

Pour une mobilité conviviale !

Prendre soin des gares

Avant propos



*Illustration dans le livre «A Year of Goods News».2021.
© Martin smatana*

Le milieu rural m'a toujours fasciné par son potentiel à favoriser l'émergence d'initiatives associatives, culturelles, citoyennes. C'est après avoir passé près d'un an à m'impliquer dans le Tiers Lieu de la transition écologique et solidaire Sainte Marthe (à Grasse), que j'ai choisi de retourner poursuivre mes études à La Souterraine en Creuse, un milieu qui me paraît alors représentatif de la capacité du monde rural à œuvrer pour un design soutenable et responsable, dans l'objectif alors d'être un designer issu de cette ruralité.

Mon expérience au Tiers Lieu Sainte Marthe, une ancienne école, a renforcé mon intérêt vers la nécessaire mutation de lieux autrefois dynamiques et vivants, aujourd'hui délaissés. Une mutation des manières d'occuper l'espace, de s'organiser, de concevoir et de (a) ménager l'espace, qui est nécessaire, au vu des urgences environnementales et sociales. C'est ainsi que ce sujet de recherche me permet de questionner le rôle d'un designer en ruralité, face à des problématiques inhérentes à ce milieu.

Au-delà du diplôme, cette recherche en design est pour moi un moyen de participer à une dynamique territoriale locale. En espérant que mon travail puisse à sa juste échelle servir la ruralité, et l'appropriation des lieux, du territoire et de sa gouvernance par les habitants de celui-ci. Cette recherche en design comme l'achèvement de mon expérience d'apprenti designer et point de départ d'une aventure professionnelle et citoyenne est une proposition d'expérimenter par le design, d'autres modèles et d'autres perspectives d'habiter joyeusement nos territoires de manière conviviale, entre hier, aujourd'hui et demain.

Som maire

Avant-propos	4
Introduction	8
1 Une mobilité, des territoires, et des lieux à soigner	16
Mobilité, Accélération ou Décélération	18
L'Accélération, une trajectoire désirable ?	18
Hyperloop, hyper-inégalitaire	20
La vision du territoire à l'heure de l'accélération	30
Négligence du territoire palimpseste et des lieux	30
L'approche hiérarchique du territoire, obstacle au soin des lieux.	34
Les gares rurales, des lieux à soigner	36
Un passé et des usages à raviver	36
Des réactivations rentables, défavorables à une mobilité durable	38

2 Le designer au service du territoire et de ses habitants	44
Vers une conscience des lieux gares	46
Un aménagement au service d'une reconnaissance du patrimoine ?	46
La gare lieu territoire	54
La Gare, lieu de la mobilité à travers les époques	60
Quelles gares pour supporter la mobilité rurale d'aujourd'hui et de demain ?	60
Une cohabitation entre les nouveaux usages de la gare et l'usage premier de la mobilité	64
La mobilisation et la participation des habitants pour faire revivre les gares rurales ?	68
Le designer comme médiateur au service de l'auto-détermination des habitants ?	68
Conclusion	78
Annexe	80

Introduction

Historiquement, le train et ses gares étaient centrales dans la mobilité des habitants, dans le transport de l'alimentation, et dans la vie locale¹. Ne résistant pas à la concurrence du transport routier et au désintérêt des politiques, l'infrastructure ferroviaire ne participe plus suffisamment à la logique d'accélération de la vitesse, de notre mobilité, et de nos modes de vies, véhiculée ses dernières années comme vision du progrès. Il est aujourd'hui urgent de questionner nos modèles de société basés sur une croissance et une accélération constante, au regard d'une habitabilité du monde durable et soutenable.

Une décélération de nos modes de vies en ralentissant notre mobilité est-elle envisageable et souhaitable ?

Les gares rurales représentent plus des trois quarts des gares en France. Même si certaines sont encore actives, beaucoup sont à l'abandon et sont devenues de simples haltes², lorsqu'il y a encore le train qui s'y arrête.

Ces gares, le réseau secondaire et plus largement le patrimoine ferroviaire hérité du XIX^{ème} siècle peuvent retrouver un rôle essentiel au regard des urgences de soutenabilité environnementales, de frugalité dans la gestion des ressources, et de préservation des milieux naturels³.

1. Avec le Plan Freycinet (1879-1914) qui visait à développer les réseaux ferroviaires sur tout le territoire Français, 9000 kms de lignes d'intérêt local ont été créées dans le but de désenclaver les régions et de favoriser un développement économique régional. Au cours du XX^e siècle ce réseau a connu une importante diminution, sur la quasi-moitié du réseau national, 48,9% a été fermé, des lignes ont fermé soit 22 000 kms au XX^e siècle.

2. PANG : point d'arrêt non géré

3. Ce mode de transport permet 8 fois moins d'émission de particules nocives, 9 fois moins d'émission de CO₂, 6 fois moins d'énergie consommée que le transport routier, et il serait 7 fois plus sûr que celui-ci.

Ainsi quel est l'avenir de ces gares rurales, et qui décide de celui-ci ? Quels rôles peuvent-elles avoir/retrouver au sein de nos territoires ? Comment leur réactivation peut-elle favoriser l'utilisation et la fréquentation du transport ferroviaire ?

Ces infrastructures existantes représentent-elles une opportunité pour expérimenter d'autres modèles de mobilité, plus lents ? Plus locaux ? Plus conviviaux ?

La désaffectation de ces gares ne s'est pas faite sans impact sur les populations. Beaucoup se sont mobilisés, et se mobilisent encore contre la fermeture de ces lieux historiquement centraux dans la vie et dans l'économie locale. Beaucoup se battent pour maintenir un service de mobilité public en milieu rural, en cohérence avec les enjeux écologiques et sociaux actuels.

Cette mobilisation et cet affect des habitants pour leurs petites gares sont tout à fait palpables sur notre terrain de recherche, la gare de Mourioux-Vieilleville et son bassin de vie, en Creuse.



La gare de Vieilleville endormie. 2021. © Yannick ALY-BERIL

En effet dans le village de Vieilleville, la gare fût autrefois l'élément principal de la mobilité ferroviaire, et un carrefour de ressources locales⁴, développant l'activité et la vie de village. Aujourd'hui la gare, qui a fermé non sans manifestations de la part des riverains, représente le souvenir, la nostalgie d'une vie passée, fourmillante, vivante et conviviale. Elle est un espace qui a encore du sens pour ses habitants, un terrain avec une dynamique d'implication et de mobilisation existante. C'est cette gare qui nous intéresse, en tant que désigner écoresponsable, soucieux de questionner notre rôle et la place laissée aux habitants dans un projet de réactivation de gare. On peut relever des formes d'implication similaires ailleurs sur le territoire creusois, sur le territoire national⁵ et en Europe⁶. Cette mobilisation déjà présente, peut-elle servir à redonner vie aux gares rurales ?

De manière générale l'histoire ferroviaire est marquée par des mobilisations citoyennes et des luttes contre des mesures et des décisions entravant ce secteur. Dans l'actualité récente, on peut voir l'impact de ces luttes dans la situation générale du ferroviaire en France qui donne espoir⁷.

4. Bois, engrais, pommes de terre

5. Voir page de droite

6. « En mai 2014, les habitants de cette commune (village d'Haukivuori, au sud-est de la Finlande) d'un peu moins de 2300 âmes se sont mobilisés contre la fermeture de leur station ferroviaire historique : «C'est incroyable qu'ils suppriment un arrêt qui existe depuis cent vingt-cinq ans pour gagner trois minutes sur le trajet entre Kouvola et Kuopio !», déplore ainsi une habitante. » Pourquoi l'Europe veut libéraliser le train, info.arte.tv, 10/01/2022

7. Des mesures de politiques publiques notamment le retour des trains de nuit, l'arrêt des fermetures des petites lignes, l'activation de nouveaux partenariats entre collectivités et acteurs privés, l'inscription dans le plan de relance de 4,7 milliards destinés au soutien du secteur ferroviaire.



5. Décembre 2018 - Indre : près de 300 personnes arrêtent un train pour réclamer plus de dessertes. © Aurore Richard/Radio France/

De manière plus précise, autour de notre terrain d'action des éléments témoignent d'une tendance encourageante pour ce qui nous intéresse, les petites lignes ferroviaires et leurs gares. Railcoop⁸, le projet TramTrain Limousin⁹, ou une récente étude sur les petites lignes ferroviaire en Creuse¹⁰ le démontrent.

Le climat actuel semble propice à une redynamisation de l'offre ferroviaire (fig.1). Permettrait-elle d'être plus en accord avec les besoins et les enjeux d'une mobilité durable au service des habitants d'un territoire ? Le train le peut-il seul ?

Alors la question se pose, que fait-on des gares rurales situées sur ces lignes secondaires ?

Au vu de cette actualité, de quelle manière le designer d'espace peut-il concevoir un réaménagement des gares qui soit au service d'une mobilité soutenable sur le territoire ? Quel rôle peut-il/ doit-il jouer ? Notre réflexion émanera de ce terrain de recherche, la gare de Vieilleville en Creuse.

Ainsi, quels usages, quelles activités permettraient de faire revivre les gares, c'est-à-dire de leur faire retrouver une effervescence passée, constitutive des relations sociales et d'une convivialité dans les villages ?

Etant donné la dynamique de mobilisation présente, en quoi travailler en impliquant les habitants permettrait à ces espaces de retrouver le rôle central qu'ils ont historiquement eu sur leur territoire et dans la vie des habitants ?

*

8. D'ici la fin de l'année, la SCIC Railcoop prévoit de ré-exploiter pour les voyageurs la ligne Lyon-Bordeaux, une initiative qui renforcera certainement la fréquentation des trains autour de notre terrain.

9. Le projet de TramTrain Limousin vise à réhabiliter les voies ferrées afin d'optimiser le cadencement des trains et de développer un service continu en journée dans les gares de l'étoile ferroviaire historique autour de Limoges. Cinq lignes seraient exploitées, avec un départ toutes les 30 minutes aux extrémités de chaque ligne.

10. Récemment, une étude vient d'être lancée sur l'avenir des petites lignes ferroviaires co-financée par l'État et la Région Nouvelle-Aquitaine. Trois petites lignes sont concernées en Creuse dont celle qui nous intéresse, la ligne Bourgneuf-Vieilleville. Menée par une équipe pluridisciplinaire composée de spécialistes des transports, géographes et démographes, tous s'accordent à dire qu'il y a encore un avenir pour le train en zone rurale et que le transport ferroviaire peut même être encore un outil de développement local.

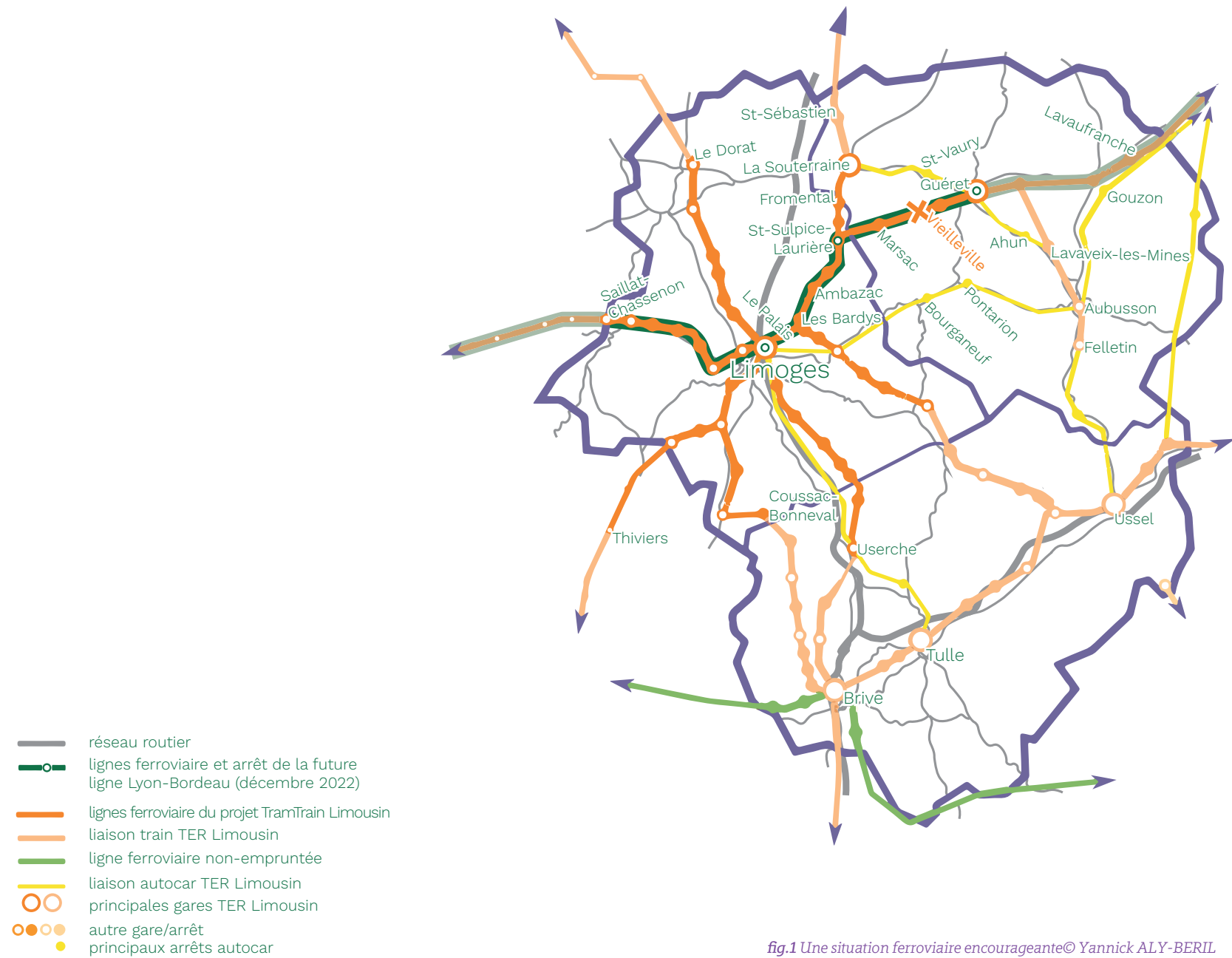


fig.1 Une situation ferroviaire encourageante © Yannick ALY-BERIL



**Une
mobilité, des
territoires,
et des lieux
à soigner**

Mobilité, Accélération ou Décélération ?

La vitesse semble être un élément fondamental de notre rapport à nos déplacements, et à notre mobilité. Elle peut se traduire par la rapidité de nos moyens de transport, par la fréquence de nos déplacements, et par la distance parcourue de chacun d'entre eux. Aujourd'hui l'époque moderne semblerait nous imposer une augmentation permanente de cette vitesse. Une dynamique d'accélération qu'il faudrait questionner, combattre ? Qu'implique cette accélération pour notre manière de nous déplacer, pour notre rapport au territoire que nous habitons ?

L' Accélération, une trajectoire désirable ?

C'est l'apparition de la locomotive à vapeur au XIXe qui marque selon le philosophe Hartmut Rosa le commencement de ce qu'il nomme l'Accélération¹¹. Cette évolution technique donne naissance à la révolution industrielle, et dès lors l'augmentation de la vitesse, la mobilité est synonyme de progrès¹². Ainsi cette vision du progrès impose la production constante de nouvelles technologies, d'innovations techniques ou scientifiques, dans l'objectif d'aller toujours plus vite et d'être toujours

plus mobile, de viser une hyper-mobilité.

Dans l'imaginaire collectif se déplacer plus vite nous permettrait de décupler nos activités, d'optimiser notre temps afin d'accumuler des expériences. C'est pourtant l'inverse que démontre Hartmut Rosa¹³, pour qui nous n'avons aucune prise sur cette accélération, nous subissons une nouvelle forme d'aliénation par une sensation cruelle de manque de temps, engendrant chez les individus une démobilité.

En milieu rural et nous l'avons observé sur notre terrain de projet à Mourioux-Vieilleville, les habitants et plus précisément les anciens ou les natifs, regrettent aujourd'hui la nécessité de se déplacer dans les villes voisines pour pratiquer la plupart des activités qui autrefois existaient sur place et participaient à une vie de village riche et dynamique. Cela implique de passer beaucoup de temps, généralement dans sa voiture, à se déplacer, au profit d'une diversité d'activités possibles mais contre du temps, de l'énergie et de l'argent. Ainsi il devient difficile pour les habitants de trouver le temps, de s'investir et de se mobiliser dans la vie de leur village, au détriment des relations sociales et d'une certaine convivialité. L'hyper-mobilité nuirait-elle à la vie locale et à la convivialité des villages ? Relocaliser les déplacements, les activités, et la mobilité des habitants sur leur territoire, est-ce désirable afin de renforcer la mobilisation des habitants ?

Le cas de L'Hyperloop est intéressant à étudier, car il cristallise la vision d'un progrès dépendant de l'accélération de la vitesse, de la mobilité et des modes de vie, il est un artefact de L'hyper-mobilité.

★

11. L'accélération est un concept philosophique permettant de penser ensemble l'accélération technique, celle des transports, de la communication, l'accélération du changement social, des styles de vie, des structures familiales, des affiliations politiques et religieuses, et l'accélération du rythme de vie, qui provoque chez les gens une expérience de stress et de manque de temps permise alors par une augmentation de la vitesse.

12. Au sens d'une évolution de notre civilisation, de l'humanité vers un idéal.

13. Hartmut ROSA, *Accélération. Une critique sociale du temps*, Édition La Découverte, 2010.

Hyperloop, hyper-inégalitaire

Inégalités sociales

Des capsules propulsées à 1 200 km/h à travers des tubes sous vide pour dévorer l'espace et le temps, un train à très grande vitesse transportant des passagers de métropoles en métropoles. C'est ce qu'est le projet Hyperloop¹⁴. Ainsi le citoyen aurait la possibilité d'effectuer plusieurs trajets par jour, afin d'être physiquement présent à différents endroits de la France, de L'Europe en un clin d'œil. Mais qui a besoin d'une telle mobilité ? A qui s'adresse cette hyper-mobilité qui a un coût ? Car en réalité ce projet n'a d'intérêt que pour une classe sociale supérieure pour qui traverser la France plusieurs fois par jour serait une manière supplémentaire d'exprimer son potentiel et sa capacité à consommer du territoire, de l'énergie, de la mobilité. L'Hyperloop accentue une différenciation d'accès au transport, qui existe déjà, notamment avec le TGV¹⁵.

Le TGV propose un service ferroviaire plus rapide (320km/h) que les TER¹⁶ avec peu d'arrêts et donc naturellement son billet est plus cher. Cependant le TGV finit par remplacer les autres trains (TER ou Intercités) sur les lignes, en plus de supprimer des dessertes cela fait augmenter le prix des trajets.

Les habitants de Mourioux-Vieilleville ainsi que la plupart des ruraux souffrent de cette situation, pour qui les transports plus rapides et donc plus chers, remplacent les modes de transport, plus lents et moins chers. Cela participe à écarter les personnes les moins aisées d'un accès à la mobilité.

14. Toujours en période de test, le territoire de la Haute Vienne avec son foncier attractif, accueille des pistes d'essais. L'objectif sur ce territoire serait de voir un jour une ligne Hyperloop reliant Limoges à Paris en une heure.

15. Sigle de train à grande vitesse.

16. Sigle de train express régionaux, ou Train de voyageurs d'intérêt régional.



L'automobile et l'Hyper-loop comme mobilité d'avenir en Limousin, est-ce réaliste ? Désirable ? © Transpod

Le philosophe autrichien Ivan Illich¹⁷, déjà dans les années 1970 développait l'idée que les inégalités sociales sont soulignées et accentuées par la capacité des individus à se déplacer selon les modes de transports employés.

En effet les personnes les mieux classées socialement se déplacent plus vite et plus loin, elles sont *hyper-mobiles*, tandis que pour les classes sociales inférieures la mobilité est bien souvent subie, une nécessité à l'emploi. En habitant un territoire rural, avec un foncier plus attractif, les habitants s'éloignent aussi des services publics¹⁸.

17. Dans *Énergie et équité* (Ivan Illich, 1973).

18. *Les territoires ruraux confrontés à la raréfaction des services publics*, Le Monde, 9/10/2019.

Puisque la mobilité est un droit¹⁹, les habitants de Mouroux-Vieilleville et plus généralement les ruraux, ne devraient-ils pas pouvoir tous se déplacer de manière équitable ?

A l'inverse d'une relation hiérarchique entre voyageurs, en fonction de la capacité économique de chacun à consommer un service de mobilité, ne devrait-on pas plutôt favoriser une mobilité qui prendrait appui sur des services publics fonctionnels, destinés à tous les habitants des territoires y compris ruraux ?

