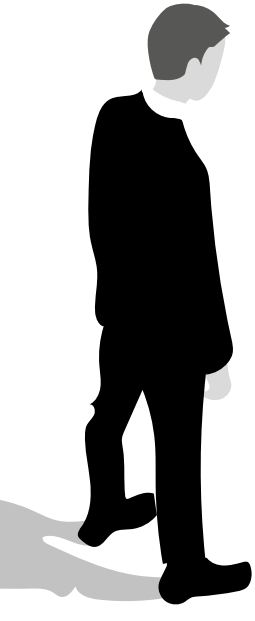


Université Paris 1
Panthéon Sorbonne
UFR 04 Arts et sciences
de l'art.

Mémoire de recherches
rédigé sous la direction
de Catherine Chomarat-
Ruiz, Sophie Fétro et
Françoise Parfait.



Louise Laborde-Castex,
Master 2 Design,
Arts et Médias,
2 juin 2020.



«TRAIN-TRAIN»


© Rob Curran

RÉSUMÉ

Les gares deviennent aujourd'hui un espace central dans nos vi(ll)es. Les flux d'usagers en font l'expérience routinière, c'est leur « train-train » quotidien. « Train-train » ? Comment se fait-il qu'on en soit venus à utiliser le mot « train », à l'origine plutôt symbole de mobilité, de vitesse et d'exploration, pour caractériser une routine monotone, ennuyeuse et banale ?
Là où le train – et la gare, par extension – représentaient il y a encore un siècle les ultimes avancées de la mobilité et du progrès, ces mots désignent aujourd'hui une morne cadence répétitive. À l'origine, l'expression ne viendrait pas du mot « train », mais dériverait du verbe « trantraner », qui n'existe plus dans le français actuel et qui signifiait « se promener çà et là sans but ». L'expression a glissé dans le langage en perdant toute sa saveur d'impromptu erratique pour virer à la fadeur d'un déterminisme sans joie.
Le « train-train » qui a évolué avec ce glissement de sens traduit cette réalité paradoxale des gares contemporaines : la vitesse constante constitue aujourd'hui notre routine. L'expression fait écho à une récurrence, mais aussi à quelque chose d'ennuyeux, une carence sourde dans l'expérience quotidienne, une attention manquante qui empêche les flux qui transitent chaque jour dans les gares de s'y épanouir. Comment réveiller cette attention ? Comment transformer cette pratique pesante et répétitive en une expérience qui retrouverait un peu de la légèreté aventureuse du terme d'origine ?

FLUX – MOBILITÉ – IMMOBILITÉ – GARE – ATTENTION – IDENTITÉ – ESPACE


© Rob Curran

SOMMAIRE

INTRODUCTION 6

I. LES FLUX, UN POTENTIEL DE CONSOMMATION. 12

1. StatioNord, un projet plein de promesses : À quoi ressemblera l'exemple européen de 2024? 21

2. Une mine d'or source de polémiques : Les concepteurs se préoccupent-ils réellement des demandes des usagers? 37

II. LES FLUX, UN MACRO-ORGANISME CONSTAMMENT ACTIF. 63

1. Mobiles : Peut-on encore ralentir la cadence? 66

2. Immobiles : Les flux en gares sont-ils exclusivement composés des « pendulaires » quotidiens? 88

III. LES FLUX, UNE MASSE AVANT TOUT PHYSIQUE ET VARIÉE. 110

1. Identité collective : Quel est le lien qui constitue l'écosystème qu'est la gare ? 116

2. Mise à l'honneur du mouvement : Comment les flux peuvent-ils définir l'identité des lieux de transit ? 132

CONCLUSION 150

Remerciements 157

Bibliographie 158

Webographie 160

Index 164

Annexes 168

INTRODUCTION

Il y a quelques mois, un article a retenu mon attention. Il traitait d'un trouble psychiatrique appelé « hypomanie », lié à la bipolarité, qui se manifeste, entre autres, par une incapacité à tenir en place, une activité quasi permanente, l'impossibilité de lâcher prise, et un sommeil court. *« Les pédopsychiatres qualifient ce trouble de "pathologique", en particulier au niveau de l'hyperactivité perçue comme gênante pour le développement et l'équilibre de l'enfant. Curieusement, ce besoin constant d'activité n'est en général plus considéré par le corps médical comme un problème à l'âge adulte. Il est même "valorisé" dans le contexte professionnel, ou la compétitivité fait rage*[1]*. »*
Ce trouble psychiatrique est devenu de plus en plus difficile à détecter, car l'accélération de notre rythme de vie, et son contingent de contraintes de compétitivité, réactivité, performance, nous pousse à nous comporter comme des hypomaniaques. Cette évolution résulte très probablement de notre « société de l'utile », qui se développe insidieusement depuis plus d'un siècle, et que les progrès de la technologie ont littéralement déchaînée.

Obsédée par la peur de perdre du temps, cherchant sans cesse à accélérer les process – de fait parfaitement intégrée à ce système – je n'échappe pas à ce syndrome. Mais intégrée ne veut pas dire aveugle ni insensible à ses conséquences sur notre qualité de vie, et c'est cette

1. Catherine Marchi, « Je n'arrive pas à ne rien faire », Psychologies, 2 octobre 2016, consulté le 16 décembre 2018 *(voir webographie)*.

prise de conscience qui m'a amenée à vouloir me pencher sur ce sujet, emblématique du tournant que pourraient prendre nos existences. *« L'attention est l'interface entre nous et le monde. Ce que je perçois moi, en tout qu'éduqué, socialisé, baignant dans un milieu médiatique. Il y a un conditionnement de ce à quoi je fais attention. On vit dans un monde où l'attention est homogénéisée. Bain de surabondance de l'information, des images, de messages, site, etc… Le but pour nous en tant qu'individu est de savoir comment sortir de cette surabondance informationnelle*[2]*. »* En faisant de plus en plus de choses, notre attention est beaucoup plus sollicitée qu'avant et cette modification change entièrement notre manière d'appréhender notre environnement. C'est ce que décrit Yves Citton dans son ouvrage *Pour une écologie de l'attention*[3], et sa réflexion est cruciale pour notre recherche, car elle nous aide à comprendre les nouveaux « spectateurs » mobiles, auxquels nous faisons face aujourd'hui.

« 1 milliard de personnes qui bougent en un demi-siècle, ça n'a jamais existé. Cela remet en cause la sédentarité, le fait d'être ici et pas ailleurs, le fait d'être stabilisé dans une région, dans une nation. Aujourd'hui le sédentaire est celui qui est partout chez lui, grâce aux télécommunications, et le nomade est celui qui n'est nulle part chez lui[4]*. »* Paul Virilio, penseur de la vitesse, dénonce les inversions créées

2. Culture mobile, « Yves Citton : l'écologie de l'attention », Vimeo, 29 mai 2015, consulté le 7 octobre 2019 *(voir webographie).*

3. CITTON Yves, ***Pour une écologie de l'attention***, Éditions du Seuil, Paris, 2014.

4. Olivia Gesbert , « Paul Virilio, penseur de la vitesse », France Culture, 19 septembre 2018 , consulté le 4 décembre 2018 *(voir webographie).*

par nos nouveaux fonctionnements : si notre mobilité s'est développée plus que jamais auparavant, elle a entraîné avec elle des conséquences néfastes sur nos modes de vie. Pourtant, à l'époque de Jules Verne et du Tour du Monde en 80 jours, la mobilité tenait de l'utopie. Un homme mobile, grâce à la voiture, au train, au bateau, était assurément un homme heureux (même fuyant pour survivre). Les dernières avancées techniques permettaient d'entrevoir l'avenir d'un nouvel œil, et surtout à un nouveau rythme.
Pour Anne-Claire Desesquelles[5], agrégée de philosophie, le rythme est un phénomène vital. Il se rapporte à nos cycles de sommeil, aux battements de notre cœur, à nos inspirations et expirations. Il n'y a pas de vie sans rythme que de rythme sans vie. Le rythme humain nécessite ces contractions et ces déploiements pour garder son équilibre. La technologie, en revanche, n'a aucune notion de la rythmique humaine. L'accumulation d'opportunités en continu dérègle sournoisement nos modes de vie, jusqu'à nous pousser à une cadence folle comparée à celle de nos ancêtres, résultante d'une accélération subie. C'est dans ce contexte de progrès incessant et d'opportunités constantes que nos mobilités se sont déployées jusqu'à devenir quotidiennes, faisant apparaître des termes tels que « pendulaire », alors qu'il y a un siècle, personne n'aurait soupçonné que l'on puisse prendre le train matin et soir.

Cette évolution ne va pas sans déformer le paysage urbain. La transformation des comportements humains entraîne celle de la conception architecturale. Ces transmutations sont visibles là où la mobilité se rencontre le plus, dans les gares, bus, métros, ports et

5. DESESQUELLES Anne-Claire, ***Au rythme de la vie***, Nice, Éditions Ovadia, 2008, p.69.

aéroports... Depuis les cinquante dernières années, la fréquentation de ces lieux de transit a explosé, signe d'une réelle mutation urbaine. La gare tend à devenir le cœur de la ville de demain, ce qui en fait le sujet d'étude par excellence parmi les lieux impactés par la vitesse. Réceptacles de nos mobilités quotidiennes, cela fait quinze ans que leur conception est repensée, ainsi que leur ancrage dans la ville. Parmi elles, la Gare du Nord, à Paris.
Aujourd'hui fréquentée par plus de 750 000 personnes chaque jour, elle est la plus grande gare d'Europe. Dans l'optique de donner une image exemplaire de la ville pour les jeux olympiques de 2024, elle est aujourd'hui en plein chantier, comme beaucoup d'autres. Cependant, son statut à l'échelle du continent entraîne une pression supplémentaire : elle doit être exemplaire, car ses partis pris serviront sûrement de modèles pour bien d'autres gares européennes, voire mondiales (elle est la troisième gare la plus fréquentée du monde, après deux grandes gares japonaises[6]). Un rôle très délicat, générateur de polémiques... Nous nous questionnerons donc sur la place qui nous est donnée, en tant qu'utilisateur, dans cette nouvelle conception architecturale, qui nous servira d'instrument d'analyse pour comprendre les évolutions du paysage urbain. Les flux doivent-ils définir l'identité des lieux de transit ?

Une question pleine d'ambiguïtés, dans la mesure où les termes eux-mêmes ne sont pas clairs, du moins plus aujourd'hui. En même temps que nos rythmes de vies s'accélèrent, notre langage mute, et des termes tels que « flux » et « identité » sont en pleine transformation.

6. Cedric REMIA, « 10 chiffres hallucinants sur la Gare du Nord, la plus grande d'Europe. », Télé-Loisirs, 23 février 2017, consulté le 30 janvier 2020 *(voir webographie).*

Le flux peut correspondre à un macro-organisme, un déplacement en « banc », « en troupeau », en « nuées ». Il peut correspondre à un écoulement liquide, celui du sang dans nos veines, au fonctionnement d'un organisme à bien des échelles.
Mais aujourd'hui, dans le monde numérique, le flux correspond aussi aux données qui circulent, à la quantité d'informations que nous envoyons et que nous recevons. On peut le définir comme ce qui est indécomposable, comme une articulation indissociable entre les parties et l'ensemble. Le flux n'est pas un étant mais un état, ce qui veut dire que toute chose peut être un flux. Et dans ce cas, comment pourrait-il définir une identité architecturale, s'il n'est pas lui-même définissable ?

L'« identité » quant à elle, correspond tout d'abord à un ensemble de données qui définissent quelqu'un, ou quelque chose. Mais si le flux de la Gare du Nord est composé de 700 000 identités différentes par jour, comment le représenter ? Quelle est l'identité du projet actuel de la Gare du Nord ?
S'il ne représente pas les flux qui y passent chaque jour, nous pourrions nous demander pourquoi il devrait le faire, dans quelle mesure cela serait indispensable. Les flux sont ici mis en avant, mais quelque chose d'autre pourrait-il définir la Gare du Nord telle que nous la connaissons ?
Pour arriver à répondre à notre question, il s'agira donc de trouver une définition convenable des flux qui traversent la Gare du Nord, définition sans laquelle nous ne pourrons envisager une quelconque identité. Notre point de départ sera la définition qui en est faite aujourd'hui dans un projet aussi polémique, qui semble considérer les flux comme un potentiel de consommation. Nous verrons ensuite

comment cette hypothèse pourrait être réfutée, en considérant les flux comme un macro-organisme actif, constamment sollicité. Enfin, nous nous demanderons si cette définition correspond bien au plus grand nombre des usagers de la Gare de Nord, et nous interrogerons alors le flux comme une masse avant tout physique et variée.

I. LES FLUX, UN POTENTIEL DE CONSOMMATION.

La vitesse et l'accélération des modes de vie, vaste sujet. En tant que transformation globale du comportement humain, ce thème touche à la sociologie et à l'anthropologie. Il bouleverse notre fonctionnement global en tant qu'humains et les modifications touchent par conséquent beaucoup de secteurs différents. Il s'agit tout d'abord de design. Plusieurs domaines du design, même, principalement le design graphique et le design d'espace. Le design graphique, puisque la révolution digitale a changé notre manière de percevoir les choses. Aujourd'hui, les outils et supports de communication incroyablement sophistiqués s'arrachent notre regard dans une véritable guerre de visibilité. Sur les panneaux publicitaires, et tous les écrans de l'espace public, le format vidéo et le « scroll[7] » deviennent monnaie courante, sur-stimulant notre attention à des fins commerciales. Le temps d'attention est d'ailleurs devenu une monnaie d'échange, que se disputent des plateformes telles que Google, Youtube, Instagram ou Facebook. Comme le précise Yves Citton, l'attention est devenue une denrée rare et extrêmement convoitée, dans un monde de stimuli continuels.

On note également l'évolution du design d'espace, notre environnement étant construit sur-mesure pour répondre à nos besoins. L'évolution de nos actions quotidiennes a un impact sur nos espaces de vie, de l'habitat individuel à la ville entière, en passant par les zones privées et publiques. L'identité architecturale s'adapte, se redessine, certaines fonctions disparaissent, d'autres apparaissent.

7. Scroll : Verbe. (Anglicisme informatique) Faire défiler verticalement le contenu d'un document sur un écran d'ordinateur, mais également sur un écran tactile de téléphone portable à l'aide d'un doigt.

Chacun de ces changements est un appel à projet, dans un monde où l'efficacité est de mise. Ces sujets touchent aussi à l'art. L'accélération est un phénomène qui n'a fait que monter en puissance depuis le siècle des lumières, avec la révolution industrielle et toutes les avancées technologiques qui n'ont cessé depuis d'impacter la vie quotidienne. Mais l'accélération a été aussi pendant longtemps un rêve de liberté et d'épanouissement, qui a imprégné plusieurs mouvements artistiques, tels que le futurisme, ou le mouvement fluxus, sur lesquels nous reviendront.
Ces deux mouvements sont très différents, mais ils s'intéressent tous deux à l'arrivée de cette puissance dans nos quotidiens ainsi qu'à son potentiel, en termes d'espoir comme de destruction massive. Ces artistes cherchent des codes pour parler d'un phénomène qui peut paraître inexprimable : le rapide, l'éphémère, qui s'apparente vite au flou et à l'immatérialité. *« L'homme moderne enregistre cent fois plus d'impressions que l'artiste du XVIIIe siècle ; à tel point, par exemple, que notre langage est plein de diminutifs et d'abréviations*[8]*. »* Il n'y a plus le temps de fixer une identité, et cela a de grandes conséquences sur la manière dont nous appréhendons notre environnement spatial, mais aussi nos relations sociales et notre perception globale, dont les médias entérinent chaque jour la transformation définitive.

Vitesse, rythme, accélération, lenteur… Quoi qu'il en soit, le problème tourne de manière évidente autour du temps. Du temps qu'il faut gagner à tout prix. Le but de notre recherche est donc d'étudier en profondeur ce consommateur rapide, cet être mobile, et

8. WEELEN Guy, ***Léger : l'Âge industriel, la Ville***, Éditions la société la Vie des arts, (66), 32–35, 1972.

cet environnement qui le symbolise au quotidien : la gare. Il s'agit ici de comprendre quelle est la place de l'utilisateur dans les nouvelles conceptions des gares d'aujourd'hui. Est-il bien placé au cœur de ces projets ? Les flux doivent-il définir l'identité des lieux de transit ?

Comme nous l'avons souligné, le terme de « flux » va être central dans la recherche. Il s'agit donc de le définir le mieux possible afin de savoir comment il s'identifie à l'humain, à ses comportements, ainsi qu'à l'espace qu'est la gare. En effet, ce sont les différentes définitions que nous pouvons donner du flux qui permettront une structuration de notre recherche.
Comme le flux en gare est avant tout la représentation d'un comportement humain, les références bibliographiques sont essentiellement sociologiques et anthropologiques. La sociologie est requise puisque la recherche questionne ici des relations, actions et représentations sociales (par lesquelles se constituent les sociétés). Elle nous aidera à comprendre comment la société fonctionne et se transforme au sein de la Gare du Nord. L'anthropologie est également un bon appui, puisqu'elle représente l'ensemble des sciences qui étudient l'Homme en société. Pour comprendre le flux, nous nous intéresserons à démêler la masse afin de nous approcher le plus près possible de la condition singulière de chaque utilisateur, afin de mieux en saisir les réels enjeux quotidiens. Pour cela, nous nous appuierons sur des auteurs experts dans ce domaine, tels que Marc Auger, Zygmunt Bauman, Hartmut Rosa ou Christophe Mincke. En parallèle, nous nous inspirerons des recherches d'auteurs plus concernés par un aspect spatial et géographique, qui nous aideront à définir la question architecturale et identitaire.

Entre le flux et la gare, la question est avant tout d'analyser la conception spatiale du projet de la Gare du Nord. Dans ce cadre, Paul Virilio, Michel Lussault et Tim Cresswell seront des acteurs précieux d'une recherche entre espace et mobilité. Nous ferons également appel à leur expertise sur la question précise des « lieux de transit », ainsi que sur tous les aspects identitaires que doit prendre en compte un projet d'une telle ampleur.

Comme nous l'avons vu, notre recherche porte sur un projet déjà en cours. En effet, le chantier de la Gare du Nord est déjà entamé, sous le nom « StatioNord ». Cette appellation est en fait avant tout une manière de baptiser la co-entreprise qui mène le projet, et ses deux acteurs principaux. Le premier – à la surprise générale – est le groupe Auchan, via sa foncière Ceetrus (investisseur à hauteur de 66 %[9]). En faisant des recherches sur les investissements immobiliers de la filiale, on nous décrit des « *lieux à vivre diversifiés : centres commerciaux, logements, bureaux, grandes infrastructures urbaines, etc. Ses compétences s'étendent aux métiers d'aménageur-promoteur, gestionnaire de sites, investisseur et innovateur*[10]*.* » Au travers de ces termes généraux, il n'est pas évident de faire le lien avec la gare. Que fait donc un acteur aussi polyvalent dans un lieu associé tout d'abord à la mobilité quotidienne ?

9. Cécile Prudhomme, « Commerces, sports, crèche… vous ne prendrez plus seulement le train à la gare du Nord », Le Monde, 11 juillet 2018, consulté le 24 janvier 2020 *(voir webographie).*

10. Article « Ceetrus », Wikipédia (en français), consulté le 28 avril 2020 *(voir webographie).*

Le second investisseur, SNCF Gares & Connexions (investisseur à hauteur de 34 %[11]), est clairement minoritaire, ce qui met la puce à l'oreille : est-ce seulement une histoire de moyens, où y aurait-il d'autres intérêts cachés ?

En effet, pour mener à bien le projet, les concepteurs ont besoin d'une somme de 600 millions d'euros[12]. Cette somme colossale correspond à un projet pharaonique : il s'agit de tripler la surface de l'édifice (soit un passage de 36 000 m2 à plus de 110 000 m2), tout en répondant à la hausse du trafic – 260 millions de visiteurs par an d'ici 2024 et 300 millions en 2030 selon les prévisions[13] – ainsi qu'aux exigences de développement durable, mais aussi – et surtout – d'inverser la triste renommée de cette grande gare d'Europe. En effet, elle pâtit d'une réputation de gare mal fréquentée, froide, inhumaine, insécure, sale… Effectivement, en voyant la Gare du Nord, les anglais ont *« l'impression d'arriver dans un pays sous développé[14] »*. Ils désignent la gare comme *« La fausse aux immondices de l'Europe »*. Un tableau peu reluisant, qui doit subir une transformation pour faire bonne figure lors des Jeux Olympiques prévus en 2024.

11. Cécile Prudhomme, « Commerces, sports, crèche… vous ne prendrez plus seulement le train à la gare du Nord », art.cit.

12. Pierrick Fay, « Comment la Gare du Nord veut devenir la gare du futur », Les Échos, 17 juillet 2019, consulté le 10 décembre 2019 *(voir webographie)*.

13. Sélène Agapé, « Paris : Pourquoi le projet de réaménagement de la gare du Nord divise-t-il l'opinion ? », 20 minutes, 6 septembre 2019, consulté le 23 mars 2020 *(voir webographie)*.

14. France TV Londres, « Gare du Nord à Paris vs Saint Pancras à Londres, un contraste », Youtube, 15 juillet 2015, consulté le 7 février 2020 *(voir webographie)*.

victor gattegno
Local Guide · 112 avis · 49 photos

★★☆☆☆ il y a 3 mois -

Il n'y a que deux toilettes publiques dans cette gare, et elles étaient toutes les deux fermées... un lundi à 14h !?! Une grande gare avec de multiples restaurations rapides et centre commercial devrait être mieux équipée en toilettes publiques.

Visité en décembre 2019

Jérémy D.
Local Guide · 219 avis · 770 photos

★★☆☆☆ il y a 5 mois

Gare internationale qui possède une magnifique façade.
Le sentiment d'insécurité y est omniprésent avec les nombreuses personnes qui vous réclament de l'argent, qui se rapprochent de vos valises avec de mauvaises intentions.
Trop peu de places assises en vue du flux très important de passagers.
Triste de donner cette image aux nombreux touristes.

Visité en novembre 2019

J Klakloh
Local Guide · 451 avis · 1 079 photos

★★☆☆☆ il y a un mois

C'était mieux avant les travaux, c'était une vraie gare , maintenant c'est un centre commercial mal famé.

Visité en février

brigitte JOLICARD
Local Guide · 118 avis

★★★☆☆ il y a 5 mois

Accès difficile en voiture il est conseillé de se servir des transports en commun. Le parvis est très encombré de personnes. Plusieurs magasins pour touristes et pas d'emplacements pour s'asseoir sauf quelques cafés....

Visité en novembre 2019

J'aime

Commentaires Google sur la page de la Gare du Nord.

Quoi qu'il en soit, la répartition de ces investissements nous aide à imaginer le poids qui pèse sur les designers qui le conçoivent : si Valode et Pistre est l'agence d'architecture qui conçoit le projet dans sa mise en place concrète, ce n'est pas pour autant elle qui décide réellement des enjeux de ce dernier. Les intérêts financiers qui pèsent sur ses épaules risquent de grandement déséquilibrer ses intentions, quelles qu'elles soient. Si l'on compare cette situation à celle de Jacques Hittorf, qui a tenu un rôle majeur dans la construction de la gare en 1856, les architectes ne sont aujourd'hui plus autant décisionnaires au niveau du projet (ils le sont en tous cas beaucoup moins que les investisseurs).

Parmi les aspects les plus ambitieux du projet, une nouvelle aile verra le jour, avec un terminal de départs séparé de celui des arrivées. Des espaces culturels (salle de concerts, d'expositions) et des espaces verts y seront entre autres construits, et les espaces de services, de commerces et de restauration multipliés. Un tel pari nécessite de s'appuyer sur une promesse : ce centre commercial doit être rentable. Pour ce faire, il y a besoin d'un potentiel de consommation gigantesque, qui correspond aux 700 000 personnes qui transitent chaque jour en gare. Le projet est donc assez clair : l'investissement de Ceetrus est fondé sur une profonde croyance en la rentabilité de son pari, et par conséquent en l'implication du flux dans la consommation des nouvelles opportunités offertes par la gare.
600 millions d'euros ne seraient pas sacrifiés sans l'espoir d'un retour sur investissement. Il pourrait être facile de rejeter tout cela en bloc : la tentation, l'installation capitaliste par excellence, l'incitation à la sur-consommation quotidienne, etc. Seulement, si ce projet doit

fonder l'exemple de la gare européenne, c'est qu'il y a bien des raisons valables à observer. Il faut donc commencer par cet état des lieux sur la situation, et se questionner sur l'intérêt profond de considérer le flux comme étant avant toutes choses un potentiel de consommation.

1. «STATIONORD», UN PROJET PLEIN DE PROMESSES.

La rénovation a donc pour impératif de faire de cette gare peu glorieuse une gare modèle : propre (avec des panneaux photovoltaïques sur les toits pour fournir une énergie propre), 7 700 m2 d'espaces verts, une piste de course à pied sur les toits et des équipements sportifs. Une crèche, des espaces de coworking, une salle de spectacle de 600 m2. *« En fait, c'est la ville qui va rentrer dans la gare*[15]*. »* Une gare, aujourd'hui, c'est un endroit où l'on fait ses courses, ou l'on peut se rencontrer... Les concepteurs réfléchissent aussi à une conciergerie pour des femmes sdf (nombreuses aux abords de la gare et participant à sa mauvaise réputation), qui pourraient laisser leurs affaires dans la journée. Ils jurent que la Gare du Nord *« ne doit pas être que commerçante, elle doit être aussi humaine. »*

Tout projet commence par une promesse. Si celui-ci a été sélectionné, c'est qu'il présente de réelles qualités et attraits. Le site de StatioNord correspond à la maison virtuelle du projet, sur lequel règnent tous les gros titres et ambitions du projet : *« FACILITER LE VOYAGE. Le confort des voyageurs et la fluidité sont au cœur du projet grâce aux innovations digitales. La gare deviendra un haut lieu de connexion avec tous les autres modes de transport, et garantira la séparation des flux (départs*

15. Pierrick Fay, « Comment la Gare du Nord veut devenir la gare du futur », art. cit.

et arrivées), sur le même modèle que celui des aéroports. La circulation sera améliorée dans la gare pour tous les visiteurs[16]*. »* Ceci sous-entend une practicité du lieu renforcée, avec des trajets plus directs. Le terme de « confort » est important : si par « confort », ils sous-entendent la mise en place d'espaces d'attentes supplémentaires (et suffisants) pour l'ensemble de la gare, des toilettes publiques propres et autre service humain et gratuit, alors la demande paraît en grande partie satisfaite. On fait face à une promesse de taille, et dans la plaquette de communication de StatioNord, le vocabulaire est extrêmement important. Le but de cette plaquette est bien sûr de promouvoir le projet, mais surtout de recueillir l'opinion publique et de montrer « patte blanche » auprès des usagers de la gare. Les investisseurs ont donc tout intérêt à mettre ces derniers au cœur du projet, pour qu'il se sentent pris en compte et comblés dans leurs attentes.

Dans la vidéo d'avant-projet, qui montre les images animées de la nouvelle gare en 2024, l'écran de fin offre une accumulation de termes du même registre : *« prendre son temps, s'épanouir, partager la culture, travailler, émerger, voyager, se retrouver, s'émouvoir, se détendre, s'évader, rêver, redécouvrir, se dépenser, se déplacer librement, respirer*[17] *»*. Avec un vocabulaire presque entièrement associé au bien-être, les concepteurs vendent un projet qui brise complètement l'image actuelle de la Gare du Nord. Le film présente des espaces vidés de leurs utilisateurs, lumineux, propres, simples, bref tout l'inverse de ce que nous connaissons et de fait, méconnaissable.

16. StatioNord, Maison du projet en ligne, 7 novembre 2019, consulté le 25 novembre 2019 *(voir webographie).*

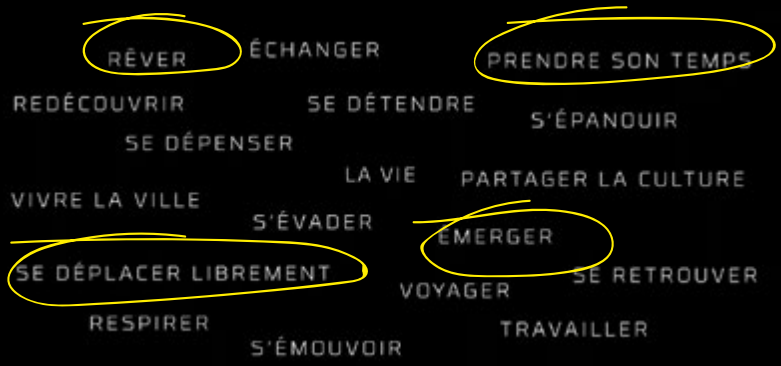
17. (Vidéo) « Découvrez la Gare du Nord en 2024, comme si vous y étiez. », Le Parisien, 9 juillet 2018, consulté le 23 septembre 2018 *(voir webographie).*



© Agence d'architecture Valode & Pistre

Hall des arrivées

Extraits de la vidéo de présentation du projet Gare du Nord, avec Ceetrus et Valode et Pistre architectectes, LeParisien, juillet 2018.





© Agence d'architecture Valode & Pistre, Hall des départs, Paris Gare du Nord.



© Agence d'architecture Valode & Pistre, façade extérieure, Paris Gare du Nord.

Que les cerveaux du projet suivent leur présentation à la lettre ou pas, ces termes montrent que les enjeux du projet ont été entendus et compris. Nulle part ne semble figurer un quelconque profit prévu sur cet énorme flux d'usagers, mais plutôt l'idée d'être au plus proche de leurs besoins, et de servir leurs attentes et leurs désirs. Un parti pris humain honorable. La priorité semble être donnée aux usagers quotidiens de la Gare du Nord.

Si la présence commerciale peut poser question dans le contexte d'abord mobile et transitoire qu'est la gare, le concept ne date pas d'hier. Tout est détaillé dans un dossier d'informations sur le commerce en Gares en 2018[18]: *« Le concept « travel retail[19] » s'est affiné avec les « duty free shops » des aéroports d'après-guerre, lorsqu'un homme d'affaires irlandais décide de créer des boutiques de première nécessité à l'intention des voyageurs en transit entre Europe et Amérique. »* L'initiative semble donc à l'origine utile : il s'agit de voler au secours des usagers qui n'ont pas le temps d'aller chercher de quoi boire ou manger à l'extérieur, de leur offrir l'opportunité d'acheter un présent pour ceux qu'ils vont retrouver ou de se procurer un outil qui leur manque pour le voyage. Cette idée de « *travel retail* » est donc tout à fait pertinente, et elle est une des raisons qui permet aux mobilités de s'émanciper et de prendre plus de place dans nos quotidiens, avec aise, et en diminuant le stress lié aux horaires. Plus besoin de courir pour

18. Cushman & Wakefield, «***Les commerces en Gare»*** (brochure), juillet 2018, consulté le 1er mars 2020 *(voir webographie).*

19. Travel retail : Le travel retail regroupe l'activité commerciale exercée dans les lieux de transport. Il s'agit essentiellement du commerce réalisé dans les aéroports et dans les gares.

prendre le train, si tout ce dont nous avons besoin est sous la main. Ce n'est pas seulement un souhait des commerçants : la demande est réelle, chiffres à l'appui. Les utilisateurs réclament ces services en gare. Ainsi, *« Entre les années 1930 et 1960, on cesse d'augmenter le nombre de voies, par contre l'intérieur de la gare fait l'objet de nombreux changements : on met des restaurants, des commerces, et même un hôtel en pleine gare du Nord*[20] *! »*
D'une initiative qui avait ainsi pris place à l'aube des trente glorieuses, le commerce s'est donc développé de manière conséquente dans la gare. Si la captation n'est pas la même (33 % viennent spécifiquement pour les commerces contre 100 % dans un centre commercial[21]), la demande reste présente. Il est impossible d'affirmer que la progression du commerce en gare est complètement inutile puisque, le cas échéant, les commerces ne seraient pas prospères comme ils semblent l'être aujourd'hui. Si le développement de l'offre n'avait pas de raison d'être, ils feraient faillite. Cependant, personne ne cherche à savoir si ces commerces seraient rappelés en urgence par les usagers s'ils venaient à disparaître du programme interne de la gare.

