse de doctorat en Sciences pour l'ingénieur, option architecture. Nantes : ISITEM, Université de Nantes.

Effets élémentaires	Effets de composition	Effets mnémo-perceptifs	Effets sémantiques
Envahissement Imprégnation	Assemblage Irruption	Anamnèse Masque	Adéquation

3.1 Effets élémentaires : ils concernent le rapport de l'odeur avec sa propagation.

ENVAHISSEMENT :

L'envahissement olfactif désigne le fait que tout l'air d'un volume se trouve odorisé. Il correspond à une prise de conscience de l'arrivée progressive (continue de l'odeur) dans l'ensemble du lieu.

IMPREGNATION :

Il désigne la tendance que peuvent avoir les odeurs à « s'accrocher » à certains objets, au point que ces derniers deviennent à leur tour émetteurs d'odeurs. Après la disparition de la source et le renouvellement de l'air, l'odeur est toujours présente.

3.2 Effets de composition : ils concernent les agencements des odeurs dans l'espace et dépendent du dispositif spatio-temporel de la diffusion.

IRRUPTION :

L'irruption correspond au passage rapide, bien marqué, d'une ambiance odorante à une autre. Il peut s'agir d'une variation d'intensité brutale, mais aussi du « saut » d'une odeur à une autre, sans qu'il y ait, entre les deux un mélange de celles-ci.

ASSEMBLAGE :

Désigne une situation où plusieurs odeurs différentes sont confrontées les unes aux autres, mais elles sont réparties dans l'espace : elles forment un ensemble constitué d'éléments hétérogènes, bien distincts dans l'espace.

3.3 Effets mnémo-perceptifs : ils sont dus à l'organisation perceptive et mnémique des individus par rapport à un environnement olfactif.

ANAMNESE :

(Comme dans le cas du son) une odeur ou un signal olfactif provoque chez l'utilisateur le retour à la conscience d'une situation ou d'une atmosphère passées.

MASQUE :

Il désigne la présence d'une odeur qui va « dominer » les autres, par une intensité plus importante ou par une orientation de la perception individuelle.

3.4 Effets sémantiques : liés à la fonction primitive d'information de l'odeur (identité et reconnaissance).

ADEQUATION :

Désigne la situation où l'odeur semble en accord avec la nature du lieu ou du moment où elle est perçue.

4. Liste des films consultés

TITRE	DESCRIPTIF	REFERENCE
<i>LES PRINCIPALES GARES DE PARIS AU DEBUT DU SIECLE</i>	sélection Vidéotheque de Paris avant 1930 muet noir et blanc 3min39s	VDP9155
<i>LA BETE HUMAINE</i>	de Jean Renoir avec Jean Gabin, fiction, 1938, noir et blanc 1h42 min	VDP4447
<i>UNE GRANDE VEDETTE PARISIENNE : PARIS SAINT-LAZARE</i>	1957, couleur, 20min, Réalisation André Périé, Commanditaire CAV/SNCF	VDP1064
<i>VACANCES 1958</i>	série, Magazine du Railpour la SNCF documentaire 1959 couleur 10min	VDP3125
<i>PARIS LA BELLE</i>	de Pierre Prévert et Marcel Duhamel documentaire 1959 couleur 22min	VDP503
<i>METROPOLITAIN 77</i>	de Jean-Paul Desgoutte documentaire 1978 couleur 26min,	VDP452
<i>PARIS</i>	de Raymond Depardon, fiction, noir et blanc 1h32min. Production Double D Films, 1997,	VDP11835
<i>MANET, MONET, LA GARE SAINT-LAZARE</i>	de Danielle Jaeggi Documentaire, 1998 couleur 26min	VDP12276
FILMS HORS COLLECTION <i>Forum des images</i>		
<i>LA GARE SAINT-LAZARE</i>	De Méliès, 1896, 20mètres	
<i>RAPIDE DE NUIT</i>	de Marcel BLISTENE, tourné en 1948	

5. Grille d'entretien semi-directif

Fiche d'identité

Nom

Age

Sexe

Contexte de l'entretien

Motif de présence

Date et heure

Jour ou nuit

Durée de l'entretien

Grille d'entretien

- **Questions croisant les habitués et les non habitués**

- La gare vous êtes-elle familière ? En quelles circonstances la parcourez-vous ?
- Quelles sont les particularités de cette gare ?
- Parmi les endroits que vous traversez dans la gare, y a-t-il un endroit où vous avez envie de vous arrêter ?
- Le parcours que vous êtes, pouvez-vous le décomposer ? Pouvez vous décrire et qualifier ces parties ?
- Pensez-vous que cette gare est classée comme patrimoine historique ? Cette gare est-elle historique ? Qu'est ce qui permet de le dire ?
- Est il possible pour vous de ressentir cet aspect historique? Et comment l'exprimez vous ?
- Qu'est ce qui a changé dans cette gare ?
- Que pensez vous du projet de réaménagement « Demain Saint-Lazare » ?
- Qu'est ce qui devrait être protégé, conservé ou supprimé dans cette gare ?