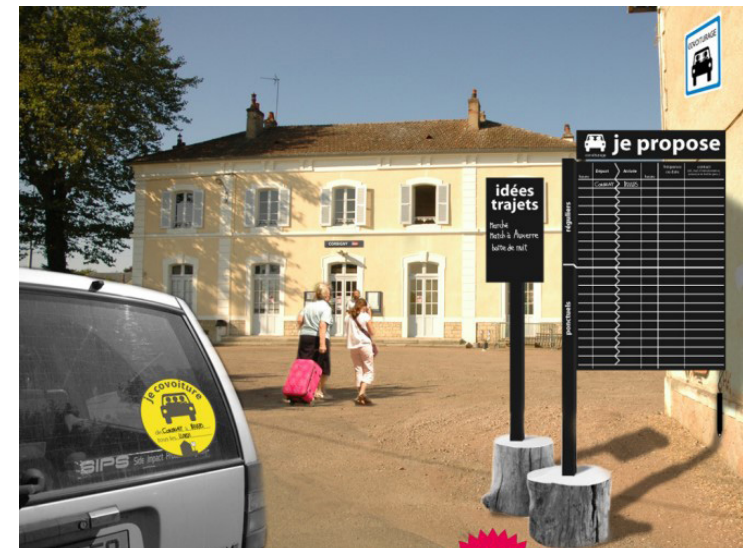
Une équipe pluridisciplinaire (designer, sociologue) a imaginé l'avenir de la gare rurale de Corbigny²⁰ (*Annexe 3), une commune de deux mille habitants située en Bourgogne. Ce projet permet de questionner l'intervention en design, face à un manque de services publics de mobilité. En équipe ils ont proposé un plan de revitalisation de la gare. Dans ce plan plusieurs axes sont proposés, notamment de faire de la gare un vecteur de développement des activités touristiques du territoire, ou encore de faire de la gare un pôle de transports, en améliorant la disponibilité et la visibilité des transports locaux. Plusieurs services ont été pensés afin de solutionner un manque de cohérence entre les différents transports publics, et une desserte insuffisante du territoire rural.

19. « L'organisation des mobilités sur l'ensemble du territoire doit satisfaire les besoins des usagers et rendre effectif le droit qu'a toute personne, y compris celle dont la mobilité est réduite ou souffrant d'un handicap, de se déplacer et la liberté d'en choisir les moyens, y compris ceux faisant appel à la mobilité active, ainsi que la faculté qui lui est reconnue d'exécuter elle-même le transport de ses biens ou de le confier à l'organisme ou à l'entreprise de son choix. ... » Dans Le Code des transports, LIVRE IER : LE DROIT A LA MOBILITE (Articles L1111-1 à L1121-2)

20. Résidence menée par la 27e Région avec Adrien Demay et Damien Roffat designer chez DTA Design et les sociologues Fanny Herbert et Elisa Dumay. L'objet de cette résidence réside principalement dans une volonté politique sur le territoire de la Bourgogne où de nombreux acteurs sont attentifs à la conservation du patrimoine ferroviaire, au maintien de gares vivantes et à faciliter la mobilité en milieu rural.

Ainsi quelle peut être l'intention du designer dans la conception de dispositifs qui supportent des pratiques de mobilité solidaires, coopératives dans une gare ? Dans ce projet, un dispositif de co-voiturage a été réfléchi et testé. L'objectif était d'abord de répondre à une demande de mobilité qui n'est pas prise en compte par les réseaux de transports en commun existants.

Ce « co-voiturage des champs » propose une autre approche du co-voiturage qui aujourd'hui se pratique surtout sur internet. Ce service se sert du contexte rural comme atout à un co-voiturage convivial, de proximité. Pour ce faire les designers proposent un panneau « je propose/je cherche », ainsi les habitants peuvent proposer ou demander un trajet en direction d'une ville ou d'événements locaux. Ils s'auto-organisent et l'intervention du designer n'est qu'un outil à l'entraide.



Dispositifs pour un «covoiturage des champs» © La 27^e Région

Ces services ont été testés afin d'en valider l'utilité et de s'assurer qu'ils permettent de « rencontrer facilement des covoitureurs potentiels et de populariser ce mode de déplacement en l'incarnant dans le paysage ». L'entraide entre habitants est facilitée, ils peuvent compter les uns sur les autres, développant ainsi une mobilité qui répond à une offre inexistante, en complément du train et des autres transports collectifs. Le maillage des transports sur le territoire se densifie au profit des déplacements quotidiens, hebdomadaires des habitants. On est aux antipodes de l'hyper-mobilité, privilège de quelques uns que propose le projet Hyperloop, dont le coût aura pour conséquence d'élever le prix du billet qui sera dès lors réservé à une élite. On peut parler de progrès technique certes mais sûrement pas d'un progrès de mobilité collective et sociale²¹.

En Haute-Vienne et ailleurs sur le territoire, ne devrait-on pas plutôt expérimenter et tester davantage une mobilité par l'entraide comme l'ont fait les designers dans ce projet, que servir de terrain de test à l'Hyperloop ?

L'hyper-mobilité creuse encore plus les inégalités sociales, l'Hyperloop ne fait qu'exacerber des logiques et des problèmes qui existent déjà. A l'inverse, développer une mobilité solidaire pourrait répondre à une offre inexistante sur le territoire rural de Mourioux-Vieilleville, à destination de tous les habitants. Néanmoins, il ne faudrait pas qu'en développant ce type de pratique, les collectivités fassent reposer le coût de la mobilité des habitants sur eux-mêmes, au lieu d'investir dans des services publics. Cette mobilité solidaire doit bien venir en complémentarité, et en soutient des offres de transports publics existants (trains, bus...), dans l'objectif d'augmenter leur fréquentation et d'améliorer leurs offres. Ainsi on peut se demander si le designer d'espace se doit de proposer des services et un aménagement qui permettent le développement des transports publics existants (train, bus...) ? Et comment les pratiques d'entraide et de solidarité peuvent participer à cela ?

*

« Si l'Hyperloop est capable d'acheminer 300 personnes d'une ville à l'autre en une heure, le TGV, lui, en déplace déjà mille en trois heures. Par conséquent, à vitesse collective égale, la performance du nouveau dispositif ne serait pas suffisante pour justifier sa mise en œuvre. »²¹

21. Virginie Raison, géopolitologue dans *La mobilité accélère, et les discriminations* avec, Usbek & Rica, 05/01/2017

Inégalité géographique

En plus d'appuyer les inégalités sociales, l'hyper-mobilité semble aussi continuer à accentuer les inégalités géographiques. En milieu rural la question de la mobilité est problématique, les habitants sont dans la nécessité de conduire et d'être véhiculés, la voiture ne peut plus être considérée comme un progrès, mais plutôt comme une contrainte. Jean-Pierre Orfeuil²², explique que le succès massif de ce mode de transport au XXe siècle aura influencé grandement l'aménagement des espaces, engendrant la problématique de l'étalement urbain, de la périurbanisation, des espaces où l'utilisation de la voiture n'est pas un choix, mais selon lui, une obligation quotidienne. Cette structuration de l'espace fragilise d'autant plus les habitants du milieu rural qui sans voiture perdent leur emploi. Sans voiture la mobilité est difficile à Mourioux-Vielleville et en ruralité en général pour les personnes âgées qui ont dû renoncer à conduire, mais aussi pour les jeunes en formation et les actifs, qui pourtant participent, où vont participer à l'économie. Ils doivent compter sur leurs proches pour faire leurs courses, se déplacer à des rendez-vous médicaux de plus en plus difficiles d'accès. Ils sont dépendants d'une offre de transports publics déconnectés des horaires d'embauche et de débauche... Les pratiques d'entraide sont-elles des solutions ? Comment peut-on les provoquer, les faciliter dans la gare afin de généraliser ces pratiques dans le village ? Les aménagements doivent servir à une mobilité quotidienne des habitants de Mourioux-Vielleville, aller travailler, faire leurs courses, leurs activités... Des déplacements qui se situent en somme sur le bassin de vie des habitants entre La Souterraine, Guéret et Limoges pour la grande majorité (fig.2). Ainsi le projet de l'Hyperloop est complètement déconnecté des réels besoins, en reliant seulement les grandes villes entre-elles.

22. Dans *Les territoires de la mobilité*, 2000 Jean Pierre Orfeuil, ingénieur et chercheur sur le thème des mobilités

L'hyper-mobilité empêche un développement équitable des territoires et abandonne une grande partie de la population qui n'a pas d'autre choix déjà que le recours systématique à la voiture. Les ruraux n'ont généralement pas d'alternative à la voiture, renforçant encore une fois la vulnérabilité des plus pauvres²³. Cette population est aussi très touchée par le coût des carburants qui peuvent exploser rapidement. Actuellement les prix des carburants ne cessent d'augmenter devenant extrêmement problématique, il faut des alternatives. Le designer d'espace peut-il faciliter des déplacements moins dépendants de la hausse des prix des carburants ? Le train en est un mais quels services complémentaires de mobilité concevoir pour être individuellement moins dépendant de la voiture ?

La voiture conserve sa suprématie aliénante, aussi parce que depuis trente ans l'aménagement du territoire et des espaces est pensé et conçu pour favoriser son utilisation individuelle. Le designer a-t-il une responsabilité dans les moyens de transports qu'il favorise ou pas, en fonction des espaces qu'il produit ? Si l'aménagement du territoire et des espaces actuels favorise un seul moyen de transports néfaste aux habitants et à leur milieu de vie, le designer d'espace ne devrait-il pas « déconstruire » (sens figuré, voire au sens propre) ces espaces ?

*



23. La part du budget consacrée aux déplacements est plus importante qu'en ville : 18,4% en ruralité contre 14,6% en ville © M ESDOURRUBAILH / maxpp

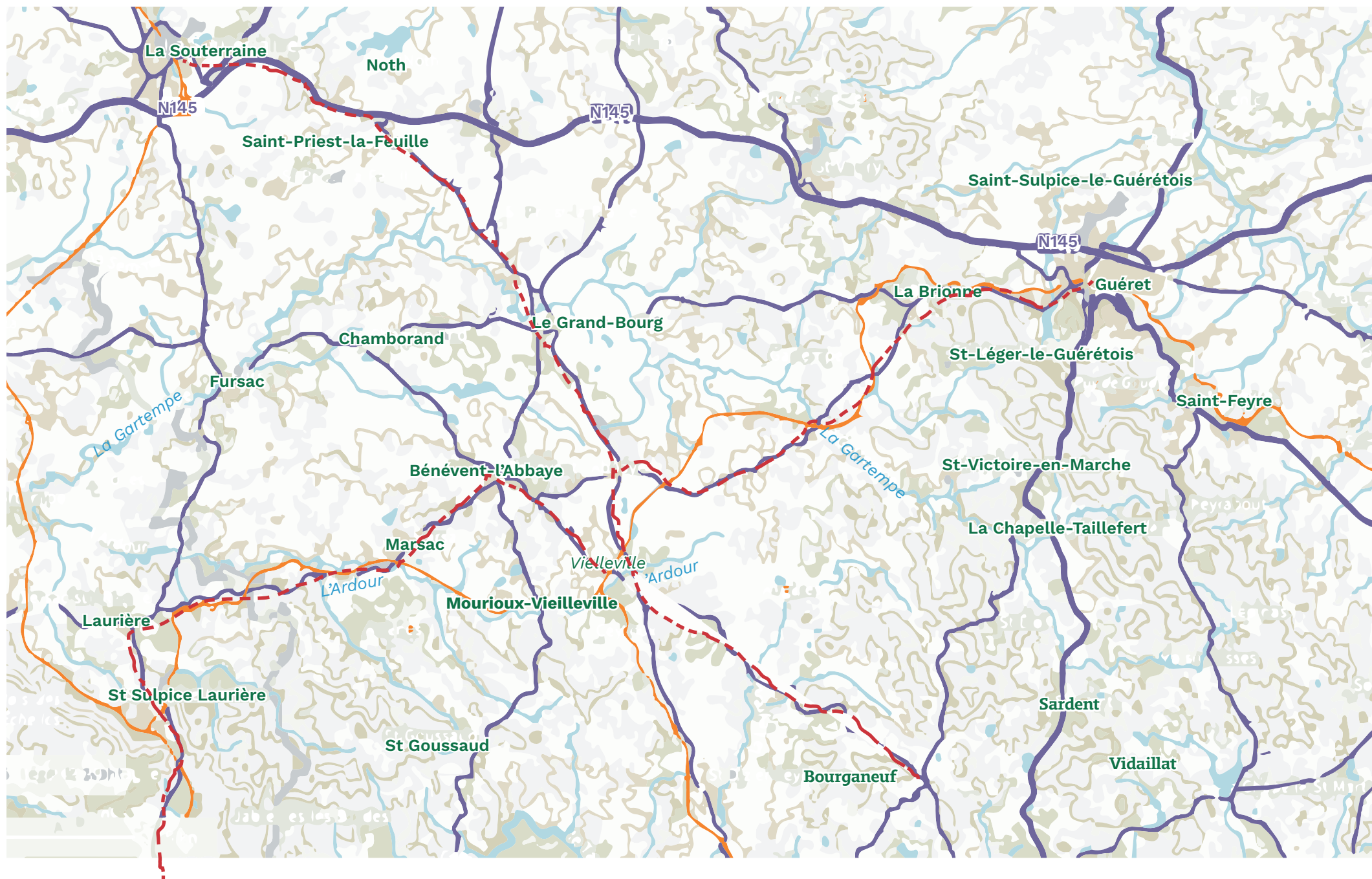


fig.2 Cartographie du bassin des déplacements quotidiens des habitants de Mouroux-Vieilleville© Yannick ALY-BERIL

La vision du territoire à l'heure de l'accélération.

Négligence du territoire palimpseste et des lieux

La mobilité, et la rapidité des transports ont mené à un rétrécissement des espaces et créé un sentiment d'uniformisation, de standardisation des territoires et de leurs spécificités. Nous nous déplaçons de point en point, en ignorant l'espace, les paysages, l'histoire. André Corboz²⁴, propose de voir le territoire comme une multitude de ratures, d'écritures et de réécritures qui le façonnent dans le temps. Tandis que la voiture et l'autoroute ont bouleversé notre appréciation des échelles de temps, des distances et des espaces, l'aménagement du territoire suit cette logique et est perçu comme un simple support d'activités et de fonctions économiques. Les habitants qui y vivent sont devenus des producteurs/consommateurs. Pourquoi l'aménagement d'aujourd'hui ne semble pas prendre soin du palimpseste territorial, et des lieux qui le forment ? Le village de Vieilleville s'est historiquement développé grâce à sa gare et à son activité ferroviaire. Aujourd'hui les traces de cette époque sont encore visibles lorsque les bâtiments, et autres équipements n'ont pas été démolis²⁵.

A l'heure des pénuries de matériaux de construction, d'une mobilité de moins en moins accessible et durable, n'a-t-on pas intérêt à conserver/recycler/faire revivre ce patrimoine ferroviaire ? Selon l'architecte et urbaniste italien Alberto Magnaghi²⁶ il est essentiel de redonner un sens au lieu afin de lutter contre notre ignorance environnementale et locale. En faisant table rase des aménagements et de la vie passée on participe à une certaine déconnexion entre le milieu de vie et les gens qui habitent ce milieu. Et c'est cela qui selon lui participe à une déterritorialisation, c'est à dire une abstraction du territoire par ceux qui l'habitent.

24. *Le territoire comme palimpseste*, André Corboz, page 4, 2001, paru dans «Diogène» 121 janvier-mars 1983

25. Comme le château d'eau qui servait à remplir les wagons à vapeurs, la maisonnette du passage à niveau,

26. Dans *Le Projet Local*, Architectures + Recherches, Alberto Magnaghi, 2003,

La gare
Le château d'eau
La maisonnette du passage à niveau



Un patrimoine qui s'efface, photo du XX^e siècle © anonyme, photographié chez une habitante

Les habitants nieraient la culture locale, les spécificités agricoles, l'histoire et le passé des lieux qu'ils habitent, les équilibres naturels, les cours d'eau, les monts, les vallées, les infrastructures qui servaient aux anciens... Ainsi il est difficile de prendre soin du milieu naturel, du patrimoine et de son propre habitat lorsque l'on est indifférent à celui-ci.

« La possibilité de réhabiliter et de ré-habiter les lieux ne se réalisera que lorsque les individus qui vivent dans ces lieux pourront à nouveau en prendre soin quotidiennement, secondés par une nouvelle sagesse environnementale, technique et gouvernementale. »²⁷

L'architecte est ainsi pour une relocalisation de la société et pour lui cela passe par l'auto-détermination des habitants, en capacité d'auto-organiser leur territoire et de redonner de l'attention aux multiples écritures et ratures qui le constituent²⁷. Ainsi le designer qui réhabilite une gare ne devrait-il pas inclure les habitants pour qu'ils s'emparent du projet ? Si la « réhabilitation » des gares rurales dépend d'une bienveillance des habitants à l'égard de leur territoire, ne devrait-elle pas faire l'éloge du paysage, du patrimoine, et de la vie locale passée, afin que les gens prennent soin de ces lieux ?

D'ailleurs à Mourioux-Vieilleville ce ne sont pas premièrement les habitants qui négligent ce bâtiment et son patrimoine, au contraire d'ailleurs beaucoup le regardent encore avec nostalgie et avec l'envie de le revoir vivant à nouveau. Les gares rurales sont négligées par les décideurs du territoire, et leur propriétaire responsable de ce patrimoine, la SNCF (qui ne sait même pas où trouver les clefs des bâtiments de la gare de Vieilleville...). Si les habitants ont davantage l'envie et la conscience de prendre soin de leur milieu de vie, de leur territoire, ne faudrait-il pas, comme le préconise Alberto Magnaghi, rompre avec une approche hiérarchique du territoire et faire émerger des formes d'auto-gouvernement et de démocratie ?

*

27. Dans *Le Projet Local*, Valoriser l'identité des lieux, p.38, Architecture+Recherches/Mardaga, Alberto Magnaghi, 2003

L'approche hiérarchique du territoire obstacle à prendre soin des lieux.

Le rapport entre les habitants et les milieux qu'ils habitent et la gouvernance pratiquée au sein de ces territoires semblent être des éléments essentiels pour réactiver les gares rurales. Le rapport hiérarchique au territoire, favoriserait l'inattention des habitants à l'égard de leurs gares.

Pour l'auteur Yves Guermond²⁸, deux approches de la territorialité existent. La première serait une territorialité par la base, découlant du vécu des habitants, de leurs rapports émotionnels au territoire. Cette démarche s'intéresse d'abord à l'humain, aux gens qui co-habitent le territoire, qui se l'approprient, qui expérimentent concrètement ses spécificités, et projettent leur avenir sur celui-ci. La seconde approche, serait une territorialité par le haut, une projection politique du territoire. Cette méthode réunit les individus sous des croyances et des idéologies communes, visant à faire communauté par le biais de constructions politiques, sur une base hiérarchique. Cette approche n'est pas forcément mauvaise, mais il n'y a pas de raison à ce qu'elle soit systématique et légitime comme c'est souvent le cas. En effet en ayant recours de manière récurrente à cette approche de la territorialité, on en vient à nier certaines spécificités et réalités du terrain, voire à nier les réels besoins des habitants du territoire. Les décideurs politiques, et l'administration territoriale mettent en place des stratégies qui, parce qu'elles sont uniquement entre leurs mains, servent souvent le développement économique, la croissance, avant les besoins des habitants.

L'action collective permettrait de s'activer ensemble pour un projet politique et de développer et renforcer une identité commune, partagée. De cette manière il n'y aura plus distinctement de «base» et de «haut» dans la manière d'approcher la territorialité mais une organisation décentralisée et transformable par ceux qui en sont les acteurs, les habitants. En quels sens la mobilisation des habitants permettrait de proposer un aménagement qui souligne et mette en valeur les spécificités du territoire ? Dans la gare, le designer pourrait-il concevoir un aménagement qui souligne le paysage environnant, les savoir-faire, et la vie locale, spécifique au territoire ?