Le lieu évolue en s'appuyant sur de nouvelles découvertes pour ses usagers et se voit même chargé de différentes fonctions supplémentaires. La gare et son quartier étaient jadis réservés en majorité à la bourgeoisie, aux riches parisiens et aux anglais qui prenaient le train pour voir le soleil le temps d'un week-end.

20. Parlons Y-stoire, « La grande histoire de la gare du nord »,Youtube, 14 janvier 2020, consulté le 16 janvier 2020 *(voir webographie)*.

21. Cushman & Wakefield, «***Les commerces en Gare»*** (brochure), art.cit.

« Ainsi, la gare parisienne du XIXe siècle évoque un hôtel particulier avec sa cour d'accès, affublée d'une place semblable à celle d'un hôtel de ville afin de permettre les rassemblements de voyageurs. […] Car la gare européenne s'élève plus souvent sur le pourtour de la ville historique, au milieu des nouveaux quartiers résidentiels, où vient s'installer une bourgeoisie naissante, qui voyage et prend ses distances avec un centre-ville populeux[22]*. »* Devenu le cœur des mobilités urbaines, ce quartier est aujourd'hui le plus actif des métropoles, et n'a souvent plus grand chose de bourgeois. Au contraire, il se trouve souvent être le quartier le plus mixte et cosmopolite de ces dernières. Les limites de la gare s'étendent avec l'intention de s'ouvrir sur la ville. C'est dans cette idée qu'est conçu le projet de la Gare du Nord 2024, qui suit l'élan que d'autres villes ont déjà entamé sur ce principe.

Dans le podcast des Échos, l'intervention de Patrick Ropert (ancien directeur général Gare&Connexions) appuie le projet et ses intentions novatrices. *« La gare du Nord est une gare difficile aujourd'hui parce qu'il y a beaucoup de contraintes : elle doit être exemplaire du monde de demain. C'est un lieu qui concentre d'abord une sur-intensité de gens, avec plus de 750 000 personnes qui passent tous les jours. En 2030 on attend 900 000 personnes par jour, et ces gens-là passent tous les jours deux fois par jours. Progressivement, on condense dans cette gare tout ce qui fait la ville : les éléments de mobilité (vélo, trottinette, bus, métro, train de banlieue et train longue distance), mais également la capacité à travailler, à avoir des services de première nécessité, à savoir une crèche, un laboratoire d'analyses médicales mais aussi des*

22. TIRY-ONO Corinne, ***L'architecture des déplacements***, Gollion (Suisse), Éditions in Folio, 2018, p.41.



«Le train dans les 60's», © Textuel.

services de culture… Évidemment, dans ce qui transforme complètement la société aujourd'hui, on comprend tous les éléments liés au sport. Un élément nouveau est une sorte de bain-douche du XIXe siècle, c'est-à-dire une salle dans laquelle se changer. Puisqu'aujourd'hui, de plus en plus de gens font du sport avant de prendre le train pour aller au travail, ces vestiaires permettront de poser vos vêtements de sport, prendre une douche et enfiler des vêtements de ville. On voit qu'il y a beaucoup d'éléments qui font qu'on pourra quasiment vivre dans cette gare et y trouver tous les services de la vie quotidienne[23]. »

L'intervention enthousiaste de Patrick Ropert illustre un énorme revirement de situation : la mobilité prend aujourd'hui tellement de place dans nos vies que l'on nous propose presque d'habiter cette transition constante. L'évolution de l'identité de la gare va vers une « ville dans la ville », un *« véritable lieu de vie[24] ».* En effet, l'ex-directeur met en avant la prise en compte des besoins des utilisateurs : si une piste de sport et des douches ont été prévues en gare, c'est bien pour s'adapter aux besoins désormais quotidiens des utilisateurs. C'est pour être au plus proche des besoins des utilisateurs et leur offrir un maximum d'opportunités sans impliquer de déplacements supplémentaires. Tous les éléments sont réunis pour être à disposition, en cas de besoin. Cependant, si l'on considère que la gare prévoit de tripler sa surface pour pouvoir accueillir le flux entrant, un paradoxe voit

23. Pierrick Fay, « Comment la Gare du Nord veut devenir la gare du futur », art.cit.

24. Sélène Agapé, « Paris : Pourquoi le projet de réaménagement de la gare du Nord divise-t-il l'opinion ? », 20 minutes, 6 septembre 2019, consulté le 23 mars 2020 *(voir webographie).*

le jour : si la fonction même de transit de la gare provoque aujourd'hui sa saturation, la solution est-elle vraiment d'y ajouter des fonctions qui vont y attirer davantage de monde ?
Même en triplant la surface initiale, de nouveaux services impliquent de manière évidente de nouvelles surfaces réquisitionnées, et donc pas trois fois plus de place pour *« la circulation des flux, ainsi que leur confort ».* C'est ici qu'apparaît la gare multimodale et multifonctionnelle. Celle qui cumule les usages et les visages, afin d'être utilisable par tous et pour tout. Ainsi, si l'un des problèmes de la gare est sa saturation, la réponse actuelle est pourtant d'y ajouter encore davantage de fonctionnalités, qui tendront à augmenter encore la fréquentation. Un cercle vertueux, ou vicieux ?

Par sa qualification de « ville dans la ville », le bâtiment intérieur acquiert le statut d'espace public, montrant le paradoxe qui s'installe entre intérieur et extérieur. Afin d'assumer pleinement cette confusion, les architectes Valode et Pistre ont donné à la gare un visage complètement translucide, qui permet d'inonder de lumière un maximum de surface dans la gare, mais aussi d'assumer son ambiguïté entre intérieur et extérieur. Comme une ville dans la ville, couverte, n'est pas forcément lisible d'emblée, ils s'inspirent astucieusement du concept des passages couverts, symboles parisiens et clin d'œil à l'époque où la Gare du Nord a vu le jour.
Selon ce principe, le quartier se déploie donc au maximum sur une dalle unique, qui tend à articuler à elle seule les différents rythmes. Ce concept a d'ailleurs été clairement énoncé par François Decoster (concepteur de la Gare Part-Dieu à Lyon), qu'il a baptisé le



© Agence d'architecture Valode & Pistre, *Galeries intérieures inspirées des passages co verts.*

« Sol facile[25] ». Pas de marches, pas de niveaux au sol, on parle plutôt d'étages. Ainsi l'augmentation de la surface en Gare du Nord est en elle-même une nouveauté : étant imbriquée dans une zone urbaine dense, impossible de tripler sa surface au sol, c'est pourquoi le changement se fait à la verticale.
C'est aussi le cas dans le nouveau projet de la gare de Lyon Part-Dieu, horizon 2023. Un nouvel étage est réservé aux restaurants et aux grands magasins, espaces qui doivent être parcourus plus lentement. À l'inverse, une rue souterraine est en développement pour les taxis, vélos, trottinettes, et autres traversants. Ainsi, l'actuel niveau zéro serait libéré des flux « parasites », pour ne concerner que les voyageurs sur le point de prendre le train. De la même manière, dans la gare de Nantes, une rue surélevée est en construction. Elle promeut la ségrégation des flux et donc des usages et de leurs rythmes. Par l'étage, les flux se développent et s'adaptent chacun à un rythme précis : si l'on change de rythme, on change d'étage, et inversement. La notion de seuil se verticalise, développée en couches de rythmes plus qu'en tentatives de croisements. « Une couche, un usage » pourrait être le mot d'ordre des concepteurs, et c'est cette répartition qui permet au projet de conserver une lisibilité bien claire malgré l'accumulation des fonctions.

Le projet montre ainsi une image prometteuse, structurée dans sa conception malgré une demande infiniment complexe, et une grande ambition pour montrer l'exemple aux autres gares d'Europe et du monde entier. Le potentiel de consommation qui y est mis en place semble être raisonné quant à la demande des usagers, à l'écoute de

25. Sol facile : Secteur accessible relié à la ville par des rues en lieu et places de passerelles, de rampes ou d'escaliers (concept de l'AUC *(voir webographie).)*



Gare de Nantes 2021, Rudy Ricciotti.



Gare de Lyon Part-Dieu 2023, François Decoster (AUC).

leurs besoins. Cependant, entre servir les utilisateurs avec ce qu'ils ont demandé, ou leur inventer des désirs supplémentaires en leur mettant des services qu'ils n'ont pas demandé à disposition, il n'y a qu'un pas. De la part d'un investisseur tel que Ceetrus (filiale d'Auchan, rappelons-le), l'envie de servir uniquement les besoins et les demandes paraît un peu trop beau pour être vrai. Il serait bien étrange pour une telle entreprise de financer un projet de 600 millions d'euros sans avoir pour but de rentabiliser son investissement au maximum.

Dans un espace où le flux représente un tel potentiel d'achat (y compris d'achats qui n'étaient pas prévus au départ) la tentation est énorme. « *Si les commerces prolifèrent, c'est de manière éclatée. De la restauration et des souvenirs sur la plate-forme de l'Eurostar ; des commerces de proximité, des sandwichs, des produits pratiques en sous-sol, où circulent les RER ; des commerces de gare classiques – Relay, etc. – au niveau des grandes lignes. Une offre commerciale qui répond d'abord à une attente des usagers, justifie la SNCF*[26]*.* » Le tout, couvert par le statut d'« espace public » que représente une ville dans la ville…

Mais le projet de la Gare du Nord n'appartient pas à l'État, et dans les fait ce lieu n'est donc pas public. La filiale a tout intérêt à investir dans ce si grand potentiel pour en faire un bénéfice juteux. C'est d'ailleurs son business qui est la condition de réalisation du projet. Ces mètres carrés supplémentaires sont essentiels à l'équilibre du projet actuel : c'est l'opération immobilière qui permet à la SNCF de ne pas débourser un centime pour la rénovation et l'agrandissement de la gare, et

26. Grégoire Allix, Mathilde Costil et Audrey Lagadec, « Gare du Nord, les plans de la discorde », Le Monde, 09 octobre 2019, consulté le 30 mars 2020 *(voir webographie)*.

même de percevoir, pendant quarante-six ans[27], une redevance de la part des exploitants de ces espaces non-ferroviaires. Au détriment des voyageurs et de l'ambition d'une grande gare multimodale ? C'est tout l'enjeu du débat.

27. *Ibid.*

2. UNE MINE D'OR QUI POUSSE À LA POLÉMIQUE.

« *Trop dense*[28] », selon la Ville, et surtout « *trop commercial*[29] » : destiné aux voyageurs dans sa partie basse, cet édifice, signé par l'agence d'architecture Valode et Pistre, doit surtout accueillir 13 000 m2 de bureaux, 12 000 m2 d'équipements sportifs et culturels, 11 000 m2 de « parc urbain » en toiture et une bonne partie des 19 000 m2 de boutiques prévus dans l'ensemble du projet, contre moins de 5 000 m2 aujourd'hui. Finalement, un triplement de la surface de la gare, dont une fraction seulement servira au transport, regrette la municipalité, pour qui les fonctions multimodales – station de vélos, gare de bus – sont bien trop à l'étroit. Si les ambitions premières du projet peuvent être alléchantes, certains points paraissent relativement suspects. La maison du projet et sa plaquette vendent un projet très prometteur dans leur vocabulaire, mais les mots ne suffisent pas pour un projet d'une telle ampleur. Les experts se sont alors penchés sérieusement sur les plans du projet afin d'en saisir ses réelles ambitions.

Ainsi, dans une tribune du Monde, une critique apparaît de la part d'un groupe d'architectes, où la voix de Roland Castro parle pour celle de

28. Le Monde avec AFP, « Avis favorable pour le projet de rénovation de la gare du Nord à Paris », Le Monde, 11 octobre 2019, consulté le 30 mars 2020 *(voir webographie)*.

29. ***Ibid.***

Jean Nouvel et de bien d'autres, qui qualifient le projet *« d'inacceptable »*. *« Faut-il rappeler que les centres commerciaux récents sont à la peine partout : Le Millénaire, à Aubervilliers (Seine-Saint-Denis), végète, comme Aéroville, à Roissy (Val-d'Oise). On comprend l'attrait que représente pour Auchan l'énorme flux de la Gare du Nord, mais cette captation se fera au détriment des utilisateurs et des territoires desservis par la gare. Absurde*[30]*. »* Le groupe dénonce violemment les ambitions secrètes des investisseurs.

Si le « travel retail » était un concept réellement pertinent, il s'agit à présent de développer un véritable centre commercial, en multipliant le nombre actuel de boutiques par cinq. Notons que la Gare du Nord compte déjà à ce jour trente-cinq boutiques. Si ces espaces sont quintuplés, cela correspondrait à un total de cent soixante-quinze boutiques, soit plus de deux fois ce que comporte la gare Saint-Lazare aujourd'hui (quatre-vingt). Si la gare a été triplée en vue d'accueillir le flux, on se doute que la multiplication des commerces risque d'une part de grignoter la place gagnée avec le projet, mais d'autre part d'attirer vers la gare d'autres intérêts pour les boutiques, et par conséquent renforcer le flux en présence, ce qui est loin d'être une priorité, bien au contraire. On y voit vite l'écart immense qui se creuse avec le concept intéressant qu'était le « travel retail ».

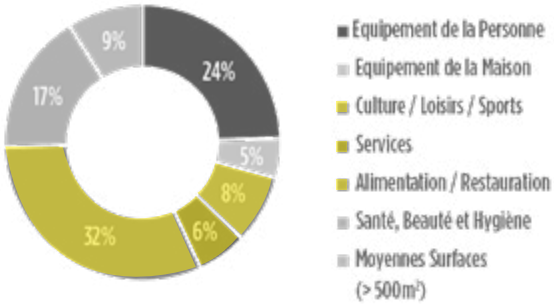
Les fonctions desservies jugées « nécessaires » lors de la première initiative étaient l'alimentation en gare, les services (journal, location de voitures, parking, toilettes). Ajoutons-y la culture, le loisir et les sports, qui ne tiennent pas tout à fait du commerce.

30. Tribune collective, « Le projet de transformation de la gare du Nord est inacceptable », Le Monde, 3 septembre 2019, consulté le 15 octobre 2019 *(voir webographie).*



Avant-projet, Boutiques de la gare Saint-Lazare, Paris.

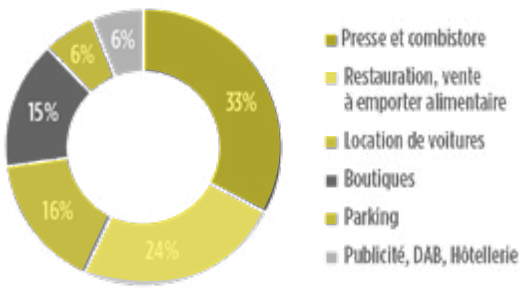
Répartition des surfaces commerciales des gares par activité en France, en %



Source : Cushman & Wakefield

Chiffres correspondant aux activités commerciales en gare.

Répartition des revenus des activités commerciales en gare par type en 2016 en France



Source : Gares & Connexions

Ces fonctionnalités de « première nécessité » représentent alors au total 46 % des surfaces des gares, en moyenne. Ce qui sous-entend que plus de la moitié des surfaces sont utilisées pour le reste, soit équipement de la personne (habillement), équipement de la maison, santé, beauté et hygiène et moyennes surfaces. En outre, on peut également retrouver la provenance du chiffre d'affaire des gares : les premières nécessités (alimentation, journal, location de voiture, parking) représentent à elles seuls 79 % du chiffre d'affaire des gares. Le reste (qui correspond à 54 % de la surface), ne représente donc que 21 % du chiffre d'affaire. Ces fonctionnalités ont été chiffrées par la SNCF elle-même, qui doit donc être en pleine connaissance du tour de force que tente le projet. Il semble ici que les investisseurs se soient cachés derrière « les besoins de l'utilisateur » pour servir leurs propres intérêts, dont l'inutilité pour les besoins immédiats est pourtant prouvée dans leurs propres recherches.

D'autre part, les architectes dénoncent le déséquilibre énorme que jouerait un tel projet sur son environnement proche. Si la gare prend en charge la fonction de centre commercial en plein centre-ville, celle-ci attirera alors beaucoup de clients potentiels des centres commerciaux des alentours, qui ont déjà bien du mal à tenir le cap. Ceci confirme non seulement que la Gare du Nord verrait alors effectivement arriver de nouveaux flux en supplément de ceux qui y transitent déjà chaque jour, mais aussi qu'elle volerait ce flux à des lieux qui ont pourtant été faits pour les accueillir, et qui ne subsisteront pas sans ces derniers. Voilà où les architectes en viennent : « absurde ».

© Agence d'architecture Valode & Pistre, Intégration de la Gare du Nord dans son environnement.



Si les concepteurs ont l'ambition de qualifier la Gare du Nord de « ville dans la ville », il s'agirait de ne pas le faire au détriment de la ville environnante, sinon quoi la gare deviendrait un vortex, aspirant tous les intérêts au cœur d'un écosystème alors déséquilibré. Un constat d'ailleurs assez ironique lorsque l'on voit cette façade transparente de la gare, de fait parfaitement intégrée dans son environnement. Visuellement, elle se fait toute petite et se fond parfaitement dans le décor, sagement alignée avec la façade historique. En parallèle, elle aurait pour but de faire un maximum de profit grâce aux flux du quartier, et d'en absorber du même coup toutes les ressources commerciales. Comme si son design effacé était en fait une manière sournoise de ne pas se faire remarquer. Elle est intégrée au paysage et à la ville, sauf qu'elle oublie son paysage, et aussi sa ville.
Les architectes se sont également intéressés à un autre point : si les surfaces sont envahies de commerces, cela complique l'efficacité et la fluidité des trajets des utilisateurs, pourtant une des principales promesses de départ. *« Obliger des centaines de milliers de personnes à traverser des espaces commerciaux devient insupportable lorsque ce cadeau au commerce se paie de parcours allongés et inutilement compliqués pour les utilisateurs[31]. »*

Cette dénonciation a d'ailleurs vite été reprise au niveau politique par le député François Ruffin : *« J'apprends maintenant, par une tribune signée dans Le Monde, qu'en accord avec la SNCF Auchan va y installer 50 000 mètres carrés de commerces : "Le projet prévoit d'interdire l'accès direct aux quais tel qu'il se pratique aujourd'hui.*

31. *Ibid.*



© Agence d'architecture Valode & Pistre, Accès au quai par des passerelles.

Le voyageur devra d'abord monter à six mètres de hauteur dans le centre commercial, tout à l'est de la gare, puis accéder aux quais par des passerelles, des escaliers et des ascenseurs.» C'est de l'écologie, aussi, qui ne se mène pas que dans les futaies et les sous-bois, mais également au cœur de nos villes, colonisées. Dans nos esprits, colonisés. C'est notre environnement social, notre environnement mental qu'il nous faut défendre[32]. »

Dans son livre, les plans de la Gare du Nord sont pointés du doigt comme contre-exemple. Il s'agit de préserver « *l'environnement social* » et « *mental* ». On imagine que l'environnement social représente la qualité des interactions avec l'autre, dans un espace aussi dense que la gare. Éviter, donc, les frictions, les détours, et toute conception spatiale qui pourrait susciter l'irritation des usagers. D'autre part, l'environnement mental : à savoir notre bien-être et notre humeur, mais aussi notre tranquillité. Des éléments vite perturbés par l'appel continu des enseignes de toute part, un bien-être assez compliqué à maintenir une fois assis par terre par manque de place pour l'attente avec tous les autres usagers soupirant face à une situation inchangée.

Le député et les architectes soulignent la dimension politique du projet, entre gros intérêts financiers et réel intérêt humain et social. Même si le choix est entre les mains des investisseurs, ce sont les usagers qui vont vivre le lieu au quotidien. Si à l'heure actuelle la lutte va contre l'insécurité, la saleté et la mauvaise image globale de la gare, ce n'est sûrement pas en renforçant les points d'irritations que les problèmes se régleront. Il semble qu'avant tout, les usagers aient besoin d'être écoutés et assistés pour leurs besoins réels, qui

32. RUFFIN François, ***Il est où, le bonheur?*** , Paris, Éditions Les Liens qui libèrent, 2019, p.198.

ne sont pourtant pas mystérieux : plusieurs journalistes ont déjà été à l'écoute de ces demandes. Voilà des réponses d'usagers de la Gare du Nord, suite à la question « qu'est-ce que vous attendez d'une gare aujourd'hui? » :

Premier témoignage : *« Là moi je viens d'arriver dans la gare. Je ne l'avais pas vue depuis les travaux, et je vois que tout a été fait pour qu'il y ait un commerce le plus prospère possible, donc ce qu'on appelait dans le temps les usagers du trains, ne sont devenus que des consommateurs de produits périphériques autour du train. Moi j'attends des gares qu'elles apportent des services de transports ferroviaires, et pas forcément une batterie de produits qui vont se retrouver dans les poubelles et dans les vide-greniers du dimanche, parce que ce n'est pas avec cela que l'on fera une société qui a du sens ».* Deuxième : *« Idéalement, elle serait plus humaine. Avec des moyens de diriger la circulation de façon à ce qu'on ne soit pas les uns sur les autres, et pris dans des espèces de cohues. Là regardez il n'y a pas un endroit pour s'asseoir, tout est pris d'assaut, c'est pas possible ça. »* Troisième : *« Paris c'est une ville très importante. Par rapport aux Jeux Olympiques il y a beaucoup d'étrangers qui viennent avec d'autres langues. Il faut absolument penser à ça. Et il n'y a pas assez de place pour les gens qui ont des problèmes de santé : il faut penser aux handicaps[33]. »* Des témoignages qui à eux trois, croisent la voix d'hommes et de femmes, de jeunes et de seniors, d'actifs et d'inactifs. Des profils bien différents et qui pourtant se rejoignent tous sur la même problématique : les usagers du train ne sont pas assez pris en compte en tant qu'humains, qui ont besoin de confort et de solidarité au quotidien. La demande est donc claire et à portée de main : les usagers demandent une gare plus

33. Pierrick Fay, « Comment la Gare du Nord veut devenir la gare du futur », art.cit.

humaine, aérée, où l'on peut s'asseoir, sans être sur-sollicités du point de vue de la consommation.

Il n'y a donc pas d'excuse pour « oublier » ces besoins, ou les faire passer après des intérêts privés, car l'objectif du projet est avant tout de transformer l'image de la Gare du Nord et sa réputation, et cela ne se fera pas si les usagers n'y vivent pas mieux après les travaux, considérés presque uniquement comme de potentiels acheteurs. C'est ce que le sociologue Zygmunt Bauman qualifie de société de consommateurs : *« Une « société de consommateurs » interpelle ses membres surtout, voir exclusivement, en tant que consommateurs ; une société qui juge et évalue ses membres presque uniquement d'après leur capacité et conduite relative à la consommation*[34]*. »* Considérés comme des machines à acheter, sans trop de besoins qui ne relèvent pas de la rentabilité. Il n'y a qu'à jeter un œil aux salles d'attente (espaces non-productifs par excellence), pour se rendre compte que les places sont chères, et que – sauf cas d'épidémie mondiale – les sièges sont rarement vides. Beaucoup de personnes sont régulièrement contraintes de s'asseoir à même le sol. Imaginer que cette situation puisse être quotidienne est à peine pensable. Si la gare doit bel et bien devenir un lieu de vie, il s'agirait que l'on puisse y trouver le confort le plus élémentaire, sans avoir à sortir son portefeuille pour s'offrir ce luxe. Si la gare est un lieu de vie, alors le flux devrait être considéré comme des habitants quotidiens de cet espace, et la conception devrait se faire en conséquence.

34. ZYGMUNT Bauman, ***La vie liquide***, Paris, Éditions Fayard, 2013, p.131.

Dans le projet actuel, une salle d'attente a été rajoutée dans l'espace Eurostar mais, pour ce qui est du rez-de-chaussée, sur les images d'avant-projet aucun siège n'est visible. Certes, il s'agira alors du hall des arrivées, mais il existe encore des gens qui attendent l'arrivée du train de leurs proches… Osons espérer que ces sièges ont migré à un autre endroit stratégique. Cependant dans les explications données, le besoin de s'asseoir et de se détendre semble être bien moindre que celui de consommer. Il ne peut pourtant pas être demandé aux usagers d'être rentables dans tous leurs faits et gestes, et encore moins de leur attribuer des besoins auxquels il n'ont fait que très peu référence en comparaison avec leurs besoins premiers. « *La société de consommation promettait de satisfaire les désirs humains d'une façon qu'aucune autre société ne fut jamais capable de concevoir (pas même par l'imagination). Cette promesse de satisfaction ne demeure toutefois que tant que le désir est insatisfait ; et surtout, tant que subsiste le soupçon que le désir n'a pas été vraiment, entièrement, satisfait*[35]. »

Ce que le sociologue souligne ici, c'est la capacité de la société de consommation à s'assurer que nos désir soient satisfaits (contre une rentabilisation financière) mais c'est aussi l'opportunité de nous créer des désirs que nous n'avions pas. Si nous n'avons rien de confortable pour nous asseoir, mais toute une panoplie de magasins dans lesquels dépenser notre argent, il est très facile de rentabiliser le projet et de démontrer « l'utilité » de ce pari commercial. La vraie question est alors toujours de savoir si ces commerces manqueraient au consommateur s'ils ne faisaient pas partie du projet.

35. ***Ibid.***, p.127.



© Agence d'architecture Valode & Pistre, Hall d'accès aux départs des trains.

« Sans conteste, le caractère « générique » de l'espace humain s'impose de manière croissante, en raison même des principes de la mondialisation : tout paraît de plus en plus uniforme, partout où le regard se porte[36]. » Dans un monde où la mobilité se développe plus que jamais, les espaces qui regroupent beaucoup de monde (et donc beaucoup de règles) sont ceux que Michel Lussault appelle les « *hyper-lieux* » : les centre commerciaux, les aéroports, les gares, les parcs d'attractions, les lieux culturels… Ils sont très reconnaissables par l'intensité qui les habite : *« Sur-cumul […] de réalités spatiales, matérielles ou immatérielles, variées : personnes, objets, flux, données numériques, richesses capitalisées, production de valeur ajoutée[37] »* une définition qui fait grandement écho au concept de non-lieu de Marc Augé. *« Si un lieu peut se définir comme identitaire, relationnel et historique, un espace qui ne peut se définir ni comme identitaire, ni comme relationnel, ni comme historique définira un non-lieu[38]. ».* Ils qualifient les mêmes lieux mais l'analyse de Marc Augé semble dénoncer une absence (déshumanisation, perte anthropologique du lieu et du territoire), quand Michel Lussault dénonce un excès (de personnes croisées, d'opportunités d'achat, de mobilités).

36. LUSSAULT Michel, ***Hyper-Lieux***, Paris, Éditions du Seuil, 2017, p.39

37. ***Ibid.,*** p.55.

38. AUGÉ Marc, ***Non-Lieux***, Paris, Éditions du Seuil, 1992, p.72.





Exemples d'aéroports anglais, espagnol, français, canadien, grec et tunisien.

















Exemples des gares d'Avignon, Saintes, Montauban, et Bordeaux.

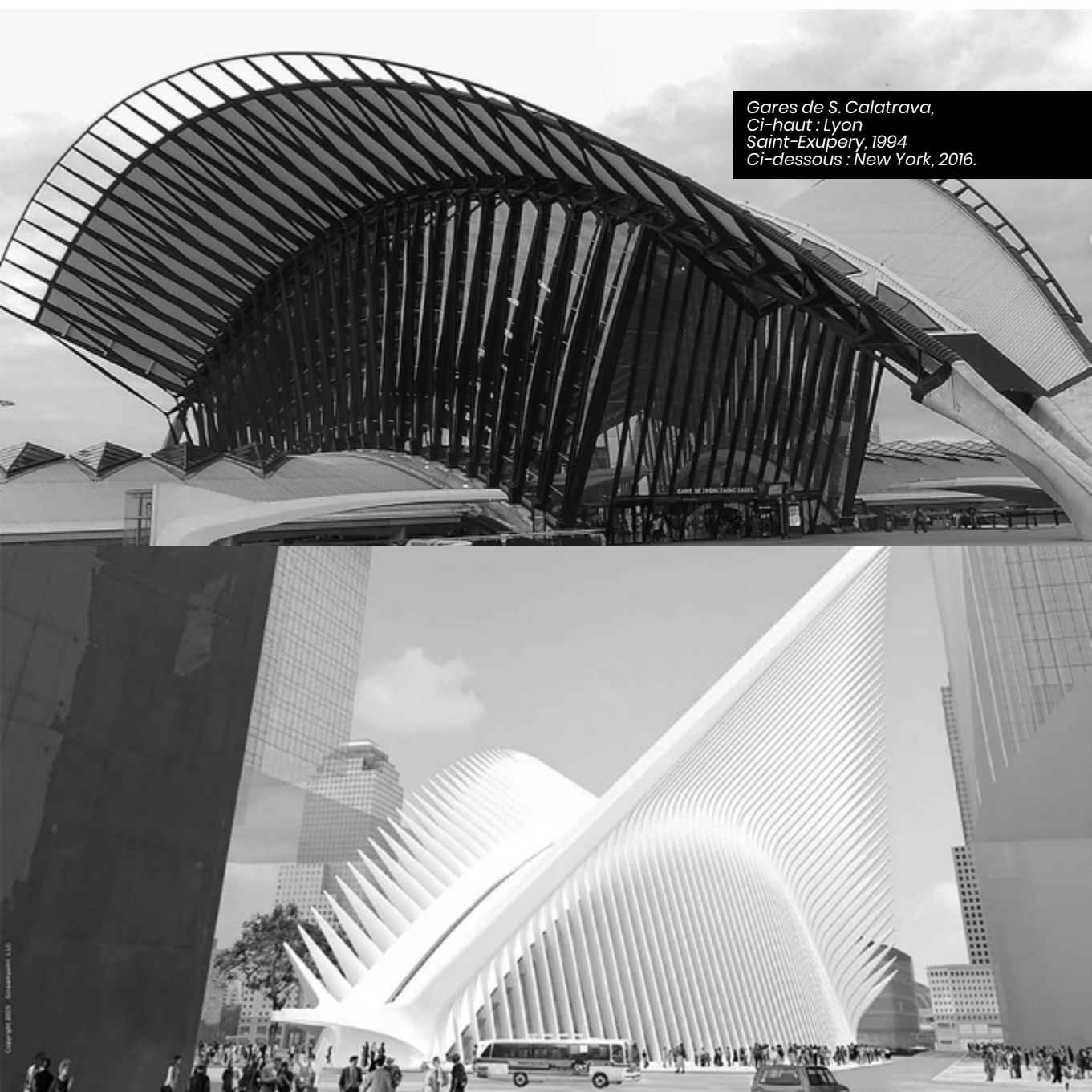
Cette surabondance spatiale, surabondance de sollicitations, et enfin l'individualisation des références, est ce qui permet à Marc Augé d'introduire le concept de surmodernité qui, selon lui, serait la cause directe de l'apparition des non-lieux (et des hyper-lieux par conséquent). Cependant, les auteurs nous montrent qu'il s'agit d'une question de point de vue : quand le non-lieu tend à être appréhendé comme une absence d'éléments (aspect négatif), l'hyper-lieu ressemble davantage à un spectacle excessif qui reste à mettre en forme (aspect positif).
Il s'agirait donc de trouver un équilibre entre ces deux entités, afin de combler les manques et de calmer les excès, sans quoi l'expérience spatiale risquerait d'être perçue de la même manière. *« Une standardisation de l'expérience menée à aussi vaste échelle implique une perte d'identité subjective et de singularité, et conduit à une disparition désastreuse de la participation et de la créativité individuelles dans la production des symboles que nous échangeons et partageons tous[39]. »* Pour Jonathan Crary, nous nécessitons des symboles partagés pour pouvoir s'appuyer sur une identité collective, et sortir de l'individualité. C'est notre créativité de groupe qui doit être stimulée afin de nous battre contre la standardisation d'une expérience aussi libératrice et rêvée que représentait la mobilité il y a encore un siècle.