- **Questions destinés au personnel**

- En général, pouvez vous me décrire les circulations dans la gare ? Les moments d'affluence ? Comment vous les vivez ? Dans quelles parties de la gare cela est le plus palpable ?
- Est ce que le fait que cette gare soit du XIX^e siècle, donne un caractère particulier à votre travail ?
- Quelles parties de la gare vous semblent plus historiques que d'autres ?
- Est-ce que cette gare à une identité ? Si oui, qu'est ce qui permet de l'affirmer ?
- Avez-vous des souvenirs des anecdotes concernant des situations particulières qui ne peuvent pas avoir lieu dans d'autres gares, ou qui ne peuvent plus arriver aujourd'hui parce que des objets ont disparu ? Les voyageurs ont-ils changé ? Et en quoi ?
- Qu'est ce qui est important à (re)mettre en valeur dans les travaux de réaménagement actuels de la gare ?

- **Questions destinés aux habitants**

- Comment percevez vous la présence de la gare dans votre quartier ? En général, le quartier est-il agréable à vivre ? Pourquoi ?
- Quand vous regardez par la fenêtre, qu'est ce qui attire votre attention ? Décrivez ?
- Quand vous ne regardez pas par la fenêtre, ou lorsque vous êtes occupé, la gare est-elle parfois encore présente dans votre esprit ? Et comment ?
- Pensez vous que cette gare apporte quelque chose au quartier ou à la ville ? Et quoi ?
- Avez-vous des souvenirs des anecdotes concernant des situations particulières qui ne peuvent pas avoir lieu dans d'autres quartiers ?

6. Index des figures et tableaux

Planche 01: L'intérieur de la gare Montparnasse. Photo Alain Goustard / Archi Press / 1994.

Planche 02: Traitement de la façade extérieure de la gare Montparnasse. Photo Alain Goustard / Archi Press / 1994.

Planche 03 : Paris, Embarcadère Saint-Germain / Cour de Rome, 1840, Source B.F Paris

Planche 04 : Louis-Emile Durandelle : Vestibule de la gare Saint-Lazare 1848. Source : Bibliothèque nationale, cabinet des estampes.

Planche 05 : Les Périmètres du projet. (Plan du niveau quai). Source AREP-Plans présentés à la ville de Paris du 15-02-2002

Planche 06 : Deux schémas qui traduisent l'idée de perméabilité visuelle de la gare : *de la ville aux trains*. Source : SNCF, Offre architecturale et technique, Réaménagement de la gare Saint-Lazare, Mars 1997.

Planche 07 : Les percées visuelles programmées pour Saint-Lazare. (Plan du niveau quai) Source AREP-Plans présentés à la ville de Paris du 15-02-2002

Planche 08 : La gare dans son quartier. Photo aérienne / ECPAD (Médiathèque de la Défense) France.

Planche 09 : Après les transformations apportées par le projet, la lumière naturelle traversera tous les niveaux de la gare. Source AREP-Plans présentés à la ville de Paris du 15-02-2002.

Planche 10 : Configuration de la gare et ses rues adjacentes.

Planche 11 : Emplacements sur site au cours de l'étape d'observations

Planche 12 : Localisation des interviews

Planche 13 : Déambulation(s) autour des « piliers » se trouvant à la limite de la salle des pas perdus et les quais

Planche 14 : Photographie de la salle des pas perdus montrant les arcades la séparant des quais

Planche 15 : Parcours sonores niveau quais

Planche 16 : Parcours sonores niveau cours

Planche 17 : Parcours sonores niveau métro

Planche 18 : Parcours sonores en coupe

Planche 19 : Positionnement de la caméra

Planche 20 : Agitation devant les quais de banlieue (lecture de gauche à droite)

Planche 21 : Embarcadère des chemins de fer de l'Ouest, 124, rue Saint-Lazare, 1837.

Source : Bibliothèque Nationale, cabinet des estampes.