*

28. Dans *L'identité territoriale : l'ambiguïté d'un concept géographique*. Yves Guermond, *L'Espace géographique* 2006/4 (Tome 35)

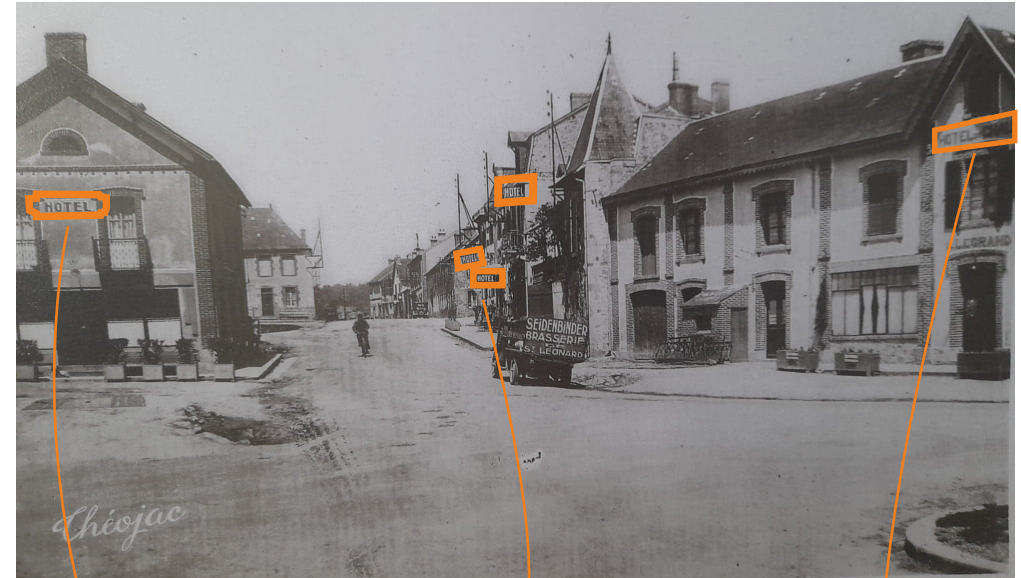
Les Gares rurales des lieux à soigner

Un passé et des usages à raviver

Durant la période entre 1980 et 2013, 1 206 communes ont perdu leurs gares, ces fermetures massives résultent logiquement de la rétraction kilométrique du réseau engendrée par l'arrivée du TGV et la motorisation des ménages. Dans la vie locale, et dans l'esprit des habitants la fermeture d'une gare n'est pas sans conséquences. Pour beaucoup cela démontre l'abandon de la France rurale, délaissée par les services publics. Même si le train s'arrête toujours, fermer une gare participe au délaissement du ferroviaire et à la diminution de la fréquentation des trains, car souvent aucun service n'est apporté : plus d'accueil et de conseil, plus de guichet et de billetterie. Pour la gare de Vieilleville, il n'y a même plus de billetterie automatique, aucun moyen n'existe pour acheter son billet alors même que celui-ci est obligatoire avant de monter dans le train...

De manière générale les usagers souffrent de la fermetures de ces espaces qui ont rythmé leur enfance, la vie de leurs aïeux. A Vieilleville l'exemple est frappant, nombreux sont ceux qui regrettent une vie locale passée. Au début du XXe siècle la population à Vieilleville atteignait 1 500 habitants contre 300 aujourd'hui, la gare rythmait la vie du bourg à tel point que les habitants de Mourioux s'y rendaient pour rapporter l'heure dans leurs bourgs voisins. Cinq hôtels à proximité de la gare accueillaient les voyageurs, et durant les vacances d'été les habitants prêtaient des chambres car les hôtels étaient complets, 18 cafés fonctionnaient grâce à l'activité de la gare. La gare peut-elle participer à retrouver une hospitalité et une convivialité qui n'a plus de support spatial ? Comment s'assurer que c'est une volonté des habitants ?

*



Des hôtels restaurants juste en face de la gare ! 1907 © anonyme, photographié chez une habitante

Des réactivations rentables, défavorables à une mobilité durable

Le fait que ces gares soient la propriété de la SNCF peut être un frein à la faisabilité d'un réaménagement qui dépend alors de leur propre volonté. De manière logique la SNCF s'intéresse à l'avenir de ces infrastructures et trouve naturellement de l'intérêt à réhabiliter ces gares et à louer ces espaces à des porteurs de projets qui redonnent une valeur économique, et une vie au lieu. Le programme 1001 Gares illustre ceci²⁸. Néanmoins ce programme, même s'il se dit ouvert à tout projet, semble s'orienter vers des projets avec des usages économiques comme le co-working, ou des commerces. Des usages qui ne sont pas forcément en cohérence avec la fonction gare. Rien n'encourage des projets qui puissent supporter le transport ferroviaire, mais l'objectif semble plutôt de rentabiliser un foncier aujourd'hui improductif. Dans le projet de réhabilitation d'une gare, en quel sens le designer d'espace pourrait en faire un lieu qui rejoue un rôle central dans la mobilité, et pas seulement un espace qui accueille des services qui pourraient s'implanter dans n'importe quel espace vacant ?

28. Grâce à une plateforme en ligne, depuis le 28 juin 2019, des entrepreneurs, des porteurs de projets ayant besoin d'un lieu peuvent manifester leurs projets d'implantation. Les équipes de SNCF Gares & Connexions sélectionnent ensuite les projets, les étudient, et les montent. Gares & Connexions investit 20 millions d'euros pour la mise aux normes des espaces.

APPEL À PROJETS ET CONCOURS

Locaux vacants

1001 Gares, des m² pour vos projets !

Publié le 26 Mai 2021

SNCF Gares & Connexions lance le site « 1001 Gares », une plateforme qui recense les espaces vacants dans les petites et moyennes gares de France et qui permet aux acteurs privés, dont des projets d'économie sociale et solidaire (ESS), comme publics de se positionner pour y développer des activités utiles aux territoires.

Les gares, de simples m² vacant à rentabiliser ? 1907 © Capture d'écran du site 1001 Gares, Yannick ALY-BERIL

A Plouharnel (56), deux jeunes entrepreneuses, ont fait revivre la gare de la commune jusqu'alors inoccupée, en la transformant en café/ guinguette/ boutique « éthique » (*Annexe 4). Ce nouveau lieu propose aujourd'hui des services de petite restauration, une boutique, des ateliers et un potager et a vu le jour grâce au projet 1001 gares. Même si cet espace participe certainement à la convivialité dans le village, n'a-t-on pas ici perdu l'essence même de ce qu'est une gare, un lieu au service de la mobilité des habitants ? L'aménagement extérieur semble chaleureux, et le mobilier fait de matériaux de récupération participe au sentiment d'hospitalité et à se sentir chez soi. Néanmoins la relation au bâtiment gare, au patrimoine, à l'architecture existante, semble être niée, au risque alors que chez les habitants cette gare n'en soit plus une, que cet espace soit seulement un café. A l'intérieur on peut faire la même remarque, l'agencement, les fresques au mur, et le mobilier diversifié de réemploi permet de se sentir à l'aise, et de favoriser l'implication des usagers qui se sentent comme chez eux, mais est-on dans une gare ?

On se demande alors si cette occupation du lieu profite au transport ferroviaire, si la fréquentation des trains a augmenté. Car il est dommage qu'au profit d'une convivialité permise par ce lieu, on entrave la mobilité pour aujourd'hui et pour demain. En effet ce genre de projet ne justifie-t-il pas l'abandon des services ferroviaires en gare ? Ne participe-t-il pas à faire table rase des usages passés, du patrimoine, qui a pour conséquence l'abandon des infrastructures et du transport ferroviaire ?

Car rappelons-le, les gares rurales ne sont pas de simples espaces vides, destinés à être occupés par n'importe quels usages (bien que justifiés en fonction du contexte). A travers les époques ces espaces ont participé à organiser la mobilité locale. Nier cela c'est desservir une possible mobilité sociale et soutenable.



Comment vient-on jusqu'à ce café-guinguette, qui a l'air de favoriser la convivialité ? © Ouest-France



Est-on toujours dans une gare ? © Ouest-France

Entrer dans une relation de collaboration, de partenariat avec la SNCF (pas seulement une relation propriétaire/locataire) semble logique dans l'objectif de renforcer la fréquentation du transport ferroviaire et pourquoi pas à plus ou moins long terme voir des services de la SNCF réinvestir le lieu (un guichet, un chef de gare...). Par conséquent, un des problèmes majeurs est l'avenir de l'offre ferroviaire. En effet un des points centraux de ce sujet est la nécessité d'une activité ferroviaire dynamisée, actualisée, en d'autres termes de volontés politiques et économiques en faveur de ces petites lignes ferroviaires, et de leurs gares. Ces questions ne sont pas du ressort et des compétences du designer, mais il se doit de relever les signaux dans l'actualité, les décisions politiques, les opportunités, afin de relever les tendances actuelles et futures du secondaire ferroviaire²⁹.

En effet cela fait plusieurs décennies qu'un investissement moindre sur ces lignes a mené à la vétusté du réseau participant au désintérêt pour ce transport.



L'état de la ligne Bourgneuf/Vieilleville ... © Yannick ALY-BERIL

29. L'appellation secondaire ferroviaire comprend les chemins de fer à voie étroite en service voyageur et/ou fret, les chemins de fer à voie normale pouvant être incompatibles avec le réseau ferré principal ou compatibles à un certain degré et généralement placés sous un régime juridique (et technique) simplifié par rapport à ce dernier et les divers modes ne faisant pas partie du réseau ferroviaire principal mais dont les caractéristiques techniques les différencient des chemins de fer secondaires au sens strict.

L'Union Internationale des Chemins de fer (UIC) a établi une classification des lignes en fonction des charges de trafic supportées par l'infrastructure ainsi que du type de trafic, les groupes UIC 7 à 9 sont celles qui nous intéressent.

Pourtant la tendance semble aujourd'hui s'inverser, on parlerait d'un retour des petites lignes ferroviaires³⁰. Les petites lignes et leurs gares semblent avoir de nouveaux jours devant elles, et l'offre ferroviaire devrait alors se dynamiser.

Ainsi même si de nouveaux usages peuvent voir le jour dans les gares, le designer peut-il conserver la dimension ferroviaire et de mobilité qui est l'essence même de ce lieu, et qui constitue une des spécificités majeures de cet espace ? Cette volonté doit-elle venir du designer, pour qui apporter des solutions à la question de la mobilité en ruralité est primordiale, ou des habitants qui peuvent ressentir de réels besoins ?

30. L'Etat, déplore ce sous-investissement et promet selon le premier ministre Jean Castex, la "remise en état partout des petites lignes". Pour ce faire un financement est mis en place entre l'État et les régions, un réinvestissement massif de 6 milliards d'euros sur 10 ans lancé en 2020



**Le designer
au service
du territoire
et de ses
habitants**

Vers une conscience des lieux gares

Le regard que portent les habitants sur leur territoire et sur leur gare paraît essentiel dans l'objectif de revitaliser ces espaces. L'inattention, et la démobilitation des habitants par rapport à leurs territoires sont néfastes à la conservation des infrastructures patrimoniales, et de la prise en soin des milieux naturels. Pour contrer cela, Alberto Magnaghi évoque une réappropriation par les habitants des savoirs, des savoir-faire et de la connaissance du contexte, relatifs au milieu de vie des individus. C'est ce qu'il nomme la conscience de lieu³¹. La conscience des infrastructures ferroviaires héritées, de la convivialité jadis vécue par les habitants, seraient alors la condition pour prendre soin et se mobiliser pour leur lieu gare. Comment favoriser une conscience de lieu des habitants de leur gare ? Comment le designer d'espace peut-il participer à redonner de l'attention au patrimoine, à la vie passée et aux spécificités du territoire ?

Un aménagement au service d'une reconnaissance du patrimoine,

Si une vision éveillée des habitants du patrimoine ferroviaire de leur territoire est nécessaire à la mobilisation, quel est ce patrimoine ? Et comment le designer peut-il le convoquer dans son travail et dans les espaces qu'il conçoit, afin que les habitants le reconsidèrent ? Les gares rurales ont été conçues comme des espaces publics dont la fonction et les rôles qu'elles remplissaient étaient considérés comme des services publics.

31. *"La conscience de lieu peut se définir en synthèse comme la reconnaissance, acquise par la communauté établie grâce à un processus de transformation culturelle par les habitants, de la valeur des biens communs territoriaux (matériels et relationnels), comme autant d'éléments essentiels pour la reproduction de la vie individuelle, collective, biologique et culturelle". (Magnaghi 2010b), dans La Biorégion Urbaine : petit traité sur le territoire bien commun, Eterotopia, page 39*

Néanmoins, selon le géographe Pascal Desmichel³², les gares peuvent être considérées comme des sites industriels, tentant de s'adapter aux lois du marché³³. Ainsi la question du caractère public/privé des gares est une importante source de débat. Cependant, en ce qui concerne les usages et les fonctions que ces espaces ont eu, ils sont intrinsèquement liés au service et à l'espace public. Ainsi, pour un designer d'espace écoresponsable, comment conserver le caractère public de ce lieu ?³⁴ Ses usages et fonctions passés font partie du patrimoine des lieux, en plus de l'espace et de l'architecture singulière de ces gares. Les petites gares sont construites vers la fin du XIXe et le début du XXe siècle³⁵, et se structurent autour de principes communs³⁶.

32. *Le patrimoine ferroviaire bâti en Limousin rural, Les leçons d'un inventaire général des bâtiments voyageurs*, Pascal Desmichel, dans *Histoire & Sociétés Rurales* 2012/1 (Vol. 37), pages 149 à 171.

33. Ainsi l'entreprise, en l'occurrence la SNCF, peut choisir de conserver une activité, de supprimer du personnel ou de fermer la gare si elle devient non rentable.

34. Le géographe Pascal Desmichel, rappelle que les gares en Limousin, et donc celle de Vieilleville ont été construites dès le départ comme des "gare-maison", permettant au chef de gare et à sa famille (parfois d'autres personnels) d'habiter les lieux. Ainsi à Vieilleville le chef de gare occupait le second niveau du bâtiment et faisait son potager aux abords de la gare. Cette forme d'occupation peut-elle se retrouver aujourd'hui dans la gare ?

35. Environ 13 500 gares et stations ont été construites en France de 1870 à 1920 sur le réseau ferré secondaire. Témoignant d'une époque et d'une conception égalitaire de l'aménagement du territoire par la distribution égale et proportionnée des équipements.

36. L'organisation de l'espace est guidé par le besoin de sûreté et de sécurité. Il s'agit de canaliser les flux, d'organiser les circulations, de séparer les arrivées et les départs. Il s'agit de stations de type 3 classes étant adaptées à la fréquentation des voyageurs. De nombreuses stations de ce type ont été construites dans les campagnes en Limousin. C'est un bâtiment de petite taille dont le programme de base comprend le hall des billets, le service des bagages, les salles d'attente et le logement du chef de gare.

C'est sur un modèle simple, standard que se conçoivent les gares rurales, créant ainsi une typologie d'espace identifiable encore aujourd'hui³⁷. La typologie³⁸ de ces bâtiments de gare s'articule autour de différents éléments spécifiques sur lesquels ingénieurs et architectes ont travaillé. Les moulures d'encadrements des fenêtres et les bossages présents en façade sont des éléments récurrents et systématiques des gares rurales, seuls les matériaux utilisés en façade peuvent varier. Si une typologie d'espace existe et permet déjà d'identifier et de reconnaître les gares rurales, comment le designer d'espace peut-il faire avec ? les formes, les ouvertures et le style architectural existant ?



Gare de Monsempron-Libos (47), 1862
© CAUE 47



Gare de Fromental (23), 1856
© Yannick ALY-BERIL

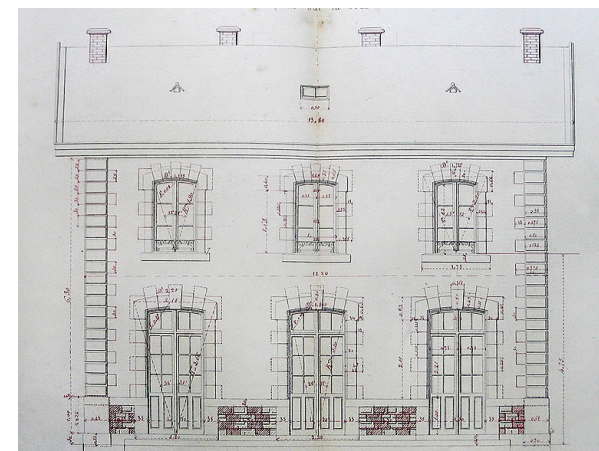
37. Le style Renaissance a été adopté pour les gares de campagne, avec toujours une composition symétrique. Cela a permis d'intégrer l'architecture ferroviaire à presque toutes les configurations spatiales, tout en développant une certaine identité.

L'architecture des bâtiments de gare se décline généralement selon l'importance du trafic et de la taille de l'agglomération dans laquelle la gare prend place..

38. Cette typologie spatiale ne cessera d'évoluer au cours du XIX siècle, face à la diversification des services offerts aux voyageurs : salle d'attente pour les trois classes économiques, messagerie, vestibule, boutiques, restaurant, hôtel..., en fonction du développement propre à chaque gare.

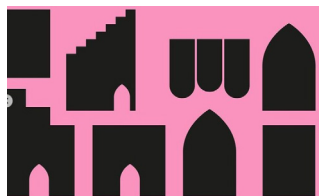


Gare de Vieilleville (23), 1864, © Yannick ALY-BERIL



Façade sur la cour modèle type qui s'applique dans différents sites, dessin d'exécution © CAUE 47

À l'ancien couvent des Clarisses³⁹ à Roubaix (*Annexe 5), l'association d'architectes Zerm⁴⁰, ainsi que le graphiste Théo Poyer qui a réalisé l'identité graphique et la signalétique du lieu, ont pris pour inspiration les formes des ouvertures, des arches et de l'architecture, comme point de départ à la création. Ces formes interviennent ainsi dans la signalétique du lieu, dans le mobilier conçu, et dans la communication des événements. Cela permet de développer un univers singulier et cohérent entre l'occupation passée et la nouvelle occupation. De cette manière, les usagers du site sont-ils plus attentifs au patrimoine architectural du couvent ? Ces formes interviennent dans l'espace seulement au niveau de la signalétique. En tant que designer d'espace, on se demande s'il n'est pas judicieux de les convoquer dans l'aménagement de l'espace, afin que le patrimoine formel architectural passé s'incarne dans l'aménagement présent ? En reprenant ces éléments architecturaux cela permettrait-il de favoriser l'attention portée au patrimoine ?



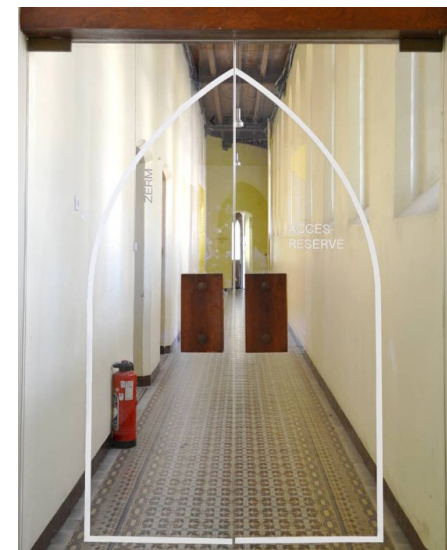
Vocabulaire formel inspiré de l'architecture © Théo Poyer

39. L'ancien couvent des Clarisses est un ensemble monastique de 6500 m² construit par le Baron Béthune à la fin du XIX^e siècle dans le quartier de l'Épeule à Roubaix. Inhabité depuis 2008, le bâtiment est inscrit à la liste des monuments historiques en 2010..

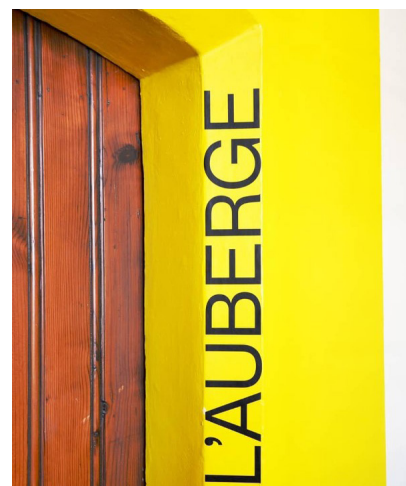
40. En collaboration avec l'association Yes We Camp, l'historien Gilles Maury et l'entreprise ICAR, Zerm fut sélectionnée pour assurer la réactivation et l'animation progressive de l'ancien couvent avec le support de la ville qui finance des travaux de mise aux normes et participe à la gouvernance partagée du lieu. Cette occupation transitoire intitulée Saison Zéro souhaite expérimenter au quotidien des techniques pratiques, économiques et simples pour répondre aux besoins essentiels du logement, du travail, de la fête et de la cohabitation.