Même si l'on saisit l'origine du phénomène, la standardisation des lieux de transit pourrait y être contre-productive. Le standard, découlant de la mondialisation, fait se ressembler tous ces hauts lieux

39. CRARY Jonathan, ***24/7 : Le capitalisme à l'assaut du sommeil***, Paris, Éditions La Découverte, 2014, p.62.

de mobilité à travers le monde : si l'on ne laisse pas de place à l'identité fixe, on ne laisse alors pas de place au caractère, au local, à l'habitude. L'espace est lissé en paysage « machiné », qui perd ses remous, sa rythmique, ses disparités pour tendre vers l'uniforme. Pourtant, si la Gare du Nord et son projet de rénovation se pressent à tout prix à l'horizon 2024, c'est en partie pour donner une image hors du commun aux touristes qui s'y empresseront pour les jeux olympiques. Quoi de moins spécifique, quoi de moins hors du commun qu'un énième lieux de transit standardisé lorsqu'on promettait à tous un nouveau visage ?
Pour Marc Auger, l'organisation personnelle découle du pouvoir d'identification des lieux. On sait que l'on va à la banque pour parler d'argent, que l'on va au restaurant pour manger, au cinéma pour se divertir et au musée pour s'instruire. Ce repérage mental est aussi source d'efficacité et de confort pour l'humain. Quoi de moins identifiable qu'un lieu standardisé dans lequel les symboles se fondent dans une multi-fonctionnalité sans précédent ?
Pourtant, ce temps n'est pas tout à fait révolu. Même sans symboliser le lieu exact où se trouve la gare en question, chez Calatrava en 1994, le symbole est encore de mise. *« La gare [Lyon Saint-Exupéry], symbolisant un oiseau prenant son envol, apparaît comme une figure emblématique donnant à l'aéroport et à la station de train l'identité dont elle avait besoin à titre de porte de la région [Rhône-Alpes][40] ».*
Ici, on retrouve l'importance de concevoir l'expérience d'arrivée du voyageur, avec une image forte générée par la première structure par laquelle on passe.

40. Maude Émond-Pichette, Marianne Lapalme Jodoin, Nihad Tariq, Gabriel Tessier, « Analyse de la Gare de Saint-exupéry de Santiago Calatrava », 7 janvier 2016, consulté le 9 octobre 2018 *(voir webographie)*.



Gares de S. Calatrava,
Ci-haut : Lyon
Saint-Exupery, 1994
Ci-dessous : New York, 2016.

Ce positionnement de découverte vise davantage la première impression que l'usage du pendulaire, terni par la routine, pour qui aller à la gare n'a plus rien d'exceptionnel ou d'excitant. Mais pour ce dernier, redonner place à la contemplation et à un attachement pour le détail pourrait peut-être permettre de trouver dans ce lieu qu'il fréquente chaque jour de quoi revivifier son expérience.

« Dans la beauté froide de l'aéroport, les passagers affrontent leur terrible vérité : ils sont seuls au milieu de l'espace des flux [...] Ils sont suspendus dans le vide du transit, [...] et nulle évasion n'est possible[41]*. »* Alexey Titarenko illustre cette sombre description par la photographie. À Saint-Pétersbourg, entre 1992 et 1994, il transforme la foule russe en un cortège d'ombres indissociables les unes des autres, un « cortège d'ombres ». Une vision très noire du phénomène de foule en mouvement, mais en même temps fascinante et monumentale dans les codes visuels qui en découlent. Dans la plus emblématique, prise à l'entrée d'une station de métro, les personnes se fondent : ne se détachent que les mains qui donnent l'impression de voir une sorte monstre à mille pattes. Ce sont des images extrêmement noires où l'individu s'efface au profit d'une multitude informe. Ainsi, l'Homme mobile est toujours entouré, mais n'a pas vraiment l'opportunité de connaître son entourage. Au mieux, on peut échanger un regard, ou encore un sourire, mais ce visage risque de rester un souvenir éphémère, autant que tous les autres. En plus de standardiser les principaux lieux de transit de notre époque,

41. CASTELLS Manuel, ***La société en réseau***, Paris, Éditions Fayard, 1998, p.473.





Extraits de la série «City of Shadows», du photographe Alexey Titarenko, Saint Petersbourg, 1985.





« Le passager des non-lieux ne retrouve son identité qu'aux contrôles de la douane, au péage ou à la caisse enregistreuse. En attendant il obéit aux mêmes codes que les autres, enregistre les mêmes messages, répond aux mêmes sollicitations. L'espace du non-lieu ne créé ni identité singulière, ni relation, mais solitude et similitudes[42]*. »*
Pour fluidifier nos parcours et assurer notre sécurité dans un lieu aussi fréquenté et multifonctionnel, les codes sont communs. Une créativité et une appropriation du lieu sont complètement bannies, il faut que tout fonctionne pour le mieux et, une fois de plus, avec 700 000 passages par jour, impossible de faire du cas par cas. L'identité de chacun est passée sous silence le temps du transit. Pour que le fonctionnement perdure, la gare fabrique des individus : des clients, des passagers, des usagers, des auditeurs. Pourtant habituées à faire partie du lieu, nos traces y sont et y restent invisibles. Notre utilisation de la gare est trop furtive pour que l'on y pose des marques quelconques, il s'agit d'un passage, d'une traversée. Mais si nous sommes voués aujourd'hui (et de plus en plus) à intégrer la mobilité et ses infrastructures dans notre quotidien, sur une base – pour certains – de plusieurs heures chaque jour, ne serait-il pas bénéfique de s'approprier l'espace de la gare, au lieu d'y garder un anonymat solitaire ?

Pourquoi la gare serait-elle un non-lieu ? Le concept de non-lieu est caractérisé par des lieux qui ne sont pas territorialisés : les personnes qui y transitent ne font qu'y transiter, elles ne considèrent pas le lieu comme étant leur territoire. Cependant, ceux qui y travaillent (hôtes.se.s conducteur.trice.s, caissier.e.s) et ceux qui la fréquentent assidûment (utilisateurs mais aussi sans-abris) l'ont déjà territorialisée

42. AUGÉ Marc, Non-Lieux, op.cit., p.130.

depuis longtemps. La gare est entrée dans leur territoire quotidien, ils y ont leurs repères, mêmes si celle-ci n'a pas pour vocation de les inclure. L'utilisateur assidu de l'autoroute A6 ou du TGV peut très bien transformer ces objets en lieux, pour reprendre les termes de Marc Augé. La multiplication de ces pratiques et de ces rapports à l'espace est peut-être d'ailleurs l'origine d'une nouvelle territorialité. Seulement, *« Dans la coexistence des lieux et des non-lieux, le point d'achoppement sera toujours politique*[43]*. »* On l'a compris, c'est la volonté politique et donc la pression faite sur les investisseurs et les concepteurs dans un sens ou dans l'autre, qui permettra de déterminer la vocation de la gare à servir ses usagers ou bien les intérêts des investisseurs.

Cette première interprétation semble correspondre au projet actuel de la Gare du Nord. Le flux y est essentiellement composé de consommateurs : un potentiel d'achats et de rentabilité pour la gare. *« La meilleure image du type de «consommateur idéal» que recherche le marché de la consommation est sans doute celle d'une usine fonctionnant 24 heures sur 24, 7 jours sur 7, afin d'assurer une succession ininterrompue de désir éminemment jetable, unique et d'une durée de vie réduite*[44]*. »* Cette vision s'appuie sur des données qui la rendent plausible : le flux est très dense, constitué de centaines de milliers de personnes chaque jour, et de centaines de milliers de désirs, d'envies, et de frustration à combler par la proposition commerciale. Un bonheur immédiat, qui satisfait forcément les acheteurs lorsqu'ils passent à l'acte, mais qui n'est absolument pas durable, ni pour l'acheteur, ni pour

43. ***Ibid.***, p.144.

44. ZYGMUNT Bauman, ***La vie liquide,*** op.cit., p.147.

nos modes de vie. Ce sont des opportunités qui tiennent (comme tout le reste du lieu) de l'éphémère et de l'instantané, et qui ne prennent ni en compte l'impact environnemental de tels agissements sur autant de cibles, ni les besoins réels des utilisateurs, pourtant en demande avec des problématiques claires et simples. Le principe de tentation du flux à la consommation massive va à l'encontre d'un bénéfice social, humain ou environnemental.

Dans cette hypothèse, l'identité de la gare est donc définie principalement par sa polyvalence, qui lui rend l'image de temple de la consommation. Même si la mobilité et le voyage y sont encore présents, les cent-soixante quinze boutiques qui souhaitent s'y développer, en plus de restaurants, des services pertinents mais payés au prix fort, en font un lieu hostile, où l'on cherche comment tracer son chemin quotidien sans céder à toutes les tentations développées. Pour un maximum de consommation, il faut un maximum d'opportunités d'achat, donc un maximum de magasins, en tous genres et de toutes dimensions, afin de séduire le plus grand nombre d'acheteurs. Tel serait le visage de la Gare du Nord 2024, agrémenté des fonctions mobiles qui rappellent ce à quoi elle servait autrefois. *« La technique nous a envahis de biens, mais il y en a tellement que le nouveau challenge n'est pas de produire mais de solliciter notre attention à les acheter*[45]*. »* Comme a pu le montrer Yves Citton, cela ne signifie pas que ces biens sont une demande des utilisateurs eux-mêmes, ou en tout cas certainement pas intégralement. Le moment du transit est un instant clé entre deux mobilités. Les *« paysages attentionnels »* que représentent les enseignes et autres opportunités de bénéfices

45. CITTON Yves, ***Pour une écologie de l'attention,*** op.cit., p.25.

économiques sont là pour récupérer nos « *environmental attention gaps*[46] » comme les définit l'auteur, « *à savoir des situations où flottent des potentiels d'attention non mobilisés comme les halls d'aéroport ou les rames de métro – autant de lieux où l'on s'empressera d'introduire des écrans de télévision afin de les [les usagers] farcir de publicité*[47] ». L'auteur dénonce une sur-sollicitation de notre attention, et ce d'une manière qui n'est pas saine, ce qu'il souligne par le terme « *farcir* ».

Dans un monde qui fonctionne de plus en plus par les biais médiatiques et digitaux, nous sommes sollicités en continu par des écrans pour acheter et ces demandes, qui ne sont qu'éphémères, finissent cependant par être excédantes dans un contexte ou personne – parmi les usagers – n'a réclamé leur présence en si grand nombre. Ce n'est ni une demande directe, ni un besoin vital, mais un caprice irrésistible d'investisseurs face à une telle opportunité, dont les bénéfices n'ont même plus l'avantage de revenir à l'État, mais dans des poches privées. Il n'y a donc plus de question d'entraide ou de cercle vertueux, le pompage quotidien de notre pouvoir d'achat est ici une stratégie à sens unique. Si le flux – considéré comme tel – est en train de définir l'identité de la gare en tant que flux de consommateurs, l'humanité et la solidarité s'y perdent, ce qui accentue la haine et l'irritation dans un lieu qui semble pourtant chercher des solutions pour s'en libérer. Ce serait mépriser l'avis et l'intérêt de ceux qui utilisent ce lieu au quotidien, et qui vont sûrement devoir le fréquenter de plus en plus souvent. Est-ce que c'est ce que nous voulons ?

46. Environmental attention gaps : Potentiel d'attention à l'environnement

47. CITTON Yves, ***Pour une écologie de l'attention,*** op.cit., p.67.

II. LES FLUX, UN MACRO-ORGANISME ACTIF.

Notre première hypothèse de définition des flux était incontournable : il fallait comprendre et analyser le projet en cours et l'interprétation actuelle des flux par ceux à qui le projet de la Gare du Nord est confié. Cependant, comme nous avons pu le constater, les contradictions au projet sont nombreuses et il semble qu'il soit nécessaire d'aller plus loin dans l'écoute de l'usager. Ceetrus, SNCF, ainsi que l'agence d'architecture Valode et Pistre ont mis en place un projet ambigu, qui fait beaucoup de promesses sans avoir beaucoup d'actes concrets à l'appui, ce qui suscite une révolte générale de la part d'architectes, d'usagers et même de la ville, qui sont en désaccord avec les ambitions réelles des investisseurs. Tous semblent d'accord pour dire que les flux en gare ne doivent pas être investis seulement comme un potentiel consommable. Pour résumer, un manque de satisfaction des usagers reste à combler, et ce sur plusieurs aspects. Les écouter, et s'approcher plus près de leurs conditions quotidiennes en tant qu'« êtres mobiles » au sein de la gare, pourrait peut-être apporter des solutions plus pertinentes à leurs besoins.

S'il est bien-sûr impossible de faire du cas par cas en regardant de plus près les besoins de chacun, il reste certains besoins communs à tous, reflets d'une attitude commune : l'« *ultramobilité*[48] ». C'est la mobilité quotidienne qui rassemble les usagers de la gare, et il convient de s'intéresser à ce statut de « grand mobile », surnommé de bien des façons et que Pierre Sansot appelle « *les infatigables* ». *« Les personnes si rapides devraient, en principe, accumuler une petite pelote honorable de temps libre ou enfin elles vivraient pour elle-*

48. Ultramobilité (concept de Christophe Mincke): société dans laquelle la mobilité est devenue une fin en soi.

même sans se soucier d'une tâche imposée. Or à l'évidence elles me semblent plus vivre misérablement dans une sorte de pénurie, étant toujours à la recherche de quelques instants où elles seraient délivrées d'un forcing épuisant[49]. » L'auteur met en lumière le caractère absurde de cette mobilité incessante, et questionne le besoin de s'y obstiner : si l'on n'y gagne rien, pourquoi manifester quotidiennement cette mobilité, qui à terme peut paraître plus subie que libératrice ?

Hartmut Rosa, sociologue allemand, a axé son travail de recherche sur la compréhension de l'accélération de nos modes de vies. Il la décrit comme « *une augmentation du nombre d'épisodes d'action ou d'expériences par unité de temps, c'est-à-dire qu'elle est la conséquence du désir ou du besoin de faire plus de choses en moins de temps[50]. »* Un phénomène lié et tout à fait encouragé par nos outils de communication, de plus en plus performants, conçus pour nous permettre de gérer et d'accumuler un maximum d'opportunités dans une même journée. Ils procurent un sentiment de satisfaction, une véritable plénitude d'avoir réussi à faire autant de choses en si peu de temps, on pourrait presque parler de boulimie, comme s'il y avait une « *famine temporelle[51]* » des sociétés modernes occidentales. Comme si le temps était une matière première, consommable, dont il faudrait se rassasier. Et à l'ère d'une attention sur-sollicitée par les opportunités, il est facile de dériver vers une mobilité continuelle…

49. SANSOT Pierre, ***Du bon usage de la lenteur,*** Paris, Éditions Payot & Rivages, 1988, p.11.

50. ROSA Hartmut, ***Accélération et aliénation,*** Paris, Éditions La Découverte, 2012, p.25

51. ***Ibid.***

Tant et si bien que la position même de l'immobilité peut devenir suspecte, comme si à notre époque le simple fait d'être mobile physiquement était une preuve de détermination, de succès ou d'accomplissement, alors que la lenteur et l'inactivité apparente seraient de plus en plus méprisés, assimilés à de la paresse voire à une forme d'impotence. *« Le slogan «plus», «plus vite», «plus loin» a débordé le cadre du jeu. Il inspire nos politiques culturelles, alors que la culture, cet art des détours, de la vacance, des mots et des pas perdus, aurait dû être, si nous tenons à une devise : «moins haut», «moins vite», «moins loin*[52]*». »* Comme on a pu le comprendre, la Gare du Nord tend à proposer un maximum d'espaces « rentables », « productifs ». Or, nous ne pouvons pas résumer l'homme à ces concepts. Si nous apprécions cette mobilité continuelle, elle n'est pas tenable sur le long terme, ni pour notre corps, ni pour notre esprit et encore moins pour notre environnement. Cette analyse présentera donc la confrontation des statuts de mobilité et d'immobilité, dans une recherche de correspondance aux rythmes humains. La gare se suffit-elle comme symbole d'un espace entièrement fonctionnel et productif ?

52. SANSOT Pierre, ***Du bon usage de la lenteur,*** op.cit. p.145.

1. MOBILES.

« Près d'1 Francilien sur 2 souhaite quitter la région parisienne. 80 % pour changer radicalement de cadre de vie. Numéro une des motivations invoquées : un rythme quotidien trop stressant : 89 %[53]*. »*
Même si la plupart des gens affrontent leur quotidien avec détermination et zèle, les chiffres parlent d'eux-mêmes : leur rythme quotidien n'est pas toujours synonyme de plaisir, à tel point que beaucoup envisagent de renoncer à ce mode de vie. Cette injonction à la mobilité, qui peut visiblement être irritante à termes, c'est ce que décortique Christophe Mincke dans une intervention sur le forum Vies Mobiles : *« Dans une société où la mobilité est devenue une fin en soi, où la norme est au mouvement perpétuel, quelle place reste-t-il aux aspirations de chacun ? Et, finalement, l'ultra-mobilité du XXIe siècle est-elle une liberté ou un carcan*[54]*? »* Son approche sociologique permet de comprendre la psychologie des usagers dans leur quotidien mobile. Il pose cette problématique du mouvement comme « *fin en soi* », c'est à dire que le mouvement est de mise continuellement, même si parfois il n'aboutit à rien. Mais apparemment, c'est toujours mieux que d'être immobile. Cependant, l'« *ultramobilité* » comme il l'appelle n'est pas nécessairement source de liberté, puisque par sa transformation en quelque chose d'obligatoire, elle enlève au rêve de mobilité son aspect exceptionnel, libre et enviable.

53. Dossier de presse de l'exposition «Mobiles Immobiles» aux Archives, Paris, 2019.

54. Christophe Mincke, « L'injonction à la mobilité », Forum Vies Mobiles, 16 mai 2019, consulté le 24 septembre 2019 *(voir webographie)*.

Christophe Mincke envisage l'emprisonnement que peut être cette injonction, et par extension on peut imaginer une envie de s'en libérer. Se libérer d'un espace constamment rentable et productif, qui ne nous définit pas en tant qu'humain, et avoir le droit de ralentir si besoin. *« Parce que le moi s'affirme dans la volonté, il a peur de se perdre en la relâchant. Il est donc tenté de la tendre continuellement, s'interdisant toute détente comme une honteuse défaillance*[55]*. »* Pour la philosophe Anne-Claire Desesquelles, le rythme humain n'est possible que par l'alternance équilibrée entre vitesse et lenteur, alors que nos activités nous poussent aujourd'hui à donner toujours plus de place à la productivité dans nos vies, aboutissant même à une culpabilité du repos.

C'est ce sur quoi Christophe Mincke nous donne l'exemple concret des chômeurs, qui – à priori – ont mérité leurs indemnités par leurs cotisations préalables, et qui n'ont aucunement à se justifier. Pourtant, un mépris de l'inactif persiste, même si ce dernier n'a aucun compte à rendre. C'est ce que Stéphane Bonnard a cherché à démontrer au travers de ses spectacles entièrement consacrés à l'immobilité, avec sa troupe d'artistes de rue. La performance consiste à réunir un groupe de personnes d'un nombre variable (jusqu'à 200 personnes), qui se retrouvent dans une ville, de préférence dans un lieu actif, avec pour seule instruction d'être immobile. Il ne s'agit pas d'empêcher le passage, mais simplement de pouvoir observer la mobilité environnante sans pour autant en faire partie. La position immobile permet une fracture : on s'échappe des flux et l'on prend du recul sur la situation. Changer de posture, pour une fois. Suite à ces

55. DESESQUELLES Anne-Claire, ***Au rythme de la vie***, op.cit., p.9

spectacles, l'artiste explique que les performances attirent beaucoup le regard des passants : certains s'arrêtent, curieux. Ils attendent que le spectacle commence, qu'il se passe quelque chose, une « flashmob[56] » ou un quelconque autre spectacle. Une incompréhension est lisible dans les yeux des gens, qui au bout de quelques minutes comprennent qu'apparemment, il ne se passera rien. Ils passent alors leurs chemins, pour porter leur attention à quelque chose qui leur sera plus utile ou stimulant. Être immobile, c'est être inutile. Une rencontre avec l'artiste a permis d'en savoir beaucoup plus sur son raisonnement derrière une telle démarche. Quelle est pour lui l'utilité qui se cache derrière la position d'immobile ?

56. Flashmob : Rassemblement public d'un groupe de personnes pour effectuer une courte action (danse, etc.) avant de se disperser.

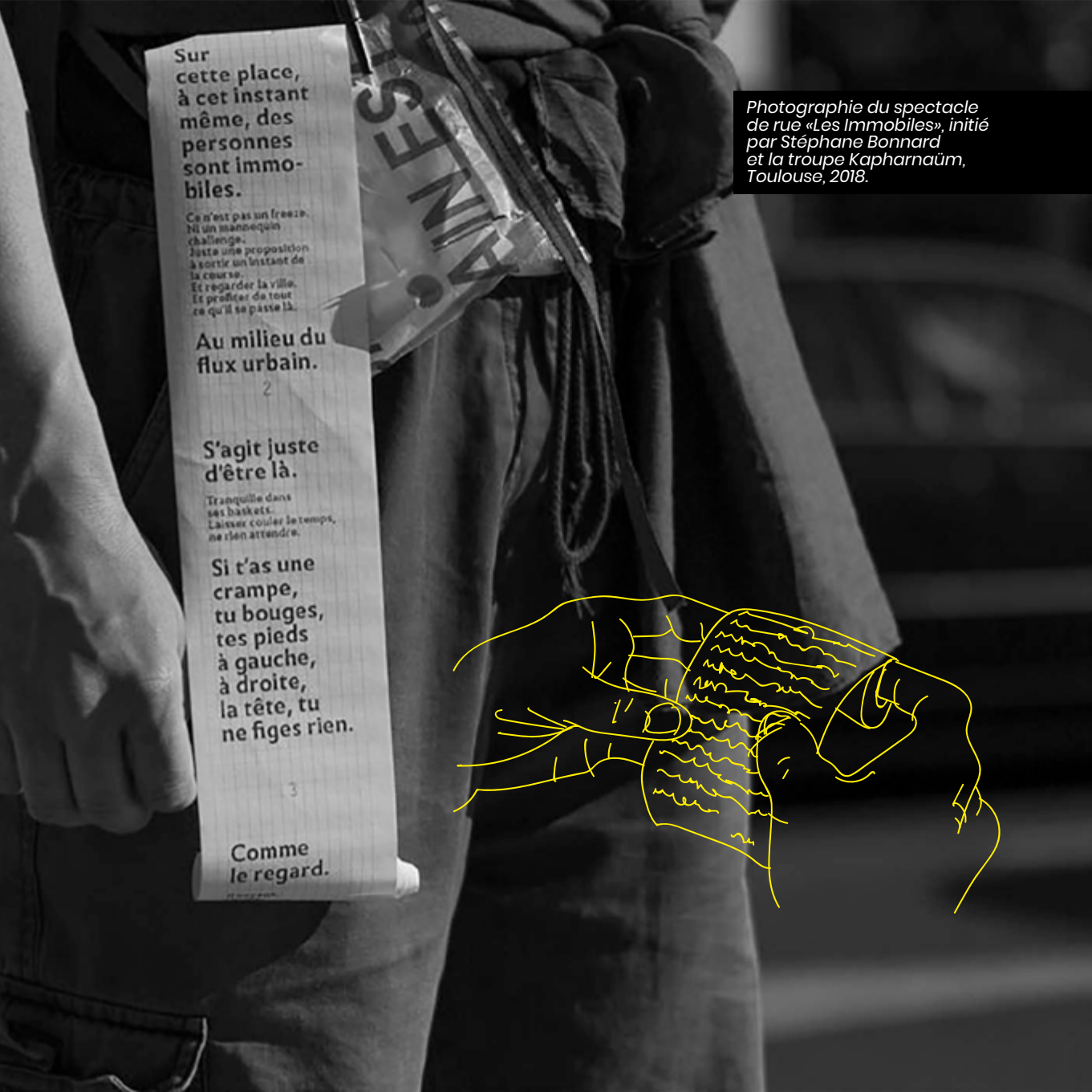


Photographie du spectacle de rue «Les Immobiles», initié par Stéphane Bonnard et la troupe Kapharnaüm, Toulouse, 2018.

« Le but est de sentir de plus en plus comme la ville est en mouvement, et comment la posture immobile est une posture anormale. Aujourd'hui elle l'est d'autant plus par les attentats, puisque par conséquent c'est devenu une position dangereuse même, mais ça ne date pas d'aujourd'hui. Sur les métros de Londres, ils ont commencé à installer des caméras dans les couloirs, qui sont en capacité de détecter les gens immobiles. Comme il n'y a aucune raison de l'être, cette position identifie directement un suspect. La lecture que j'en fais aujourd'hui, de manière très concrète, c'est : qui peut se permettre d'être immobile dans la ville ? Elle est hyper fonctionnelle, l'idée est donc de se déplacer d'un espace à un autre, d'une fonction à une autre. Alors que quand tu es immobile, tu es hors-jeu. Il y a donc les productifs, qui sont pressés parce qu'ils ont un milliard de choses à faire, et il y a les non-productifs qui eux sont des sans-abris, des jeunes qui tiennent les murs, les marginaux, en fait. Comme si l'on était dans un fleuve et qu'à un moment donné, on était éjecté. Être immobile pour la société, c'est donc être louche, ce n'est pas normal, et si tu te retrouves dans une position d'immobilité, tu es dans une fragilité par rapport aux autres[57]*. »*

Par ses observations quotidiennes, Stéphane Bonnard montre le décodage que nous faisons de la valeur des uns et des autres par le simple biais de nos mouvements. Le statut de mobile (qu'il a d'ailleurs observé la première fois lors d'une sortie de bureaux à la Défense) est synonyme de réussite. Une personne qui a des rendez-vous toute la

57. Stéphane Bonnard (artiste et écrivain) à propos du spectacle de rue « Les Immobiles », entretien le 18 janvier 2019 à Lyon.



Photographie du spectacle de rue «Les Immobiles», initié par Stéphane Bonnard et la troupe Kapharnaüm, Toulouse, 2018.

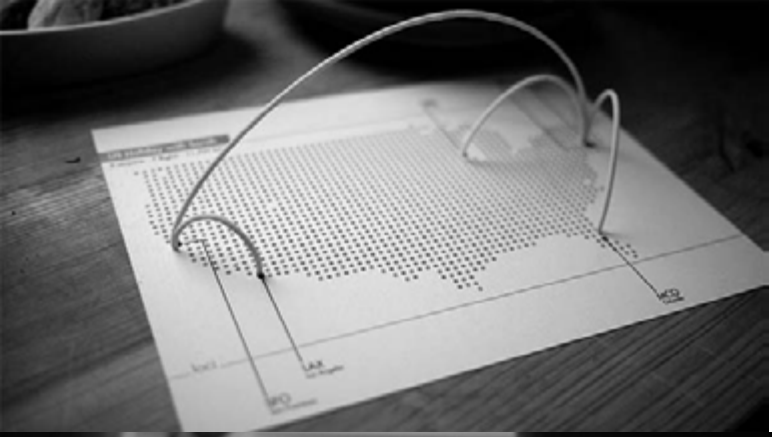
journée, qui est en déplacement très régulièrement, qui court après le temps en passant des coups de fil, c'est l'image de « quelqu'un qui se bouge ». Comme si le simple fait d'être mobile attestait du succès ou de la réussite de quelqu'un. À l'inverse, les immobiles représentent l'échec. Ils ne bougent pas et sont donc de fait des « boulets », ralentissant une société de l'accélération, même lorsque cette immobilité est tout à fait légitime. Cependant, il existe bien des contre-exemples à ces règles pré-établies : comme le confirme Christophe Mincke, personne ne va embêter un rentier, qui est pourtant potentiellement tout à fait immobile pendant des années. D'autre part, une femme au foyer qui emmène ses enfants à leurs activités en faisant plus d'une heure et demi de trajet par jour ne s'en verra jamais félicitée. Ces étiquettes de mobiles et d'immobiles sont donc ancrées dans les esprits, alors qu'elles sont à remettre en question. Le mouvement ne prouve rien, pas plus que l'immobilité n'infirme quoi que ce soit. Il y a simplement des situations différentes et propres à chacun, qu'il n'y a aucune raison de stigmatiser.

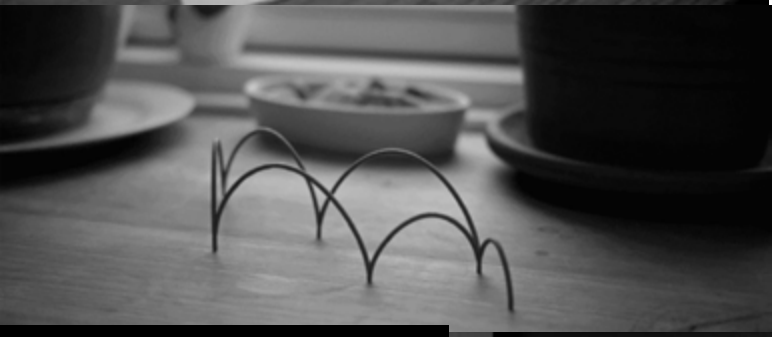
D'autre part, le jugement est assez expéditif : si l'on part du principe qu'être mobile revient à réussir, cela ne revient pas à être heureux et épanoui. Les mobiles ne sont pas nécessairement plus heureux que les immobiles, qui n'ont d'ailleurs pas de raisons concrètes d'être dénigrés. Pourquoi donc creuser l'écart entre ces deux positions que nous devons tous avoir dans nos quotidiens pour pouvoir jouir d'un rythme qui nous équilibre ?

Dans un monde où tout est question d'opportunités et de rentabilité constante, *« Ce n'est plus le mouvement qui doit se justifier, mais la permanence*[58] *»*. Dans certains transports tels que l'avion, le train ou encore le métro, l'homme mobile n'a paradoxalement même pas le sens de l'orientation, aucune notion des directions, des points cardinaux, aucune notion de variation des distances et directions entre les arrêts. Aucune notion même de l'endroit où il se trouve, dans l'instant. Tout trajet est déterminé par le temps qu'il y passe. Par le départ, et l'arrivée, comme si tout ce qui était au milieu (qui prend pourtant une place certaine dans nos quotidiens) n'était pas important. Mais si ces trajets ne sont pas importants, sont-ils une forme de gaspillage de notre temps ?

Andrew Spitz, designer d'interaction, tient à lutter contre ce phénomène de dématérialisation. Intéressé par le développement des mobilités et notre rapport de plus en plus crucial au temps, ses projets visent pour la plupart à concrétiser, garder des traces et permettre de rendre tangible notre rapport au temps au travers de certains objets. Avec le projet Loci, Spitz transforme nos itinéraires annuels en avion en sculptures 3D. Ce type d'invention permet de reposer une identité concrète sur notre rapport au temps et à la mobilité. Spitz met en évidence un besoin humain de concrétisation, et de repérage identitaire. Le designer a pour rôle de créer de nouveaux outils afin de nous aider à cohabiter avec une mobilité quotidienne. À laisser aussi une place à l'affect pour nos déplacements, et nous faire prendre conscience de la place qu'ils prennent dans notre quotidien : pourquoi ne pas mettre en place des outils pour nous permettre

58. ROSA Hartmut, Accélération et aliénation, op.cit., p.54.





Projets «Loci», 2014 et «KLM Night Light» 2016, Andrew Spitz.



d'apprécier ces moments mobiles, qui souvent se résument seulement à un passage physiquement obligatoire qui serait vite évité si seulement nous pouvions nous téléporter… Il semble que nous vivions parfois dans un tuyau de circulations qui s'enchaînent. Et dans ces transitions continuelles, les espaces dits « de transit » sont des temps morts à meubler. D'où les écrans qui apparaissent dans le tram, montrant qu'il faut rentabiliser chaque instant.