Planche 22 : Les plans utilisés dans ce chapitre sont initialement dessinés par Laure Lalubie (AREP) / Gare de Paris Saint-Lazare / Etude historique du bâtiment voyageur / SNC Région de Paris Saint-Lazare / DDG / APG / AREP / Avril-1998. Nous les avons vérifié et nous y avons apporté des retouches graphiques.

Planche 23 : La halle métallique d'Eugène Flachet datant de 1843. Source : Bibliothèque Nationale, cabinet des estampes

Planche 24 : Modifications sensibles après la construction de la halle métallique

Planche 25 : Parcours et positions d'attente 1842

Planche 26 : Plan niveau quais 1848, position d'un observateur (Mr Richard)

Planche 27 : Gravure de Daubigny, « Sur les quais de la gare Saint-Lazare », dans Jules Janin, *Voyage de Paris à Dieppe : description historique des villes, bourgs, villages et sites sur le parcours du chemin de fer*, Paris, Bourdin, 1843, p5. BNF, document numérique de Gallica

Planche 28 : Gravure de Daubigny, « Sur les quais de la gare Saint-Lazare », dans Jules Janin, *Voyage de Paris à Dieppe : description historique des villes, bourgs, villages et sites sur le parcours du chemin de fer*, Paris, Bourdin, 1843, p7. BNF, document numérique de Gallica

Planche 29 : Gravure de Daubigny, « Sur les quais de la gare Saint-Lazare », dans Jules Janin, *Voyage de Paris à Dieppe : description historique des villes, bourgs, villages et sites sur le parcours du chemin de fer*, Paris, Bourdin, 1843, p13. BNF, document numérique de Gallica

Planche 30 : Parcours et positions d'attente 1848

Planche 31 : Plan niveau quais 1851

Planche 32 : Plan niveau quais 1854

Planche 33 : Plan niveau quais 1867

Planche 34 : Parcours et positions d'attente 1867

Planche 35 : Impact du compartimentage sur la perception sonore

Planche 36 : Emplacement du peintre Monet sur les quais de la ligne d'Auteuil

Planche 37 : Claude Monet, Intérieur de la gare Saint-Lazare : la ligne d'Auteuil, 1877, (cat43, fig.97), mine de plomb, 25,5 x 34 cm, Paris, Musée Marmottan-Claude Monet

Planche 38 : Claude Monet, Vue intérieure de la Gare Saint-Lazare : la ligne d'Auteuil, 1877, troisième exposition impressionniste, 75,5 x 104 cm, Musée d'Orsay, Paris

Planche 39 : Claude Monet, Le Pont de l'Europe, Gare Saint-Lazare, 1877, troisième exposition impressionniste, Musée Marmottan, Paris (reproduction Musée d'Orsay)

Planche 40 : Claude Monet, La Gare Saint-Lazare : la ligne de Normandie, 1877, troisième exposition impressionniste, National Gallery, Londres (reproduction Musée d'Orsay)

Planche 41 : Claude Monet, La Gare Saint-Lazare : les signaux, 1877, troisième exposition impressionniste, 65,5 x 81,5 cm, Hanovre

Planche 42 : Louis-Emile Durandelle, La gare Saint-Lazare en 1885. Source : coll. V.B Ouest

Planche 43 : Auguste Lamy, Pont construit sur l'emplacement de la place de l'Europe au chemin de fer de l'Ouest, 1886, gravure sur bois. Source : Musée Carnavalet, Paris

Planche 44 : Louis-Emile Durandelle, La salle des pas perdus en 1886, Source : centre audiovisuel SNCF

Planche 45 : Norbert Goeneutte, Le Pont de l'Europe et la gare Saint-Lazare, 1888, 45,5 x 55,5 cm, The Baltimore Museum of Art, collection A.Lucas (cat.12) (reproduction Musée d'Orsay)

Planche 46 : Plan niveau cours du projet *Agrandissements de la gare Saint-Lazare* par Mr P.LEFEVRE, Source : Revue Générale des Chemins de Fer n°6 juin 1889

Planche 47 : Plan niveau quais 1889

Planche 48 : Plan niveau cours 1889

Planche 49 : Impact de la transformation spatiale sur la perception de l'environnement lumineux

Planche 50 : Parcours et positions d'attente 1889

Planche 51 : Frédéric de Haenen , « L'attente inconfortable dans la gare Saint-Lazare », Les émigrants italiens à la gare Saint-Lazare, Source : supplément illustré du *Petit Journal*, 29 mars 1896