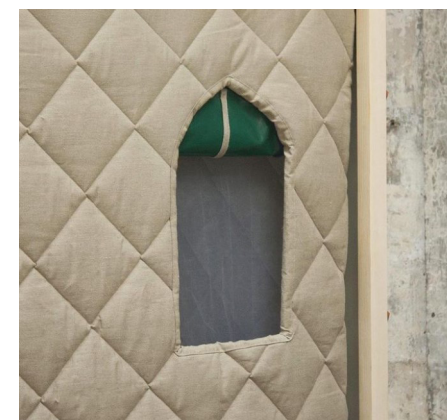
Des ouvertures remarquables
© Saison Zéro



Des portes vitrées qui soulignent les formes gothiques architecturales © Saison Zéro



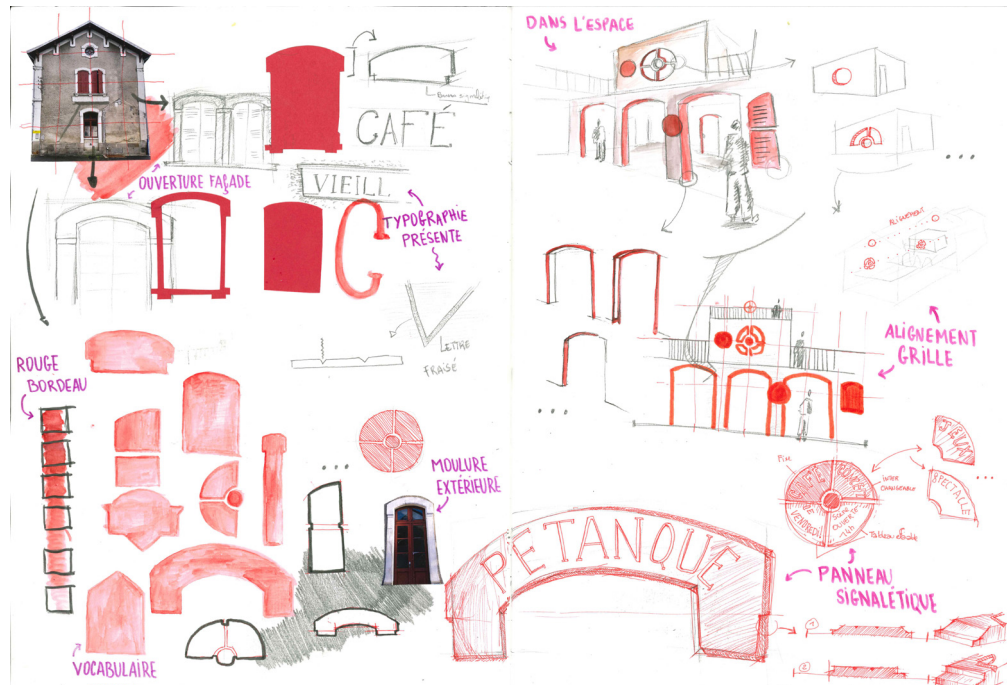
Les encadrements mis en valeur, dans la signalétique © Saison Zéro



100 Watts, Lit à baldaquin © Emma Cogné



La gare comme source de formes, mise en situation
© Yannick ALY-BERIL



La gare comme source de formes, planche d'intention
© Yannick ALY-BERIL

En partant de cette hypothèse, une des pistes de recherche dans l'aménagement de la gare de Vieilleville s'appuie sur un vocabulaire formel qui prend source dans les formes présentes en façade et en pignons de la gare (ouvertures, menuiserie des fenêtres, encadrements...). Ces formes interviendraient dans la signalétique comme pour Saison zéro, mais aussi dans l'espace, c'est-à-dire dans les nouvelles ouvertures, les arches et les fenêtres à l'intérieur. De cette manière, on vise à créer un univers singulier et cohérent, qui fait référence au patrimoine architectural déjà présent, de manière à ne pas dénaturer l'existant et l'histoire du lieu.

Cela permettrait-il de développer une conscience de lieu dans cette gare ? Pour concevoir l'espace, se référer au patrimoine architectural des lieux gares suffirait-il favoriser une implication et une prise en considération collective des habitants pour ces lieux ? Si les gares rurales ont été construites avec un même modèle de référence sur tout le territoire national, le patrimoine formel et architectural n'est donc pas spécifique au territoire local (mais plutôt au territoire national). Ainsi le designer n'aurait-il pas plutôt intérêt à ouvrir la gare sur le territoire proche, à porter attention au patrimoine et aux spécificités locales dans lesquels elle prend place ?

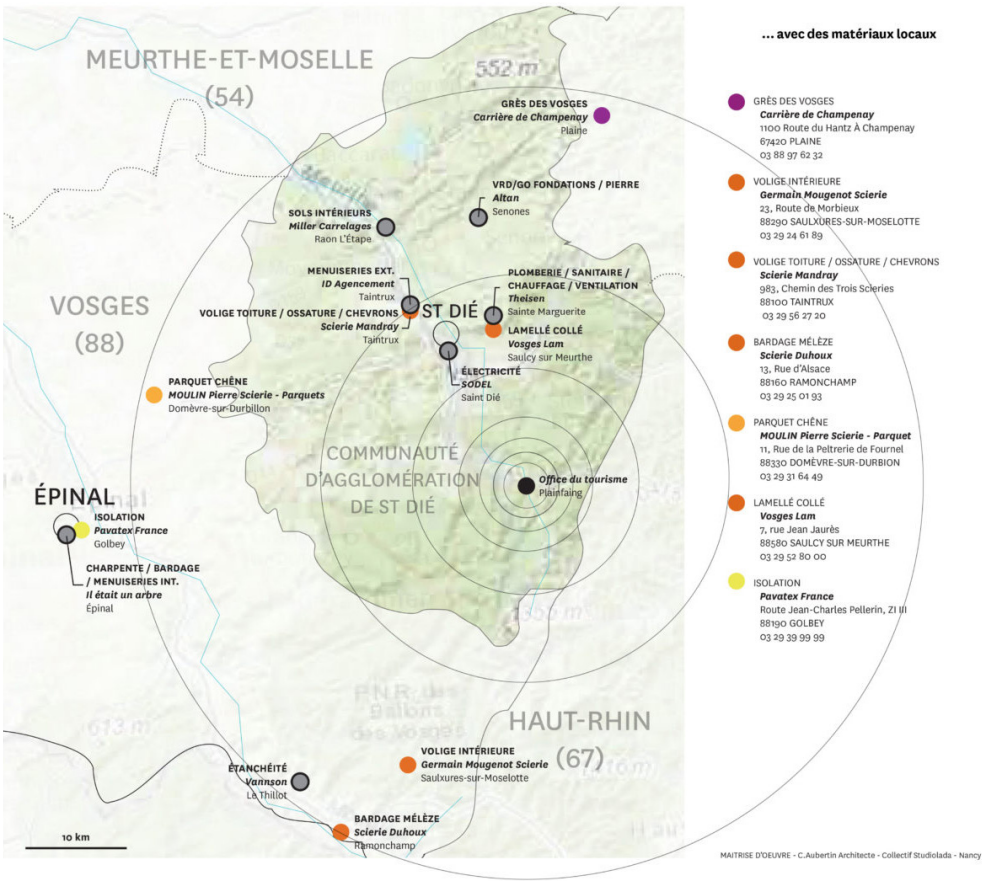
*

La gare, lieu territoire

De quelle manière le territoire peut-il s’incarner dans une gare ? Le rapport entre les espaces de gare et le territoire sur lequel elles sont implantées est essentiel afin d’en faire des « lieux » en opposition aux non lieux que sont supposés être selon Marc Augé les espaces dédiés aux transports⁴¹. En effet, selon l’ethnologue et anthropologue français qui a introduit ce néologisme, les gares seraient des espaces interchangeables et dupplicables partout, car sans aucune relation avec l’histoire et la culture spécifique de chaque territoire. Ceci engendrerait des espaces standard qui empêcheraient l’appropriation des usagers, la rencontre et la création de lien social. À l’inverse de ce que l’on souhaite, les habitants de Vieilleville pratiqueraient alors l’espace de la gare de façon anonyme et solitaire, en tant que spectateurs et consommateurs passifs, comme ils le feraient dans n’importe quel non lieu, comme un supermarché par exemple. Ainsi de quelle manière le designer peut-il concevoir un aménagement qui permet à la gare d’être en relation avec le territoire et ses spécificités afin de faire lieu ? L’office de tourisme de Plainfaing (88) (*Annexe 6) apporte des pistes de réponse. Les architectes de l’agence Studiolada, ont fait le pari d’une construction hyper locale, qui s’adresse ainsi au territoire dans le but de revitaliser une zone rurale et de maintenir une économie locale en place. Dans ce projet, 95 % des matériaux, de l’extraction à la transformation, jusqu’à la mise en œuvre, proviennent du territoire proche⁴².

41. Dans *Non-Lieux, Introduction à une anthropologie de la surmodernité*, Marc AUGÉ, 1992, Édition du SEUIL.

42. Les murs porteurs sont en pierre massive de grès rose des Vosges, la charpente bois et les aménagements intérieurs en épicéa, le parquet en chêne, le bardage en mélèze et les aménagements extérieurs en grès rose des Vosges. La carrière de grès rose est la carrière de Champenay à Plaine, sur la frontière alsacienne, à 30 km à vol d’oiseau, tandis que les différentes essences de bois proviennent de quatre scieries aussi à proximité du chantier.



Le territoire comme ressources pour le projet, Office de tourisme de Plainfaing© Studiolada

Les artisans retenus sont aussi locaux, l'architecture prend forme à partir des ressources du territoire. À l'intérieur, l'utilisation du bois sur chaque pan de mur, au plafond, pour la charpente et le mobilier, rend cet office de tourisme chaleureux. On s'y sent bien et cela favorise le lien social ⁴³. Dans une gare rurale, la conception de l'aménagement pourrait aussi partir du territoire et de ses ressources, de ses matériaux et des savoir-faire locaux. La gare de Vieilleville pourrait développer une identité territoriale en son intérieur, par des matières, matériaux (le châtaignier, le chanvre, par exemple) et techniques locales, vernaculaires. L'architecte et théoricien Christian Norberg-Schulz, évoque la notion de génie des lieux comme l'ambiance singulière émanant d'un lieu permettant d'être distingué, et d'être signifiant pour les usagers. L'esprit, ou le génie des lieux, permettrait aux individus de lire et de comprendre le paysage, leur territoire. Comment le designer peut-il développer cet esprit au sein d'une gare ? L'office de tourisme valorise son territoire par les services proposés et l'espace, néanmoins on peut s'étonner de son architecture hermétique au paysage proche.



Le bois local pour un lieu favorisant l'hospitalité du territoire, Office de tourisme de Plainfaing, Studiolada © Christophe Aubertin

43. Du mobilier pour les enfants est présent, ce qui démontre que cet office de tourisme n'est pas qu'un lieu de passage ou non-lieu, mais un lieu hospitalier à tous les usagers, en capacité d'accueillir une vie sociale.

En effet, même si le lien au territoire s'effectue par les matériaux et les savoir-faire convoqués, très peu d'ouvertures permettent à cet espace d'entrer spatialement en relation avec le paysage depuis l'intérieur. La gare de Vieilleville pourrait-elle s'ancrer dans le paysage par un travail sur les ouvertures ?



Une architecture aveugle du paysage proche © Christophe Aubertin

C'est ce qu'on a cherché à expérimenter par une piste de recherche qui vise à développer une porosité, à l'inverse de l'étanchéité de cet office de tourisme, entre l'intérieur et l'extérieur, entre la gare et le paysage. L'objectif est alors de faire avec l'environnement proche autour de la gare, avec la végétation existante et le paysage proche. C'est une pratique que le jardinier Gilles Clément défend, en composant avec le milieu existant, la végétation et la biodiversité présente.



Ménager la biodiversité déjà présente, Jardin de la base sous-marine à Saint Nazaire, Gilles Clément © Kocka

Ses aménagements, comme le jardin qu'il a conçu sur le toit de l'ancienne base sous-marine de Saint-Nazaire, visent à prendre soin et à porter attention à ce qu'il appelle le Tiers paysage⁴⁴. Ainsi en aménageant les extérieurs de la gare comme une balade à travers ces espaces jusqu'alors négligés, on met en valeur la végétation présente, on protège les friches au profit de la biodiversité, et on participe à favoriser un regard attentif des habitants sur le patrimoine naturel déjà là. Dans cette exploration, de nouvelles ouvertures permettent à la fois une circulation fluide entre intérieur et extérieur, et de créer des points de vue remarquables sur le paysage depuis la gare. Le bâtiment gare, comme une éponge, devient poreux au territoire, laissant entrer les matériaux, les savoir-faire, la végétation et ses habitants caractéristiques de celui-ci. Si de cette manière les gares rurales incarnent et valorisent les territoires, comment ces lieux supportent aussi la mobilité des habitants ?

*

44. Inspiré de la notion de Tiers États, le Tiers Paysage est un concept développé par le paysagiste et jardinier Gilles Clément afin de désigner l'ensemble des espaces qui, négligés ou inexploités par l'homme, présentent davantage de richesses naturelles sur le plan de la biodiversité que les espaces et les paysages productifs, sylvicoles et agricoles. tous les usagers, en capacité d'accueillir une vie sociale.



Promenade ferroviaire, Planches d'intention ©Yannick ALY-BERIL



Promenade ferroviaire, porosité intérieur/extérieur axonométrie © Yannick ALY-BERIL

La Gare, lieu de mobilité à travers les époques

Ainsi la réactivation de la gare par les habitants pourrait être rendue possible grâce à un aménagement qui fait entrer en résonance le patrimoine territorial, architectural, les usages passés, avec la nouvelle occupation du lieu. En partant de cette hypothèse, la mobilité est l'élément patrimonial majeur au regard de l'origine et de la fonction de ces espaces sur le territoire, à soigner⁴⁵ à reconsidérer. De quelles manières le designer d'espace peut-il, dans son aménagement, réactualiser le rôle des gares dans la mobilité quotidienne de proximité, et diriger l'attention des habitants sur celle-ci ?

Quels aménagements pour supporter la mobilité rurale d'aujourd'hui et de demain ?

Les gares rurales, dès le départ, ne sont pas uniquement un support à la mobilité ferroviaire. Elles sont un carrefour de différents modes de transport, qui s'organisent sur le parvis de celle-ci. Cet espace, présent devant la gare de Vieilleville, était déjà autrefois le support de ce que l'on appelle aujourd'hui l'intermodalité. Les charrettes tractées par les chevaux, les piétons, les bicyclettes, puis les voitures se sont mêlés (de façon plus ou moins organisée) au fil des époques sur ce parvis. En ce jour, dans la plupart des petites gares, comme à Vieilleville, ce parvis, autrefois arboré, n'est plus qu'un simple parking, recouvert de bitume qui n'accueille finalement que peu de voitures au vu de sa superficie. Ce parking est un frein à d'autres pratiques de mobilité que la voiture, comme la marche, le vélo, le covoiturage. Ces autres transports sont alors gênés par l'infrastructure routière et l'automobile qui devient dangereuse si la cohabitation entre ces différents transports n'est pas spatialement organisée. Comment le designer d'espace peut-il réaménager ce parking, afin de retrouver un parvis qui organise différents transports au service d'une mobilité quotidienne et douce pour les habitants ?

45. Dans le sens de prendre soin



Le parvis arboré de majestueux Ginkgo bilboa © inconnue, photographié chez une habitante



Le parking qui a remplacé le parvis, au profit des voitures et d'un camion © Yannick ALY-BERIL

Le workshop « À nous le parking »⁴⁶ (*Annexe 7), nous questionne sur les nouveaux usages d'un parking. Trente-trois modules ont été conçus et fabriqués, ils sont mobiles et permettent une diversité d'usages et de rencontres, sur ce lieu jusqu'alors uniquement au service de la voiture. Ainsi, des cages de foot, des gradins, une table de ping-pong, des assises de toutes sortes pour se reposer et discuter viennent hacker le parking et lui offrent une nouvelle vie. Grâce à cette nouvelle occupation, le parking qui était un non-lieu, un espace inhospitalier et inappropriable par les usagers, devient un lieu de vie, de rencontre et de convivialité. Le choix d'un aménagement léger est judicieux, car cela permet de mobiliser les usagers dans un chantier de co-construction des éléments qui viennent se greffer sur cet espace parking stérile. De cette manière à Vielleville, le chantier peut être un acte culturel, il renforcerait la convivialité dans le village tout en transformant, selon les envies et les besoins des principaux concernés, un espace qui jusqu'alors conditionnait les usagers et les incitait à l'auto-solisme⁴⁷. De ce fait, ne vaudrait-il pas mieux conserver la vocation « mobilité » du parvis afin de proposer des alternatives à l'auto-solisme ? En effet dans le projet « À nous le parking », la question de la mobilité est complètement inexistante. Où se garent les voitures désormais ? Comment le personnel, les étudiants, se rendent à l'établissement si la voiture n'est plus tolérée ? Ainsi, pour réfléchir à l'avenir de ces parvis, devenus parkings, et plus généralement des infrastructures routières, ils ne devraient pas être vus comme de simples terrains vagues, des espaces libres à exploiter, mais bien comme des espaces à faire muter tout comme les moyens de transport qu'ils supportent.

46. Organisé par le collectif ETC à L'INSA de Strasbourg en 2011 L'objectif est que les étudiants, les personnes travaillant à l'école et le public puissent se réapproprier cet espace jusqu'alors réservé à la voiture.

47. Le néologisme "autosolisme" se compose d'auto et de solo, deux mots qui permettent d'indiquer une pratique solitaire de la conduite d'un véhicule motorisé, plus spécifiquement d'une voiture.



Le chantier comme acte culturel pour transformer le parking © collectif ETC



Le divertissement remplace les voitures, mais comment se déplace-t-on maintenant ? © collectif ETC

De quelle manière le designer d'espace peut-il réaménager un parking, de telle sorte qu'il devienne un outil, un support à une mobilité plus durable comme la marche, le vélo et le covoiturage ? Si le parvis, et les espaces extérieurs organisent et relient les différents moyens de transport, complémentaires entre eux, comment ces circulations agissent avec l'intérieur de la gare et les usages qui s'y trouvent ?

*

Une cohabitation entre les nouveaux usages de la gare et l'usage premier de la mobilité

Si les gares rurales sont désormais des espaces au service de la population et de ses initiatives, de multiples usages dépendant de chaque territoire et de chaque commune peuvent prendre place dans ces lieux. On se demandera alors comment le designer peut déterminer ces usages afin qu'ils répondent précisément aux attentes des habitants ? Néanmoins, de par le raisonnement développé jusqu'alors, la gare doit rester un lieu au service de la mobilité. Le designer peut-il à la fois proposer un aménagement qui réponde aux attentes des habitants, et qui préserve la fonction ferroviaire du lieu ? L'exemple de la réhabilitation progressive, dans le temps, de l'Hôtel Pasteur (*Annexe 8) illustre bien l'idée de conservation de la fonction majeure du lieu à travers ses différentes vies. Ici il s'agit de la fonction d'apprentissage à travers de multiples formes⁴⁸.

48. En effet, ce bâtiment fut construit en 1888 afin d'accueillir la faculté des sciences à Rennes jusqu'en 1967. Ensuite, jusqu'en 2006 le bâtiment accueille la faculté dentaire, le bâtiment reste alors à l'abandon jusqu'en 2012. À partir de ce moment, les expérimentations s'enchaînent, notamment par la mise en place de l'Université Foraine, qui se propose d'intervenir à Rennes sur des sites inoccupés, sans programme prédéfini, et de faire émerger un projet par la participation, l'ouverture au public, en travaillant sur l'appropriation. Rassemblant des savoirs académiques, abstraits, et des savoirs concrets, des savoir-faire, des professionnels reconnus et des usagers potentiels, elle souhaite conduire une démarche expérimentale et innovante.

Même si l'occupation du lieu fut très diversifiée, finalement l'essence même de l'existence de ce bâtiment, que sont l'apprentissage et l'enseignement ne se sont jamais perdus. En 2021, le collectif d'architectes Encore Heureux réhabilite le lieu afin de poursuivre la transformation déjà enclenchée. Le programme est en cohérence avec le passé du lieu puisqu'il contient une école maternelle, un centre d'information pour l'école et un Hôtel à projets⁴⁹. Dans leurs aménagements, les architectes ont fait le choix de laisser la plupart des murs bruts, avec les marques du temps et des différentes occupations, un principe qui peut être transféré dans notre gare, limitant les chantiers et la rénovation à l'essentiel, et soulignant la mémoire des lieux.



Une cour de récréation, le lieu conserve sa vocation éducative et d'apprentissage © Encore Heureux Architectes

49. L'Hôtel à projet se propose d'accueillir des projets de n'importe quelle discipline, de « trois heures à trois mois », gratuitement, à condition de respecter les lieux et de participer à leur fonctionnement.