D'opportunité en opportunité, la fréquence des déplacements s'amplifie et l'amplitude horaire suit. La Gare du Nord est toujours ouverte sans variations, du lundi au dimanche, même les jours fériés. Elle ne dort pas, ou du moins ne s'arrête que trois heures trente par jour, entre 1h et 4h et demi du matin. Avec une telle amplitude horaire, la mobilité est rendue possible n'importe quand, proposant une nouvelle cadence aux rythmes humains. Celle-ci est accompagnée de près par des moyens de communication qui ne veillent jamais non plus. L'opportunité est alors rendue accessible à toute heure, il suffit de bouger pour l'obtenir. Les « infatigables » que nous sommes semblent chercher à se synchroniser avec la permanence de nos moyens de communication, dont les lieux de transit pourraient être la représentation architecturale.
On peut d'ailleurs faire l'analogie avec l'usage que l'Homme mobile fait du smartphone. L'information – comme l'opportunité de déplacement – ne s'arrête que si nous la stoppons. Sinon, nous pourrions être informés et en pleine communication 24 heures sur 24, 7 jours sur 7. Comme la gare fait presque passer le train pour fonction secondaire, la fonction d'appel du téléphone n'est plus, et de loin, le premier usage de ce dernier. Par sa puissance de connectivité, le smartphone est très vite

devenu réceptacle de diverses applications, toutes plus utiles les unes que les autres. Quelle réussite n'est-ce pas, que de nous donner la possibilité de pouvoir faire sept choses à la fois. Par l'utilité, qui représente le gain de temps, nous sommes discrètement poussés à être multitâches et surmenés. L'Homme de la modernité tardive est fondamentalement un être utile. Mais sommes-nous capables de vivre uniquement à base d'efficacité et de productivité maximale ?

Dans la vie des « *infatigables* », des « *ultra-mobiles* », des « *être urbains* », c'est à peu près à ce moment que de nouveaux challenges arrivent. Dans une réflexion sur la mobilité, la grève des transports en communs ouvre le bal des contextes intéressants. Tout à coup, les chemins habituels et machinaux disparaissent. Les flux se voient contraints d'être statiques, de faire demi-tour, de courir (plus que d'ordinaire), et de s'éclater en différents courants, qui redistribuent le mouvement dans toute la ville sous de nouvelles formes. Une sorte de « bug », de « glitch[59] » du macro-organisme que forme la foule habituelle. Cette unité, est composée d'anonymes qui se suivent tous les uns les autres pour des raisons souvent très différentes. Un macro-organisme dont les composantes que nous sommes individuellement, n'ont pas d'attention particulière pour autrui, une fois pris dans le courant, et ce aussi proches physiquement que nous puissions être. Ce flux s'apparenterait effectivement à un courant qu'il faut faire passer, par une voie ou par une autre, par un rythme ou par un autre. Si le train ne marche pas ce sera la voiture. Si la voiture ne marche pas ce sera

59. Glitch : petit problème survenant dans le circuit électronique d'un ordinateur provoquant sa défaillance. On parle également de glitch dans l'univers des jeux vidéos lorsqu'un bug apparaît, par exemple la disparation d'un objet ou d'un personnage.

le vélo. Sans vélos, nous continuerons à pied. Quoi qu'il en soit, il faut que ces flux puissent continuer de couler.

La grève fait partie des évènements qui nous poussent à une remise en question par rapport à nos mobilités. Des évènements qui nous poussent également à arrêter de fuir le repos comme un gouffre anti-productif. *« Alors le repos n'est plus l'extrême faiblesse qui révèle l'exténuation de notre énergie. Il n'est plus subi, mais décidé. Il est voulu. On ne s'y résigne plus comme à un mal nécessaire, mais on le recherche. Car il exige tout autant de résolution, de méthode et de fermeté que l'effort. Il faut s'obliger au calme, refuser les activités, savoir retarder une tâche pour mieux s'y disposer et mieux l'exécuter. La volonté ne s'en rend toutefois capable qu'en résistant à l'impatience d'entreprendre et de sentir son énergie à l'œuvre dans l'effort. Car il n'y a de si grande tentation que celle de se précipiter, de vouloir tout tout de suite*[60]*. »* C'est alors que l'immobilité change de visage : de position facile et dénigrée, elle se transforme en un vrai challenge. Dans une société où tout sollicite notre attention, c'est un effort à fournir de notre part que de ne plus se laisser absorber par ces différentes demandes, sollicitations, publicités, ces mails, courriers et notifications en tous genres. Être immobile, c'est apprendre à ne pas répondre aux opportunités et aux sollicitations. C'est un choix conscient, qui demande de la sagesse.

60. DESESQUELLES Anne-Claire, ***Au rythme de la vie***, op.cit., p.69.

Et ce, contre bien des bénéfices, car comme le montre Nelly Pons[61] au travers de ses bandes dessinées, humain et rentabilité continuelle ne riment pas : il faut différencier l'Homme de la machine et lui permettre de ne pas être constamment dans une forme de productivité. Cela pour notre plus grand bien, puisque c'est précisément le repos, cette immobilité, qui nous permettra de nous remettre à la tâche de manière plus efficace. La vie parfaite selon Aristote est une vie qui échappe à la tendance, et donc au rythme. Aristote en fait *« la vie parfaite, bien supérieure aux vies inaccomplies, empreintes de matérialité et de puissance, qui sont condamnées aux interruptions et à la mort[62]. »*
Ainsi le repos, l'immobilité, l'inutilité et l'ennui même sont des phases dont l'Homme a besoin afin de trouver ses marques, mais aussi d'être plus productif par la suite. Si la Gare du Nord a pour ambition de s'identifier à une « ville dans la ville », elle se doit de comporter des espaces non productifs, puisque l'espace public n'est pas intégralement productiviste. Dans ce sens, le projet de la gare apporte des clés qui sont intéressantes : un parc qui fait office de toit, un espace culturel, un garage à vélo pour pouvoir articuler le transport ferroviaire avec des modes de transports doux... Certes, ces services sont en partie privatisés par les centres commerciaux, et nous n'avons pour l'instant aucune garantie quant à leur gratuité et leurs conditions d'accès à tous, mais les concepteurs auront au moins développé l'idée du bien-être et de la détente en gare. D'où le vocabulaire employé dans le « teasing », volontairement lent, alors même qu'il s'agit de la trépidante Gare du Nord.

61. PONS Nelly, ***Choisir de ralentir,*** Éditions du seuil, Paris, 2017.

62. DESESQUELLES Anne-Claire, ***Au rythme de la vie***, op.cit., p.102

vies, déter-
e conscience
aut la peine

occupe une
nbler difficile.
omment ? En
otre cas.
u'une donnée
nées.
née de travail
erse. Ceux qui
compétents :
loin du zèle

ns le stade de l'acharne-
précède l'épuisement.
e dernier s'installe, la
e précise alors de ma-
férente selon l'individu
stoire. Dans les cas les
es, ce sera une crise car-
impossibilité de se lever
, l'effondrement à l'en-
eu de travail, un accident
e cérébral (AVC), une dé-
ation psychique pouvant
qu'au suicide. Certains
u'au bout du bout."

irtineau-Arbes

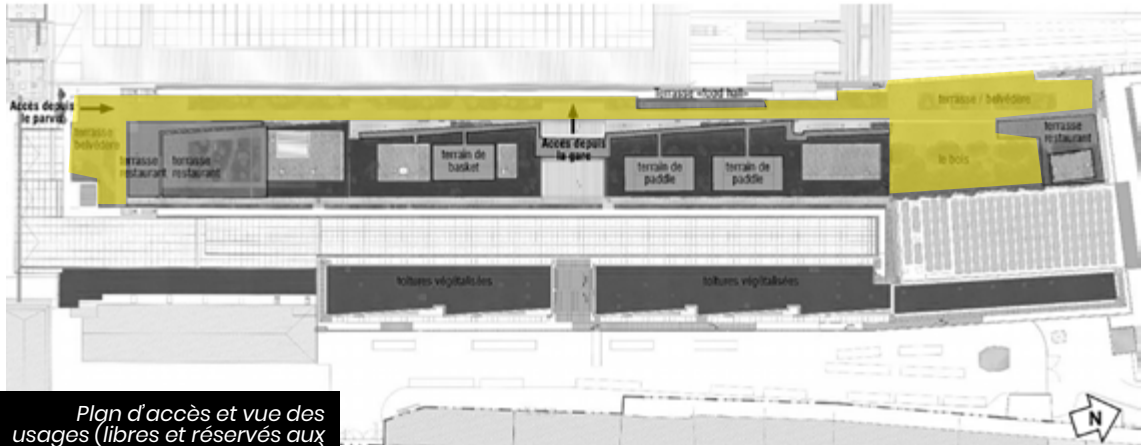


Extrait de Nelly Pons, Choisir de ralentir, Paris, Seuil, 2017.

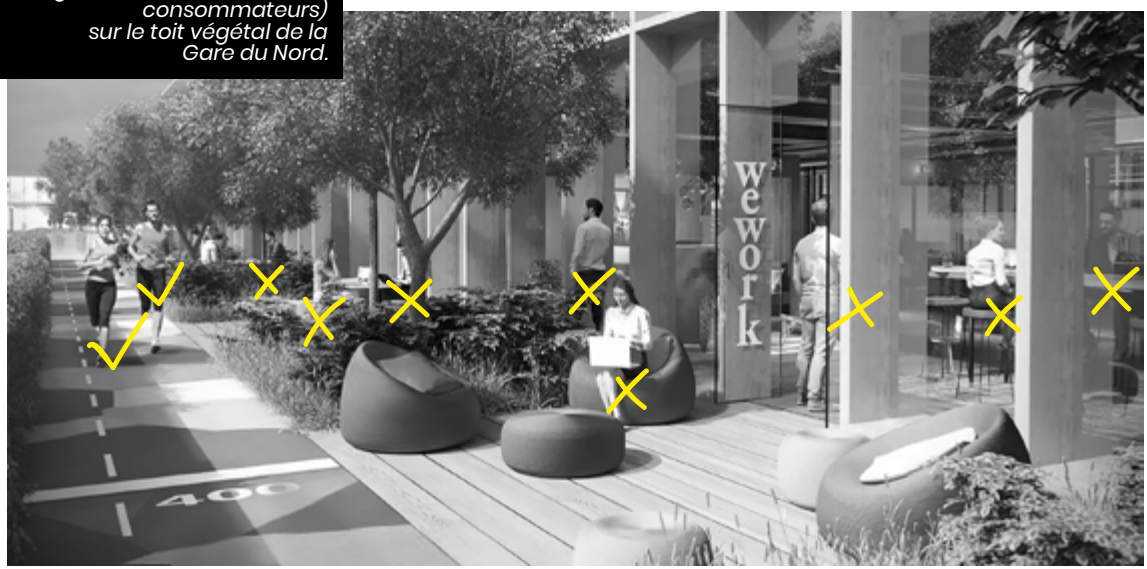
ACCESSIBLE

ACCESSIBLE DANS LE CADRE D'UNE ACTIVITE (Restaurants, terrains de sport)

NON ACCESSIBLE (Espaces verts protégés et zones technique)



Plan d'accès et vue des usages (libres et réservés aux consommateurs) sur le toit végétal de la Gare du Nord.



Ce parti pris pour la lenteur dans la proposition offre plusieurs atouts : les concepteurs semblent aller dans un sens contraire à ce qu'il se passe actuellement en gare : tous les personnages des visualisations sont quasiment à l'arrêt, en contemplation de ce nouveau bâtiment lumineux. La nouvelle identité de la gare s'apparente directement aux principes fondamentaux de la « slow architecture », thème de la biennale d'architecture de Venise en 2018. Les commissaires Yvonne Farrell et Shelley McNamara invitent dans ces conceptions à « *ralentir et prendre le temps de regarder*[63] » l'architecture, la nature et leurs composants : matière, lumière, ombre, air, gravité, etc. Elles plaident pour une architecture capable de générer des lieux qui inspirent le calme et le bien-être. Dans cette optique, la proposition de Valode et Pistre semble souscrire à cette invitation à la contemplation, à la possibilité de prendre le temps de regarder, qui sont autant de temps de détente potentielle et d'appréciation du lieu, ce qui est un atout pour que la gare soit un symbole positif pour ses visiteurs, et qu'ils aiment y passer du temps. Zones piétonnes, garage à vélos, interdiction de passage aux voitures, les solutions sont en voie de développement avec des concepteurs qui sont définitivement tournés vers l'avenir en terme d'écologie. Ils parlent même d'une source d'énergie éco-responsable grâce à des panneaux solaires sur le toit de la Gare du Nord. De ce point de vue, la conception est exemplaire.

La slow architecture est une option très intelligente pour un projet aussi évolutif qu'une gare. Là où l'architecture est qualifiée de « slow », ce n'est pas tant dans sa construction que dans sa conception

63. Milena Chessa, « Slow architecture, l'officieux slogan de la biennale de Venise 2018 », Le Moniteur, 7 mars 2018, consulté le 23 octobre 2018 *(voir webographie)*.

du rapport au temps. Pour illustrer ce propos, prenons l'exemple de Anne Lacaton et Jean-Philippe Vassal, les architectes français de l'ENSA de Nantes, baptisés « *the masters of freespace*[64] ». En effet, l'école d'architecture de Nantes est un des exemples phare de la slow architecture. En construisant une structure de grande capacité, les architectes mettent à disposition un ensemble de situations riches et variées, présentant un intérêt pour à la fois l'école, sa ville et son paysage. Les différents espaces conçus répondent au programme, mais créent aussi un système adapté à leur extension et à leur évolution future : des volumes à double hauteur, dotés de fonctions non attribuées. À l'initiative des élèves, des enseignants ou des visiteurs, certains espaces deviennent le lieu d'appropriations, d'événements et de programmes possibles. À tout moment, l'adaptation de l'école à de nouvelles interventions et sa reconversion sont possibles. L'idée d'une architecture polyvalente offre de nouvelles perspectives : l'espace assume pleinement de devoir s'adapter à une nouvelle temporalité, sans pour autant être démoli à chaque nouvelle utilisation. Sa polyvalence établit un nouveau concept : son identité n'est plus fixe, elle devient mobile, comme tout ce qui l'entoure. L'espace est alors relié au temps, et n'en est plus seulement une fonction soumise, ils collaborent. On ne parle plus d'espaces éphémères, mais d'identités éphémère : l'architecture n'est plus que le réceptacle des services attendus dans l'instant. Au rythme où nous avançons, avec la place que prend la gare dans nos villes et potentiellement dans nos vies, il serait intéressant de la concevoir comme un réceptacle composé d'alvéoles éphémères : qu'au fil des années, des modes et des besoins de services, l'espace puisse évoluer et s'adapter point par point à nos modes de vie.

64. The masters of freespace: Les maîtres de l'espace libre.





Photographies intérieures et extérieures de l'École Nationale Supérieure D'Architecture de Nantes, Slow Architecture conçue par Lacaton et Vassal, 2009.



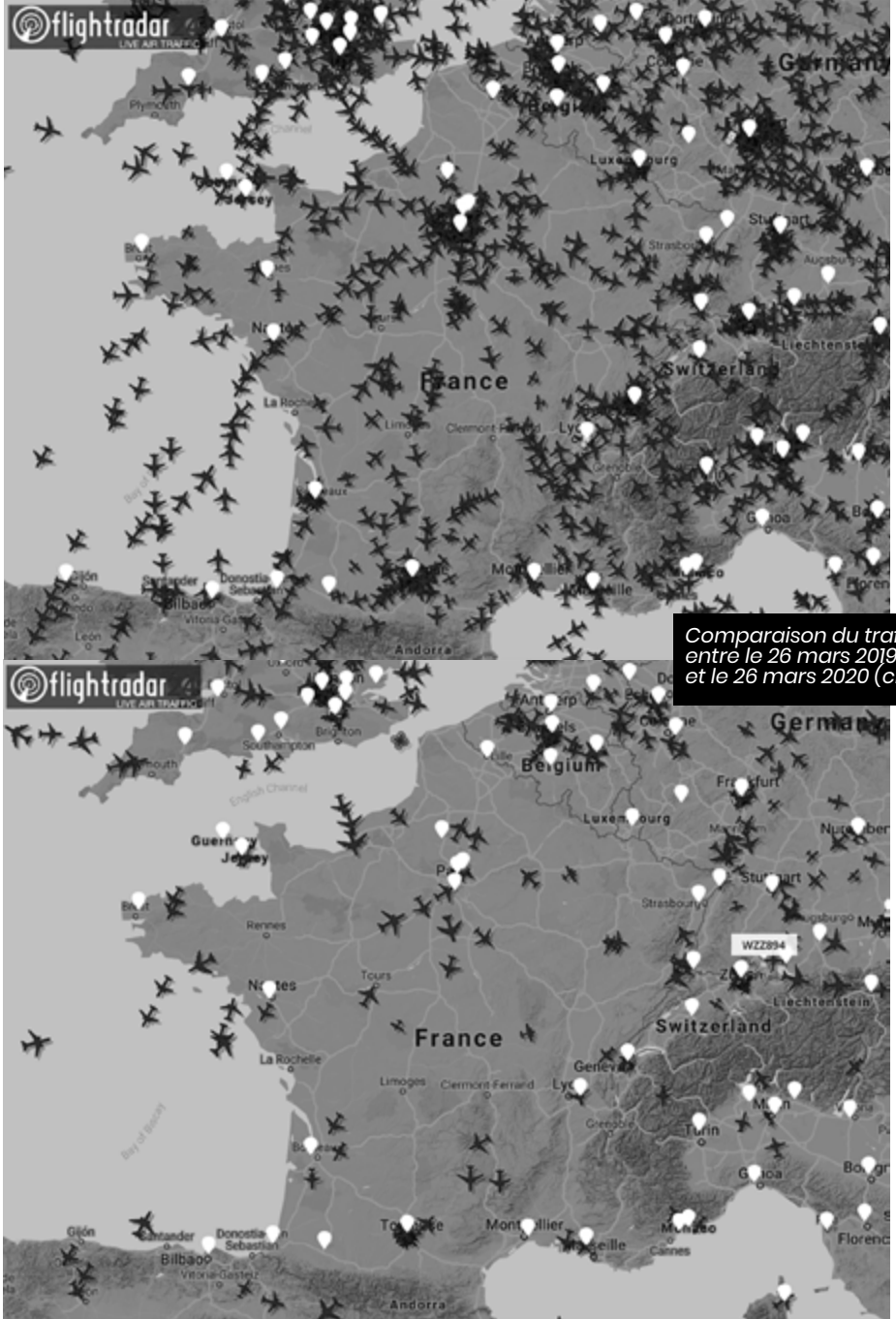






Une sorte d'espace en kit dont on pourrait changer les fonctions (salle de coworking, espace culturel ou de spectacle, crèche) si besoin. Qu'elle soit pensée pour être modifiée. La conception pourrait même intégrer un espace mobile de travaux, afin que les changements spatiaux fassent partie du projet et n'entravent pas les mobilités en obligeant les passants à faire des détours. La slow architecture est une solution riche dans ce sens qu'elle permet à l'espace de reprendre un réel intérêt d'un point de vue contemplatif et expérientiel. Elle a le pouvoir d'être support d'une évolution récurrente sans pour autant être jetable, ce qui est néfaste pour notre environnement. Si l'accélération est aujourd'hui un enjeu majeur, elle doit prendre en compte le contexte planétaire dans lequel nous vivons, autant dans nos modes de déplacements que dans nos lieux de vie.

La crise sanitaire que nous traversons actuellement pose des questions très concrètes quant à nos conditions de retour à la mobilité. *« À son niveau, le secteur du voyage subira la mise en place de taxes écologiques diverses, comme des taxes sur la biodiversité, les réserves naturelles et une véritable taxe carbone conséquente, calculée sur les émissions liées aux déplacements, qui pourrait être collectée comme une TVA. L'impact de ces taxes conduira forcément à renchérir les prix et poussera les voyageurs à partir moins souvent et plus longtemps. La baisse continue des prix dans ce métier, observée depuis vingt-cinq ans, va donc cesser. L'époque des voyages à prix toujours plus bas, réservés au dernier moment, la multiplication des séjours courts et des city breaks semble bien en passe d'être révolue. Ainsi le tourisme va s'insérer dans la transition écologique des pays qui ne pourront plus continuer à détruire leurs écosystèmes.*



Comparaison du trafic aérien entre le 26 mars 2019 (ci-haut) et le 26 mars 2020 (ci-bas).

Voyager doit devenir un acte respectueux des écosystèmes et des populations locales. Il n'est plus possible d'observer, d'une part, le tourisme et, de l'autre, le tourisme responsable. Que cette analyse soit une prédiction ou demeure un souhait, dans tous les cas, le tourisme post COVID-19 ne peut plus espérer survivre sans se réinventer[65]*. »*
À l'état de souhait, ce texte atteste d'une volonté de changement radical, qui insinue une grosse baisse d'opportunités pour prendre l'avion. Cela va sans dire, les mobilités trouveront un moyen de passer outre, et cela signifie de nouveaux flux en gares, qui utiliseront le train pour parcourir de longues distances. De nouveaux flux à gérer, dont les architectes ne pouvaient pas imaginer l'existence lors de la conception du projet. D'autant plus de monde sera poussé vers la gare, obligeant les pratiques à se réinventer pour accueillir les nouvelles demandes et les nouveaux types d'utilisateurs, mais également s'adapter à une mobilité grandissante et de plus en plus intense. La question de l'écologie est donc complètement liée à celle de notre mobilité, et c'est ce genre de tournant imprévisible que la gare doit pouvoir prévoir par une architecture modulable et efficace, toujours prête à se réinventer et à s'adapter aux nouveaux besoins.

Avec cette hypothèse, l'idée est donc de se concentrer sur une compréhension du contexte de vie des mobiles qui fréquentent la gare, afin d'apporter une écoute réelle aux besoins manifestés et comprendre ces grands mobiles très sollicités, qui restent avant tout humains. Au lieu de rajouter davantage de commerces, nous pourrions aller vers un éloge de l'attente comme un des rares moments du

65. Jean-François Rial,« Comment voyagerons-nous après la pandémie ? » p.4, Terra Nova,17 avril 2020, consulté le 18 avril 2020 *(voir webographie)*.

quotidien où l'on est enfin libres de ne pas être productifs. Dans ce sens, la démarche de projet pour la Gare du Nord a des aspects très encourageants : espaces verts, incitations à se déplacer à pieds ou en vélo, incitation à se raccrocher au bien-être et à la lenteur... Seulement, pour que cet espace dédié puisse se concrétiser hors des mots, il s'agirait de donner une place réelle à ce ralentissement, qui dans les faits, se verrait vite contredit par le nombre de propositions d'achats en gare, et le peu d'espace consacré au repos. Il s'agit d'aller au bout des promesses du projet, au-delà de la façade. On imagine la conception de dispositifs de repos, des sortes de bulles qui permettraient, si cela est souhaité, de s'extraire des flux et de leurs sollicitations. Un droit légitime à l'immobilité parmi les mobiles, où l'on puisse permettre à son attention de relâcher sa frénésie continuelle, de s'extraire d'une sonorité omniprésente, et de pouvoir revenir un instant à son échelle humaine, hors du macro-organisme actif. Se réconcilier avec une posture peu adoptée et pourtant nécessaire à notre organisme. Une posture, qui plus est, à laquelle nous devrions nous familiariser si les évènements actuels nous poussent à repenser notre rapport à la mobilité, et par conséquent, à l'immobilité.

2. IMMOBILES

Nous sommes de plus en plus mobiles, et ces mobilités ont des conséquences sur notre environnement, cela n'a plus rien de nouveau. Cependant, ces faits ne justifient pas une envie systématique de vouloir s'arrêter, bien au contraire : puisque beaucoup – malgré les chiffres – continuent de pratiquer ce mode de vie mobile, c'est que quelque chose dans cette mobilité est revigorant et agréable. Peut-être que ralentir, aller vers la lenteur dans un monde mobile, est trop paradoxal : c'est un changement radical, qui demanderait une véritable révolution des pratiques, sans aucune garantie de l'adhésion du public visé. S'approcher de la psychologie des mobiles, c'est prendre en compte des centaines de milliers de personnes différentes. Certes, elles sont représentées par des chiffres, mais notre objectif est de les libérer du carcan potentiel qu'est l'injonction à la mobilité, pas de choisir pour elles en les forçant à s'extraire des flux qui ne seraient que néfaste.

Si ces personnalités (hyper)actives doivent faire attention à leurs rythmes de vie et donc à leur repos, le fait d'être physiquement immobile ne garantit pas pour autant d'être reposé. « *Une des façons dont les environnements 24/7 diminuent notre puissance d'agir consiste à nous rendre incapables d'éprouver des états de rêve éveillé ou de pratiquer cette sorte d'introspection distraite qui nous gagne dans des plages de temps lentes ou vides. (…) Il est devenu insupportable d'attendre que quelque chose se charge ou se connecte. Et quand on fait face à des délais ou à des pauses de temps vide, c'est rarement l'occasion pour la conscience de partir à la dérive et de se défaire des contraintes et*

des exigences du présent immédiat[66]*. »* Pour Jonathan Crary, le repos mental doit donc être clairement dissocié du repos physique. Ce qui nous irrite, ce qui nous fatigue, ce sont des irritations liées au mental. C'est le mental qui a besoin qu'on lui laisse de la liberté, car l'arrêt du corps ne suffirait sûrement pas à nous reposer dans le long terme, encore moins si ce repos n'est que de quelques minutes.

Il y a ainsi une certaine ambiguïté dans le fait d'« aller vite ». Un sprinter professionnel explique ce phénomène : *« Lorsqu'on court vite, on a une sensation de griserie, et ça c'est l'ivresse de la vitesse. On a l'impression fantastique d'aller vite, puis ensuite une impression de lenteur. En fait, pour aller vite, il faut prendre son temps, ce qui est paradoxal. Lorsque l'on court très vite, on a l'impression que tout autour de nous se déroule au ralenti, comme coupé image par image. Pour courir très vite, il faut atteindre un calme profond*[67]*. »* La concentration sur la décomposition du mouvement pendant le sprint permet une lenteur attentionnée sur chacun des gestes pouvant produire la vitesse. Le sprinter exprime même le besoin de passer par cette lenteur pour pouvoir trouver une vitesse qualitative. Ainsi, on peut distinguer la vitesse physique de la vitesse mentale. Dans la même logique, on peut donc comprendre pourquoi s'arrêter physiquement n'est pas synonyme de repos mental. On comprend pourquoi un footing est susceptible de pouvoir reposer et vider la tête, malgré la vitesse physique.

66. CRARY Jonathan, ***24/7 : Le capitalisme à l'assaut du sommeil,*** op.cit, p.100.

67. Gilles Quénéhervé , sprinter médaillé aux J.O. de Séoul 1988, Grand angle par Blandine Masson,« Vitesse (3/5): Cours toujours », France Culture, 22 mai 2013, consulté le 16 février 2019 *(voir webographie).*

Alors, si ralentir est une alternative à l'accélération, plusieurs formes de ralentissement sont possibles, y compris des repos mobiles. Ce qui repose vraiment, c'est le repos mental, la distraction, celle qui laisse de la place aux idées pour divaguer, sans être nécessairement source d'informations ou d'apprentissages quelconques. S'extraire du flux, serait alors pouvoir s'en extraire mentalement, ne pas être dans cette obsession de la montre et du but à atteindre. Ce qui ne veut pas dire pour autant s'arrêter et ne plus penser à rien.

Une simple proposition de ralentissement physique n'est donc pas une solution complète. De plus, dans la gare qui représente ces flux constants de mobilité, il est évident que l'on ne va absolument pas vers un ralentissement quelconque. Ainsi, rien ne garantit qu'un ralentissement physique puisse soulager les utilisateurs dans un contexte de transit. Malgré les circonstances mises en place pour nous reposer, il pourrait y avoir une incapacité à lâcher prise qui persiste. Une manière de le savoir serait de pouvoir observer nos réactions humaines si du jour au lendemain, nous étions privés de cette mobilité qui semble être stressante et nocive pour beaucoup au quotidien ; serait-on alors soulagé?

Quelle chance nous avons ! 2020 est l'année de tous les possibles. Une épidémie mondiale contraint une bonne partie des habitants du globe à rester chez eux, concernant même en premier lieu les pays les plus développés (qui sont aussi habituellement les plus mobiles).

JOURNAL D'IMMOBILITÉ:

Si nous sommes entrés avec joie dans cette nouvelle décennie, 2020 a commencé par ternir nos rêves de progrès et d'activité constante de manière plutôt radicale. Presque six mois après le début de la pandémie, il peut encore être difficile de croire que cette situation mondiale n'est pas une blague. Nous sommes possiblement beaucoup à avoir eu la même réaction : pourquoi nous, pourquoi cela, pourquoi maintenant ?

Nous avions une telle confiance dans le progrès dont font preuve nos sociétés, qu'à l'époque du smartphone, des robots, du numérique et de la conquête spatiale, il est difficile de croire qu'un simple virus puisse effrayer notre espèce. Cette expérience suscite quoi qu'il en soit une énorme remise en question de la part de tous et toutes. Un changement de mentalité qui se manifeste essentiellement dans l'invention d'actes collectifs, de projets dédiés à l'immobilité et de témoignages sur les réseaux sociaux, parmi bien d'autres actes. Ce petit journal rassemble et décortique quelques-unes de ces propositions, afin d'essayer de comprendre les enjeux d'un tel épisode sur nos mentalités mobiles.

Nous voilà donc aujourd'hui « punis », chacun au coin chez nous, privés de mouvements. Obligés d'être physiquement immobiles bien contre notre gré, nous sommes également contraints de nous aménager une mobilité « mentale » si l'on peut dire, pour continuer à être productifs à tout prix.

Car hors de question de s'ennuyer, ou de perdre une minute de ce temps d'enfermement, même si les enfants mettent les deux pieds dans le télétravail, qu'il faut étendre le linge et que le four va sonner d'ici quelques minutes. Face à cette nouvelle injonction à la productivité, le designer et prospectiviste Julien Tauvel lutte sur Linkedin, la plateforme dédiée au travail. *« Faites-vous de l'exercice trois fois par jour ? Avez-vous cuisiné des plats incroyables ? Ou restez-vous au lit jusqu'à midi ? La manière dont vous vivez votre quarantaine varie grandement selon qu'il vous est possible de télétravailler ou non, selon votre logement, selon votre situation économique et familiale. Mais ce dont nous faisons tous l'expérience est cette pression à être productif. Il faut à tout prix s'occuper. Il faut FAIRE des choses*[68]*. »*

En effet, cette course à l'efficacité aurait franchi le seuil de nos maisons, devenant une part inhérente de nos vies jusque dans le confinement. Par la même occasion, il semble que le bien-être soit devenu une obligation, mais ce sur certaines bases de productivité : une bonne journée de travail, une bonne session de sport, une bonne préparation en cuisine, etc. Il faut qu'il y ait un résultat concret et rapide, que ce soit utile. Lire en pointillé sur la plage, dormir dans l'herbe fraîche, chanter, danser, regarder des films à longueur de journée… Cela ne rentre pas dans les critères du bien-être de la société de l'immédiat. *« Parmi les objets du désir humains, il [le syndrome consumériste] a substitué l'appropriation, rapidement suivie par la mise au rebut des*

68. Julien Tauvel, « Loisirs et quarantaines », Linkedin, 4 avril 2020, consulté le jour même *(voir webographie)*.

biens et des jouissances durables[69]*. »* Si nous ne conservons pas ces (in)activités, elles risqueraient alors de disparaître complètement, car notre attention ne sera peut-être plus apte à les gérer. Les générations qui arrivent ne comprendront pas quand toutes les solutions ne seront pas tout de suite disponibles. Cela donne un monde où il est très difficile de rester tranquillement chez soi deux mois, alors qu'un siècle plus tôt les familles étaient séparées par la guerre pendant des années, sans être sûres de se revoir un jour.

Privés de mobilité en période de « guerre » de nos jours, la communication devient alors centrale. Les écrans prennent plus de place dans nos journées, réseaux sociaux en premier plan. Dans ce sens, la designer Felicity Morris a réinventé le lit à l'heure d'IGTV et du « streaming de soi ». « *Équipé d'éclairages et d'outils professionnels, son «post-bed*[70]*» devient le plateau de tournage parfait pour « influenceur ».* » En créant ce lit parfait pour notre auto-promotion sur les réseaux, elle questionne l'évolution de notre sphère intime et sa fusion avec la sphère publique, qui transforme nos actions quotidiennes en prises de paroles permanentes. Il faudrait prendre sa place, être acteur sinon rien. Sinon, on est « une plante verte ». Tout le monde doit avoir son avis sur tout, le donner. Comme si être acteur verbalement était associé à être mobile physiquement, et être silencieux associé à l'immobilité. Dans un monde confiné, la parole et les réseaux sont la seule manière de prouver notre existence.