Planche 52 : Frédéric de Haenen « A la gare saint-Lazare. Emigrants », Source : *l'Illustration*, 11 Novembre 1899

Planche 53 : Jean-Joseph Enders « A la gare Saint-Lazare », 1900, Musée d'Art Moderne de la Ville de Paris, (reproduction Centre Georges Pompidou)

Planche 54 : Accès du métro en 1904 (source du dessin : AREP)

Planche 55 : La sortie des voyageurs de Saint-Lazare, 1910, Source : Agence Roger-Viollet

Planche 56 : Plan niveau cours 1934 / La salle des bagages devient galerie marchande

Planche 57 : La galerie marchande qui prend la place de la salle des bagages et qui ouvre la voie à une densification de l'éclairage artificiel. (1930)

Planche 58 : Coupe sur les variations d'ambiance lumineuse

Planche 59 : L'impact des accès du métro sur l'ambiance sonore

Planche 60 : Brassai, la gare Saint-Lazare vue du Pont de l'Europe, 1932, Source : *Paris de Nuit, 60 photos inédites de Brassai*, Paris, Arts et métiers graphiques, 1932, 62 p
Planche 61 : Le parvis de la gare Saint-Lazare, 1950, source : Agence Roger-Viollet
Planche 62 : Commodités et services devant la gare Saint-Lazare datant des années 1930, Photographie de 1963, Source : SNCF, Direction des installations fixes, laboratoire central, section photographies
Planche 63 : Plan niveau cours 1960
Planche 64 : Vente de livres et journaux sur les quais, 1938, Agence Lapi-Viollet
Planche 65 : Arman, *L'heure de tous*, 1985
Planche 66 : Arman, *Les valises*, 1985
Planche 67 : Parcours et positions d'attente dans l' « existant »
Planche 68 : Diagramme de la construction de l'outil
Planche 69 : Premières esquisses graphiques de l'outil
Planche 70 : Ecran de démarrage de l'outil
Planche 71 : Exploration par fragment spatial
Planche 72 : Exploration par période historique

Liste des organigrammes :

Organigramme 1 : Organisation des archives manuscrites consultées
Organigramme 2 : Organisation des sources imprimées
Organigramme 3 : Les types de périodiques consultés
Organigramme 4 : Les types de littératures consultées
Organigramme 5 : Les supports iconographiques visionnés

Liste des tableaux :

Parcours 1 : Quai 15-cours de Rome
Parcours 2 : Cours du Havre-quai 10
Parcours 3 : Quai 08/Salle des pas perdus/galerie commerciale/métro souterrain
Tableau 4 : Présentation conjointe des deux modes d'accessibilité aux informations

Table des matières

Préambule	1
Introduction	2
1.L'intervention architecturale dans les édifices existants	3
2.La notion d'ambiance dans l'intervention sur l'existant	5
3.Ambiances et matérialité du patrimoine bâti	8
3.1 Le patrimoine bâti : une mémoire vivante.....	8
3.2 L'histoire des ambiances : pour une relecture du patrimoine architectural.....	12
3.3 L'histoire des ambiances : un thème de l'histoire de l'environnement urbain.....	13
3.4 Les gares et les ambiances ferroviaires dans l'histoire des transports.....	15
4. Questions et hypothèses	21
4.1 Hypothèses.....	22
5. Hypothèses méthodologiques	24
6. Le corpus et l'investigation in situ	27
6.1 L'immersion.....	28
6.2 Le corpus historique.....	33
6.3 Récapitulatif et schéma méthodologique.....	44
7. Plan du document	47
Chapitre I. Saint-Lazare aujourd'hui : approche in situ	51
1. Le confort en gare : le noyau des préoccupations actuelles	54
2. La gare Saint-Lazare : un espace en pleine transformation	60
2.1 L'embarcadère du XIX ^e à l'épreuve des concepteurs contemporains.....	60
2.2 Les pratiques d'AREP sous l'angle de sens et de leurs histoires.....	73
3. Observations ethnographiques	77
3.1 Le journal de gare.....	79