Le maximum de l'existant semble avoir été conservé, les armoires, les paillasse sont restées. Dans la rénovation de la gare, le designer doit-il être dans une logique de Faire Avec l'existant ? Cela permettrait-il d'économiser de l'énergie, des matériaux, et de conserver le caractère architectural déjà présent ? L'utilisation du bois permet aux nouveaux espaces de s'intégrer de manière discrète dans ce lieu. Ainsi, de la même façon que l'apprentissage est le point central dans le projet de l'Hôtel Pasteur, comment la mobilité ferroviaire, solidaire et douce peut s'incarner dans les espaces de la gare ? Il semblerait que deux natures d'usages et de fonctions doivent cohabiter. L'une est inhérente au lieu gare, c'est la gare comme lieu de mobilité. L'autre dépend de chaque territoire et de chaque contexte singulier, des besoins et des envies des habitants inhérents à celui, c'est la gare comme lieu de vie. Comment permettre la cohabitation entre deux « lieux » ? Y a-t-il un curseur à placer ? Faut-il favoriser la mobilité, ou la convivialité ? Ou alors, chacune se fortifie ? Ainsi le lieu de vie participerait à augmenter la fréquentation du transport ferroviaire, et à soutenir chez les habitants des pratiques de transport solidaire dans leur quotidien, et vice-versa le lieu de mobilité, participerait à favoriser la rencontre d'individus et la fréquentation d'un lieu de convivialité, au profit du bien vivre des villages. Les deux « lieux » s'influenceraient entre eux, alors en symbiose, pour former une nouvelle typologie de gare rurale ?

*



Les traces des occupations passées sur les murs © Encore Heureux Architectes



Une intervention minimale pour conserver le génie du lieu ? © Encore Heureux Architectes

La mobilisation et la participation des habitants pour faire revivre les gares rurales ?

Si la réactivation de gares rurales dépend du regard bienveillant et conscient des habitants sur ces espaces, leur implication est nécessaire. Selon Alberto Magnaghi la participation des habitants est essentielle pour soigner le territoire et ses biens communs territoriaux⁵⁰. Elle doit passer par des pratiques de démocratie participative afin d'aller vers l'auto-gouvernement des populations. Le designer peut-il appliquer des méthodes de démocratie participative, de collaboration avec les habitants, dans le but de faire revivre une gare ?

Le designer comme médiateur au service de l'auto-détermination des habitants ?

Agir pour l'auto-détermination des habitants, est-ce le rôle d'un designer ? Dans Le projet local de Magnaghi, la démocratie participative et directe ayant pour objectif l'auto-gouvernance des populations prend appui sur la municipalité, qui est le premier support d'un changement radical des gouvernements locaux⁵¹. Ainsi pour le bien commun, la municipalité pourrait favoriser les initiatives susceptibles de valoriser le patrimoine, tout en limitant la présence d'acteurs avec beaucoup de pouvoir économique, prédateurs du bien collectif.

50. Ici l'architecte évoque les villes, les bâtiments et les infrastructures historiques (les gares par exemple), les systèmes agroforestiers, les paysages, les ouvrages hydrauliques, les ports, les systèmes d'assainissement, les centres de production d'énergie... En bref « la transformation entière de l'espace de vie humaine en territoire par dix mille ans d'actes de territorialisation va constituer, à travers la diversité des paysages, le bien commun de l'humanité par excellence. » La nécessité de soutenabilité dans notre manière d'habiter, serait vue comme la transmission aux générations futures de l'ensemble des ressources dont nous héritons depuis des millénaires, le patrimoine territorial.

51. Cela implique une croissance des compétences et des pouvoirs des communes et des collectivités locales et supra communales

« La municipalité peut instaurer une rencontre fertile, au croisement d'une politique institutionnelle venue d'en haut et des réseaux sociaux⁵² émanant de la base »⁵³. Cependant, cette forme de municipalisme est loin d'être dominante aujourd'hui. À Mouroux-Vieilleville, comme dans la plupart des communes, les élus n'ont pas forcément la volonté et les compétences pour engager un processus de participation et de collaboration avec les habitants, dans un projet de réaménagement d'une gare. Comment le designer peut alors dans sa pratique, lui-même, engager des méthodes participatives et collaboratives ? Quel rôle peut-il avoir ? Le design de service semble proposer des pistes de solution. La 27^e Région, association d'intérêt général, avec le programme Territoires en Résidences⁵⁴ expérimente une méthodologie de projet en collaboration avec les acteurs locaux et les usagers concernés par les projets. Une des résidences fut réalisée à Lezoux, afin de définir les usages adaptés d'une nouvelle médiathèque intercommunale.



Un lieu de résidence ouvert à tous, Lezoux © La 27^e Région

52. Traduit de l'italien, réseaux sociaux au sens de relations sociales et non des réseaux numériques.

53. Dans Le projet local, Alberto Magnaghi, La nouvelle municipalité gouverne le projet local, p. 115

54. Premier programme développé par La 27^e Région a pour but de questionner un dispositif local, un quartier, un lycée, une maison de services... à travers le point de vue de ses bénéficiaires et usagers afin de proposer des améliorations concrètes. Pour ce faire, une équipe pluridisciplinaire part en immersion sur le terrain du projet.

Une équipe composée de deux designers et de deux sociologues⁵⁵ a passé trois fois une semaine en immersion, dans la petite ville d'Auvergne. En quoi le système de résidence, être sur le terrain, peut-il permettre au designer d'agir pour et avec les habitants ? En étant sur place, l'équipe en résidence à Lauzoux a pu cerner les besoins et les opportunités spécifiques au projet. C'est pour cela que nous avons fait le choix de mener une expérience de micro résidence à Mourioux-Vieilleville (fig.3). Durant quatre jours, logé chez un habitant, nous avons pu nous familiariser avec les singularités de la vie du village, côtoyer les habitants, les commerçants... Pour nous y rendre depuis La Souterraine notre lieu d'habitation et de travail, nous avons pu éprouver la difficulté de se déplacer sans voiture dans ce territoire rural. Nous avons expérimenté une offre ferroviaire inadaptée et arpenté le territoire à vélo, à la rencontre des habitants. Aller directement chez les gens a permis d'entendre une large partie de la population⁵⁶ (même les personnes casanières, peu mobiles, et ceux qui ne se sentent pas directement concernés par le projet) dans un souci de représentativité essentiel à une approche démocratique.

55. Adrien Demay, designer, cofondateur de DTA Design Territoire Alternatives. Elisa Durnay, sociologue et médiatrice culturelle, fondatrice de l'association De L'Aire. Damien Roffat, designer, cofondateur de DTA Design Territoire Alternative. Blandine Scherer, sociologue.

56. Grâce à un boîtage en amont, les habitants étaient tenus au courant de notre visite. Lors de celle-ci, ils furent auditionnés grâce à un questionnaire conçu et étudié afin de cerner les manières dont ils vivent, leurs besoins, leurs envies, et leur degré d'implication et de mobilisation potentiel dans un tel projet.

Ouest Creuse - Bourganeuf ➔ Vie locale

MOURIOUX-VEILLEVILLE ■ Accompagné par un élu, Yannick Aly-Beryl va aller à la rencontre des habitants

Cet étudiant voudrait réactiver la gare

Yannick Aly-Beryl, étudiant au Pôle supérieur de design de La Souterraine, lance le projet « Réactifons la gare » à Mourioux-Vieilleville, en concertation avec les élus et les habitants.

Étudiant au Pôle supérieur de design de la Cité scolaire Raymond-Loewy de La Souterraine, Yannick Aly-Beryl prépare un master, diplôme supérieur d'art appliqué. Dans ce cadre, il a choisi une gare, celle de Vieilleville-Mourioux, et va s'appliquer à réaliser un projet, « Réactifons la gare » pour l'ancien local de la gare, projet qui compte plusieurs étapes.

La première est un questionnaire élaboré par ses soins qu'il va présenter en allant consulter les habitants pour recueillir leurs avis et idées, avant de proposer des ateliers et des moments de concertation.



CONSEIL MUNICIPAL. Yannick Aly-Beryl, entre le maire Thierry Mondon et le conseiller municipal Patrick Simonnet.

L'étudiant designer est intervenu au début d'un récent Conseil municipal pour présenter son projet

de travail : « Je suis dans une formation de design d'espace, soit tout ce qui traite de l'intérieur et de

l'architecture, des extérieurs, musées, etc. Ce qui m'intéresse, c'est le milieu rural, ses gares, et leur devenir, thème de l'objet de recherche de ma dernière année d'étude. J'avais besoin d'un terrain de recherche et j'ai relevé un potentiel sur la gare de Vieilleville. J'envisage de faire mon projet de diplôme sur la réactivation de celle-ci. Je n'ai pas envie de faire un design déconnecté du territoire et des habitants, mais d'une démarche participative ».

Dans sa démarche de porte à porte, il sera accompagné par Patrick Simonnet, conseiller municipal. L'idée est de « relever les enjeux locaux qui sont propres aux habitants de Mourioux-Vieilleville, les

problématiques » et ainsi d'engager une dynamique participative.

Quatre jours de rencontres

Sa démarche est inspirée entre autres du collectif BSP, « Bon sens paysan », qui a pour objet de faire converger talents et énergies autour de projets de bien commun et collabore régulièrement avec des étudiants pour l'amélioration progressive du cadre de vie, et par exemple le projet Tramtrain, transport collectif de la couronne de Limoges et autour.

L'étudiant entamera ses visites à partir du dimanche 23 janvier, pour quatre journées. ■

➔ **Contact.** Par mail : reactifonslagare.yannick@gmail.com.

DUN-LE-PALESTEL

CARNET LA SOUTERRAINE

1

32

Les médias locaux au service du designer de terrain © La Montagne



2*
Qu'est-ce qui est important, positif ici ?
Quels sont les points forts de la commune ?

3*
Activité cartographie !

A/
*Répérer la maison
*Tracer les déplacements dans le village

B/
*Tracer les déplacements liés aux courses
*Tracer les déplacements liés à la santé (médecins...)
*Tracer les déplacements liés au travail, à l'école
*Tracer les déplacements liés aux loisirs

Quels sont les points faibles ?
Qu'est-ce qui serait à améliorer ?

Légendes

vélo
voiture
covoit
à pied

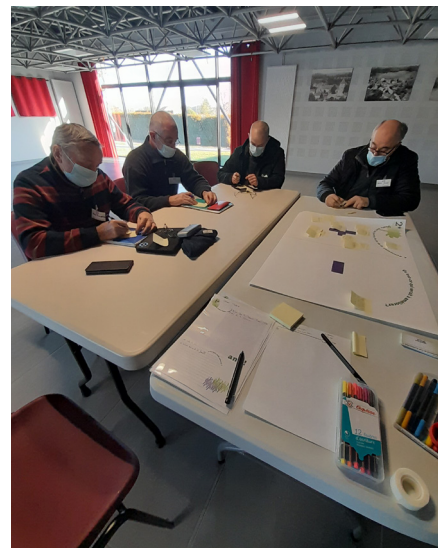
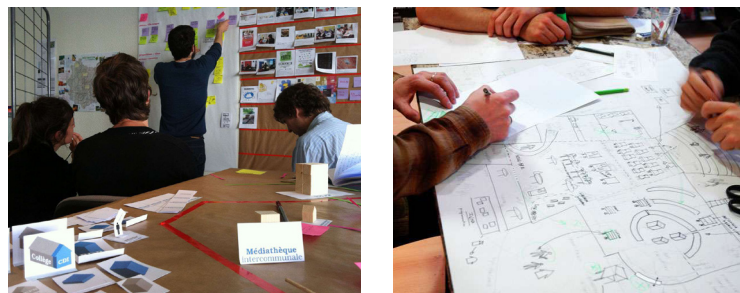


fig.3 La résidence à Mourioux-Vieilleville, vers un design pour et avec les habitants du territoire ©Yannick ALY-BERIL

La résidence a permis aussi d'identifier des Super Habitants⁵⁷, des personnes-ressources à mobiliser et mobilisables pour la suite du projet (fig.4). La 27e Région identifie aussi ce qu'ils nomment des usagers extrêmes, qui au regard du projet ont des pratiques inspirantes pour les futurs usages de la médiathèque. La résidence, comme moyen d'impliquer les habitants, permet aussi au designer d'éprouver et de vivre le territoire, afin de proposer des solutions cohérentes à celui-ci et aux besoins et envies de la population. Pour définir les usages et le besoin de la gare comme lieu de vie, est-ce une pratique à généraliser sur chaque territoire ? Est-ce primordial pour un designer qui travaille à la revitalisation de ces lieux ?

★



Atelier de concertation avec les acteurs du territoire, afin de co-dessiner un plan des usages au services des habitants © La 27^e Région

« Le premier acte de connaissance du territoire consiste à identifier des animations sociales (associations, mouvements, comportements sociaux) qui émergent de l'essaim de conflits urbains et territoriaux. »

57. Des habitants qui d'une quelconque manière sont déjà mobilisés, impliqués, motivés, au sein de la réactivation de la gare ou de la vie de leur commune. Nous avons fait le choix de ce terme, car celui «d'usager extrême» employé par la 27^e Région nous semblait peu valorisant.

Dans *La Biorégion urbaine, petit traité sur le territoire bien commun*, Alberto Magnaghi, p. 61

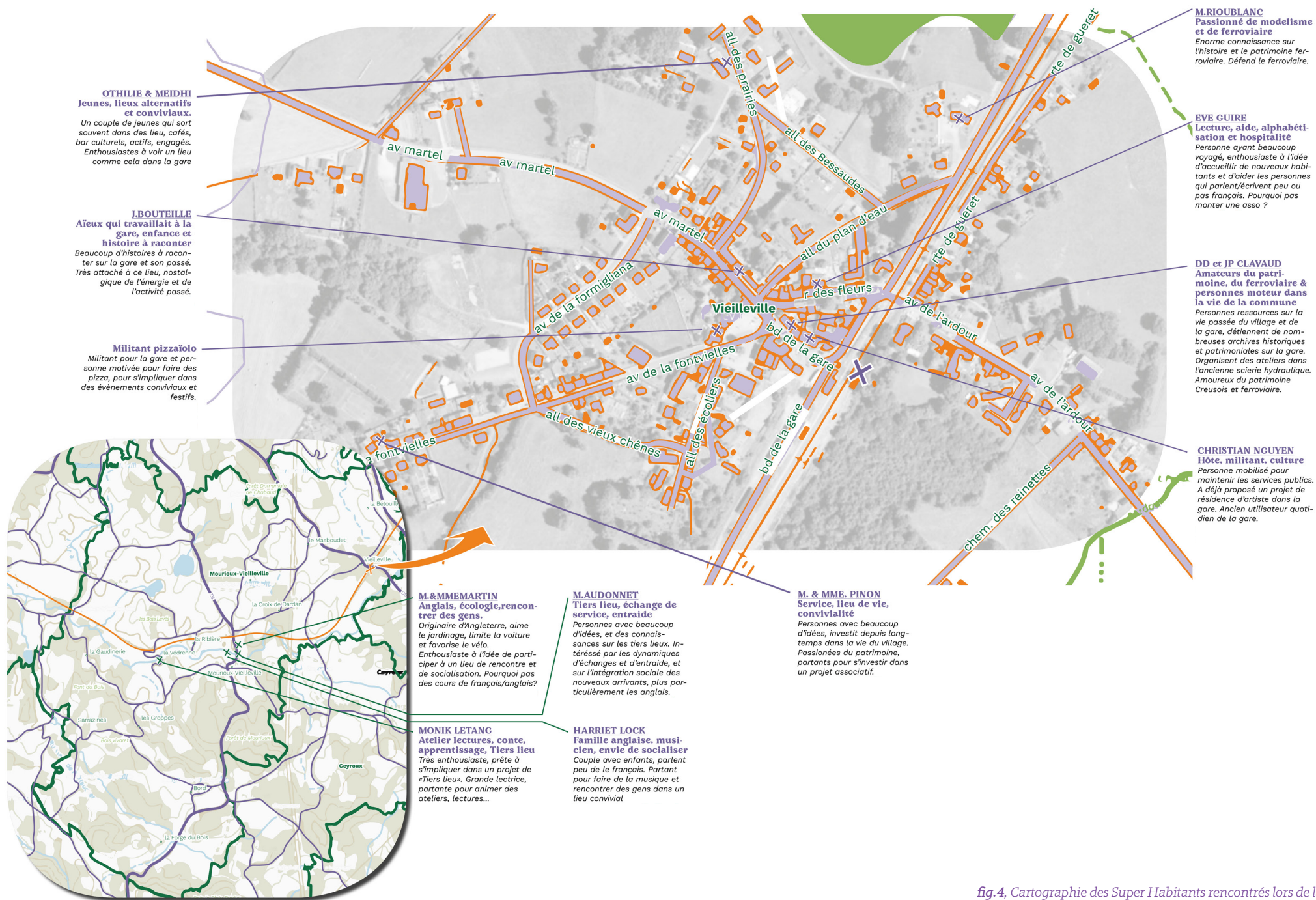


fig.4, Cartographie des Super Habitants rencontrés lors de la Micro résidence © Yannick ALY-BERIL

Conclusion

Pour faire revivre les gares rurales, le designer dispose de plusieurs méthodes permettant de reprendre soin de ces lieux. Il doit concevoir un aménagement permettant aux habitants de reconnaître et de développer une conscience du patrimoine ferroviaire et territorial. La gare rurale de demain semble trouver un avenir à la croisée de deux rôles : la gare au service d'une mobilité quotidienne en cohérence avec les enjeux de soutenabilité de notre époque, et la gare comme lieu de vie au service des initiatives des habitants et de la convivialité des villages. Ainsi, pour ce faire, le designer se doit de proposer des services de mobilité et organiser spatialement la gare et ses abords comme un noyau de transports, et de circulation diversifiée. Il se doit d'autre part d'intégrer les habitants dans ce projet, et d'avoir une approche «par le bas». « On assiste actuellement au développement conséquent, impulsé par l'Union Européenne, les régions et les communes, d'expériences de participation pour lesquelles la création d'organismes de concertation entre acteurs locaux constitue une condition nécessaire pour l'obtention de financements publics »⁵⁸. Les organismes de concertation et de participation dont parle Alberto Magnaghi ne seraient-ils pas des rôles que peut jouer le designer ? Le designer écoresponsable qui fait le choix de pratiquer des méthodes collaboratives et participatives, afin d'agir pour une réactivation citoyenne et démocratique des gares rurales, doit-il dépasser son rôle premier de concepteur de formes ? Il semble que pour pratiquer un design d'espace écoresponsable, nous devons avoir la capacité d'incarner plusieurs postures, comme celle d'animateur, de médiateur, de fédérateur... Pour résumer, il paraît important pour un designer d'espace de faire avec le territoire, le patrimoine, les milieux naturels, les habitants, afin de faire pour le territoire, le patrimoine, les milieux naturels, les habitants.

58. *Le projet Local*, Architecture + Recherches/Mardaga, Alberto Magnaghi, 2003 *La nouvelle municipalité gouverne le projet local*, p. 115



Som maire

1- The Barnaveldt Station	84
2- Ensemble à Boulogne-sur-mer	90
3- La gare rurale de demain	100
4- La gare de Plouharnel	102
5- Saison Zéro	104
6- Office de Plainfaing	106
7- A nous le parking	110
8- Hôtel Pasteur	113

1-The Barnaveldt Station

Project : train station in the framework of Prettig Wachten, 2011.

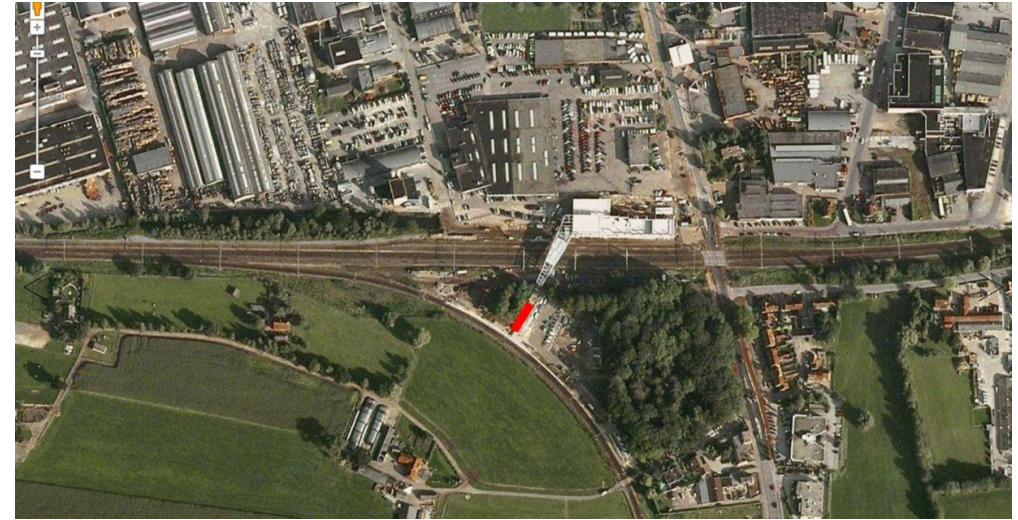
Client : Prorail

Completion : 2013

NL Architects : Pieter Bannenberg, Walter van Dijk, Kamiel Klaasse

<https://www.archdaily.com/442757/barneveld-noord-nl-architects>

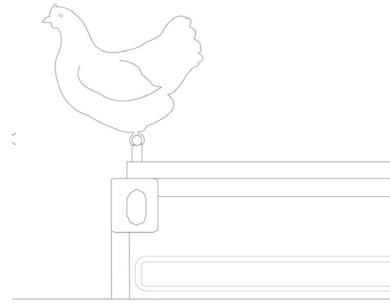
The train station is located in Harselaar, in the suburbs, north of the city of Barneveld. The station is between a big industrial zone and a rural area. Here the train connects industrial and agricultural activities to the city of Barneveld and to the territory. This project takes place within the framework of Prettig Wachten, a plan which aims to make waiting more comfortable: twenty waiting areas have been upgraded by integrating wifi, floor heating, washrooms, art... In the context of my design research, which explores the future of small rural train stations by proposing the reuse of existing rail infrastructures for the benefit of territorial relocation and food..., the analysis of this example may allow me to refine my positioning as a designer within this exploration.