69. ZYGMUNT Bauman, ***La vie liquide,*** op.cit., p.133.

70. Felicity Morris, « Post-Bed », 22 mars 2020, consulté le 7 avril 2020 *(voir webographie).*



***Felicity Morris**, «Post-bed», mars 2020.*

C'est d'ailleurs par ce biais que beaucoup parviennent à communiquer leur ressenti. Un mois après le début du confinement, Édouard Baer partage la souffrance que lui procure cette immobilité.

« Tu es comme un lion dans ta cage aujourd'hui bien sûr, bien sûr au début ça allait tu te disais c'est bien c'est l'occasion. L'immobilité t'a rendu à ça : la distance qu'on n'a pas choisie, parfois ce qu'on ne choisit pas dans la vie c'est ce qui nous sauve. Bien sûr ça nous fait pas de bien sur le moment, c'est de la souffrance, c'est ce qu'on a cherché à éviter. Mais la vie c'est ce qu'il se passe quand tout ce qu'on avait prévu n'a pas eu lieu. Mais là, là ça fait trop longtemps ou pas assez, tu ne peux pas abolir complètement le temps, tu ne peux pas te dire non plus que c'est l'immobilité pour toujours, parce que le mois des trente dimanches, l'année des 365 jours ça ne marche pas s'il n'y a plus quelque chose contre lequel lutter, contre lequel s'accrocher, des aspérités, c'est invivable tout ça[71]*. »*

L'acteur explique ici notre impossibilité à apprécier un tel temps de pause en l'absence de lutte pour l'obtenir. Ce repos ne peut pas être apprécié car il nous tombe dessus, il n'a pas été mérité, il n'est pas le contrepoint d'une activité. Baer demande le retour de ces alternances du rythmes, qui permettent d'apprécier la mobilité autant que de chérir les week-ends et les vacances libératrices du quotidien. Il met ainsi en avant l'envie d'un retour de notre quotidien, de notre « train-train » si banal, et montre que paradoxalement, dans un monde où beaucoup passent le plus gros de leur temps à attendre le week-end,

71. Édouard Baer, « Jeudi 16 avril », Instagram, 16 avril 2020, consulté le jour même *(voir webographie)*.

le mois des trente dimanches est une torture. L'acteur manifeste cette phobie sociétale de louper quelque chose, même quand tout le monde est enfermé.

Nous avons été tellement habitués à mériter notre temps de pause qu'il nous devient très difficile d'en jouir « gratuitement ». D'où, sûrement, cette difficulté à lâcher prise : même enfermés il est encore possible de produire : du travail ; des souvenirs ; des opportunités quelconques qui permettent d'échapper à l'ennui et à la culpabilité qui peuvent nous oppresser. Il n'est pas si évident de se détacher de notre mobilité constante. Pourtant, si le karma avait pu nous faire passer un message pour nous dire de calmer un peu nos déplacements incessants et de réfléchir plus largement aux conséquences et au bien commun, la situation actuelle ne serait pas bien différente.
Au travers du confinement, la chose qui nous a été la plus imposée a été notre immobilité, individuelle et collective. Il est impressionnant de constater que même une fois cette injonction à la mobilité supprimée (voire interdite), il y a encore une auto-injonction à la productivité qui reprend le dessus, comme pour nous rappeler que nous ne sommes pas assez efficace, pas encore à la hauteur. Une pression qui peut largement nous faire culpabiliser de regarder une série pendant toute une semaine, alors même que l'on a rien d'autre à faire. Même si nous avons une entière liberté de gérer notre temps, il y a toujours chez beaucoup cette sensation de se sentir inutile, pour soi-même et pour les autres. Toujours grâce à la communication qu'offrent les réseaux sociaux, des témoignages s'accumulent sur le sujet, notamment sur Youtube *« Je vous dis la vérité, moi j'ai vachement culpabilisé quand j'ai regardé le confinement des autres, je me suis dit que quand je fais*

de la cuisine elle est ratée, quand je fais du sport je tiens cinq minutes, tout le monde est en train de dire qu'il faut absolument rentabiliser ce temps, être supra-productif… D'habitude j'adore chercher à être plus productive, mais nous sommes en train de vivre une période compliquée, et émotionnellement on ne gère pas tous de la même façon. J'ai une grosse pensée pour toutes les personnes qui font de l'anxiété, tous les étudiants qui se sont retrouvés face à leurs propres moyens… Tout est chamboulé pour tout le monde et peut-être qu'on n'a pas envie de faire du yoga à 15 h, merde ! Chacun son rythme, et n'oubliez pas que la clé de la productivité, c'est de prendre du repos, et d'avoir un corps en bonne santé, bien reposé pour pouvoir travailler. Dites-vous que vous n'êtes pas en train de perdre du temps puisque le temps est arrêté pour tout le monde[72]*. »*

Léna Mahfouf pose des mots sur cette oppression productiviste face à la remontée logique de nos émotions dans cette situation inédite. Il est difficile de rester indifférent de bout en bout, et ce n'est même pas forcément souhaitable. Une fois de plus, c'est aussi notre besoin de réfléchir et d'écouter nos émotions qui fait de nous des êtres humains, distants des machines. L' « influenceuse » finit par rassurer ses abonnés en soulignant que le temps est « arrêté » pour tout le monde. Comme si ce temps, parce qu'il n'a pas été rempli de nos multiples actions habituelles, ne comptait pas. De même, chacun cherche des astuces pour vivre au mieux la période et se décharger d'une potentielle culpabilité face à l'absence de mobilité.

72. Léna Mahfouf, « Bah je m'ennuie encore quoi » (19:03), Youtube, 27 avril 2020, consulté le jour même *(voir webographie)*.

Le photographe Christian Tremblay a revisité le concept de vêtement de sport pour créer un vêtement de « non sport ». *« Ainsi, avec sa série intitulée "Inactive wear[73]", inspirée justement d'une campagne Nike de 2010, il valorise un style de vie sans effort, dans lequel l'inactivité et la flânerie sont revalorisées. »* Un projet qui invite à la posture de l'inactivité, et se projette immédiatement dans l'espace. Il lutte alors clairement pour un retournement de notre perception, montrant que l'immobilité n'est pas plus méprisable que la mobilité (et ce encore moins dans une situation d'enfermement).

Cette réflexion nous renvoie à toutes ces choses du quotidien que l'on prend pour acquises depuis toujours, et c'est seulement quand elles disparaissent que l'on se rend compte à quel point tout cela est bien réglé. Tous ces métiers qui sont habituellement assez méprisés (caissier.e.s, éboueur.euse.s, infirmier.e.s, livreur.euse.s) et qui dans une situation de crise se révèlent être les héros qui continuent de faire fonctionner le pays. Tous les rôles s'échangent, nous faisons face à une remise en question générale au niveau humain et social. Il est alors tout à fait compréhensible que l'heure ne soit pas à la concentration sur notre rentabilité personnelle, mais à chercher des solutions et à réfléchir aux changements de mentalités pour l'avenir.
Ainsi dans ce retournement de situation général, de nouvelles actions ont pu prendre forme, complètement inédite et assez inattendues. À commencer par la gratitude et la solidarité envers toutes ces personnes (enfin) reconnues comme les héros de la crise. Tous les soirs à 20 h à leurs fenêtres, les français applaudissaient.

73. Christian Tremblay, « Inactive Wear », 14 avril 2020, consulté le 16 avril 2020 *(voir webographie).*



Christian Tremblay, *«Inactive wear», mars 2020.*





Même sortis du confinement, beaucoup applaudissent encore. Un symbole qui va bien au-delà des services qu'apportent chaque jour les différents corps de métiers qui gèrent la crise : c'est une initiative du peuple, qui montre également la possibilité – malgré tous nos impératifs et nos conditions respectives – qu'il y ait un rendez-vous auquel tout le monde se retrouve. Un moment solidaire, qui n'est pas « utile » dans le sens ou les personnes visées ne nous voient même pas, mais il y a une puissance énorme dans le geste, bien supérieure à un geste purement utilitaire.

La force de ce rendez-vous collectif est qu'il signifie simplement une gratitude envers les autres. Il montre une aptitude de chacun à arrêter ses activités personnelles l'espace d'un instant pour s'orienter vers le commun, le collectif. Ce genre de signe prouve que l'on en est toujours capables même à grande échelle et permet de relever la tête dans des situations aussi déprimantes. Ainsi actions, témoignages, dialogues et expression des émotions montrent notre place en tant qu'humains dans cette crise. Des preuves tangibles de notre sensibilité au monde qui nous entoure et à l'intérêt collectif. Des preuves également que la mobilité est devenue centrale dans nos fonctionnements, et qu'une coupure – même de plusieurs mois – ne suffit pas à tous pour « décrocher », et se permettre un ralentissement mental. Cet arrêt mondial est source de déclics dans nos mentalités, d'une remise en question générale sur la pente que prennent nos modes de vie. Nous pouvons espérer que cette période apporte quelque chose de nouveau au monde : la possibilité de définir de nouvelles valeurs politiques, sociales et culturelles, tournées vers l'inclusion et le bien commun et ce y compris dans nos déplacements qui ne sont plus que des transitions, mais une part non-négligeable de nos existences.



4 avril

5 avril



6 avril

7 avril



8 avril

9 avril



10 avril

11 avril

12 avril



13 avril

14 avril

Quelle plus grande épreuve que celle d'être immobiles dans un monde constamment mobile, lorsque la mobilité constitue notre quotidien habituel. *« En revanche des conditions comme celle d'apathie, d'inertie ou d'« immobilité » ne représentent pas des perspectives envisagées sérieusement. Il n'est pas besoin de leur dire de bouger, et encore moins de les y forcer. Ils ne sauraient comment s'y prendre si on leur demandait de rester tranquillement assis. Le rejet du changement lui-même leur impose d'agir. Ils sont en mouvement parce qu'ils doivent être en mouvement. Ils bougent parce qu'ils ne peuvent s'arrêter. Tels des bicyclettes, ils ne tiennent debout qu'en roulant. Ici, vois-tu, on est obligé de courir tant qu'on peut pour rester au même endroit*[74]*. »* La position mobile est profondément ancrée dans les esprits et dans notre fonctionnement de société tout entier. Ce n'est pas parce que l'on offre la possibilité du repos physique que celle-ci aura un réel effet sur nous : beaucoup seront très heureux de profiter de leur temps libre pour parcourir les nouvelles opportunités qu'offre la gare. Malgré les plaintes quant à un quotidien trop stressant, notre besoin de mobilité physique a été prouvé avec l'épreuve du confinement lié à la crise sanitaire. Elle a prouvé que notre mobilité est source de bonheur, puisqu'encore aujourd'hui, malgré sa banalité au quotidien, elle est toujours synonyme de liberté. En outre sa privation est un manque immédiat pour une population qui n'est pas formée à ralentir.

Cette liberté représente un éloge du mouvement, une manière de s'exprimer librement. *« L'homme devient libre lorsqu'il substitue une attitude active à une situation subie, lorsqu'il prend parti à l'égard des évènements de son temps. Bref, la liberté se prouve en se réalisant,*

74. ZYGMUNT Bauman, ***La vie liquide***, op.cit., p.211.

lorsque l'homme réalise son destin en œuvrant au lieu de le subir. (…) La liberté est un arrachement à la fatalité, un arrachement face aux lois de la nature, un arrachement au déterminisme[75]*. »* Ce qui rend libre (et donc heureux dans son quotidien et dans ses espaces de vie) ce n'est pas le fait de passer d'un point A à un point B avec déterminisme et indifférence, mais de pouvoir choisir ce chemin et d'en être acteur au quotidien. Être acteur de cette mobilité quotidienne, acteur de ce « lieu de vie » que deviendrait la gare, pourrait être une manière de s'émanciper du flux « subi », tel qu'il peut être perçu aujourd'hui. Notre liberté quotidienne est bien trop précieuse pour qu'elle empoisonne notre quotidien.

Cette expérience pour le moins inattendue est donc la source d'innombrables réflexions sur nos fonctionnements et notre mode de vie : qu'il s'agisse d'un rapport à la liberté en général, en passant par notre rapport aux autres et nos acquis sociaux, le regard que nous portons sur les différents métiers. La vie en tant que confinés a révélé chez la plupart un besoin viscéral de rythme, de vie et de mouvement, et surtout d'alternance entre les moments de vitesse et de lenteur, sans quoi ni l'un ni l'autre ne sont appréciables. De même, la crise met en valeur la place qu'ont les déplacements quotidien dans nos vies, et rappelle que même si nous y sommes accoutumés et qu'ils sont parfois engloutis dans la banalité du quotidien, ils sont des moments dont nous avons besoin. La lenteur peut avoir ses bons côtés, mais elle ne peut pas être appliquée de manière littérale, et encore moins dans un lieu de transit tel que la gare. Si le lâcher prise a du mal à

75. « La liberté en philosophie », La Philo, consulté le 19 mars 2020 *(voir webographie)*.

venir en deux mois d'immobilité, il y a de grandes chances qu'il n'aie que peu d'effet dans une très courte durée. L'enfermement donne une envie par-dessus toutes les autres, et c'est la seule chose à laquelle nous pensons actuellement : apprécier notre mobilité plus que jamais, comprendre à quel point elle est vitale, et en faire une célébration plus qu'une plaie au quotidien.

Dans cette seconde hypothèse, les flux qui composent la gare sont donc considérés comme étant un macro-organisme de personnes qui sont majoritairement mobiles au quotidien. Non pas seulement par une mobilité choisie, mais aussi par injonction, comme l'analyse Christophe Mincke. Cette injonction à la mobilité n'est pas toujours saine, bien qu'il soit difficile d'y échapper. L'idéal serait donc de trouver un moyen de ralentir cette cadence. De retrouver de la place pour le repos du corps, pour que les rythmes puissent alterner de manière saine et ainsi donner plus de place à notre productivité.
La Gare du Nord, comme nous avons pu l'analyser, a déjà des parties du projet qui semblent aller dans ce sens « slow ». Cependant, beaucoup de ces espaces sont actifs à condition de contreparties monétaires. Il conviendrait de pouvoir trouver un lieu réservé à tous, dans ce but de repos du corps et de non-sollicitation. Ce que Pierre Sansot qualifierait « d'urbanisme retardataire » : « *C'est-à-dire que, sans entraver la libre circulation des personnes et des marchandises, nous prendrons en compte le souci d'habiter, donc de demeurer dans les lieux avec lesquels nous nous sentons en bonne intelligence*[76] ». Il parle « *d'habiter* », dans un lieu qui a en effet été rebaptisé « lieu de vie ». Il ne s'agit plus d'un simple passage mais d'une position plus ancrée, quotidienne : en

76. SANSOT Pierre, ***Du bon usage de la lenteur***, op.cit., p.130.

temps que grands mobiles, nous devons pouvoir demeurer en gare. L'auteur va plus loin dans sa proposition *« Nous proposons seulement que l'on conserve ou que l'on restaure des espaces d'indétermination dans lesquels l'Homme ait la possibilité de demeurer disponible ou de poursuivre à vive allure sa marche dans les tracas et le fracas[77]. »* Ces espaces d'indétermination pourraient être détaillés comme des espaces où nous avons le droit de ne plus faire partie des flux. Des espaces en dehors d'une productivité quelconque, une sorte de pause parmi la rentabilité. De l'immobile dans du mobile. De l'inutile dans l'utile. En effet, la gare, lieu où l'on passe beaucoup de temps à attendre (son bus, son métro, son train) pourrait être plus conçue dans ce sens : par des dispositifs d'attentes, bulles individuelles ou collectives, avec une exploitation des espaces jusqu'alors dédiés aux commerces pour proposer des espaces de pauses dans des journées si remplies. Un tel concept modifierait singulièrement la physionomie de nos villes et nous engagerait dans une politique tout à fait nouvelle.

D'autre part, la lenteur implique une nouvelle manière de voir le sujet : le repos, comme on l'envisage plus haut, serait alors synonyme d'arrêt. Un corps et un esprit immobiles. Or la pensée – donc notre attention – est bien incapable d'être immobile. Si le corps peut ralentir, l'attention elle, ne tient pas en place. *« C'est non seulement qu'elle a la bougeotte, mais c'est aussi dû au fait qu'elle n'a pas de place propre : elle est par essence « aliénée » dans ce qu'elle est toujours attention à quelque chose d'autre qu'elle-même[78] ».* Nous sommes habitués à avoir

77. ***Ibid.***, p.163.

78. CITTON Yves, ***Pour une écologie de l'attention***, op.cit., p.262.

une attention sur-sollicitée, et c'est bien pour cela que tout couper ne pourra pas résoudre le problème d'emblée. Notre attention baignée dans le monde médiatique est habituée à être constamment sollicitée, et ne rien faire d'un seul coup, est-ce vraiment envisageable ?
La technologie, n'a aucune notion de la rythmique humaine. L'accumulation d'opportunités en continu dérègle sournoisement nos modes de vie, jusqu'à nous pousser à une cadence folle comparée à celle de nos ancêtres, résultante d'une accélération subie. Un paradoxe s'installe donc entre la facilité de services grandissante, d'opportunités qui nous libèrent mais qui renforcent également notre désir de confort, de sécurité, de contrôle ; d'en vouloir plus, en somme. Ainsi, même immobilisés par la crise sanitaire, nous avons pour beaucoup continué à chercher de l'activité au travers des médias et des réseaux sociaux, qui sont présents et disponibles à notre attention sans interruption. C'est d'ailleurs un des paramètres qui explique que notre sommeil ait diminué depuis le siècle dernier[79], et que nous mettions en place des comportements tels que les *« fast-foods »*, les *« speed-dating[80] »*, les *« siestes éclairs »*, les *« drive-through funerals[81]»*, le *« speed-watching[82] »* développés par l'habitude d'être aussi sollicités. De concept excitant, la vitesse a muté en phénomène incontournable, jusqu'à devenir

79. ROSA Hartmut, ***Accélération et aliénation***, op.cit., p.17.

80. Speed-dating: Rencontre rapide.

81. Drive-through funerals: Les personnes en deuil peuvent conduire jusqu'à la fenêtre. Vous pouvez voir le corps de votre voiture ou sortir du véhicule et vous tenir près de la fenêtre.

82. Speed-watching: Regarder en accéléré (une série, un film).

impératif constant. La sur-consommation, l'idéal de production, la croissance et sa rentabilité sont des contraintes qui corrompent notre relation avec le temps, et nous empêchent fondamentalement de revirer vers une appréciation soudaine de la lenteur, pour le vide qu'elle représente.
En revanche, si le repos physique était envisagé en parallèle du repos mental, peut-être qu'une solution plus cohérente pourrait voir le jour, moins contradictoire avec ce que nous vivons aujourd'hui et le courant actuel des flux. D'autre part, si cette définition concerne les mobiles, ils ne sont pas seuls. Le pourcentage de personnes qui prennent les trains grandes lignes (et qui ont réellement un temps d'attente) est bien inférieur à ceux qui transitent (RER, métros). Avec ce constat, on envisage que si le projet n'est constitué que d'espaces de pauses, il risque de n'intéresser qu'un petit pourcentage des utilisateurs.

La gare est aujourd'hui peuplée d'une diversité impressionnante de profils et d'intentions, il faut donc pouvoir s'adresser à un maximum d'utilisateurs, pas seulement les mobiles et les pauses que l'on pourrait leur proposer pour « soulager » leurs pratiques.

III. LES FLUX, UNE MASSE PHYSIQUE ET VARIÉE.

Si notre dernière hypothèse de définition portait sur la dimension mobile et l'« infatigabilité » des flux, elle ne peut pas exprimer la diversité de tous les usagers de la gare. Ses flux ne sont pas constitués que de voyageurs - ceux que l'on a répertorié comme les « mobiles » - mais aussi d'usagers qui gravitent autour de ce centre urbain. La Gare du Nord, comme tout autre gare de grande ville de France, s'insère dans un quartier vivant, avec des commerces, des services, des habitants, un quartier où l'on déjeune, où l'on peut trouver des points de rencontre, de rendez-vous professionnels. Dans le cas de cette gare parisienne, on note un environnement rude puisqu'il y a même une salle de shoot qui sert principalement aux sans-abris qui vivent autour de la gare. Ainsi, tous les usages des environs marquent un panel de rythmes bien différents et pas exclusivement mobiles et/ou subis. Dans cette optique, il est certain que « ralentir » n'est donc pas une solution qui concernerait l'ensemble des flux de la gare, et les « grands mobiles » ne représentent pas l'intégralité des flux qui la traversent. Ainsi, nous pourrions répertorier les usagers de la gare comme étant mobiles mais également immobiles, faisant tous partie des flux en gare de manière alternative.

Comme nous avons pu le voir, les « mobiles » représenteraient donc les infatigables, ceux qui, à un instant T, font partie du flux. Ils sont ceux qui transitent d'un métro à un train, d'un vélo à un RER, tous ceux qui sont en transit mobile. Les immobiles en gare sont ceux qui sont à l'arrêt pour une raison ou une autre. Peut-être sont-ils en transit immobile, attendant un train, un rendez-vous quelconque, ou peut-être font-ils partie des individus qui fréquentent la gare à d'autres fins. Si la visée de notre recherche est de s'approcher du cas par cas en ce

qui concerne les flux, il est impossible de ne pas prendre en compte ces deux postures. En outre, quelque soit notre position à un instant précis, nous affirmerons que le flux est toujours lié à un rapport à la mobilité. Un flux immobile n'est pas un flux. Dans ce sens, aller à l'encontre de la mobilité – bien que celle-ci soit nocive sur beaucoup d'aspects – n'est pas une solution pertinente. Cependant, les arguments contre cette course constante ne sont pas incorrects pour autant : il s'agit donc de trouver une alternative à la décélération, qui ne soit pas forcément physique.

C'est ce qu'évoque Hartmut Rosa par *« l'esthétique du ralentissement »* en écho au témoignage de notre sprinter sur la course qui cherche la lenteur. *« Il est intéressant de remarquer que de telles expériences de décélération peuvent aussi se produire sous l'effet de vitesses élevées – comme par exemple le répit que certains trouvent à rouler à toute allure sur les autoroutes ou en se divertissant sur des montagnes russes, en externalisant ainsi l'agitation. En un sens, ils parviennent à la décélération par l'accélération. Nous en sommes déjà toutefois ici à des formes de décélération intentionnelles qui ne se dirigent pas contre les structures temporelles de la «société de l'accélération» mais qui peuvent être au contraire tout à fait compatibles avec elles*[83]*. »* L'auteur insiste sur la possibilité de décélérer mentalement, même en étant actif physiquement. Le déterminisme physique de l'infatigable serait alors insignifiant tant qu'il parvient à conserver à un calme mental, qui le préserve des irritations lors de ses déplacements quotidiens. Cette accélération physique ne serait pas nécessairement source d'une fatigue lourde, comparée à une accélération mentale.

83. ROSA Hartmut, ***Accélération et aliénation***, op.cit., p.113.

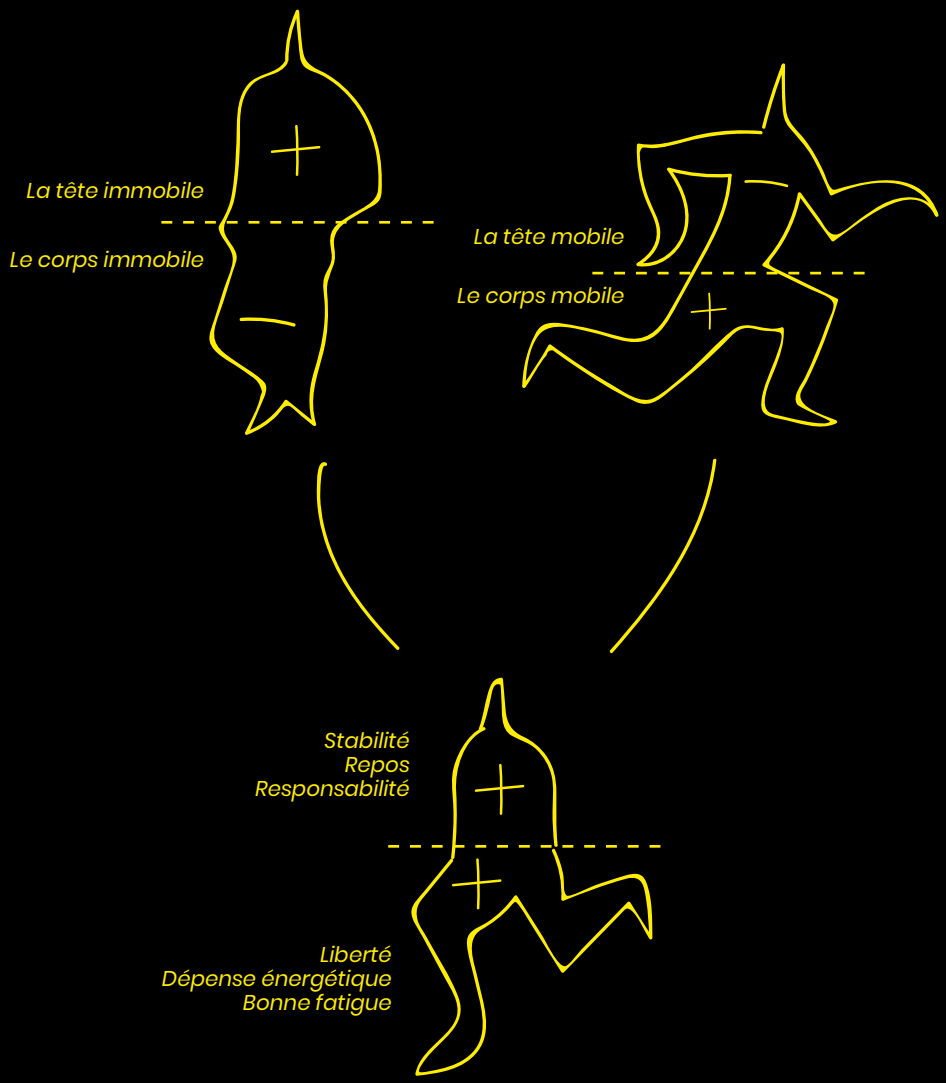
Il nous faut d'ailleurs nous pencher plus précisément sur cette accélération mentale : Nous nous accorderons à dire que si l'accélération mentale est celle qui génère une fatigue plus lourde, elle est représentée par toutes les épreuves pénibles pour notre moral : surcharge de travail (jusqu'au « burn-out[84] »), « charge mentale » correspondant à l'addition de tâches et de responsabilités, pression à la productivité, sur-sollicitation de notre attention par une publicité omniprésente, mais aussi par les formats rapides et stimulants qu'utilisent les réseaux sociaux. Trop de messages, trop d'opportunités, trop de paramètres à gérer simultanément. Des paramètres qui démentent complètement les mythes inconscients de succès et d'échecs que nous construisons autour des statuts mobiles et immobiles.

Comme le remarque Christophe Mincke dans son analyse, une femme au foyer sera catégorisée comme immobile, malgré toutes les responsabilités avec lesquelles elle jongle, l'entretien de la maison, les rendez-vous administratifs, les enfants et leurs activités. Si ses déplacements ne prennent pas une grande part de sa journée, son aptitude à gérer toutes ses tâches mentalement pourrait rapidement devenir exténuante. À l'inverse, de plus en plus de personnes partent vivre du road trip, en s'aménageant des petits habitats à l'intérieur même de leurs véhicules. Bien qu'au maximum de leur mobilité, ceux-ci ne sont que rarement surmenés et exténués par le quotidien, ce mode de vie correspondrait même à ceux qui en avaient justement marre du « métro-boulot-dodo ».

84. Burn-out: État de fatigue intense et de grande détresse causé par le stress au travail.

Les symptômes de la décélération mentale coïncideraient même alors avec beaucoup d'attributs de l'épanouissement : liberté physique, diminution des contraintes quotidiennes du stress et de la charge mentale qui y est associée par la même occasion, un esprit libéré de sollicitations continuelles et un accès sans culpabilité à la dérive de notre attention, à la rêverie et à la contemplation (qui sont souvent associées à la non-productivité). Dans ces deux exemples, on comprend que la mobilité physique ne compte pas, mais que c'est la mobilité mentale qui est prépondérante. C'est elle seule qui permettra un épanouissement, au-dessus des contraintes et des irritations du quotidien, qui sont exacerbées dans les lieux de transit tels que la Gare du Nord.

Vient alors notre troisième et dernière hypothèse, celle d'un flux constitué non pas de consommateurs, ni de mobiles exclusivement mais d'un mélange conséquent, éphémère, et constamment renouvelé d'identités en mouvement. Une définition beaucoup moins précise et radicale que les autres, qui avaient le mérite d'être concises, mais dont la simplicité pouvait virer au simplisme. Comment définir précisément un macro-organisme d'identités extrêmement variées qui se renouvelle sans cesse, remplacées les unes par les autres au fur et à mesure que le temps passe ?


La tête immobile
Le corps immobile
La tête mobile
Le corps mobile
Stabilité
Repos
Responsabilité
Liberté
Dépense énergétique
Bonne fatigue

1. UNE IDENTITÉ COLLECTIVE.

Dans le film de Claire Simon sur la vie en Gare du Nord, le personnage principal décrit le lieu en deux phrases : *« Ici on est nulle part. Si c'était un village, ce serait le monde*[85]*. »* Il sous-entend par là à la fois le brouhaha que forme tous ces croisements d'identités diverses, mais aussi la richesse des différents profils qui empruntent la gare chaque jour. En effet, on y croise des cadres, des comptables, des commerciaux et des banquiers, mais aussi des femmes de ménage, des caissiers, des éboueurs, des vendeurs, des jeunes et des vieux, des riches et des pauvres, des grands, petits, blancs, noirs, de droite et de gauche, pratiquement tout le monde y est représenté. Comment est-ce possible qu'un lieu qui abrite autant de vie et d'identités singulières, soit qualifié d' « inhumain » ?

Si la Gare du Nord tient à s'émanciper de sa réputation, il semble que ce paradoxe soit un obstacle majeur à la transformation. Si ces individus sont encore considérés comme anonymes, sans compassion les uns pour les autres, solitaires parmi la foule dans un lieu qu'ils ne s'approprieront pas, il est difficile d'imaginer qu'ils y soient attachés. Pourtant, de cet attachement découlerait le respect des lieux, des activités qui s'y passent et leur cohabitation ; une solidarité plus propice et donc une sécurité renforcée ; une propreté potentiellement plus facile à mettre en place, etc. Si l'usager était pris en compte comme

85. SIMON Claire, Gare du Nord, [DVD-vidéo] Paris, 4 septembre 2013, 119 minutes.

habitant de ce lieu qu'il fréquente quotidiennement, il serait beaucoup plus agréable pour ce dernier d'y transiter. Ce qui fait la richesse du lieu qu'est la gare, c'est son habitation constamment vivante.
Comme notre première hypothèse a pu l'appuyer, ce point fait polémique, politiquement parlant : c'est également une grosse source potentielle de revenus non négligeables, et il faudrait être bien raisonnable pour s'en priver. Cette recherche humaine ressemble donc beaucoup à un une vision utopique, puisque ce sont l'État et les grosses entreprises qui détermineront la visée d'un lieu si emblématique. Cependant, sans les utilisateurs, ce lieu n'est rien. Il faut admettre qu'aucun lieu auparavant n'avait vu passer en son cœur autant de vie. Dans les images de grèves et de confinement, celle d'une petite rue vidée de ses passants ou d'un musée sans visiteurs ne font pas grande différence. Mais les Champs-Élysées, les grands boulevards, le Trocadero vides sont des images marquantes, et ce probablement parce qu'il leur manque leur mouvement habituel, leurs habitants éphémères. La Gare du Nord vide est l'une des architectures les plus surprenantes. Son identité viendrait-elle alors de ceux qui l'habitent chaque jour ?