3.2 La parole des usagers.....	84
Déambuler.....	87
Se diriger.....	88
Sentir en parcourant.....	89
Regarder, s’attacher au détail.....	91
Accéder.....	91
Entendre.....	92
Sentir le volume d’air, regarder le plafond.....	92
Se sentir seul.....	93
3.3 La dimension Sonore.....	94
3.4 La gare des années 1970 dans les souvenirs des cheminots.....	107
4. Les espaces d’hier continuent de modeler les ambiances d’aujourd’hui.....	112
Chapitre II. Saint-Lazare hier : approche historique.....	116
1. De l’embarcadère Saint-Germain au monument ferroviaire : 1835 à 1880.....	118
1.1 L’accueil de la greffe urbaine.....	118
1.1.1 Le voyageur oisif stressé par les nouveaux signaux sonores.....	126
1.2 La première extension de 1843.....	133
1.2.1 La lumière et le vide dans les gravures de Daubigny.....	146
1.3 Les incidences ambiantales de la deuxième extension : 1851.....	150
1.4 La gare est un monument.....	157
1.5 Les années 1860 : la gare donne une nouvelle écoute et une nouvelle lumière dans la ville.....	160
1.5.1 Les années 1870 : une nouvelle écoute de la gare.....	168
1.5.2 La gare selon Monet : l’élasticité des lumières.....	170
2. Une gare à plein régime : 1880 à 1899.....	176
2.1 Presser le pas aux abords de la gare.....	176
2.2 Déambuler dans le vide intérieur.....	181
2.3 Le confort lumineux nocturne en question.....	182
2.4 Bruits de chocs et fumées vont crescendo.....	184
2.5 Répondre à l’accroissement du trafic : la collaboration de Juste Lisch et Lefevre.....	188

2.6 L'hôtel Terminus : un nouveau seuil lumineux et sonore.....	190
2.7 La lampe électrique reconfigure l'identité nocturne de la gare.....	195
2.8 La friction des corps.....	200
3. La gare de 1900 à 1990.....	205
3.1 La gare change de voyageur.....	205
3.2 Travelling dans la gare de la première moitié du XX ^e	212
3.3 Prolifération d'objets et dispositifs d'accompagnement du voyageur.....	218
3.4 Les années 1980-1990.....	226
3.4.1 Politique d'éclairage, politique sonore.....	226
3.4.2 Politique culturelle.....	227
3.4.3 Une contrainte latente : l'augmentation des flux piétons.....	229
3.4.4 Saint-Lazare, c'est Paris.....	231
4. La gare est un volume d'air remarquable.....	231
Chapitre III. Le patrimoine sensible de la gare Saint Lazare.....	243
1. Construction des tableaux de synthèse.....	244
2. La gare dans son quartier.....	248
3. La salle des pas perdus.....	256
4. Les quais.....	267
5. Synthèse des qualités ambiantales actuelles.....	278
6. L'outil multimédia comme mode de communication.....	281
7. Conclusion.....	298
Conclusion Générale.....	289
1. L'ambiance comme objet patrimonial.....	293
2. L'ambiance comme objet historique.....	296
Bibliographie.....	298
Les sources manuscrites de l'époque.....	299
Les archives de la Ville de Paris.....	299
Les archives Nationales à Paris.....	299
Les archives de la Préfecture de Police.....	300

Les sources imprimées de l'époque.....	301
Les traités techniques et d'architecture.....	301
Les « cours de chemins de fer » à destination des jeunes ingénieurs	301
Les mémoires et avant-projets d'ingénieurs et architectes	302
Les documents sur l'économie et la vie sociale des gares de chemins de fer	302
Les Traités de police	302
Les Documents sur la santé publique relative aux gares.....	303
Les brochures et prospectus.....	303
Les Périodiques de l'époque.....	303
La presse destinée à la communauté ferroviaire.....	303
La presse de vulgarisation.....	304
La presse illustrée	304
La presse diverse	305
Les articles pertinents sur la Gare SaintLazare.....	306
La littérature de l'époque.....	308
Les sources imprimés sur la période contemporaine.....	310
La discipline « Histoire »	310
L'histoire de la ville.....	311
L'histoire sociale et culturelle.....	312
L'histoire sensible de la ville.....	313
L'histoire de la vie quotidienne.....	314
L'histoire des chemins de fer.....	315
L'espace et l'aménagement.....	320
Les ambiances (Concepts et méthodes).....	321
L'audiovisuel et les images.....	322
Les gravures et les peintures à l'huile.....	322
Les photographies et le cinéma.....	323
Annexes	325
1. Les effets sonores.....	326
2. Les effets lumineux.....	332
3. Les effets odorants.....	335
4. La liste des films consultés.....	337
5. La grille d'entretien semi-directif.....	338
6. Index des figures et tableaux.....	340
Table des matières	343