Situation plan

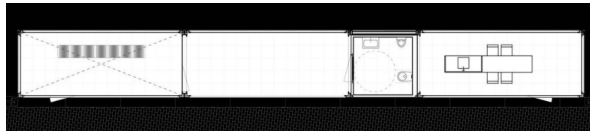
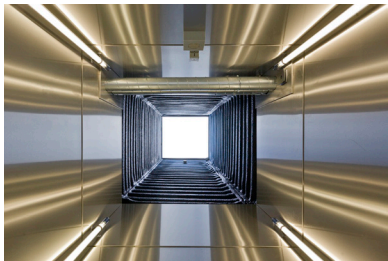
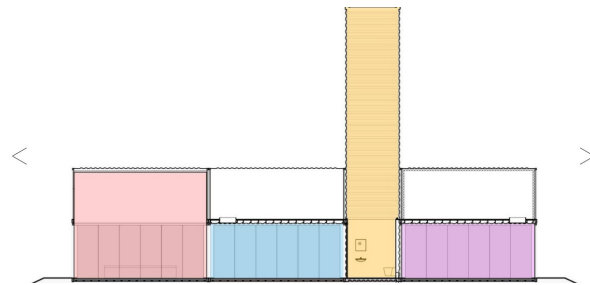


Modelisation of the context



Detail facade of the weather vane

Model



The way in which this secondary station is designed and expresses itself in a periurban area makes it a repulsive example for us. In this project we can find many elements which are in contradiction with our approach to revitalize secondary railway network. First of all, the main concept is the creation of a space through the use of shipping containers. This is a pertinent choice to create a reversible architecture with reused elements, allowing to save material and energy. The reuse is a way to prioritize in construction, in order to develop a circular economy that valorizes waste and fights against the shortage of materials, pollution generated by the extraction and production of these new materials. For example in this example, only the containers are reused, it's a shame when today the logistics of reuse is growing and allowing to reintegrate many materials, matter, objects in every project. For example the lights, the furniture, or even the main structure could have been thought in reuse, saving resources and money.

Moreover, containers are emblematic objects of the globalization of the transport of goods and food and of the death of local society. In our approach we aim, through the project and the space created, to promote the relocation of society in our era of globalization and deterritorialization.

This station is the opposite of our approach. It reasserts globalization, it is not at all rooted and linked to the territory and the environment in which it is located.

The only specific sign of the territory that it conveys is its weather-vane, which is a golden chicken in reference to the nickname of the city of Barneveld «the capital of the eggs of the Netherlands», the station being supposedly located on «the Chicken line».

This station could be multiplied and built everywhere around the globe. It is a non-place, intended to be crossed by individuals, by passengers who are not destined to cross paths and interact with each other. Meeting and social interactions are not encouraged, even if small stores are planned. Beyond a tiny table and two chairs disposed ridiculously in front of the station, the space is not designed to let the users sit quietly in the shelter, to socialize, to practice and to experience the place. These small stores can be anything, this space is just a purely economic space. So the users of the station are just passengers and consumers

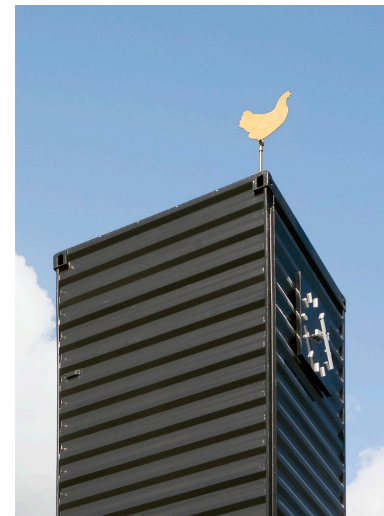
Finally to meet the problem that the architects asked themselves «how to make the waiting time less boring?», they propose to the people to consume, and to return to wait for their train in a cage of sterile glass or they will sit quietly on a bench and look right in front of them, by the window their train which arrives, or look at the screens of their smartphones. I don't think this is a relevant answer....



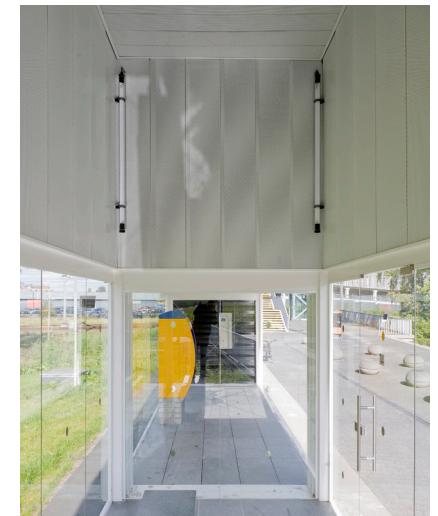
Picture of the cafeteria



Picture of the cafeteria



Picture of the weather vane



Waiting space with double height

2-Ensemble à Boulogne-sur-mer

Projet : Rénovation de 60 maisons locatives sociales avec les habitants.

À : Boulogne-sur-Mer (62), rue Delacroix, plateau du chemin vert

Commanditaire : Habitat du littoral pour la mairie de Boulogne-sur-mer

Par : Agence Construire (Patrick Bouchain, Loïc Julienne, Sébastien Eymard et Sophie Ricard en permanence architecturale)

Avec : Les habitants de la rue Delacroix, Kanae Otani (paysagiste), Kinya Maruyama (architecte), le DSU, CréActif (entreprise d'insertion), Anne-Sophie Lecarpentier (artiste), Jacques Kebadian (cinéaste), Pierre Bernard, La Fondation de France (nouveaux commanditaires).

Surface : 5000m²

Coût : 2 300 000 euros HT

Les intentions qui de ce projet

- Lutter contre la démolition de logements sociaux
- Transformer ces 60 maisons afin de les rendre habitables, de les mettre aux normes pour le prix de leur démolition, soit 40 000 euros par maison
- Investir les habitants dans le projet
- Renforcer la communauté du quartier.
- Faire du chantier un acte culturel



Une rénovation colorée, 2013 ©Sophie Ricard



«une population fortement marginalisée, économiquement, socialement, et géographiquement», 2013 ©Sophie Ricard

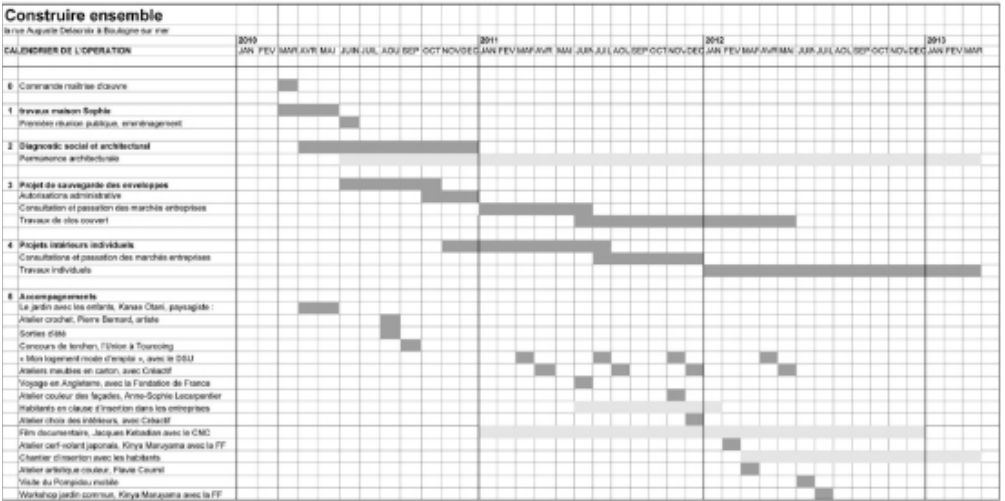
Le Calendrier

Pour aboutir aux intentions les architectes ont dû faire des choix de techniques et d'outils cohérents avec ceux-ci :

- Le premier choix d'outil est un calendrier qui a permis sur toute la durée du projet, 3 ans, de programmer chaque étape permettant de mobiliser les habitants.

Cet outil permet de visualiser efficacement les différentes actions effectuées chronologiquement ou simultanément permettant d'amener et d'accompagner les habitants dans une démarche de collaborations (diagnostic, consultations,ateliers, chantiers...)

Dans la programmation de l'opération, la partie accompagnement nous pose quelques questions. Même si l'on peut comprendre que la mise en place d'ateliers, d'évènements participe à créer du lien, de la convivialité on peut questionner la pertinence et le bien fondé de ceux-ci. Que viennent faire des ateliers comme du crochet, des cerfs-volants ? On a plus l'impression d'occuper la population à des activités futiles



Programmation de la permanence, 2013 ©Sophie Ricard

pourquoi du crochet ?
?
Quelle intérêt dans le projet de rénovation ?
pourquoi lui ?
pourquoi ce réalisateur ?
?
Pourquoi des cerfs-volants ?

5	Accompagnements
	Le jardin avec les enfants, Kanae Otani, paysagiste :
	Atelier crochet, Pierre Bernard, artiste
	Sorties d'été
	Concours de torchon, l'Union à Tourcoing
	« Mon logement mode d'emploi », avec le DSU
	Ateliers meubles en carton, avec Créactif
	Voyage en Angleterre, avec la Fondation de France
	Atelier couleur des façades, Anne-Sophie Lecarpentier
	Habitants en clause d'insertion dans les entreprises
	Atelier choix des intérieurs, avec Créactif
	Film documentaire, Jacques Kébadian avec le CNC
	Atelier cerf-volant japonais, Kinya Maruyama avec la FF
	Chantier d'insertion avec les habitants
	Atelier artistique couleur, Flavie Cournil
	Visite du Pompidou mobile
	Workshop jardin commun, Kinya Maruyama avec la FF

Comment on été choisis les intervenants ?
?



Outiller les habitants

Plusieurs outils ont permis aux habitants de participer, de faire des choix pour leurs habitations, et de donner leurs avis tout au long du projet.

Tout d'abord la mise en place d'une maison commune, à la fois atelier de travail et d'apprentissage, espace de réunion, lieu d'élaboration du projet, salle de conférences et de débats, café, cantine, salle de fêtes et de spectacles, cité de chantier; à permis d'impliquer les habitants dans le projet afin de faire en sorte qu'ils se l'approprient. Puis des maquettes, des nuanciers, des illustrations, des plans ont permis aux habitants de se projeter et d'exprimer des avis concernant la rénovation de leurs maisons respectives. Il semblerait que cette collaboration entre les habitants, l'architecte et les artisans ait surtout eu lieu concernant les choix de couleurs des peintures pour les murs et des couleurs du lino pour le sol. On se demande alors si des choix plus techniques comme les matériaux, les techniques d'isolations, ont été discutés collectivement ? Ces choix sont-ils réservés à l'architecte, aux experts ? La participation des habitants est-elle effective lorsqu'elle va au-delà de la personnalisation ?

Isoler par l'extérieur

Le premier acte de transformation de cette rue fût un doublage extérieur. L'objectif premier étant rendre ces maisons saine, ses architectes ont fait le choix logique de commencer par réparer les toits qui fuyaient, remplacer les fenêtres contre des fenêtres étanches, et isoler convenablement les maisons.

Le choix d'isoler à l'extérieur est pertinent cela permet de remédier aux pertes de chaleur par pont thermique et donc une meilleure performance thermique globale que l'isolation interne. En plus de cela elle ne vient pas réduire la surface interne des habitations. Dans ce projet cela a aussi permis de faire un chantier tout en permettant aux habitants de continuer à vivre normalement chez eux.

Le doublage extérieur est composé d'une isolation en polystyrène et de parpaing enduit de peinture, la couleur fut choisie par les habitants pour leurs maisons respectives. En plus d'être peu coûteuse, cette technique est relativement simple à apprendre et à réaliser même pour des novices. Ainsi des chantiers d'insertion ont pu être proposés aux habitants, réduisant les coûts de main d'œuvre, et insérant des personnes sans activité dans un emploi au service de leur quartier, de leur communauté.



Impliquer chaque individu dans le projet

Pour impliquer tous les habitants des ateliers spécifiques ont été mis en place permettant aux habitants de tout âge de s'investir dans les différents travaux. Par exemple concernant la façade de la maison commune, les enfants ont été accompagnés à peindre de différentes couleurs des formes «patatoïdes», nécessitant peu de technique, peu de rigueur, pour ensuite les découper aux ciseaux, et les coller à la brosse. Cette technique simple a permis aux enfants de s'investir dans le chantier, avec un rendu coloré, dynamique et heureux. Les résultats suivant ce processus sont très limités, et il peut être difficile de sortir de ce registre, enfantin, de cours d'école qui peut ne pas être cohérent avec les maisons aux alentours. Néanmoins cette technique est réversible, cela n'est pas négligeable si les habitants se lassent de cette façade.

D'autres ateliers avec des intervenants ont lieu permettant d'accompagner les habitants par exemple à la construction bois, au bénéfice du quartier.



3-La gare rurale de demain

Projet : Résidence pour réfléchir collectivement à l'avenir des gares du territoire

À : Corbigny (58)

Partenaire : SNCF, conseil régional de Bourgogne, Pays Nivernais Morvan.

Par : La 27^e Région, Adrien Demay designer, Elisa Dumay sociologue, Damien Roffat designer, Fanny Herbert sociologue, Noémie Boulet



La gare comme pôle touristique et de mobilité © La 27^e Région



«Image à réaction», le dispositif de covoiturage



Test de parcours vélo pour un service touristique et mobilité



Les gares du territoire remis en réseau au service de la mobilité sur celui-ci



«Image à réaction», le dispositif de covoiturage



«Image à réaction», service de voiture mutualisées



«Image à réaction», un service de covoiturage «officiel»

4-La gare de Plouharnel

Projet : Transformation de la gare en Guinguette
À : Plouharnel (56)
Par : Julie Rousselet et Magalie Touchard



Une réhabilitation joyeuses © Ouest France



Un jardin pour flâner © Ouest France



Des matériaux réemployés pour des extérieurs conviviaux
© Ouest France



La gare désormais guinguette © Ouest France

5-Saison Zéro

Projet : Occupation transitoire permettant de tester au quotidien et au fil des saisons des techniques pratiques, économiques et simples pour répondre aux besoins essentiels du logement, du travail, de la fête et de la cohabitation.

À : L'ancien monastère des Clarisses à Roubaix

Partenaire Théo Poyer graphiste, Emma Cogné design textile, Yes We Camp, l'historien Gilles Maury et l'entreprise ICAR

Par : Association Zerm



La place animée, vivante devant le monastère désormais guinguette



Des espaces singuliers © Saison Zéro



Inspiration des ouvertures gothiques © Saison Zéro



Chantier, prise en soin du lieu © Saison Zéro



Détail signalétique sur les encadrements © Saison Zéro



Lit à baldaquin conçu pour l'hospitalité du lieu conçu par Emma Cogné © Emma Cogné

6-Office de Plainfaing

Projet : Office de tourisme, 150 m²

À : Plainfaing (88), France

Quand : Conception : 01/2018–10/2018 , Construction : 10/2018–07/2019

Partenaires : Structure : Barthes bois ,Thermique : Fluid'Concept
Gros œuvre & voirie et réseaux divers : Sigma, Ouvrage en pierre : Altan, Senones, Charpente : Il Était Un Arbre, Épinal

Par : Association Zerm

Budget : 370 000 € dont 260 000€ pour le bâtiment



Des artisans et des savoir-faire locaux.



Du bois local dans tout l'aménagement.

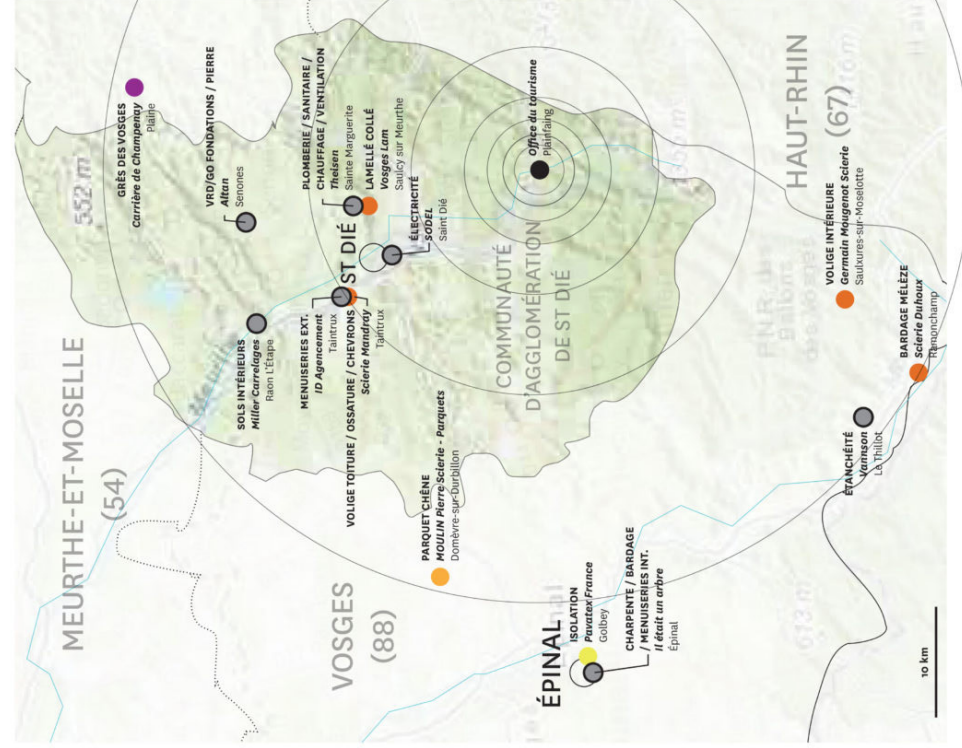


La carrière locale

© Christophe Aubertion



... avec des matériaux locaux



7-A nous le parking

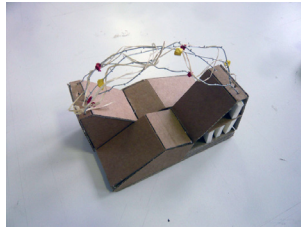
Projet : Fabrication d'éléments de mobilier qui permettront une première appropriation du parking

À : INSA de Strasbourg

Quand : 2011

Partenaires : Étudiants

Par : Collectif ETC



Maquette d'intention © Collectif ETC



Chantier collectif © Collectif ETC



Des multiples usages © Collectif ETC



Un espace en mouvement grâce aux transpalettes. © Collectif ETC



Le parking réapproprié en lieu de vie. © Collectif ETC

8-Hôtel Pasteur

Projet : Hôtel à projets et école maternelle, 5 600 m²

À : Rennes

Quand : 2021

Commanditaire : SPLA TERRITOIRES PUBLICS

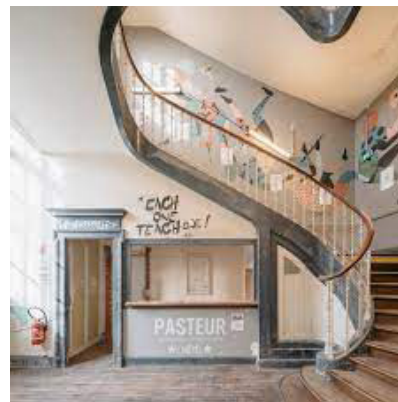
Partenaires : Ligne BE (structure) + T&E INGENIERIE (fluides)
+ ECRH (économiste) + Albert & Cie (HQE) + ORYTHIE (acoustique) + PhA Concepteur Lumière (éclairagiste)

Par : Encore Heureux Architectes

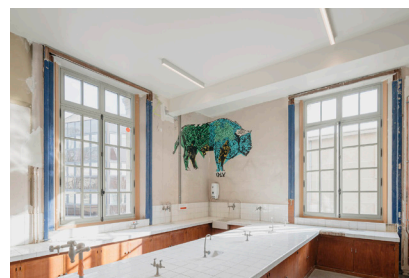
Budget : 6 M€



La cour de l'école maternelle © Encore Heureux Architectes



Intervention minimale, les traces des occupations conservées © Encore Heureux Architectes



Bibliographie

OUVRAGE MAJEURS

ANTOINE BRÈS

Territoire Frugal, La France des campagnes à l'heure des métropoles

Chapitre 3 : La proximité dans la discontinuité : marché hebdomadaire, supérette ou supermarché, e-commerce. MétisPresses, 2017.