Remettre les flux et leurs composantes au centre des préoccupations de la gare, c'est basculer d'un espace anonyme à un espace de groupe. Transformer ce non-lieu en territoire, marqué quotidiennement par ses utilisateurs en incluant une appropriation dans le projet. C'est aller dans un sens bienveillant vis-à-vis des utilisateurs, et pas dans le but principal de trouver des stratégies pour les faire consommer davantage. C'est inclure chaque particule au projet. Or, dans une composition aussi riche et variée, il est bien compliqué de

s'adapter à chacun. En revanche, si cette société ne veut pas se mettre en adéquation, la recherche de Pablo Jensen permet de creuser plus loin dans le rapport à avoir à cette macro-identité : l'auteur invite à *« envisager [les modèles] comme des éléments de décision parmi d'autres, des outils contribuant à la discussion collective*[86] *».* Il y a une incitation à créer des outils qui puissent être utilisés collectivement, et non pas pour servir à analyser les comportements humains, afin de mieux les utiliser (ce qui est attribué à la consommation, au marketing et à la publicité). Son livre répertorie quatre facteurs qui nous empêchent de mettre notre société en adéquation, à savoir l'hétérogénéité des humains comparés aux atomes ; le manque de stabilité des relations sociales ; le très grand nombre d'interactions à prendre en compte (tant spatialement que temporellement) ; et enfin la réflexivité des humains, qui les conduit à réagir aux tentatives de modélisation de leurs activités. Ici on insiste donc sur la diversité des identités humaines au sein d'un même espace, qui peut être utilisée autant comme une faiblesse à étouffer sous forme d'anonymat (comme c'est le cas actuellement) ou bien une force à revendiquer.
L'auteur évoque ensuite des relations sociales, bien complexes à mettre en place dans un lieu régit par l'efficacité individuelle. En effet, il semble qu'autant de mouvements, d'identités, de provenances et de destinations différente poussent les utilisateurs à s'individualiser de peur d'être submergés par des demandes potentiellement interminables.

86. JENSEN Pablo, ***Pourquoi la société ne se laisse pas mettre en équations***, Paris, Éditions du Seuil, 2018, p.166.

Ce phénomène est assez facile à observer lorsque l'on regarde les donneurs de tracts qui sont postés aux alentours des gares : ce métier cruel (pour l'avoir expérimenté) est en première ligne de l'inhumanité et de la fermeture des utilisateurs dans ces lieux rapides. Pas la moindre attention accordée pour la plupart, un regard transparent, les donneurs de tracts sont parfois même bousculés comme s'ils étaient invisibles. Un arrêt pourrait en engendrer un autre, mieux vaut accélérer le pas et s'incorporer dans cette mobilité obsessionnelle, pour parer ce trop grand nombre d'interactions à prendre en compte, tant spatialement que temporellement. Enfin, l'auteur évoque la réaction des humains à leur environnement et ses tentatives de modélisation : ce que Zygmunt Bauman qualifiait de « société de consommateurs » (utilisateurs qui ne seraient alors pris en compte que pour leur potentiel de consommation) se révèle être source d'opposition. Le macro-organisme que forment les flux n'est pas composé d'atomes neutres et inconscients : ceux-ci sont sensibles aux ambitions des lieux qu'ils fréquentent. Par conséquent, s'ils se sentent réduits à une fonction qui va contre leur intérêt personnel, Pablo Jensen met en avant une possible rébellion, ou une attitude allant à l'encontre des résultats recherchés. Moins les usagers se sentiront inclus au projet, moins celui-ci pourra émerger comme un succès.

Ce point ne semble pas apparaître comme une nécessité puisque, que le lieu soit attachant ou pas, que l'on puisse s'y identifier ou pas, les usagers devront toujours y passer pour faire un changement. Leur humeur et la manière dont ils perçoivent la gare peut paraître complètement accessoire, cependant plusieurs analyses soutiennent fermement le contraire.

Si cela était accessoire, les concepts de non-lieux[87], de placelessness[88] et d'hyper-lieux[89] n'auraient pas vu le jour. Pour Marc Auger, *« L'organisation de l'espace et la constitution de lieux sont, à l'intérieur d'un même groupe social, l'un des enjeux et l'une des modalités des pratiques collectives et individuelles[90]. »* Par là, on entend que l'architecture a une grande influence sur le rapport que nous pouvons avoir à notre quotidien et à notre entourage. Par conséquent, il est important de concevoir un projet architectural comme ayant un rôle social à jouer. Si dans une structure qui accueille peu de monde, cette préoccupation est plus discrète, un lieu qui accueille des centaines de milliers de personnes chaque jour ne peut pas s'en dispenser. Le manque d'identification spatiale empêche l'attachement humain et le repérage qui en découle. Les lieux de transit ne sont pas conçus pour que l'on s'y attache, ou que l'on y ait une place d'habitué. Pourtant, si l'homme est amené à passer de plus en plus de temps à être mobile, les lieux de transit devraient pouvoir être conçus et perçus comme familiers. Que cet aspect inhumain et solitaire puisse être renversé en un esprit de groupe et de solidarité.

87. Non-lieu (concept de Marc Auger): Si un lieu peut se définir comme identitaire, relationnel et historique, un espace qui ne peut se définir ni comme identitaire, ni comme relationnel, ni comme historique définira un non-lieu.

88. Placelessness (concept de Edward Relph): Perte du sens du lieu, par des individus qui n'entretiendraient alors plus de liens avec des espaces devenus uniformes et neutres.

89. Hyper-lieu (concept de Michel Lussault) : Révèlent une uniformisation à l'échelle de la planète des complexes les plus fréquentés et les plus sécurisés (notamment les shopping malls, les aéroports, les gares, etc.)

90. AUGÉ Marc, ***Non-Lieux,*** op.cit., p.67.

À ce sujet, le projet Sartrien débouche sur une théorisation du « *groupe fusionné* » ou du « *groupe en fusion*[91] ». Selon Jonathan Crary, « *c'est seulement à travers cette forme privilégiée mais précaire que l'on peut entrevoir une voie de sortie hors du cauchemar de la sérialisation et de l'isolement*[92]*. (…) Deleuze et Guattari considéraient que le modèle de Sartre était « profondément juste*[93] *».*» Ils y voyaient un retournement des idées reçues à propos de la lutte des classes : pour Sartre, il n'y avait pas de spontanéité de classe, seulement de la spontanéité de groupe. *« Être simplement membres d'une classe ou d'un parti politique, c'était demeurer enfermé dans une identité sérielle. Mais seulement un acte perceptif, une façon non habituelle de voir, pouvait enclencher un dépassement du pratico-inerte*[94]*, par la claire reconnaissance de sa propre appartenance immédiate et vécue à un groupe d'individus partageant les mêmes expériences matérielles et subjectives*[95]*. »*
Pour résumer, il s'agirait de discerner, dans un moment chargé d'irritation ou de colère, une condition de communauté et d'interdépendance. On ferait un saut de conscience pour saisir en d'autres sa propre aliénation, et cette découverte serait la base pour une liquidation de la sérialité et son remplacement par la communauté. Ce serait également une manière d'appuyer que ce que l'on désire le plus ne

91. SARTRE Jean-Paul, ***Critique de la raison dialectique***, Paris, Gallimard, 1960, p.437.

92. CRARY Jonathan, ***24/7 : Le capitalisme à l'assaut du sommeil***, op.cit., p.130.

93. DELEUZE Gilles et GUATTARI Félix, ***L'Anti-Œdipe***, Paris, Les Éditions de Minuit, 1972, p.305.

94. Pratico-inerte : tout ce qui est produit par la praxis humaine et se fige dans l'inertie de la matière. C'est ce que Sartre appelle également, dans la Critique de la raison dialectique, la matière ouvrée (travaillée par l'homme).

95. CRARY Jonathan, ***24/7 : Le capitalisme à l'assaut du sommeil***, op.cit., p.130.

peut jamais être accompli de façon individuelle, mais seulement par la praxis commune d'un groupe, même si le groupe ou la communauté ainsi formée est affectée d'une certaine impermanence historique. Un projet de justice, qui vise à remettre chaque individu à sa place de particule au sein d'un groupe, où personne ne vaut mieux qu'un autre, contrairement à la lutte des classe et à l'enfermement dans une identité sérielle. La gare est le lieu où le point commun de tous est ce rapport à la mobilité, quelle qu'en soit son origine et son aboutissement. Ce n'est pas accessoire puisque ce schéma pourrait être « une des seules manières d'échapper au pratico-inerte », c'est à dire à la routine monotone, au « train-train », dans une période qui nous a prouvé la valeur qu'a la mobilité pour nous tous. Seule manière donc, d'échapper à cette monotonie individuelle et solitaire qui rend nos lieux de vie anonymes et non-lieux. Seule manière d'y gagner une solidarité quotidienne et un rapport humain à l'autre.

Un laboratoire social de notre rapport à la mobilité, qui permette une expérience renouvelée au quotidien. En d'autres termes, la gare fait partie des endroits où les mœurs de la vie urbaine sont découvertes et pratiquées en premier. Ce sont les endroits mêmes où le futur de la vie urbaine se décide à l'heure actuelle (or, puisqu'une majorité croissante de la population planétaire se compose de citadins, il en va de même pour le futur de la cohabitation planétaire). *« Cela s'applique aux endroits publics qui reconnaissent la valeur créatrice et revigorante de la diversité, tout en encourageant les différences à entamer un dialogue sérieux. Pour citer Nan Ellin « en permettant à la diversité (des gens, des activités, des croyances, etc.) de prospérer [96]»*,

96. ELLIN Nan, ***Fear and city building,*** Hedgehog Review, 5:3, 2003, p.43-61.

l'espace public permet d'intégrer (ou de réintégrer) « sans anéantir les différences ; en fait, il les célèbre. La peur et l'insécurité sont soulagés par la préservation de la différence et de la capacité de se déplacer librement à travers la ville[97]*. »* Or, la peur et l'insécurité, soit la mauvaise réputation d'un lieu, c'est précisément ce qui doit être modifié en Gare du Nord. Une façade propre et étincelante suffira-t-elle ?

Pour ces auteurs, la solution doit être moins superficielle. Changer le visage de la gare n'est pas qu'une affaire de façade, il s'agit de changer ses principes de fonctionnement et son rapport aux usagers. Renouveler la gare est une opportunité d'améliorer la qualité de vie des flux. Ces auteurs, philosophes, anthropologues et sociologues parlent à l'unisson pour dire que c'est l'exposition à la différence qui, avec le temps, devient le principal facteur d'une cohabitation heureuse, en faisant dépérir les racines urbaines de la peur. Comme nous l'avons détaillé, la gare est une cible plurielle, elle ne se résume pas à un type de visiteurs, bien au contraire. La première étape est donc d'instaurer un rapport chaleureux et solidaire au sein de l'espace, puisque c'est cette énergie humaine de départ, bonne ou mauvaise, qui fera à terme l'identité de la gare. Toute les rénovations ne suffiront pas à supprimer de la gare ses mauvais aspects si celle-ci ne change pas ses principes en profondeur. De ces nouvelles valeurs découleraient des bienfaits logiques : la diversité célébrée revient à célébrer un altruisme, à installer la confiance et éradiquer la peur. Si le lieu tient à accompagner ses utilisateurs et qu'ils puissent y laisser trace, ceux-ci seront attachés à le respecter, c'est à dire à ne pas le dégrader.

97. ZYGMUNT Bauman, ***La vie liquide,*** op.cit., p.124.

Fondé sur de bonnes intentions, le lieu fera en lui-même disparaître l'insécurité qui y régnait. D'un rapport de méfiance que les utilisateurs lui rendaient bien, la gare pourrait être porteuse d'une force collective, qui puisse booster ses utilisateurs au lieu de ternir leur quotidien. *« En résumé, l'un des enjeux décisifs de l'éducation tout au long de la vie cherchant à permettre aux gens de se responsabiliser est la reconstruction de l'espace public de plus en plus déserté de nos jours, où des hommes et des femmes pourraient s'engager dans une traduction continue entre l'individuel et le commun, entre les intérêts, droits et devoirs privés et communs*[98]*. »* Pour reprendre les mots de Zygmunt Bauman, il semble que l'appropriation et la reconstruction de l'espace public soit non seulement une nécessité mais surtout notre responsabilité. C'est à nous de construire l'identité de ces espaces de transit, d'autant plus que leurs ambitions sont de devenir de « véritable lieux de vie » Ainsi, plus leur place gonfle dans nos quotidiens, plus nous devons nous confronter à ce changement et le faire nôtre, avant qu'il se verrouille contre notre gré.

Bien au-delà de la construction, notre but final est de modifier la perception que nous avons de ce lieu. Il ne s'agit pas simplement d'un choix de matériaux et d'intégration de lumière, mais d'un mode de vie, qui ne peut être traduit comme tel que par notre perception. Dans son analyse de l'accélération technique et de ses effets sur nos espaces de vie, Hartmut Rosa explique ces distorsions perceptives *« Ainsi, la priorité « naturelle » (c'est à dire anthropologique) de l'espace sur le temps dans la perception humaine (…) semble s'être inversée : à l'ère de la mondialisation et du règne de l'actualité que représente*

98. ***Ibid***, p.198.

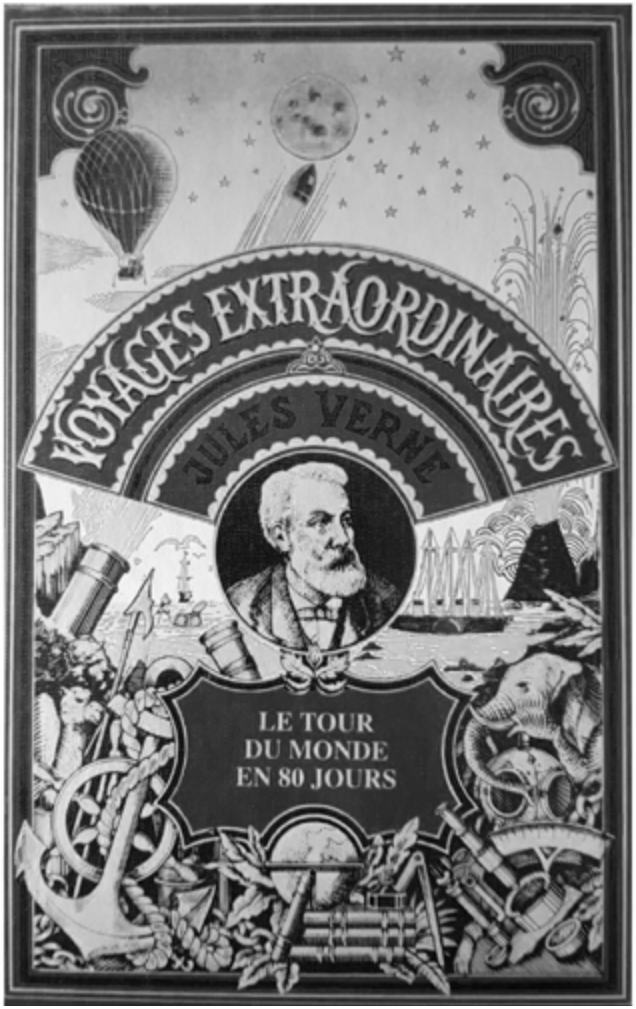
internet, le temps est de plus en plus conçu comme un élément de compression ou même d'annihilation de l'espace. Il semble que l'espace se « contracte » virtuellement par la vitesse des transports et de la communication[99]*. »* Il est évident que ces métamorphoses ne sont pas visibles à l'œil nu – la mobilité ou l'immobilité mentale ne se voient pas – mais ce sont elles qui transforment notre perception du quotidien ; qui nous font nous sentir de plus en plus oppressés ou libres de nos gestes.
Bien qu'invisible, la question de l'attention est donc primordiale dans cette recherche. D'autant plus que les modes de vie ont énormément évolué, ce qui explique que le « spectateur » d'aujourd'hui n'est pas celui d'hier. Il ne s'agit donc pas de faire machine arrière et de revenir au bon vieux temps, où la gare n'était pensée que pour le voyage, mais bien de s'adapter à une nouvelle perception des usagers. Ainsi, lorsque l'on parle d'appropriation dans la gare, d'espace libre de mouvements et d'expression, on en vient naturellement à parler de geste artistique, ou du moins d'une forme d'art. Même si l'insertion d'une forme artistique en gare est un vrai challenge : on ne fait pas face au coureur de galeries du dimanche, mais bien à des êtres viscéralement mobiles et impatients, qui accélèrent le pas face aux informateurs.

À l'époque du smartphone, des textos, de *youtube*, du *zapping télé*, des *vines* et des *snaps* qui ne durent que quelques secondes, notre capacité d'attention longue est révolue. À l'échelle de la génération Y, si une vidéo ou un programme ne plaît pas à son spectateur, il changera en quelques secondes. Cela rend tout travail impliquant une attention soutenue très difficile.

99. ROSA Hartmut, ***Accélération et aliénation***, op.cit., p.19.

Autrefois, dans les circonstances les plus favorables, on employait six mois pour aller de New-York à San-Francisco. Maintenant, on met sept jours.

Jules Verne, *Le Tour du Monde en 80 Jours*, 1872



Car la gare est précisément l'opposé d'un lieu apte à recevoir ces œuvres, qui sont habituées à être prises en charge dans des lieux bien plus calmes – et dédiés à cela. Là où l'exposition incite à traîner, la gare incite à se presser. Là où l'on prône l'inutile, le gratuit et le divertissant, la gare n'offre que fonctionnalités efficaces. Là où l'exposition prône une identité immersive et claire, la gare propose une multitude d'entités qui nous poussent à consommer. Il est intéressant, dans l'espace d'exposition, de créer un univers immersif afin de pouvoir saisir le thème. En revanche, au sein de la gare, nous sommes tellement débordés et ivres de mobilité qu'il est presque impossible de sortir des flux, de cette immersion. Là où l'exposition progresse vers l'immersion, cela ferait peut-être du bien aux utilisateurs de la gare de pouvoir trouver un sas d'émersion.

L'idée serait de donner à vivre une expérience qui attise la curiosité et qui vaut le coup d'être vécue, en vrai, et pas au travers d'un écran. L'art et la mobilité font finalement partie des rares expériences qui continuent à demander du réel, du face à face expérimental : elles ne peuvent pas passer par le virtuel. Mettre en lumière la beauté d'une foule en mouvement, macro-organisme bien organisé, d'un banc de poisson, ou d'un vol d'oiseau… Ces phénomènes, qui sont uniquement fonctionnels de l'intérieur, ont aussi une grande puissance esthétique et un élan de vie qu'on ne retrouve nulle part ailleurs dans la ville. Ce sont ces mouvements incessants qui caractérisent l'identité de la gare telle qu'elle est aujourd'hui, dans le contraste avec ce qu'elle était avant. Ces mouvements sont fascinants et peuvent très bien être traduits grâce aux médias dont nous disposons aujourd'hui. L'utile, le rentable et le progrès ont leurs limites quant au bonheur d'une population.

Ces points font de la gare un espace qui manifeste des carences dans les domaines que l'art sait combler. Le culturel, l'agréable, le contemplatif, le divertissant, la lenteur. On peut d'ailleurs noter que la nouvelle Gare du Nord a au programme un espace culturel, mais il semble que celui-ci soit plus conçu sous forme d'un espace d'exposition, ni en immersion, ni en accompagnement, ni nécessairement en rapport avec la mobilité quotidienne des usagers. Il s'agit pour nous de proposer une échappatoire possible, ou du moins un équilibre au travers d'une expérience donnée à vivre aux usagers.

Bachelard disait qu'imaginer, c'est hausser le réel d'un ton. C'est cette oisiveté, ce lâcher-prise, ce « rien » inutile, qui nous permet de supporter le réel et de l'assimiler sans le subir, qui plus est quotidiennement. Autrement dit c'est l'art, c'est le beau, c'est l'inutile et l'attachant, c'est l'humain, c'est tout ce qui a disparu dans cet espace qui préfère privilégier les détours des voyageurs dans leurs recherche du quai pour les obliger à faire du lèche-vitrines. Les usagers de la gare pourraient peut-être être soulagés par une intervention de design, qui insuffle l'art et présente des médias intelligents. C'est une solution qui souhaiterait en tout cas soulager ces utilisateurs de l'oppression et du stress.
Pour cela, la perception et l'attention sont nos principaux leviers, puisque comme l'a dit Pierre-Damien Huyghe: *« Il s'agit d'exposer quelqu'un à quelque chose plutôt que d'exposer quelque chose à quelqu'un*[100]*»*. Il faut pouvoir créer un spectacle qui soit construit pas les usagers eux-mêmes, afin de suivre l'évolution des pratiques du

100. Direction des publics, « PIERRE HUYGHE », Centre Pompidou, octobre 2013, consulté le 2 février 2020 *(voir webographie)*.

spectateur du XXIème siècle. *« Et si l'on appelle espace la pratique des lieux qui définit spécifiquement le voyage, il faut encore ajouter qu'il y a des espaces où l'individu s'éprouve comme spectateur sans que la nature de spectacle lui importe vraiment. Comme si la position du spectateur constituait l'essentiel du spectacle, comme si, en définitive, le spectateur en position de spectateur était à lui-même son propre spectacle*[101]*. »* Il ne s'agit pas de rajouter quoi que ce soit à l'activité de la gare, mais simplement de mettre cette activité en lumière. Il n'y a pas de début et de fin à ce spectacle qui, accompagnant ses usagers au quotidien, se doit d'être constamment renouvelé pour contredire cette monotonie qui s'installe autour de la mobilité.

Pour cela, pas besoin d'un spectacle stimulant, il s'agit avant tout de pouvoir laisser notre attention ne délier d'une analyse d'un quelconque message. Notre but est donc de donner à voir un vide, une coupure perceptive, hypnotisante et libératrice, un véritable repos mental. Insérer un soupçon d'inutile dans un espace intégralement utile. Rappeler que la mobilité n'est pas un systématisme et qu'il est possible et souhaitable de changer de posture de temps à autres. *« Depuis quelques années, je pratique à ma manière l'art du peu. J'essaie de transformer la passivité en action. Je marche moins mais je regarde mieux. À défaut d'agir, je songe. Je ne gambade plus avec les jambes mais avec le regard. J'aimerais convertir les déficits en qualité ; n'étant plus acteur, devenir spectateur privilégié*[102]*. »* Pierre Sansot nous apporte son éloge de la lenteur par une posture immobile

101. AUGÉ Marc, ***Non-Lieux***, op.cit., p.110.

102. SANSOT Pierre, ***Du bon usage de la lenteur,*** op.cit., p.118.

mentalement, celle du spectateur. Une prise de recul sur la situation, un rappel que nous n'avons pas à être constamment acteurs, et que cela n'a rien à voir avec notre mérite individuel. Ainsi, on envisage un projet qui jouerait avec ces deux postures, mobile et immobile.

Cette dernière hypothèse n'ignore alors pas l'aspect éthique et moral de l'architecture, ce que faisait la toute première, que nous étions tenus d'aborder puisque c'est la tendance que prennent les choses aujourd'hui. Mais cette interprétation des flux, comme nous avons pu le voir, pourrait avoir de sévères répercussions sur la perception que les utilisateurs ont du lieu, menant à l'échec la mission première d'effacer la mauvaise réputation de la gare. Elle ne propose pas non plus un changement radical et contraire au courant actuel. La lenteur est la première solution proposée face à la course, mais les lieux de transit restent ce qu'ils sont et dans leur fonction essentielle, la lenteur n'est pas un phénomène qui serait intéressant pour tous. Cette hypothèse ne pourrait très probablement jamais avoir lieu, pour la raison première que nous ne sommes pas prêts à faire machine arrière ou à ralentir dans cette société du progrès. C'était assez irréaliste et sans garantie utilitaire ni d'efficacité du message. Pour finir, cette dernière hypothèse tente une prise en compte de tous les usagers de la Gare du Nord, qui n'est pas constituée seulement des mobiles, auxquels on crierait de consommer ou de ralentir. Elle essaye de considèrer les flux comme un macro-organisme en tant que tel, pour ce qu'il a de bon et de moins bon. Car ce sont aussi ces contrastes qui créent son identité, et ce sont les différences qui créeront la force et l'identité de la Gare du Nord.

Cette interprétation pourrait d'ailleurs être assez facilement étendue aux usages d'autres gares : si l'on considère seulement la France, beaucoup de grandes gares sont en chantier à l'heure actuelle (Paris, Lyon, Nantes, Rennes, etc). Dans cette optique, la Gare du Nord doit servir d'exemple aux autres afin qu'elles empruntent les mêmes valeurs, puisqu'elles sont toutes dans la même époque et le même tournant. De par les flux qui s'y croisent chaque jour, elles représentent toutes une source de bénéfices potentiels pour les commerces, au détriment de services réellement orientés vers les utilisateurs. Aujourd'hui, toutes les gares des grandes villes de France deviennent des centres de mobilité quotidienne pour leurs utilisateurs. Si ces flux sont plus spectaculaires dans la Gare du Nord, ils habitent le lieu le plus vivant de chaque ville. Ainsi, la Gare du Nord et ce que l'on en fera ne sera que l'annonce de ce qui viendra après, à l'échelle des autres villes. De même, l'esprit insufflé dans chaque gare ne sera que la création d'une image globale de la mobilité qui soit positive et stimulante ; dans l'optique où nous allons être confrontés à ces lieux de plus en plus, il serait important que ces derniers brandissent fièrement leurs symboles et ne soient pas une hantise de l'être mobile.

2. MISE À L'HONNEUR DU MOUVEMENT.

Si beaucoup de sociologues, anthropologues, citoyens ont lancé un appel à projet, il semble que leurs intentions ne soient encore jamais allées jusqu'au bout. Peut-être tout simplement n'y a-t-il pas eu de démarches concrètes dans ce sens, mais elles ont aussi pu être arrêtées par les aléas face à une telle ambition : installer un projet dans un lieu aussi rempli, réglementé et sécurisé qu'une gare peut passer pour une idée folle. Cependant, de nombreux artistes et mouvements artistiques ont abordé le sujet depuis maintenant plus d'un siècle, commençant avec les futuristes. « *L'essence de la vitesse est divine*[103] », disait Marinetti. En histoire de l'art, là où la vitesse intervient, on verse vers l'abstraction. Dans la rapidité, la perception humaine n'est pas capable de capter les éléments et les détails, et c'est cette limite qui réinvente alors de nouvelles formes et matières. La réalité, socle incontestable, devient *zébrée, déformée, fragmentée, dissipée,* et c'est ici que l'on retrouve les valeurs artistiques des futuristes du début du XXe siècle.

103. F.T. MARINETTI, « Textes fondateurs du Futurisme », Le Figaro, texte du 20 février 1909, consulté le 24 octobre 2018 sur *(voir webographie)*.



Manet, «Courses à Long-champ», Huile sur toile, 44x84 cm, 1866, exposé à Chicago.

Ainsi, elle aurait comme caractéristique première de « *défigurer le réel*[104]», jusqu'à en « *tuer la forme*[105]». Les futuristes s'appuient sur la vitesse pour inventer une nouvelle esthétique. Leur recherche est basée sur la dynamique et la vitesse. Plus un corps bouge vite dans l'espace, plus sa perception est abstraite. Manet[106], à son époque, avait tenté de représenter une course de chevaux. En observant de manière poussée, on se rend compte que ce que l'on perçoit alors, c'est le mouvement lui-même et non l'objet. L'arrivée de la vitesse dans la peinture revient à représenter et figer l'insaisissable : l'éphémère. Le futurisme s'essouffle avec l'arrivée du fascisme au pouvoir au cours des années 1920, mais il aura permis l'apparition du questionnement sur l'appréhension visuelle du mouvement.

À la suite de ce mouvement en apparaît un autre, dans les années 1960 : le mouvement Fluxus qui perdure toujours aujourd'hui. Il se traduit tout d'abord au travers d'un manifeste. *« Le but avoué de ce mouvement artistique était de supprimer toutes frontières entre l'art et la vie : tout est art. Les œuvres Fluxus ne sont pas formelles, ni esthétisées, et ne sont pas même considérées comme des œuvres. L'accent est mis sur la mise en scène du banal, du quotidien, de tout ce qui ne serait pas de l'art : on ne crée pas un « art beau » mais on met en œuvre un style de vie*[107]*. »*

104. Adèle Van Reeth, « À toute vitesse 1/4 : métaphysique de la vitesse », France Culture, le 28 avril 2014, consulté le 4 décembre 2018 *(voir webographie)*.

105. ***Ibid.***

106. Édouard Manet, « Course à Longchamps », 44 cm x 84 cm, huile sur toile, 1864.

107. George Maciunas, « Manifeste Fluxus » (1963), Wikipédia, consulté le 29 janvier 2020 *(voir webographie)*.

Manifesto.

2. To affect, or bring to a certain state, by subjecting to, or treating with, a flux. "*Fluxed* into another world." *South.*
3. *Med.* To cause a discharge from, as in purging.

flux (flŭks), *n.* [OF., fr. L. *fluxus*, fr. *fluere, fluxum*, to flow. See FLUENT; cf. FLUSH, *n.* (of cards).] **1.** *Med.* **a** A flowing or fluid discharge from the bowels or other part: esp., an excessive and morbid discharge: as, the bloody *flux*, or dysentery. **b** The matter thus discharged.

Purge the world of bourgeois sickness, "intellectual", professional & commercialized culture, PURGE the world of dead art, imitation, artificial art, abstract art, illusionistic art, mathematical art, — PURGE THE WORLD OF "EUROPANISM"!

2. Act of flowing; a continuous moving on or passing by, as of a flowing stream; a continuing succession of changes.
3. A stream; copious flow; flood; outflow.
4. The setting in of the tide toward the shore. Cf. REFLUX.
5. State of being liquid through heat; fusion. *Rare.*

PROMOTE A REVOLUTIONARY FLOOD AND TIDE IN ART, Promote living art, anti-art, promote NON ART REALITY to be ~~fully~~ grasped by all peoples, not only critics, dilettantes and professionals.

7. *Chem. & Metal.* **a** Any substance or mixture used to promote fusion, esp. the fusion of metals or minerals. Common metallurgical fluxes are silica and silicates (acidic), lime and limestone (basic), and fluorite (neutral). **b** Any substance applied to surfaces to be joined by soldering or welding, just prior to or during the operation, to clean and free them from oxide, thus promoting their union, as rosin.

FUSE the cadres of cultural, social & political revolutionaries into united front & action.

Par ces phrases, on voit qu'à l'époque déjà, le but n'était pas d'esthétiser quoi que ce soit, mais simplement de refléter aux usagers le macro-organisme puissant qu'ils forment chaque jour en continu par le simple biais de leurs mouvements individuels. « *L'humour et la dérision sont placés au centre de la démarche et participent à la définition de Fluxus comme un non-mouvement, produisant de l'anti-art ou plutôt un art-distraction*[108]*.* » De la distraction, c'est bien le besoin que nous essayons de signifier dans cette recherche. Les usagers ne sont pas venus en gare pour voir de l'art, comme ils ne sont pas venus (pour la plupart) pour les 19 000 m2 de commerces. Son rôle est alors de distraire, au sens d'une anti-occupation, qui n'est pas pour autant un énième bourrage de crâne publicitaire. « *Mise en scène du banal, du quotidien*[109] » C'est un style de vie, qui certes ne vise pas à être beau, mais pourquoi éviter de mettre en valeur cet aspect évident ?

La beauté du corps en mouvement, c'est un sujet phare des recherches du couple d'artistes Adrien M et Claire B. « *Complexe et interconnecté, le monde médiatique contemporain nous porte à ré-envisager la manière d'habiter cet espace à la fois tangible et immatériel avec lequel nous faisons désormais corps, par un mécanisme d'osmose constante et dans une complémentarité intime. Guidés par la volonté de sortir d'une position passive et de prendre activement part aux défis devant nous, les artistes visuels Claire Bardainne et Adrien Mondot ont imaginé à l'invitation de la Gaité-Lyrique une expérience forte, spatiale et absorbante dans laquelle*

108. ***Ibid.***

109. ***Ibid.***

nous nous immergeons par petits gestes, ou par le corps tout entier en mouvement à travers des nappes d'ombres et des flux de lumière. Capable de solliciter notre intelligence émotionnelle et sensorielle pour saisir tout autour de nous les connexions abstraites, les structures invisibles, les fluctuations imperceptibles ou encore l'unité harmonique, faire corps est une œuvre poétique, polysémique est ouverte à l'interprétation[110]*. »* Lors de la visite, tout le monde est émerveillé, contemplatif de l'effet que nos mouvements provoquent visuellement sur l'espace environnant. Il y a un aspect fascinant et monumental et à être spectateur de ces interactions sourdes, dont nous sommes à l'origine. Un travail sur la base « simple » du corps en mouvement, pour un effet vibratoire, fascinant mais surtout relaxant.

Les artistes traduisent nos mouvements et interactions pas des procédés graphique liés à ceux que l'on pouvait énoncer dans le futurisme : zébrer; déformer ; fragmenter ; dissiper. Il semble que ces distorsions aient un rapport bien fondé avec le mouvement, même un siècle plus tard. Source de magie et de solidarité, ils sont aussi les outils libérateurs de nos émotions, et nous répondent pour construire une expérience unique et sur-mesure face à qui nous sommes et nos réflexes : il ne s'agit plus alors de nous regrouper sous une entité anonyme. Chacun est qui il est et c'est cela qui crée le spectacle. *« L'expérience jubilatoire et silencieuse de l'enfance, c'est l'expérience du premier voyage, (...) de la reconnaissance de soi comme soi et comme autre, que réitèrent celles de la marche comme première pratique de l'espace et du miroir comme première identification à l'image*

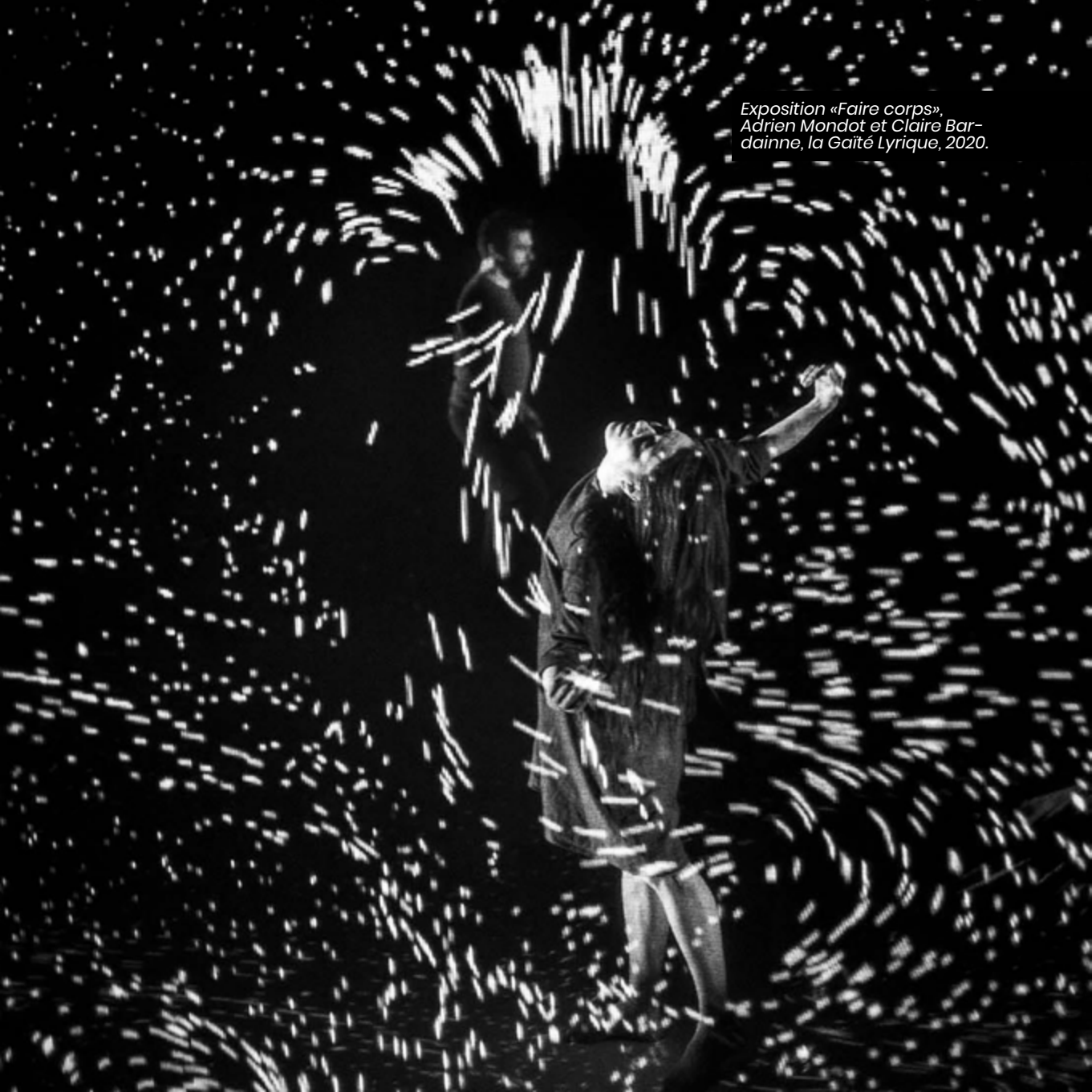
110. Adrien Mondot et Claire Bardainne, « Faire corps » (janvier-mai 2020), La Gaîté Lyrique, Paris.

de soi[111]*. »* Cette expérience en tant qu'enfant, ici expliquée par Pierre Sansot, est celle qui est à l'origine de la « joie d'être cause », de David Graeber. *« L'enfant comprend qu'il existe comme une entité distincte, séparée du monde qui l'entoure, lorsqu'il prend conscience que c'est lui qui vient de provoquer une action – la preuve étant qu'il peut la faire se reproduire. Autre point capital : cette prise de conscience est dès le départ associée à une délectation particulière qui restera l'arrière-plan fondamental de toutes les expériences humaines ultérieures. Nous oublions parfois que notre perception de nous-mêmes s'ancre dans l'action. Quand nous sommes totalement plongés dans une activité (courir un marathon, résoudre un problème logique…), surtout si c'est quelque chose que nous savons très bien faire, nous finissons par nous confondre avec ce que nous faisons et nous en oublions que nous existons. Pourtant, même dans ces cas-là, cette « joie d'être cause » fondatrice reste implicitement la base de notre être, comme au premier jour*[112]*. »* L'anthropologue appuie l'importance de l'action dans notre perception de nous-mêmes, « cette joie d'être cause » pouvant alors disparaître si nous n'en prenons plus conscience.

Par l'expérience qu'ils donnent à faire, les artistes nous proposent à la fois la marche et le miroir de celle-ci : pour Pierre Sansot, c'est un exercice puissant de recul et d'identification à soi-même, à ses semblables, à son milieu. C'est une expérience qui, par son infinité de possibilités, donne envie d'y retourner, de revoir ces échos à nos mouvements.

111. SANSOT Pierre, ***Du bon usage de la lenteur***, op.cit., p.107.

112. GRAEBER David, ***Bullshit Jobs,*** Paris, Éditions Les Liens qui Libèrent, 2018, p.182.



Exposition «Faire corps», Adrien Mondot et Claire Bardainne, la Gaïté Lyrique, 2020.

Avoir la possibilité de percevoir autrement des actions qui se sont complètement fondues dans notre quotidien, apporte une attention nouvelle sur la place que prennent ces mobilités dans nos vies. Nick Verstand est un artiste qui travaille sur la perception extrasensorielle, qui permet de projeter à l'extérieur ce qui se passe à l'intérieur, ou bien de concrétiser l'invisible par la lumière. C'est dans cette optique qu'il conçoit la majorité de ces œuvres immersives telles que « ESPER », qui est une installation qui recherche la perception humaine à travers des compositions audiovisuelles spatiales. *« À l'aide d'illusions d'optique créées par la lumière laser matérialisée combinée à un système de son spatialisé, l'installation transforme son environnement en un environnement méditatif pour une contemplation silencieuse. La lumière à modulation organique, synchrone au son spatialement animé, créé un environnement hypnotisant pour le subconscient, apaisant les sens*[113]*. »*

Si cette installation à pour visée de créer un rideau perceptif entre notre monde et le « monde immatériel » auquel nous faisons face chaque jour au travers de nos interfaces connectées, d'autres installations visent à retranscrire au regard extérieur les émotions que l'on ressent par des halos qui enveloppent le corps. Comme le recherche l'artiste, ces interventions ont un effet *« hypnotisant » ; « contemplatif » ; « apaisant les sens »*. Par le jeu des mouvements du corps et la mise en avant de notre mobilité physique, ces artistes ont donc trouvé un moyen d'apaiser le mental. Leurs travaux donnent envie d'envisager une échelle plus large pour jouer avec ces projections et ces interactions, et d'envisager la gare comme étant avant toute chose temple de la

113. Nick Verstand, « Esper », Perception extrasensorielle, FRAME Lab (Gashouder, Amsterdam, NL), 2018.

mobilité, où tout le monde est acteur à la même échelle, et surtout où ces actions construisent et dessinent l'espace au quotidien.

À notre niveau, nous pourrions donc essayer de porter ces paroles et ces propositions à un degré plus large de concrétisation, en dehors de l'espace d'exposition. Ce projet se doit évidemment de ne pas être un obstacle pour les flux. Dans un espace aussi dense, la solution la plus avisée serait un projet immatériel, afin d'éviter au maximum toute gêne physique et tout empêchement sécuritaire de mise en place. Dans ce sens, le travail des artistes donne de réels indices sur les potentielles techniques de mise en forme. *« Est-il possible de transformer à nouveau l'espace public en un lieu d'engagement durable plutôt que de rencontre occasionnelles et fugaces ? En espace de dialogue, de discussion, de confrontations et d'accords*[114] *? »*

Nous interprétons alors les flux comme le potentiel de diversité qu'ils représentent au quotidien, par leurs identités comme par leurs motifs de venue, là d'où ils viennent et où ils vont. Nous ne parlons plus alors de mobiles et d'immobiles physiques comme étant le problème, car les déplacements physiques n'auraient en fait pas nécessairement d'influence sur le mental. En revanche, la sollicitation mentale (que l'on peut transcrire comme la mobilité ou l'immobilité mentale) à un énorme rôle à jouer. Ainsi, dans le but de mieux vivre et même d'avoir envie et pas seulement physiquement besoin de passer par l'espace qu'est la gare, il serait intéressant de pouvoir nous lier à cet espace de plusieurs manières : par l'attachement, la bienveillance, l'égalité, qui

114. ZYGMUNT Bauman, ***La vie liquide,*** op.cit., p.239.





Nick Verstand, «Aura», 15 x 15 x 6 mètres, Eindhoven, Design Week 2017.

seront autant de valeurs qui permettront la réelle transformation de la Gare du Nord. Pour que le projet aboutisse, il s'agirait de considérer les usagers avec respect, compassion et solidarité, ce qui - en principe - pourrait être rendu par la suite. C'est par la force de l'identité collective que la mauvaise réputation pourra se montrer complètement réversible.

Dans cette situation, la gare est donc représentative de ces flux de mouvements constants, sans lesquels elle n'est plus vraiment ce qu'elle est. Elle est traversée par l'éphémère en continu, et pour Pierre Sansot, *« Savoir proposer l'éphémère est devenu l'une des vertus majeures de notre temps*[115]*. »* La gare se doit d'être symbole de la mobilité et de brandir cette image aussi haut que possible afin d'éradiquer l'angoisse qui s'en dégage. Nous sommes les acteurs principaux de ces lieux au quotidien et il convient de construire nos « lieux de vie » par l'élan collectif. Nous avons un rôle à jouer dans cette construction-destruction, pour passer d'un espace intégralement rentable et productif, sur-sollicitant, à un espace à notre mesure, qui convient à notre rythme propre. *« Comment ne pas être écrasé par cette sollicitation ? Il faut passer d'une économie de l'attention à une écologie de l'attention. À quoi est-ce que je branche mes oreilles ? Pour une écologie, et pas seulement pour une rentabilisation constante. Je peux dire que je conditionne mon attention : je peux décider de ne pas lire mes mails, ou de poser mon téléphone, et de passer la journée dans une forêt où je n'ai aucune connexion*[116]*. »* Les concepteurs peuvent

115. SANSOT Pierre, Du bon usage de la lenteur, op.cit., p.171.

116. Culture mobile, « Yves Citton : l'écologie de l'attention », art.cit.

forcer la main aux flux pour aller dans des sens de rentabilisation financière toujours plus ambitieuse, mais c'est à chaque particule des flux de montrer l'inutilité de ce qui nous est apporté comme un « besoin de première nécessité », et vice versa. C'est la thèse d'Yves Citton, à savoir *« allier l'attention réflexive à l'action échelle 1 pour modifier son environnement sur le long terme, en portant attention à des choses qui sont à ma portée, où j'ai la liberté d'agir*[117] *».* C'est ce que représente finalement l'écologie de l'attention : il ne s'agit pas de couper son attention à toute sollicitation (comme le proposait notre seconde hypothèse), car il y en aura toujours, et nous sommes formés à nous intéresser à notre environnement.

Cependant, il est possible de décider ce à quoi nous voulons porter attention, la manière dont nous voulons solliciter notre perception. *« S'il convient de parler de « liberté », « d'émancipation », ou de « puissance d'agir », c'est toutefois moins au niveau du contrôle immédiat que j'ai sur mes organes qu'à celui de ma capacité à (ré)aménager mon environnement. (…) Non pas seulement « agir » mais modifier l'environnement qui conditionnera mes perceptions à venir. C'est au niveau précis de ce nouage entre attention réflexive et intervention environnementale qu'est à situer le lieu premier et ultime de ce qu'on désigne par « liberté*[118] *». »* On peut donc interpréter cette dernière citation de l'auteur comme validant l'utilisation de nos espaces de vie comme laboratoire de nos conditions de vie de demain. Il appuie également sur la différence entre la mobilité mentale et physique par « *l'attention réflexive* » et « *l'intervention environnementale* ».

117. CITTON Yves, Pour une écologie de l'attention, op.cit., p.254.

118. ***Ibid.***

Dans cette proposition, nous envisageons donc que les flux soient complètement responsables de définir l'identité des lieux de transit. Que ce soit par eux que l'espace se définisse, et non l'inverse. Ce sont leurs mouvements et leur présence qui construisent l'âme de ces lieux.

Notre mission se clarifie : il s'agit de pouvoir travailler en symbiose avec les acteurs du sujet pour proposer une solution concrète aux appels qui ont été faits par des auteurs, des chercheurs, des usagers, mais aussi des architectes et des artistes. Le projet agirait comme une remise en question de ce qui est prévu pour une partie de la Gare du Nord 2024. Le but de cette recherche serait de pouvoir apporter à ces utilisateurs un repos attentionnel, mental plus que physique, qui puisse représenter une coupure positive dans la journée plutôt qu'un passage contraignant. Ceci permettrait la formation d'une identité collective, intégration positive au quotidien, qui renverseraient l'envie de fuite. Ce projet peut paraître politiquement utopique, puisqu'il serait bien difficile de faire taire le profit dans un lieu où les opportunités de bénéfices sont si grandes, mais il paraît primordial que les gares soient pensées dans un sens éthique, qui met l'humain au premier plan, avant tout autre intérêt.
Pas forcément réaliste donc, mais avec une ambition et des solutions pour aller vers le meilleur, car c'est là que le métier de designer a sa place. Si le design part de réponses fonctionnelles à nos besoins, il ne faut pas perdre de vue que l'homme ne se réduit pas forcément à un rapport au monde fonctionnel. Il faut repenser l'esthétique comme un rapport sensible aux choses. Dans cette optique, on imagine que la gare (tout ou partie) puisse devenir concrètement une expérience mobile fascinante. La mettre en avant comme l'espace hors du commun

qu'elle est, sacralisée d'autant plus par notre interdiction actuelle de bouger. Un espace qui accompagne les usagers (mobiles, immobiles) dans leurs trajets. Par des moyens tels que ceux d'Adrien M et Claire B, ou de Nick Verstand, on a pu se rendre compte que l'expérience du mouvement et sa mise en scène sont des choses qui intéressent et qui fascinent beaucoup le public : pourquoi ne pas imaginer que ce type de dispositif puisse sortir des espaces culturels pour envahir nos espaces de vie ?

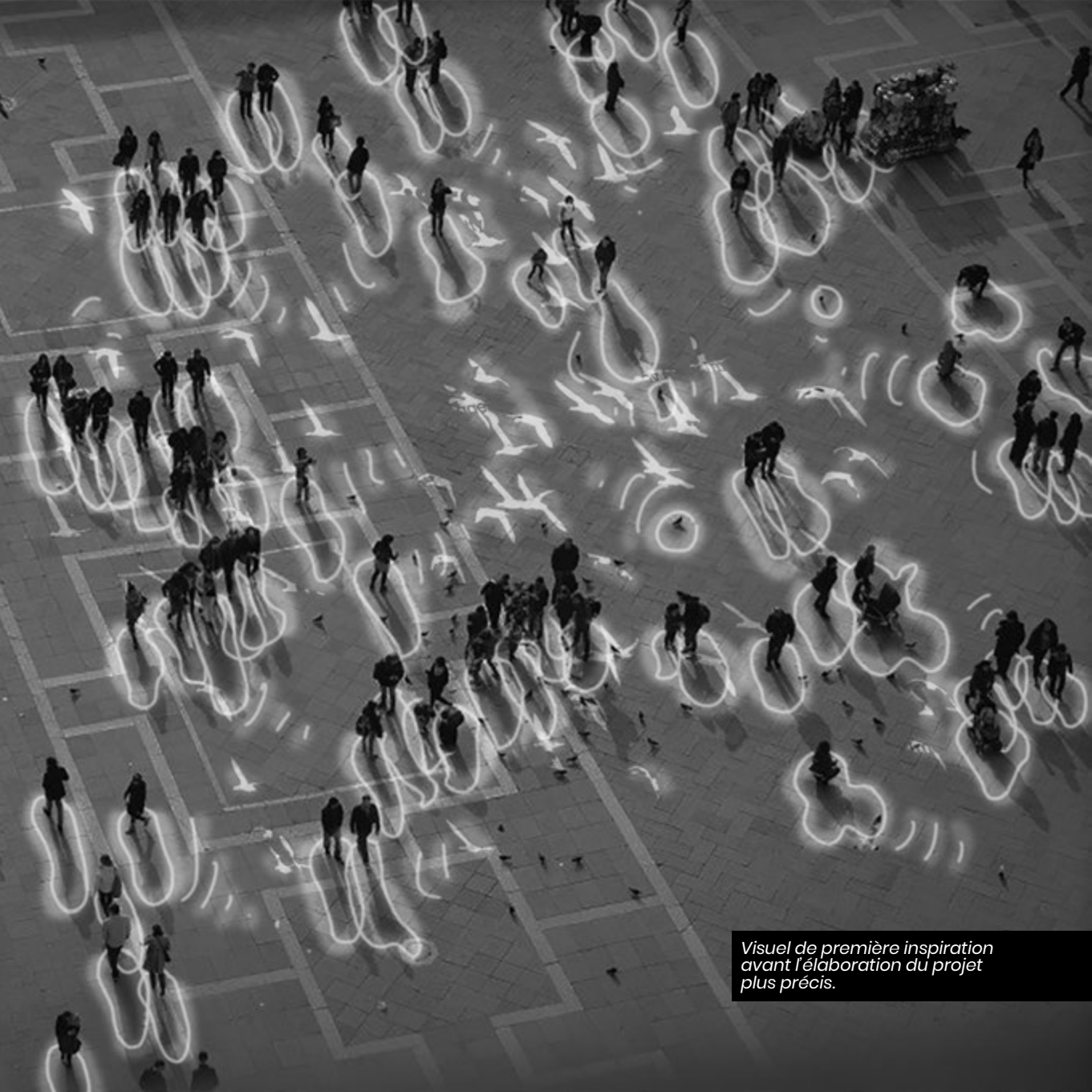
Ainsi, le mouvement et la présence humaine dans les gares seraient décuplés sur ses parois, correspondant aux pas de chacun, qui verraient leur présence s'imprimer sur les murs de ce lieu qu'ils fréquentent tant. On imagine un dispositif de projection lié aux mouvements des usagers, prenant différentes formes selon leur identité respective, pour aller dans le sens d'un accompagnement, d'un attachement, d'une identification et d'une appropriation mettant au premier plan le sens du collectif, le dialogue silencieux d'une communauté, grâce à l'implication de l'art et d'une partie poétique dans une unité productive et rentable. On parle d'espace qui se fait « rétrécir » ; « contracter » par l'accélération. *« Paul Virilio, par la vitesse, montre que le couple espace-temps à divorcé, et l'un des deux a pris un grand coup : l'espace. Le territoire est en voie de disparition*[119] *». « Si le temps s'émancipa ainsi de l'espace pour devenir de plein droit une dimension autonome du monde, ce fut surtout, ensuite, la révolution de la vitesse dans les transports qui bouleversa le régime spatio-temporel socialement dominant. Car l'espace, dans la perception et*

119. Thierry Paquot, « Paul Virilio, penseur de la vitesse », France Culture, consulté le 4 décembre 2018 *(voir webographie)*.

dans l'importance qu'on lui attribuait pour certains processus sociaux et culturels, se vit « rétrécir » au point de devenir une simple fonction du temps[120]*. »* Alors pourquoi ne pas créer de l'espace avec du temps ?

Redonner place à la contemplation, à l'appropriation, faire passer le lieu au-dessus du « *non-lieu* » et de « *l'hyper-lieu* » : c'est à dire retrouver des spécificités à être ici et pas ailleurs, une expérience singulière qui pourrait être répétée dans d'autres lieux sans jamais être la même. Cette production identitaire de l'architecture mouvante qu'est la gare, à l'image de ses usagers, pourrait réellement agir comme spectacle pour les nouveaux arrivants dans la gare du Nord, position unique au monde. Par une identité projetée à l'extérieur, le flux s'identifie, sans connaitre précisément les autres on fait davantage attention à qui ils sont, d'où ils viennent, leur fréquence de passage ici, qui sont autant d'indices de leur identité. Le projet vise à rendre visible le flux en tant que macro-organisme d'identités mouvantes, en projetant à l'extérieur ce qui ne peut être vu. D'autre part, ce phénomène de mise en scène du flux pourrait être observé depuis des espaces d'attente : pour lesquels la perception des flux stressés et pressés ne serait plus quelque chose d'oppressant, mais un phénomène graphique et vivant hors du commun, dans lequel il serait possible de s'hypnotiser et enfin relâcher son attention d'un but précis.

120. ROSA Hartmut, ***Accélération et aliénation***, op.cit., p.127.



Visuel de première inspiration avant l'élaboration du projet plus précis.

CONCLUSION

« Grâce aux chemins de fer, une nouvelle relation à l'espace et au temps fondée sur la mobilité s'est peu à peu développée et de nouvelles formes de perception et d'attitudes sont progressivement nées, transformant en nouvelles normes ce qui avait semblé pathologique au premier abord[121]*. »* Hartmut Rosa décrit l'apparition du train comme symbole de l'installation de la mobilité dans nos quotidiens : c'est à ce moment que notre perception de l'espace a changé et a pris l'habitude de la vitesse. C'est à ce moment que cette accélération s'est inscrite comme étant tout à fait normale pour nous, et ce jusqu'à devenir journalière, banale, et même monotone. C'est devenu notre « train-train ». Cette expression est assez étonnante de par le contre-sens qu'elle sous-entend : imaginez que l'on vous dise « oh moi tu sais en ce moment, c'est la routine quoi je m'ennuie un peu, c'est l'avion-avion ». Comment se fait-il qu'on en soit venus à utiliser un mot qui est symbole de la mobilité, de l'aventure et de la vitesse, pour caractériser la monotonie, l'ennui et le banal ?

Des recherches sur l'étymologie de l'expression permettent de mieux comprendre ce glissement de terrain. *« À l'origine, l'expression ne viendrait pas du mot « train » comme on pourrait le penser, mais viendrait du verbe – un verbe qui n'existe plus dans le français actuel – qui était « trantraner ». Cela s'est transformé en « tran-tran » qui s'est transformé en « train-train ». Donc, l'origine de cette expression ne serait pas le mot « train », mais plutôt le verbe « trantraner » qui veut*

121. ***Ibid,*** p.107.

dire « se promener çà et là sans avoir vraiment de but[122] *»*. Sacré lapsus : le mot train serait alors aujourd'hui inconsciemment lié à quelque chose de monotone et quotidien, auquel il manque définitivement un quelconque attachement. Un témoignage que les modes de vies ont bien changé, et que cette accélération que l'auteur qualifiait comme pathologique s'est intégrée dans notre vocabulaire au point de retourner même le sens des mots les plus symboliques. Là où le train – et la gare par extension – représentaient il y a encore un siècle les dernières avancées mobiles, symboles du progrès, ces mots dérivent aujourd'hui vers le « lent », le « pépère », qui ne collent plus du tout à la lenteur des promenades de l'époque. Le « train-train » qui a évolué avec cette erreur de sens, traduit la réalité de nos jours : cela ne choque plus puisque la vitesse constante fait aujourd'hui partie de notre routine. Elle fait écho à une récurrence, mais aussi à quelque chose d'ennuyeux, où il y a manque sourd dans l'expérience quotidienne pour être épanoui.

La gare, lieu du transit, du flux incessant et quotidien – dans un monde où la technologie fait émerger la vitesse comme un phénomène primordial – constitue le support d'intervention par excellence d'une conception architecturale qui se doit de prendre un nouveau tournant. Le designer joue un rôle décisif dans cette (r)évolution, pour re-synchroniser l'être urbain à un rythme plus humain, correspondant vraiment à ce qu'il est. Une recherche qui souhaite faire face à un changement actuel, d'autant plus que la gare du Nord est en rénovation et le projet est discuté en ce moment même. Comme nous avons pu l'analyser plus en détail, certaines parties du projet ont

122. Johan Tekfak, « Le train-train quotidien », Français Authentique, 29 octobre 2017, consulté le 6 mars 2020 *(voir webographie).*

l'air tout à fait bien pensées et honnêtes dans leurs conceptions, par les caractéristiques de la slow architecture, le rapport à la lumière, l'écologie mise en avant pour donner l'exemple avec des modes doux grandement privilégiés, et des espaces verts mis à disposition. On note même la présence d'un espace culturel, qui rejoint les élans de notre réflexion, bien que celui-ci ne garantisse pas un rapport avec les flux eux-mêmes. D'autres part, certaines parties sont un peu plus dures à entendre : il s'agit de l'espace conséquent qui est complètement dédié aux commerces, d'autant plus absurde face à l'espace relativement restreint qui semble être dédié à l'attente. La gare se doit de retrouver ses priorités et d'être avant tout au service de ses usagers quotidiens. Si ces pratiques accessoires se veulent être plus fructueuses et bien prises par les usagers, il s'agirait donc d'aller également dans leur sens. Dans cette optique, nous conclurons donc en affirmant que l'idéal serait que les flux puissent définir l'identité des lieux de transit, et ici de la gare du Nord. Les enjeux sont multiples : empêcher la course vers une civilisation hypomaniaque, à l'individualisme forcené, qui ne se soucie plus du bien commun, à commencer par l'environnement. Puisque si la vitesse a beaucoup à nous apporter, son ivresse serait également susceptible de nous détraquer silencieusement. L'essentiel reste de démocratiser le cas par cas face à un rythme effréné, qui ne peut, à l'évidence, correspondre à celui de l'être humain.

« Il ne s'agit pas d'adapter les compétences humaines au rythme rapide du changement du monde, mais à rendre ce monde au changement rapide plus hospitalier pour l'humanité[123]*. »* Cette phrase de Zygmunt Bauman conclut la recherche de nos trois hypothèses. En

123. ZYGMUNT Bauman, La vie liquide, op.cit., p.200.

allant vers l'apologie des flux comme potentiel de consommations, le projet va à l'encontre d'une proposition qui pourrait mettre l'humain au cœur du projet. Puisque les flux peuvent tout d'abord être considérés comme des acheteurs potentiels déversés en continu au travers de la gare, des opportunités énormes existent pour les commerces de capitaliser sur l'attention latente des gens qui transitent en gare. Mais ces opportunités ne prennent pas en compte l'identité multiple de ce flux, et quels sont ses besoins. Il ne s'agit pas non plus d'aller à l'encontre de ces rythmes, qui semblent s'être installés pour de bon et vont même vers plus de rapidité encore. Nous avions mis en avant l'hypothèse que les flux, constamment actifs, soient source de fatigue pour beaucoup. Ils représentent un monde qui devient une injonction à la mobilité, mais aussi au productivisme et à la rentabilisation maximale de son temps. *« Il faut FAIRE des choses »*. Il faut que les résultats soient là, tangibles. Que l'on puisse les montrer et en être fier. Face à cette machine du progrès, l'humain nécessite du repos car son rythme ne peut pas se jouer sur une tension au détriment de l'autre, et c'est justement cet équilibre qui permet d'être plus productif par la suite. Être immobile, de temps à autres. Mais si aujourd'hui, se reposer peut prendre la forme d'une activité entièrement basée sur la vitesse (course, attractions, sensations fortes, voyage), alors le repos doit-il être physique ?

Il semble qu'un repos mental soit plus approprié : c'est en libérant notre attention de la sollicitation constante par des messages divers et variés, que l'on permettra à notre esprit un repos réel, qui puisse permettre d'apprécier à nouveau cette mobilité, pour ce qu'elle est. Nous sommes à une époque qui tient en son cœur des progrès immenses et nous pouvons être fiers d'une partie certaine d'entre eux.

Si la mobilité s'est développée dans nos quotidiens plus que jamais, ce n'est bien sûr pas que pour le pire, mais surtout pour le meilleur. Cette recherche vise simplement à pouvoir nous accompagner dans ce changement afin de contrer les aspects qui pourraient nous être néfastes, quoique souvent invisibles au premier regard.
Si la Gare du Nord doit devenir un lieu de vie, que nous devons y passer un temps de plus en plus conséquent, elle mérite alors d'être un lieu dans lequel nous aimons passer ce temps. Où nous ne sommes pas juste en train de nous battre entre deux courants, entre deux horaires. Les flux sont avant tout un mélange de rythmes, qui ne peuvent pas être immobiles, ils doivent couler, avancer, se mouvoir, onduler, aller de l'avant. Un flux qui ne bouge pas, c'est une foule. Ce qui différencie le flux de la foule, c'est son mélange d'identités : par le mouvement et par la vitesse des flux, ceux-ci fondent ensemble les identités, les visages, les origines et les âges, les humeurs et les émotions. Tous vont dans le même sens, transformés en un macro-organisme actif. Une solidarité obligatoire puisque nous sommes liés par cette mobilité quotidienne. Au lieu d'en faire une source d'irritation et de haine, pourquoi ne pas la célébrer ?

Nous nous devons d'arrêter d'interpréter la mobilité comme un espace-temps de transition, mais comme une réelle part de notre quotidien, tangible. Il faut donc que nous puissions transformer ce qui est pour beaucoup un espace d'évitement en un lieu que l'on habite, afin que la gare puisse assumer son statut recherché de lieu de vie. Pour cela, Le designer doit œuvrer à modifier le lieu, par un geste artistique et poétique. L'espace doit collaborer avec le signe, avoir son rôle à part, plus sous forme d'expérience quotidienne que de coque fonctionnelle.

Pour permettre à l'humain, grâce à davantage de proximité, de se distancier de l'Homme-machine, et ainsi lui donner l'opportunité de prendre du recul sur sa productivité constante, sans pour autant le marginaliser. « *Il faut passer d'une économie de l'attention à une écologie de l'attention*[124]. » C'est par cet acte individuel et collectif que nous aurons l'espoir de reprendre la main sur cet espace en pleine évolution. Qualifié d'espace urbain, de ville dans la ville, il est aujourd'hui du ressort des citoyens d'employer ces nouveaux termes afin de s'approprier la gare, comme ils le font pour le reste de la ville.

124. CITTON Yves, Pour une écologie de l'attention, op.cit., p.250.


MERCi

REMERCIEMENTS

Un grand merci à Catherine Chomarat-Ruiz pour sa patience,
sa disponibilité et surtout pour ses précieux conseils.
Son approche méthodologique a été une aide certaine
à la constitution de cette recherche.
Merci à Sophie Fétro pour son analyse fine,
surtout en terme de projet.
Merci également à Françoise Parfait pour ses cours
très enrichissants ainsi que son suivit combatif.
Merci à toutes pour leur aide active à la structuration et au
développement de ma réflexion,
dans une année pourtant pleine de défis.

Merci à Stéphane Bonnard (artiste et écrivain)
et Andrew Spitz (designer d'interaction) pour m'avoir
chacun accordé un peu de leur attention
au travers de rencontres constructives.

Merci infiniment à mes parents pour l'intérêt sans limite
qu'ils portent à mes projets, et notamment à mon père
pour son aide toujours fidèle à mes recherches créatives.
Merci de me pousser toujours un peu plus loin.

BIBLIOGRAPHIE

Lus et consultés.