ANDRÉ CORBOZ

Le territoire comme palimpseste, page 4, Éditeur Sébastien Marot, 2001.

ALAIN GUEZ

« *Petites lignes* » *ferroviaires, des infrastructures recyclables*. Editions Recherches, 2020.

ALBERTO MAGNAGHI

La biorégion urbaine : petit traité sur le territoire bien commun. Eterotopia, 2014.

Le projet local. Architecture + Recherches/Mardaga, 2003.

ELENA COGATO LANZA, FARZANEH BAHRAMI, SIMON BERGER, LUCA PATTARONI

POST-CAR WORLD, Futurs de la ville-territoire. MétisPresses, 2021

HARTMUT ROSA

Accélération: une critique sociale du temps. La Découverte, 2010

IVAN ILLICH

Énergie et équité. Édition Arthaud, 1973

JEAN-PIERRE ORFEUIL, ALAIN BOURDIN

Les territoires de la mobilité.

La mobilité locale : toujours plus loin et plus vite

Les services à la mobilité. Sécurité de la chaîne des services et services d'aide aux services. Presses Universitaires de France, 2000.

MARC AUGÉ

Non-Lieux, Introduction à une anthropologie de la surmodernité.

Edition du SEUIL. 1992

PASCAL DESMICHEL

Le patrimoine ferroviaire bâti en Limousin rural

Les leçons d'un inventaire général des bâtiments voyageurs.

Histoire & Sociétés Rurales 2012/1 (Vol. 37), pages 149 à 171

YVES GUERMOND

L'identité territoriale l'ambiguïté d'un concept géographique, dans *L'Espace géographique* 2006/4 (Tome 35), pages 291 à 297, 2006

ARTICLES

ADRIEN DEMAY

« *Y-a-t-il encore un avenir pour les gares rurales ?* » *Journal IPNS*, 1/06/2016

CHRIS WOOD

« *New Life for Small Railway Stations: Gateways to the Countryside*, » *Actes de la sixième réunion des praticiens du transport*, PTRC, Londres, 2008.

INSTITUT MOMENTUM

Biorégion 2050, L'Ile de France après l'effondrement. 2019

JEAN-PIERRE ORFEUIL

« *Quand la voiture devient contrainte*. » Dans *REVUE PROJET* 2013/3(1°334), PAGES 50 à 58, 2017.

THOMAS BRUYAS

« *De la complexité des projets de gares. Du traitement d'un objet urbain à la conduite de projet*. » *HAL archives ouvertes*, 2015

VINCENT LUCCHESI

La mobilité accélère, et les discriminations avec. Usbek&Rica,
5/01/2017

SITES INTERNETS

VRT ,VILLE RAIL & TRANSPORTS

<https://www.ville-rail-transports.com/>
10/03/2022

UTP, Union DES TRANSPORTS PUBLICS ET FERROVIAIRES

<https://www.utp.fr/>
10/05/2022

ARCHITECTURE XIX^{EME} EN LOT ET GARONNE

<https://architecture-19eme-lotetgaronne.fr/Deplacer/trois-niveau/Gares.htm#:~:text=L%27architecture%20des%20b%C3%A2timents%20de,%27ailes%20d%27importance%20variable.>
10/02/2022

EMISSIONS RADIO

MOBILITÉ J'ÉCRIS TON NOM

Série de 4 épisodes, France Culture, 2018.

D'OÙ VIENNENT LES GARES ?

SANS OSER LE DEMANDER , France Culture, 06/04/2022.

Remerciements

MERCI !

À Ann Pham Ngoc Cuong et Laurence Pache pour leur enseignement, leurs convictions, leur remarquable dévouement et pour le temps qu’elles m’ont consacré.

À toute l’équipe pédagogique du DSAA pour leur investissement dans une telle formation, leurs apprentissages qui me permettent aujourd’hui d’être prêt à pratiquer et à défendre un design que j’utopise.

À tous les habitants de Mourioux-Vieilleville, qui ont répondu présent avec enthousiasme lors de ma résidence, et m’ont accueilli chaleureusement chez eux. Un remerciement particulier à mon hôte et ami Christian Nguyen pour son hospitalité, et pour les discussions inspirantes.

À tous les professionnels qui ont contribué à mener à bien ma réflexion en design.

À mes amies Zoe Adloff et Aude Mourin pour leur soutien et leur joie de vivre qui ont fait de ces deux années une expérience créative joyeuse. Ainsi qu’à mes camarades de classes pour les moments de plaisir partagés.

Enfin à toutes les personnes qui m’ont soutenu de près ou de loin, mes amis, ma famille, celles et ceux qui m’ont encouragé. Merci à mes parents et à ma sœur pour la force donnée, et les énergies déployées durant toutes mes études.

Conception

Yannick ALY-BERIL

Papier

Papier intérieur : Lagoon 80g

Papier de couverture : Cancon, mi-teintes, myrtille

Typographie

Avara

Regime

Crédits photographiques :

Le copyright de chaque image du corpus appartient aux organismes, institutions ou auteurs respectivement cités. Malgré les recherches entreprises pour identifier les ayants droits des images reproduites, l’étudiant rédacteur prie ces derniers de l’excuser quant aux oublis éventuels et se tient à la disposition de celles et ceux qu’involontairement il n’aurait pas cités.

Impression

Cité scolaire Raymond Loewy, La Souterraine

Vers un ruralisme transitoire ?

La gare aux habitants

Som maire

Introduction

6

Le designer pour impulser des changements de pratique de mobilité en ruralité ?

8

Le designer avertit des crises écologiques et sociales,
formule et prescrit des hypothèses ?

8

Confrontation des hypothèses au terrain, aux
habitants.

18

L'urbanisme transitoire une direction cohérente pour les gares rurales ?

30

Une pratique urbaine transférable en ruralité ?

30

Transmettre une direction, une prescription pour
l'avenir de la Gare de Mourioux-Vieilleville

34

Conclusion

40

Introduction

Cette dernière partie nous permet d'exercer un méta-regard sur notre pratique et les choix que nous avons fait en design dans l'objectif de les questionner au regard de la problématique pour laquelle, en tant que futur designer nous sommes engagés à apporter des pistes de solutions : de quelle manière le designer d'espace peut-il concevoir un réaménagement des gares qui soit au service d'une mobilité soutenable sur le territoire ?

Pour ce faire, ayant identifié une mobilisation déjà présente chez les habitants en faveur de la conservation des services ferroviaires, et de la réouverture de leur gare, l'hypothèse de travailler en impliquant les habitants fût testée dans les processus et méthodes choisis dans notre pratique en design. Ainsi au vu de cette hypothèse et en tant que designer éco-responsable il nous a semblé évident de pratiquer un design basé sur des méthodes collaboratives et participatives. Dans l'objectif que ces lieux retrouvent leurs rôles centraux qu'ils ont historiquement eu sur leur territoire et dans la vie des habitants, l'hypothèse de faire avec l'existant (patrimoine architectural, biodiversité), nous a amené à questionner les usages passés au regard de l'avenir de ces lieux et de proposer des méthodes de réemploi, de ménagements du lieu, et d'expérimenter des protocoles de création en s'inspirant des formes, des couleurs, du style architectural existant.

Posons alors un regard critique sur ces protocoles mis en place et sur les temps majeurs de notre pratique en design, au regard d'un design éco-responsable à atteindre.



La Gare noyau de mobilité retrouvée ! © Yannick ALY-BERIL

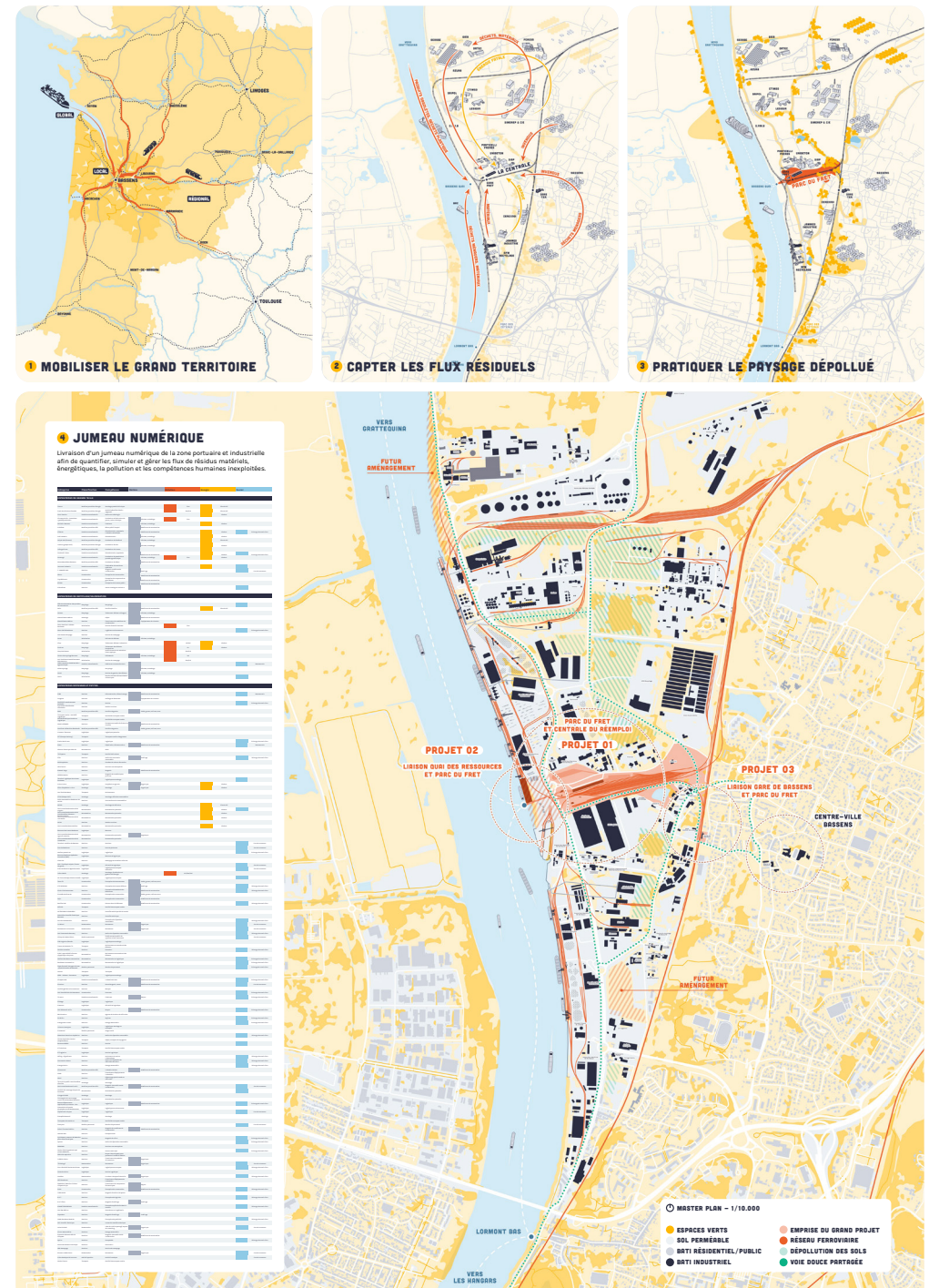
1- Le designer pour impulser des changements de pratique de mobilité en ruralité ?

Cette recherche en design, ne s'appuie sur aucune commande, mais sur des potentiels et opportunités identifiés dans un premier temps par le futur designer. Dans ce cas, il se doit de construire son regard et son positionnement politique, pour qu'il puisse effectuer une analyse singulière et consciente au regard des valeurs pour lesquelles il décide d'œuvrer, d'autant plus pour un designer éco-responsable, qui fait le choix, d'œuvrer pour un avenir décroissant, de maintenir et développer les services publics, de travailler pour et avec des populations délaissées comme les ruraux... Mais alors, comment peut-il impulser l'action de réactiver une gare, et convaincre du bien fondé d'un tel projet ? Est-il légitime pour prescrire un changement de pratique de mobilité, et un changement dans le rapport que la population entretient avec ces espaces ? Par quelles actions, le designer peut-il impulser un changement ?

Le designer avertit des crises écologiques et sociales, formule et prescrit des hypothèses ?

Le designer, en s'informant des actualités, des risques et des crises sociales et écologiques de notre époque doit assumer sa responsabilité en tant que créateur de formes, qui conditionne, oriente ou induit d'autres pratiques et d'autres usages. C'est ainsi que dans cette recherche nous avons commencé à formuler des hypothèses, où la réactivation de la gare servirait à faire changer les comportements pour les rendre plus soutenables. Ainsi durant une période de stage chez le collectif Tournesol¹, nous avons participé au concours European, un concours d'idée à thématique nous questionnant sur une première hypothèse.

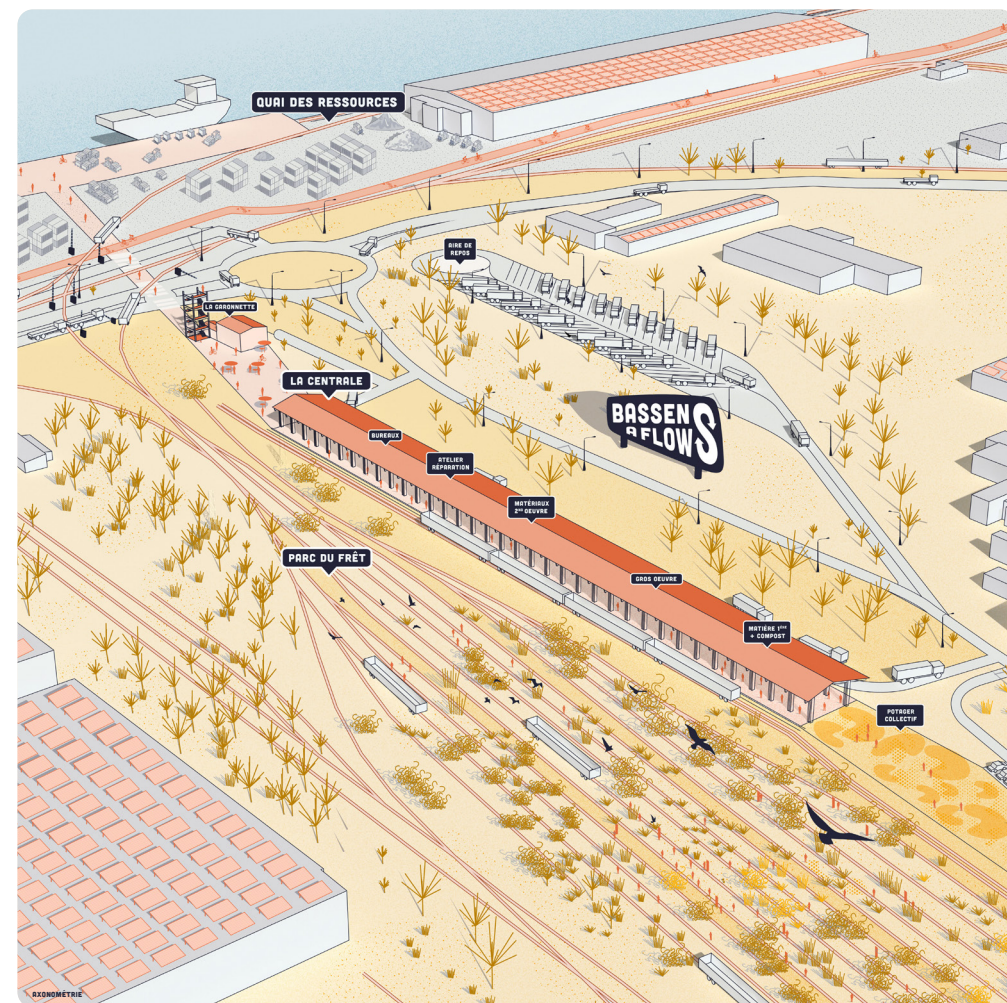
1. Collectif d'architectes situé à Toulouse travaillant autour du réemploi et de l'économie circulaire depuis 2015. Cf « Marqué par le faire » le rapport de stage effectué durant l'été 2021.



Bassens à Flows.un idéal territorial à atteindre ? © Collectif Tournesol

Entouré d'architectes et de designers, participer à ce concours² a permis précisément de formuler une hypothèse sur l'avenir d'un site industrialo-portuaire à Bordeaux, et de réfléchir sur le rôle d'une infrastructure ferroviaire réactivée. Durant ce travail des compétences spécifiques aux métiers de la conception spatiale³ (urbanisme, architecture, design) ont permis de concevoir une fiction, celle d'un avenir plus soutenable à atteindre. Dans ce projet le ferroviaire existant sur ce site est réactualisé au service du transport des déchets produits par les industries sur place dans le but de les revaloriser. Le réemploi et la gestion circulaire des ressources est alors l'hypothèse développée : « Et si la réactivation de l'infrastructure ferroviaire servait le réemploi de matériaux et de matières sur un territoire ? »⁴. Est-ce une hypothèse transférable pour la gare de Mourioux-Vieilleville, en milieu rural ? Les petites gares ne doivent-elles pas répondre à des problématiques propres au milieu rural ?

2. *European* est une compétition biennale de jeunes architectes de moins de 40 ans, invités à présenter des projets urbains et architecturaux innovants sur différents sites européens. C'est un concours thématique d'idées / de projets, suivi de processus de réalisation. Le thème de la 16^{ème} édition, en 2021 était « Villes vivantes ». *European* est un outil pour les villes européennes et les acteurs urbains pour trouver et développer des stratégies innovantes pour leurs sites en transformation.
3. La gestion des flux de mobilités, des corridors et des trames écologiques, la planification d'une dépollution des sols, l'organisation des déchets sur place, la conception de nouveaux espaces comme une ressourcerie, et les connaissances de rénovation de l'existant,
4. Une hypothèse développée par le collectif Tournesol qui a fait du réemploi de matériaux dans la construction son cheval de bataille dans son engagement éco-responsable.



Bassens à Flows. réactiver l'infrastructure ferroviaire au service du réemploi ? © Collectif Tournesol

Car le transport ferroviaire et ses infrastructures peuvent supporter bien d'autres pratiques, et bon nombre d'hypothèses peuvent être envisagées, selon les territoires, le terrain... En effet rapporté à un territoire comme celui de la Creuse, la première hypothèse que nous avons formulée était la suivante : « Et si le secondaire ferroviaire, venait supporter et développer une alimentation locale ? ». En effet, souhaitant agir sur un territoire rural et paysan, et au regard des crises et des pénuries alimentaires de plus en plus fréquentes et à anticiper, la question semblait légitime. C'est ainsi que les premières productions de cette recherche furent engagées. Un travail de cartographie du territoire (fig.1) a permis de situer tous les lieux de production et de distribution alimentaire, de détailler les produits spécifiques à chaque exploitation agricole, de situer les zones d'habitations et enfin de mettre en avant le réseau ferroviaire et les multiples voies de circulations (randonnées, départementales...) sur un territoire défini⁵. Ce travail a permis dans un premier temps d'analyser le territoire, au regard de sa production alimentaire et par la suite de formuler des hypothèses de services mettant en lien production/distribution alimentaire et infrastructure ferroviaire. Est-il judicieux pour un designer de formuler des hypothèses à partir de ses intuitions propres ? Et de commencer à travailler à partir de celles-ci ?

5. Le croisement de Saint-Sulpice-Laurière/Bersac/Marsac de l'hypothèse ferroviaire TramTrain. En plus de l'hypothèse de réactivation des services ferroviaires portée par le projet Tramtrain sur ce terrain, il nous a semblé prometteur sur plusieurs autres plans : à la fois le croisement ferroviaire incarnant un nœud de mobilité, l'importante activité et fréquentation passée du train sur ce territoire toujours situé en Creuse en lien direct avec car frontalier avec les autres départements (Haute-Vienne), de nombreuses gares délaissées et quelques unes rachetées par leur mairie, ce qui démontre un intérêt local pour ce patrimoine . En plus de cela le Projet Alimentaire Territorial se développe cette année, il vise à organiser et structurer les circuits courts alimentaires en Creuse.