AUGÉ Marc, *Non-Lieux*, Paris, Éditions du Seuil, 1992.

CASTELLS Manuel, *La société en réseau*, Paris, Éditions Fayard, 1998.

CITTON Yves, *Pour une écologie de l'attention*,
Éditions du Seuil, Paris, 2014.

CRARY Jonathan, *24/7 : Le capitalisme à l'assaut du sommeil,* Paris,
Éditions La Découverte, 2014.

DELEUZE Gilles et **GUATTARI** Félix, *L'Anti-Œdipe*, Paris,
Éditions de Minuit, 1972.

DESESQUELLES Anne-Claire, *Au rythme de la vie*, Nice,
Éditions Ovadia, 2008.

GRAEBER David, *Bullshit Jobs*, Paris,
Éditions Les Liens qui Libèrent, 2018.

JENSEN Pablo, *Pourquoi la société ne se laisse pas mettre en équations,*
Paris, Éditions du Seuil, 2018.

LANDRIÈVE Sylvie, « Le renouveau des lieux de transit »,
Revue espaces, n°334, 2017, p. 50-112.

LE BRETON David, *Marcher, éloge des chemins et de la lenteur*,
Paris, Éditions Métailié, 2012.

LUSSAULT Michel, *Hyper-Lieux*, Paris, Éditions du Seuil, 2017.

MINCKE Christophe, *La société sans répit*, Paris,
Éditions de la Sorbonne, 2019.

PONS Nelly, *Choisir de ralentir,* Paris, Éditions du Seuil, 2017.

RELPH Edward, *Place and Placelessness*, Londres, Éditions Pion, 1976.

ROSA Hartmut, *Accélération et aliénation,* Paris,
Éditions La Découverte, 2012.

ROSA Hartmut, *Accélération, une critique sociale du temps*, Paris,
Éditions La Découverte, 2013.

RUFFIN François, *Il est où, le bonheur?* , Paris,
Éditions Les Liens qui libèrent, 2019.

SANSOT Pierre, *Du bon usage de la lenteur*, Paris,
Éditions Payot & Rivages, 1988.

SARTRE Jean-Paul, *Critique de la raison dialectique*, Paris,
Éditions Gallimard, 1960.

TIRY-ONO Corinne, *L'architecture des déplacements,*
Gollion (Suisse), Éditions in Folio, 2018.

VIRILIO Paul, *La vitesse de libération,* Paris, Éditions Galilée, 1995.

WEELEN Guy, *Léger : l'Âge industriel, la Ville,*
Éditions la société la Vie des arts, (66), 32–35, 1972.

ZYGMUNT Bauman, *La vie liquide,* Paris, Éditions Fayard, 2013.

WEBOGRAPHIE

Dans l'ordre de lecture.

Catherine Marchi, « Je n'arrive pas à ne rien faire », Psychologies, 2 octobre 2016, consulté le 16 décembre 2018 : http://www.psychologies.com/Moi/Se-connaitre/Comportement/Articles-et-Dossiers/Je-n-arrive-pas-a-ne-rienfaire

Culture mobile, « Yves Citton : l'écologie de l'attention », Vimeo, 29 mai 2015, consulté le 7 octobre 2019: https://vimeo.com/129223397

Olivia Gesbert , « Paul Virilio, penseur de la vitesse », France Culture, 19 septembre 2018 , consulté le 4 décembre 2018 : https://www.franceculture.fr/emissions/la-grande-table-2eme-partie/paul-virilio-penseur-de-la-vitesse

Cedric REMIA, « 10 chiffres hallucinants sur la Gare du Nord, la plus grande d'Europe ! », Télé-Loisirs, 23 février 2017, consulté le 30 janvier 2020: https://www.programme-tv.net/news/buzz/109407-10-chiffres-hallucinants-sur-la-gare-du-nord-la-plus-grande-d-europe/

Cécile Prudhomme, « Commerces, sports, crèche… vous ne prendrez plus seulement le train à la gare du Nord », Le Monde, 11 juillet 2018, consulté le 24 janvier 2020 : https://www.lemonde.fr/economie/article/2018/07/11/commerces-sports-creche-vous-ne-prendrez-plus-seulement-le-train-a-la-gare-du-nord_5329793_3234.html

Article « Ceetrus », Wikipédia (en français), consulté le 28 avril 2020 : http://fr.wikipedia.org/wiki/Ceetrus.

« Découvrez la Gare du Nord en 2024, comme si vous y étiez. », Le Parisien, 9 juillet 2018, consulté le 23 septembre 2018: http://www.leparisien.fr/info-paris-ile-de-france-oise/transports/decouvrez-la-gare-du-nord-en-2024-09-07-2018-7813596.php

Pierrick Fay, « Comment la Gare du Nord veut devenir la gare du futur », Les Échos, 17 juillet 2019, consulté le 10 décembre 2019 : https://www.lesechos.fr/industrie-services/immobilier-btp/renovation-de-la-gare-du-nord-paris-plus-que-jamais-oppose-au-projet-1160664

Sélène Agapé, « Paris : Pourquoi le projet de réaménagement de la gare du Nord divise-t-il l'opinion ? », 20 minutes, 6 septembre 2019, consulté le 23 mars 2020 : https://www.20minutes.fr/paris/2597659-20190906-paris-pourquoi-projet-reamenagement-gare-nord-divise-opinion

StatioNord, Maison du projet en ligne, 7 novembre 2019, consulté le 25 novembre 2019 : www.stationord.fr

Parlons Y-stoire, « La grande histoire de la gare du nord »,Youtube, 14 janvier 2020, consulté le 16 janvier 2020 : https://www.youtube.com/watch?v=ea7yqeZtmlE

Cushman & Wakefield, Les commerces en Gare (brochure en ligne), juillet 2018, consulté le 1er mars 2020: www.cushmanwakefield.com

Grégoire Allix, Mathilde Costil et Audrey Lagadec, « Gare du Nord, les plans de la discorde », Le Monde, 09 octobre 2019, consulté le 30 mars 2020 : https://www.lemonde.fr/economie/article/2019/10/09/gare-du-nord-les-plans-de-la-discorde_6014842_3234.html

Le Monde avec AFP, « Avis favorable pour le projet de rénovation de la gare du Nord à Paris », Le Monde, 11 octobre 2019, consulté le 30 mars 2020 : https://www.lemonde.fr/economie/article/2019/10/11/avis-favorable-pour-le-projet-de-renovation-de-la-gare-du-nord_6015070_3234.html

Tribune collective, « Le projet de transformation de la gare du Nord est inacceptable », Le Monde, 3 septembre 2019, consulté le 15 octobre 2019 : https://www.lemonde.fr/idees/article/2019/09/03/le-projet-de-transformation-de-la-gare-du-nord-est-inacceptable_5505639_3232.html

Christophe Mincke, « L'injonction à la mobilité », Forum Vies Mobiles, 16 mai 2019, consulté le 24 septembre 2019 : https://fr.forumviesmobiles.org/video/2019/05/16/linjonction-mobilite-12970

Milena Chessa, « Slow architecture, l'officieux slogan de la biennale de Venise 2018 », Le Moniteur, 7 mars 2018, consulté le 23 octobre 2018: https://www.lemoniteur.fr/article/slow-architecture-l-officieux-slogan-de-la-biennale-de-venise-2018.1954454

Jean-François Rial,« Comment voyagerons-nous après la pandémie ? » p.4, Terra Nova,17 avril 2020, consulté le 18 avril 2020 : http://tnova.fr/notes/comment-voyagerons-nous-apres-la-pandemie

Gilles Quénéhervé , sprinter médaillé aux J.O. de Séoul 1988, Grand angle par Blandine Masson,« Vitesse (3/5): Cours toujours », France Culture, 22 mai 2013, consulté le 16 février 2019: https://www.franceculture.fr/emissions/pas-la-peine-de-crier/vitesse-35-cours-toujours

Felicity Morris, « Post-Bed », 22 mars 2020, consulté le 7 avril 2020 : https://felicitymorris.com/Post-Bed-Post

Édouard Baer, « Jeudi 16 avril », Instagram, 16 avril 2020, consulté le jour même : https://www.instagram.com/p/B_Cgc3LnwM9/

Léna Mahfouf, « Bah je m'ennuie encore quoi » (19:03), Youtube, 27 avril 2020, consulté le jour même : https://www.youtube.com/watch?v=3-nHdkq_1-E

Christian Tremblay, « Inactive Wear », 14 avril 2020, consulté le 16 avril 2020: https://www.christian-tremblay.com/sitev3/work/inactive-wear/

« La liberté en philosophie », La Philo, consulté le 19 mars 2020 : https://la-philosophie.com/la-liberte-en-philosophie

Adèle Van Reeth, « À toute vitesse 1/4 : métaphysique de la vitesse », France Culture, le 28 avril 2014, consulté le 4 décembre 2018: https://www.franceculture.fr/emissions/les-nouveaux-chemins-de-la-connaissance/toute-vitesse-14-metaphysique-de-la-vitesse

Direction des publics, « PIERRE HUYGHE », Centre Pompidou, octobre 2013, consulté le 2 février 2020: http://mediation.centrepompidou.fr/education/ressources/ENS-Huyghe/

F.T. MARINETTI, « Textes fondateurs du Futurisme », Le Figaro, texte du 20 février 1909, consulté le 24 octobre 2018 sur: http://burmat.free.fr/Textes/MarinettiVitesse.pdf

George Maciunas, « Manifeste Fluxus » (1963), Wikipédia, consulté le 29 janvier 2020: https://fr.wikipedia.org/wiki/Fluxus

Johan Tekfak, « Le train-train quotidien », Français Authentique, 29 octobre 2017, consulté le 6 mars 2020: https://www.francaisauthentique.com/le-train-train-quotidien/

INDEX
des noms propres

AUGÉ Marc, 50, 53, 58, 59, 120.

BARDAINNE Claire, 136.

BONNARD Stéphane, 67, 70, 157, 168.

CASTELLS Manuel, 59.

CASTRO Roland, 37.

CITTON Yves, 7, 13, 60, 61, 107, 144, 145, 155.

CRARY Jonathan, 53, 89, 121.

DELEUZE Gilles et GUATTARI Félix, 121.

DESESQUELLES Anne-Claire, 8, 67, 78.

ELLIN Nan, 122.

GRAEBER David, 138.

LUSSAULT Michel, 16, 50, 120, 166.

MANET Édouard, 134.

MINCKE Christophe, 15, 66, 72, 106, 113.

MONDOT Adrien, 136.

NOUVEL Jean, 37.

PAQUOT Thierry, 147.

PONS Nelly, 78.

RELPH Edward, 120, 167.

ROPERT Patrick, 28, 30.

ROSA Hartmut, 15, 64, 73, 108, 112, 124, 150.

RUFFIN François, 43, 45.

SANSOT Pierre, 63, 65, 106, 129, 138, 144.

SARTRE Jean-Paul, 121.

SPITZ Andrew, 73, 157.

TIRY-ONO Corinne, 28.

TITARENKO Alexei, 56.

VERSTAND Nick, 140, 147.

VIRILIO Paul, 7, 16, 147, 176.

ZYGMUNT Bauman, 15, 47, 93, 104, 124, 141, 152.

INDEX
des concepts

« Accélération sociale » (concept de Hartmut Rosa): augmentation du nombre d'épisodes d'action ou d'expériences par unité de temps, c'est-à-dire que l'accélération est la conséquence du désir ou du besoin de faire plus de choses en moins de temps.

« Environmental attention gaps » (concept de Yves Citton): Situations où flottent des potentiels d'attention non mobilisés comme les halls d'aéroport ou les rames de métro.

« Hyper-lieu » (concept de Michel Lussault) : Révèlent une uniformisation à l'échelle de la planète des complexes les plus fréquentés et les plus sécurisés (notamment les shopping malls, les aéroports, les gares, etc.).

« Infatigables » (concept de Pierre Sansot) : Personnes qui vivent constamment dans une sorte de pénurie de temps, étant toujours à la recherche de quelques instants où elles seraient délivrées d'un forcing épuisant.

« Non-lieu » (concept de Marc Auger): Si un lieu peut se définir comme identitaire, relationnel et historique, un espace qui ne peut se définir ni comme identitaire, ni comme relationnel, ni comme historique définira un non-lieu.

« Placelessness » (concept de Edward Relph): Perte du sens du lieu, par des individus qui n'entretiendraient alors plus de liens avec des espaces devenus uniformes et neutres.

« Pratico-inerte » (concept de Jean-Paul Sartre) : tout ce qui est produit par la praxis humaine et se fige dans l'inertie de la matière. C'est ce que Sartre appelle également, dans la Critique de la raison dialectique, la matière ouvrée (travaillée par l'homme).

« Sol Facile » (concept de François Decoster): Secteur accessible relié à la ville par des rues en lieu et places de passerelles, de rampes ou d'escaliers (concept de l'AUC).

« Ultra-mobilité » (concept de Christophe Mincke): Société dans laquelle la mobilité est devenue une fin en soi. Elle n'est plus quelque chose qui permet d'atteindre un objectif. La mobilité est un bien en tant que tel.

« Urbanisme retardataire » (concept de Pierre Sansot) : « C'est-à-dire que, sans entraver la libre circulation des personnes et des marchandises, nous prendrons en compte le souci d'habiter, donc de demeurer dans les lieux avec lesquels nous nous sentons en bonne intelligence.

« Vie liquide » (concept de Zygmunt Bauman): concept qui se penche sur le flux incessant de la mobilité et de la vitesse, caractéristique de notre modernité. Zygmunt Bauman décrit une société «en voie de liquéfaction avancée», où les relations humaines deviennent flexibles plutôt que durables, tant au plan personnel qu'au plan collectif.

ANNEXES

Rencontre avec Stéphane Bonnard.

Artiste de rue, et créateur du Komplex Karpharnaüm, Stéphane Bonnard est créateur d'un spectacle urbain appelé « les immobiles ». Au travers d'une rencontre, il saura faire état d'un nouveau mode de vie humain, qui selon lui, mènerait même jusqu'à la transformation de notre espèce...



23 janvier 2019, Lyon.

D'où vient le Komplex Kapharnaüm ?

Le Komplex a maintenant une vingtaine d'années : il est né de trois axes forts, la thématique globale étant la ville. Il y est ancré, avec une production de spectacles sur cette thématique assez large, qui sert de matière premiere. On travaille autour des transformations urbaines, les usagers de la ville etc. C'est souvent un travail d'écriture qui se fait à partir de la ville aussi, dans toutes ses composantes c'est à dire la recherche documentaire qu'on peut faire à partir d'entretiens, de rencontres, de travail en immersion dans un quartier, où on accumule du témoignage. En terme de scénographie c'est la même recherche, on travaille vraiment l'espace urbain comme un espace scénographique, avec ce constat un peu simple que chaque façade a son histoire, chaque trajet, et notre but est de composer avec ces histoires afin d'en faire la notre.

Quel est l'élément sur lequel vous vous concentrez l e plus dans les spectacles?

Il y a un travail autour des déplacement et de la mobilité dans les spectacles, puisqu'ils sont souvent faits de déambulations. Le déplacement est intéressant parce qu'il est un sujet à part entière. Le déplacement est dramaturgique, c'est un art qu'on vit tous les jours de manière complètement inconsciente, mais de fait on est complètement nourris de ça.

Vous parlez beaucoup d'immobilité, de statique, de spectateur de l'être urbain : d'où vient pour vous cette importance de l'immobilité?

Le but est de sentir de plus en plus comme la ville est en mouvement, et comment la posture immobile est une posture anormale. Aujourd'hui elle l'est d'autant plus par les attentats, puisque par conséquent c'est devenu une position dangereuse même, mais ça ne date pas d'aujourd'hui : sur les métros de Londres, ils ont commencé à installer des caméras dans les couloirs, qui sont en capacité de détecter les gens immobiles dans les couloirs, puisque comme il n'y a aucune raison d'être immobile, cette position identifie directement un suspect. La lecture que j'en fais aujourd'hui, de manière très concrète c'est : qui peut se permettre d'être immobile dans la ville ?

La ville est hyper fonctionnelle, si tu veux te détendre tu vas dans un parc, si tu veux faire du sport tu vas dans un stade ou dans une salle de sport, si tu veux te divertir tu vas au cinéma ou au théâtre, il y a toujours un espace dédié à la fonctionnalité recherchée. L'idée est donc de se déplacer d'un espace à un autre, d'une fonction à une autre. Alors que quand tu es immobile, tu es hors jeu, c'est non-productif.

Il y a donc les productifs, qui sont à fond parce qu'ils ont un milliard de choses à faire, et il y a les non-productifs qui eux sont des sdf, des jeunes qui tiennent les murs, les marginaux, en fait. Comme si l'on était dans un fleuve et qu'à un moment donné, on était éjecté. Être immobile pour la société, c'est donc être louche, ce n'est pas normal, et si tu te retrouves dans une position d'immobilité, tu es dans une fragilité par rapport aux autres.

J'ai écris un texte qui s'appelle « immobiles ». L'idée, c'était de raconter cette histoire d'un mec qui, à un moment, s'arrête, plutôt dans un quartier d'affaires à la Défense, et puis qui contamine les autres. Tout doit circuler, tout doit être fluide, et je pense que la ville est aujourd'hui construite sur ce modèle là, la fluidité totale. Tout ce qui entrave le flux est donc néfaste aux affaires.
L'histoire de l'immobile est donc née de là, et après pour écrire le bouquin, je suis allé jouer à ça à la défense, seul pendant plusieurs heures. C'est là que j'ai pris une claque parce que j'étais dans une position un peu documentaire, pour nourrir l'écriture, et en fait c'était une expérience physique et mentale complètement dingue, je suis revenu boulversé. Parce que tu es traversé par la ville de manière hyper forte, traversé par l'humanité. C'est là que m'est venu l'idée de partager ça, et c'est là que sont nés « les immobiles ». Et la fin du texte est arrivée par cette expérience : au début le mec était tout seul, puis il y en a deux, puis trois, puis à la fin ils sont plein, et puis au bout d'un moment à la défense plus personne ne peut circuler, on devient presque une forêt de corps, et les mecs qui veulent encore aller bosser se perdent au milieu de ces corps, ils sont obligés de s'arrêter, tout part en vrille. Donc l'idée était d'essayer de faire ça pour de vrai - toute proportion gardée - et de proposer à des gens d'être immobiles dans la ville, afin de vivre cette expérience de manière personnelle, intime, mais aussi très collective.
C'est pour ça qu'il y a une proposition d'écriture à contre-coups, qui est très importante.

« Entre spectateurs et habitants, entre espace scénique et sphère publique. » Vous vous positionnez souvent comme spectateur du flux : Comment le ressentez-vous personnellement, quelle serait votre expérience?

Dans ce rapport au temps qu'on a, à cette course, à la vitesse, à un moment de tout lâcher et puis de voir, rien qu'en dix minutes comment la ville te traverse, ça nous renvoie à notre étanchéité au quotidien. C'est vrai qu'être immobile, quand on y pense c'est tellement simple, que ça en deviendrait presque compliqué. On ne s'en donne pourtant pas le droit, puisque c'est contre-productif. Oui, et c'est là toute la force de l'expérience. On ne peut pas faire plus simple comme proposition, c'est juste de s'arrêter, simplement ça. Et en le faisant, on se rend compte à quel point c'est difficile, au début on n'est pas à l'aise, être arrêté c'est pas facile mais comment cela se fait-il ? D'où vient l'ordre qui me dit que je ne peux pas être immobile? On a assimilé quelques chose qui n'est pas normal, tous les animaux s'arrêtent bien à un moment.

« Les immobiles, Pantin » : Avez-vous un protocole vis-à-vis des personnes qui participent aux expériences urbaines ? Y a-t-il un nombre maximal? Qui participe à ces performances?

C'est une vraie bonne question,. On vient de faire la première saison des immobiles, on a fait plein d'ateliers à gauche à droite, et là aujourd'hui ce sont les structures d'accueil qui nous recrutent, donc il y a deux types de recrutements : ceux que l'on appelle les complices, qui sont une vingtaine de personnes avec qui on fait un boulot pendant trois-quatre jours, un boulot d'immobilité, où l'on part à plein d'endroits de la ville, à chaque fois il y a une écriture puis on se lit les choses, ce

qui créé un groupe assez fort. Après, le jour de la grande immobilité, on voit plutôt 200 personnes, et là c'est plus présenté comme un spectacle. Sauf que quand les gens arrivent on leur dit « en fait il n'y a pas de spectacle ce soir ». Il y a un super enjeu, toi qui travaille sur le temps et son accélération, il y a un truc qui est assez évident pour tout le monde, et même les fois où on a organisé un spectacle super à l'arrache avec des personnes très différentes, c'est quand même évident pour tout le monde, ce qui est en jeu. Les mecs se plantent là dix minutes, « d'accord on est immobiles puis on fait quoi? »; et puis dès qu'il l'on fait, ce qui est en jeu est très clair.

Vous a-t-on déjà demandé pourquoi vous étiez arrêté?
Bien sûr, les gens viennent demander, on a d'ailleurs beaucoup bataillé sur la manière de répondre à cette question. « On est immobiles » a semblé être la meilleure réponse. On distribue d'autres notices simplifiées : on a plusieurs types de notices; pour les participants, puis d'autres plus simplifiées, une invitation à être immobile, en cherchant un point au sol, tu t'installes, et puis tu verras.
Lorsqu'on est deux cent personnes, les gens ne demandent même plus, car le mouvement s'impose de lui-même, et par conséquent tout le monde est paumé, les passants ne comprennent plus rien à ce qu'il se passe donc ils se laissent attraper par le mouvement.
« Peut-être a-t-on décidé de prendre le temps »

Vos dispositifs ont une forme bien spécifique, pourquoi ce choix au format ticket de caisse?
C'est venu de notre relation à l'écriture, qui pour moi est importante car, dans l'immobilité on convoque forcément l'imaginaire, un truc se

met en route. Ce qui m'intéresse c'est donc comment être immobiles à plusieurs, et comment cet imaginaire se met à contaminer l'espace où l'on est. Donc au début on se demandait comment les gens qui écrivaient, on pouvait assez vite utiliser la matière écrite et puis la mettre en oeuvre. C'est comme ça que sont venues les imprimantes à ticket de caisse, le format est rigolo.
Je me demandais si cela faisait référence aux histoires sur ticket proposées à la gare selon notre temps d'attente. C'est une coïncidence intéressante, parce qu'eux le font sous ce format là, comme si avoir une page pleine c'était trop dur pour un être mobile. C'est plus agréable à lire quand il y a un mot ou trois par ligne, parce qu'on se dit « allez ça va, c'est rapide ». C'est écrit gros, ça passe mieux, même si c'est long. C'est un objet qu'on a bien aimé parce qu'on donne un rouleau à chaque personne, et ce n'est pas un flyer. On n'est plus dans l'information habituelle. On est dans autre chose, et puis en déroulant le rouleau, on écarte les brans, et même sans le vouloir on devient acteur sans s'en rendre compte. Pour les gens extérieur, on forme déjà une figure, on est déjà en train de transformer l'espace, sans même en avoir conscience, on est juste en train de lire.

Quelle est votre dernière découverte?
Le trailing haute fréquence, c'est la suite de l'immobile, c'est le dernier texte que j'ai écris. Qui est-ce qui est sensé organiser la bonne marche du monde, c'est le politique. Aujourd'hui on a conscience que le politique et l'économique sont complètement mélangés : c'est l'économie qui est dans la tête du politique avant toute chose. Or l'économie aujourd'hui ce n'est plus réel, c'est tout ce qu'il se passe à la bourse. Donc c'est la bourse qui est au coeur de l'économie, et donc de

l'organisation humaine. Aujourd'hui, 98% des actions correspondent au trailing haute fréquence : ce sont des ordinateurs qui sont en réseau, qui travaillent à la nano-seconde et sont capables d'envoyer un milliard d'ordres boursiers en une seconde. Ce qu'il se passe, c'est que les algorithmes, donc ces énormes machines, se font des blagues, et se transforment en bug incroyables, qui sont inaccessibles au temps humain. Pour te dire à quel point ça va loin, il y a un cable qui relie Chicago et New York, et un qui relie Wall Street et la bourse de Londres, donc un cable qui passe sous la mer, sous l'océan. Et ce dernier, il l'ont retiré et reinstallé autrement de manière à gagner 5 milli-secondes de communication. Plus de 5000 km de câble, donc des petits travaux, pour gagner 5 milli-secondes. Quand on parle de la course au temps, on voit que là on est au bout du bout du système, c'est à dire que là, plus rien de réel, plus de concret, on est sur de la folie mathématique, complètement abstraite.

« Et il s'est arrêté. Et il est resté là. » Un exploit, en 2019?

Ralentir, c'est rebouter l'espace et sa relation à l'autre, dont on a perdu la saveur par la vitesse constante. Comme Virilio perd le détail par la fenêtre de son train. Ralentir le flux, c'est ralentir la productivité, stopper un peu le besoin constant d'efficacité, qui est quand même quelque chose qui nous tient chaque jour. Il y a aussi une injonction avec la présence du sport aujourd'hui, omniprésence du sport. Son discours est le dépassement de soi, l'efficacité, aller au bout de soi-même, la performance, le chrono… C'est incidieux, et c'est présent, puisque le sport est partout, on ne peut pas ouvrir un journal sans la petite phrase « on continue » . Tout va dans le même sens. Pour le coup, on peut aussi revenir sur les gilets jaunes : il sont vraiment là pour dire qu'ils lâchent

l'affaire, quitte à être immobiles. Ils décrochent volontairement du flux, ce qui n'est pas anodin.

Que pensez-vous de la parallèle qu'on peut faire entre les espaces multimodaux et le smartphone?

Le concept du smartphone est intéressant : il y a tellement d'outils et d'applications qui y sont intégrées, que téléphoner en devient presque secondaire. C'est là qu'on retrouve la gare multimodale pour ce qui est de l'espace, où la fonction du voyage devient elle aussi peu à peu secondaire derrière toutes les autres fonctionnalités proposées. Le smartphone participe énormément à l'effacement de l'espace, je me rappelle avoir été bloqué une journée entière à la gare pour inondations des gens avaient dormit là etc. Et tout le monde avait finit avec un corps complètement relâché, à l'abandon, complètement disparus en fait. Il n'y a plus de présence, les gens sont là depuis 10 heures, plus de rapport à l'espace ni au temps. Ce qui peut être satisfaisant là dedans c'est d'exister. Tu envoies un sms, tu postes une photo, et tu existes, aux yeux de ceux qui reçoivent ton signe. Ceux qui sont nés à partir de l'année 2000 ont grandit avec cet outil. Ils ont grandit avec ce besoin d'exister et les codes à suivre pour exister par le réseau social. Cela fait partie de leur éducation, et je me demande si il sera possible pour eux de prendre du recul là dessus, du fait qu'ils n'ont finalement jamais vécu sans. Ils ont une plus grande maîtrise de la communication en réseau, plus tôt. La télé j'y ai été plongé tôt, mais ça n'allait que dans un sens. La différence avec le téléphone, c'est qu'on lui répond, on s'entend bien. Alors qu'il y a 50 ans, quand nos grand-mères faisaient une insomnie, il n'y avait rien à faire. Pas de télévision, pas de réseau social, pas de messages, pas de radio... À part un bouquin ou

quelqu'un à qui parler, il n'y avait strictement rien à faire à minuit. Des scientifiques ont même prouvé que depuis ce temps et l'apparition de nos sollicitations constantes, ou il y a toujours quelque chose à faire, à toute heure, nous avons perdu en moyenne deux heures de sommeil par nuit. Métaboliquement parlant, si on dort une heure de moins que prévu, le corps va se modifier et être conduit à une mutation de l'espèce.

Qui s'arrête, dans la vraie vie?
Dans la gare, ceux qui s'arrêtent, ce sont en majorité les sdf, considérés comme « les improductifs ».
Ensuite viennent ceux qui attendent en scrollant sur leur téléphone, ceux qui travaillent, qui téléphonent. Ceux qui prennent des billets ou qui rentrent dans des boutiques, les consommateurs. Ou enfin pour discuter, ça arrive encore. Ceux qui cherchent leur chemin avec un air inquiet. Ceux qui courent et ceux qui articulent les rythmes, en arrivant directement dans la gare en trottinette, en vélo... L'économie de l'attention, est un livre qui en parle. L'auteur est à la recherche de l'attention qui est constamment traquée, les gens sont tellement sur-sollicités, donc le nouveau business est là : comment arriver à choper l'attention de ton interlocuteur pour qu'il achète?

Quel est votre rapport au temps dans votre vie de tous les jours ? Est-ce que cette accélération est pour vous un bénéfice ou plutôt quelque chose de subit?
Qui en bénéficie, franchement? J'essaye de sortir de ce tourbillon, qui nous fait croire qu'on vit parce qu'on est actifs, on est utiles, et on nous fait croire que sans être utile, on n'existe plus. Je pense que j'ai

beaucoup vécu le saucissonnage du temps, être à l'arrache pour tout, tout faire au chronomètre, on devient multi-tâche. Quand j'écris l'immobile, je décompresse totalement, c'est apaisant. Je sature. Le rythme qu'on nous impose n'est pas un rythme humain.
Est-ce que c'est reposant d'être immobile?
Traversés par le flux, on a beau être immobiles, ça n'est pas reposant pour autant. On ne retrouve pas forcément son rythme pour autant. Les immobiles, ce n'est pas une expérience reposante, mais elle est régénératrice, ressourçante. On se sent nourrit des sollicitations sensibles et non pas que visuelles. Tous ces espaces qui sont conçus pour le repos dans les entreprises, finalement c'est congés payés. C'est-à-dire reposer le corps, afin qu'il reparte mieux et qu'il soit plus productif dans la machine à produire. Ce n'est pas forcément là qu'on se retrouve le plus finalement.

Et aller vite, c'est quoi pour vous?
Il y a peut-être une confusion entre la sensation de vitesse et la vitesse réelle : quand tu es dans le tgv, à 300km/h, ça n'est pas du tout fatiguant. Ce n'est pas la vitesse de déplacement, mais une sensation de vitesse. C'est plus la sensation du temps et de la sur-sollicitation qui fatiguent l'humain. L'accélération est plus dans l'accumulation des tâches. Et qu'il y a de moins en moins de temps pour faire chaque tâche. Ce n'est pas la vitesse en soi qui fatigue. Dans le train on se sent bien, mais c'est dû au fait qu'on est utile. On est utile car on se déplace, le mouvement est en cours et ne nous demande pas d'effort. On peut donc enfin se permettre de ne rien faire. J'adore conduire, parce que je n'ai qu'une chose à faire et je suis utile tel quel. C'est là je pense le vrai truc, c'est dans la relation qu'on a à l'utilité, à la productivité.

Mais c'est quoi être utile; utile à quoi? Utile à produire, utile à exister? Les réseaux sociaux etc., à quoi ça sert à part montrer qu'on existe ?
Il y a après les apaches, ceux qui vivent à part, qui sont autonomes. Une relation bien différente au temps. Ils parlent en faisant des pauses. Ils marchent au même rythme qu'il pleuve ou qu'il vente, ils ne sont pas bousculés par les évènement. Ils ont leur propre rythme. On a besoin de faire une chose à la fois, et d'avoir un espace attribué à une action, pour s'y retrouver. Plus le seuil entre ces différents espaces est flouté, plus on perd pied. Tu ne sais plus pourquoi tu es là, à quoi tu sers, en quoi tu es utile à cet endroit là...
Bientôt le sommeil disparaitra, et on mélangera tout. Il y aura des espaces déconnectés dans la ville. Ces espaces vont coûter une fortune, ils valent déjà de l'or.



WORKSHOPS

« Sprint Mobilités », atelier organisé par ERASME, 19-20 décembre 2018, Vallée de la Chimie, St-Fons

« Réinventer l'attente », expédition menée par Fanny Parise (anthropologue), 25-28 janvier 2019, Disneyland Paris.

«TRAIN-TRAIN»

Université Paris 1
Panthéon Sorbonne
UFR 04 Arts et
sciences de l'art.

Mémoire de
recherches rédigé
sous la direction de
Catherine Chomarat-
Ruiz, Sophie Fétro et
Françoise Parfait.

Louise
Laborde-Castex,
Master 2 Design,
Arts et Médias,
2 juin 2020.