*Hybridation Gare/Ferme. Recherche d'univers. Gare de Bersac-sur-Rivalier
© Yannick ALY BERIL*

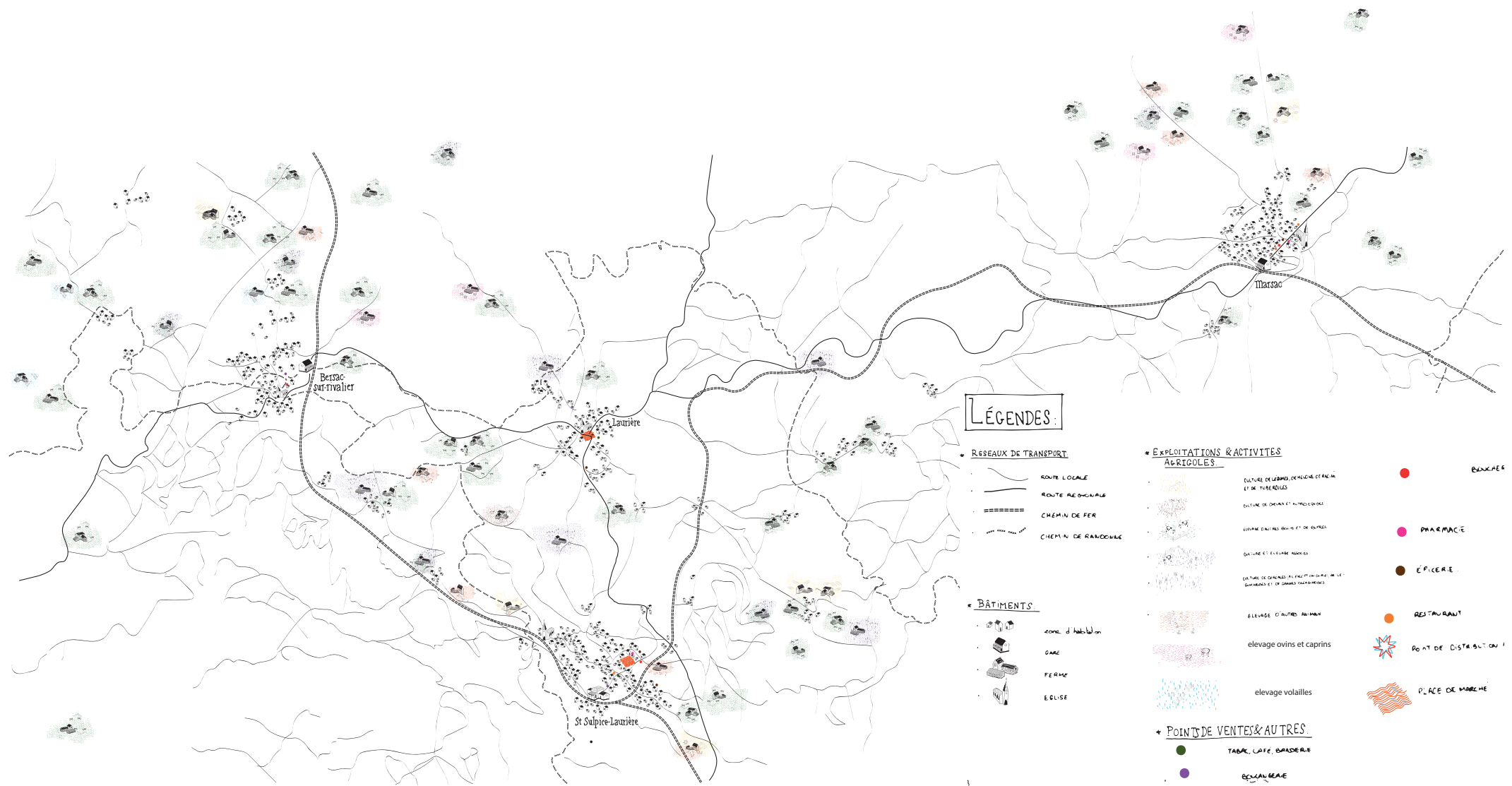


fig.1 Cartographie du territoire alimentaire autour du croisement ferroviaire Saint-Sulpice-Laurière/Bersac/Marsac © Yannick ALY-BERIL

Même si cette analyse territoriale par la suite est devenue hors sujet, la démarche de récolter des données, et de dessiner des cartes appréhendables par tous participait déjà à ancrer notre action dans une démarche territoriale globale et dans la volonté de créer des supports pouvant être de potentiels outils à un travail collaboratif avec les habitants. Car contrairement aux cartes standards et normatives qui nécessitent des connaissances géographiques et topographiques spécifiques, le style illustratif employé permet de rendre visibles et compréhensibles à n'importe qui, qu'importe son bagage culturel, la production et la distribution alimentaires, les marchés, les AMAPs... et les infrastructures de mobilité sur leur territoire. Cette étude fût importante pour la suite, permettant de relever les terrains propices à une action et les potentiels de chaque gare du territoire à être réactivées en fonction de plusieurs critères établis par le designer⁶. En travaillant de cette façon, le designer ne risque-t-il pas de passer à côté des réels enjeux de la réactivation des gares ? Si l'hypothèse du transport ferroviaire support aux circuits courts alimentaires résulte d'une intuition du designer seul, comment peut-il s'assurer de la cohérence et de la légitimité de celle-ci ? Le designer doit-il pour cela confronter ces hypothèses au terrain ? Doit-il recueillir des réactions, et comment peut-il les provoquer, et les analyser ?

*



La Gare, lieu de vie au service des habitants ! © Yannick

6. Emplacement par rapport au centre-bourg, services ferroviaires actifs ou inactifs, superficie des bâtiments, supposition de l'état des lieux, dénivelé et accès....

Confrontation des hypothèses au terrain, aux habitants


En voulant trouver la meilleure réponse possible en design à la problématique de l'avenir des gares rurales, il semble logique pour le designer de s'assurer de l'utilité et de l'intérêt des hypothèses qu'il formule, afin de ne pas proposer un projet qui serait hors sol et dont la légitimité d'exister serait discutable. C'est ainsi que nous avons fait le choix de questionner l'hypothèse de la réactivation de la gare au service de circuits courts alimentaires en allant se confronter directement au terrain, au village de Mourioux-Vieilleville et de ses habitants en expérimentant le système de résidence. En tant que designer éco-responsable, il est pour nous essentiel que les futurs usagers du projet, ceux à qui se destinent nos actions, aient un regard et puissent s'exprimer sur les intentions de projet, même à un stade hypothétique. Au risque sinon de concevoir par la suite un projet en décalage avec les réels besoins de ceux pour qui le designer travaille.

Ainsi avec quels moyens et médiums le designer peut-il confronter ces hypothèses à la population de Mourioux-Vieilleville, et quelle stratégie mettre en place pour entendre une part représentative⁷ de la population ? On peut alors se demander si le designer n'a pas intérêt à collaborer avec des professionnels⁸ pour s'approcher au mieux de « l'idéal » représentatif⁹ ? Nous avons expérimenté une résidence de quatre jours et conçu une stratégie pour s'approcher de cet idéal.

7. La représentativité s'incarne dans plusieurs critères : le nombre d'habitants, leurs classes socio-professionnelles, leurs âges, le nombre d'années qu'ils vivent dans le village... .

8. Institut de sondages, sociologues...

9. Idéal car est-il atteignable en tout point selon les multiples critères ?

1 MICRO RÉSIDENCE				
objectifs		méthode		
<p>1- Identifier les besoins des habitants</p> <p>2- Identifier les habitants mobilisables, les potentiels porteurs de projets, d'initiatives.</p>		<p>1a-Interview particulière chez les habitants de 40min max -4 foyer/matinée, 6 foyer/après midi = en moyenne 10-15 personnes/jours sur 3 jours = 30-45 personnes</p> <p>1b-Distribuer un lien pour le questionnaire en ligne pour les personnes absentes, et les commerçant et à afficher en gare.</p> <p>1c-Effectuer des ateliers collectifs de 1h30 -Ateliers élus = 2 ateliers avec 8 personnes -Ateliers asso = 2 ateliers avec 8 personnes = 32 personnes au maximum</p> <p>---> 65 personnes auditionnées en moyenne sur 516 habitants soit 12,5% de la population (une opération à reproduire donc 4 fois pour auditionner 40%-50% de la population).</p> <p>2-Relever durant le questionnaire les personnes mobilisables, les potentiels porteurs d'initiatives. Former un groupe de gens mobilisables autour du projet. Rassembler ces habitants sur une plateforme de communication, pour les fédérer autour du projet.</p>		
évaluation				
<p>1-Taux de représentativité de 40% atteint ? (sur 516 habitants, au moins 208 auditionnés)11% Opération à renouveler combien de fois ?4</p> <p>2-Des habitants porteurs d'initiatives ? mobilisables ? ...Oui Combien ? ...12</p>				
calendrier				
vendredi 21		samedi 22	dimanche 23	lundi 24 ?
<p>9h- 1 foyer audit. 10h- 1 foyer audit. 11h- 1 foyer audit. 12h- 1 foyer audit.</p>		<p>9h- 1 foyer audit. 10h- atelier élus 1 12h- 1 foyer audit.</p>	<p>9h- 1 foyer audit. 10h- 1 foyer audit. 11h- 1 foyer audit. 12h- 1 foyer audit.</p>	<p>9h- 1 foyer audit. 10h- 1 foyer audit. 11h- 1 foyer audit. 12h- 1 foyer audit.</p>
<p>13h- prises de mesures de la gare, diagnostic des espaces</p>		<p>13h- 1 foyer audit. 14h- 1 foyer audit. 15h- 1 foyer audit. 16h- 1 foyer audit. 17h- 1 foyer audit. 18h- 1 foyer audit. 19h- 1 foyer audit.</p>	<p>13h- 1 foyer audit. 14h- 1 foyer audit. 15h- 1 foyer audit. 16h- 1 foyer audit. 17h- 1 foyer audit. 18h- 1 foyer audit. 19h- 1 foyer audit.</p>	<p>13h- 1 foyer audit. 14h- 1 foyer audit. 15h- 1 foyer audit. 16h- 1 foyer audit.</p>
matériel		1a	1b	1c
		-Vélo -Questionnaire x100 -2 stylo -Feutres -Gel hydroalcoolique et lingettes désinfectantes	-Flyer lien questionnaire en ligne	-Salles des fêtes -Documents A1 et A4 -Post-it & Patafix -Feutres & Scotch
				

Néanmoins la légitimité des conclusions de cette expérience est à questionner, car plusieurs éléments ont rendu difficile l'obtention d'une portion représentative de la population¹³. Ainsi 11% de la population fût consulté lors de cette expérience (et très peu d'enfants), lorsque l'objectif était de 40 %. Afin d'atteindre un taux de représentativité satisfaisant cette résidence aurait dû se renouveler quatre fois. Même si d'un point de vue quantitatif cette expérience a échoué, d'un point de vue qualitatif elle fût une réussite en permettant d'identifier des personnes moteurs et de créer des relations avec elles porteuses pour la suite du projet. La synthèse de cette expérience (fig.2) nous a permis d'identifier les supposés (puisque pas représentatifs) envies et besoins des habitants, néanmoins il aurait manqué des médiums permettant aux habitants de se projeter plus facilement dans la réactivation de leur gare, afin de stimuler leurs imaginaires. Ainsi avec quels médiums et avec quels moyens le designer peut-il confronter de multiples hypothèses aux habitants, dans l'objectif de susciter des réactions, moteurs pour la suite ? Lors de la résidence pour questionner l'avenir de la gare de Corbigny (*Annexe3), les designers de la 27^{ème} Région ont conçu ce qu'ils appellent des images à réaction. Ces photomontages projetés dans la gare lors d'un événement conviant les habitants et les acteurs concernés par le projet ont permis de définir un ensemble d'éléments précis (outils, objets, services etc.) nécessaires pour faire vivre concrètement et correctement les hypothèses dégagées par les designers sur le territoire.

13. Être seul pour auditionner une population de plus de 500 habitants, le temps court de quatre jours de la résidence, les restrictions sanitaires dues à l'épidémie COVID 19 au moment de la résidence qui ont rendu bien plus difficile l'organisation d'ateliers collectifs, les nombreuses personnes confinées car cas contact ou malades du COVID 19 alors inconsultables, le questionnaire en ligne qui s'est avéré peu efficace en milieu rural, un milieu très touché par la fracture numérique...

Dear Yannick,

We are a group of people from Finland who own the house at 9 Boulevard de la gare in Vieilleville-Mourioux. We have read the article about your plans regarding La Gare de Vieilleville. We use our house as a holiday home. It would be interesting to meet you, we will come to the house on 8th of March and plan a longer visit.

Some ideas that we have for the gare:
-Meeting place
-Recycling things
-library, reading place, some newspapers
-art gallery
-cafe
-lectures

Hope you can translate/read this letter. My French is not good, unfortunately. But we all try to learn it. We just bought the house so everything in Vieilleville and Mourioux is new to us. We are around 60 years old and nous aimons La France! We would also like to meet new neighbors and people! Me, Susanne, do have two dogs.

Hope to hear from you!

Kind regards,

Bonjour

Mes amis Hollandais qui viennent en vacances au PN 271 (première maisonnette après Vieilleville direction Marsac) sont là pour quelques jours. Ils ont trouvé ton prospectus dans leur boîte aux lettres et ils sont intéressés par le projet. Je pense qu'ils vont te faire un mail. Je leur ai fait suivre celui que tu nous avais envoyé, avec le plan.

JPierre qui n'a jamais manqué d'idées, pense qu'on pourrait mettre un wagon (une voiture) en gare, la transformer en restaurant, avec des menus à thèmes et faire naître des images sur les vitres, selon le pays d'origine du plat cuisiné, comme si on voyageait à l'étranger ... 😊

Ravis d'avoir de vos nouvelles. On va étudier ça et je vous ferai les commentaires mais au premier rapide coup d'œil je crois avoir relevé une erreur : vélo rail Vieilleville Bourgneuf et non Benevent ! Ça monte pour aller à Benevent 😊😊😊 D'autres commentaires suivront. A bientôt

Bonjour,

Merci et bravo pour ce beau projet qui, j'espère, se réalisera.

Bon courage pour la suite!

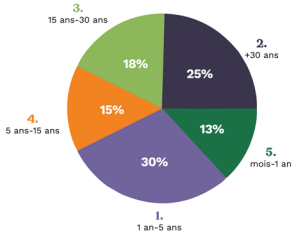
Retours des habitants, le designer pour rassembler autour d'un projet ? © Yannick ALY-BERIL



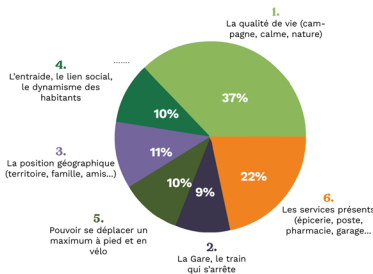
Projection des images à réactions aux habitants de Corbigny © La 27^{ème} Région

VIE GÉNÉRALE DE LA COMMUNE
70 personnes auditionnées sur 520 habitants, soit 10%

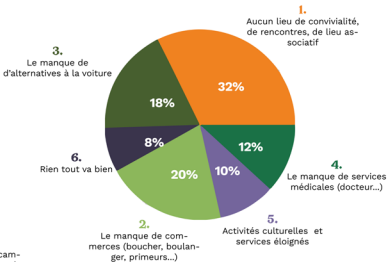
Depuis combien de temps habitez vous ici ?



Quels sont les points positifs et ce que vous aimez ici ?

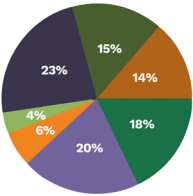


Quels sont les points à améliorer, les points négatifs ?

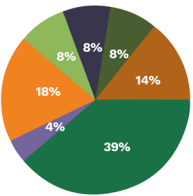


DÉPLACEMENTS ET TRANSPORTS

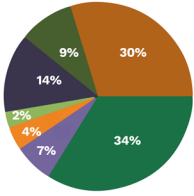
Où-est-ce que vous vous rendez pour faire vos courses alimentaires ?



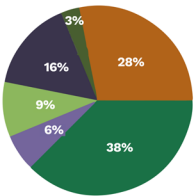
Où-est-ce que vous vous rendez pour les services médicaux ?



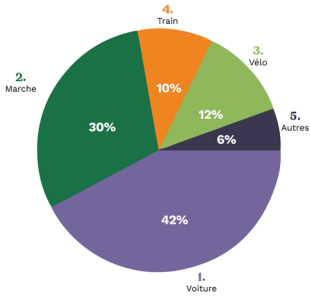
Où-est-ce que vous vous rendez pour faire vos activités, vos loisirs ?



Où-est-ce que vous vous rendez pour aller travailler, à l'école?

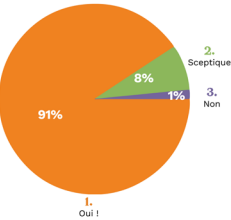


Quelles sont vos moyens de déplacements fréquents ?

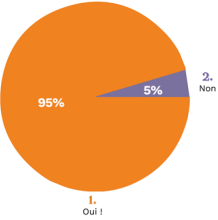


ENVIES ET DÉSIRS SUR LA GARE

Etes vous pour faire revivre la gare ?



Souhaiteriez-vous participer à de futurs ateliers ?



Quels usages, services, activités voudriez vous y trouver ?

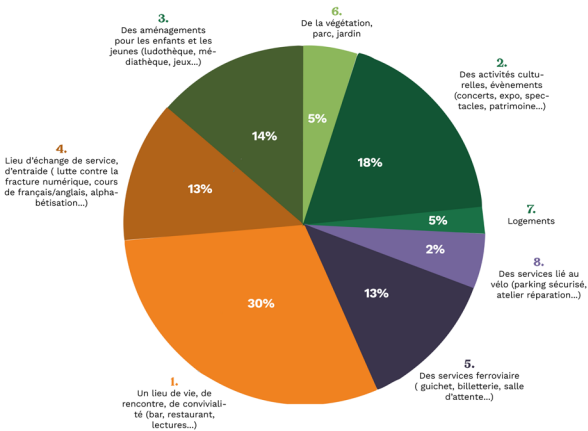


fig.2 Synthèse des envies, des besoins et des pratiques de mobilité des habitants consultés © Yannick ALY-BERIL

La facilité de compréhension et d'appropriation de ces images permet également d'ouvrir efficacement le débat aux principaux concernés, les habitants de Corbigny, autour des propositions faites par l'équipe, afin de rapidement s'assurer de l'adhésion de ceux-ci. De cette même manière nous aurions pu afin de projeter davantage les habitants dans le projet de réactivation de leur gare, les confronter à des images conçues pour ouvrir le débat et provoquer des réactions. Trois images conçues afin de questionner la direction du projet et l'univers développé pour cette gare auraient pu servir à cela (fig.3). En effet ces trois photomontages auraient la qualité de projeter le spectateur dans un potentiel univers. Ces trois images existant alors sur une échelle de temps, et d'occupation différente, posent déjà l'hypothèse d'une réactivation et d'une occupation progressive par les habitants de leur gare. Une hypothèse, des univers esthétiques et formels, qui furent évalués uniquement par nous, mais qui auraient mérité d'être confrontés au regard des habitants afin de dégager les pistes désirables ou repoussantes par ceux-ci. Cette hypothèse place le projet dans un processus long, d'un urbanisme transitoire¹⁴ au service des besoins et des initiatives des habitants. Est-ce une hypothèse qui a du sens pour la gare de Vieilleville ? Comment s'assurer de la validité de celle-ci ?

*



L'Avenir des Gares rurales, symbiose entre lieu de vie et lieu de mobilité !

© Yannick ALY-BERIL

14. L'urbanisme transitoire fait référence aux pratiques d'occupation passagère de lieux publics ou privés, généralement en amont d'un aménagement plus pérenne. Il englobe toute initiative qui vise, sur des terrains ou bâtiments inoccupés, à réactiver la vie locale de façon provisoire, lorsque l'usage du site n'est pas déterminé ou que le projet urbain ou immobilier tarde à se réaliser.



La Gare en résidence

Coopération symbolique
consultation & réassurance des
habitants

La Gare en Chantier

Pouvoir effectif des habitants
partenariat & délégation de
pouvoir

La Gare Rurale

Pouvoir effectif des habitants
contrôle citoyen

fig.3 Images à réaction, une participation des habitants progressive ? Inspiré par l'échelle de la participation de Sherry Arnstein (1969) © Yannick ALY-BERIL

2- L'urbanisme transitoire une direction cohérente pour les gares rurales ?

Une pratique urbaine transférable en ruralité ?

En milieu urbain, bon nombre de projets ont démontré la pertinence d'une pratique d'un urbanisme transitoire à générer des lieux de vie, de convivialité dans des espaces pourtant abandonnés, délaissés. L'association Yes we Camp œuvrant pour cette pratique expérimente à travers différents lieux cette manière d'occuper des espaces disponibles. Ainsi Yes we Camp a la volonté de favoriser les possibilités d'appropriation et d'invention spontanées de la part de tous ceux qui vivent ou pratiquent ces espaces au quotidien. Les usagers, les habitants deviennent ainsi la ressource principale du projet, ils en sont les principaux acteurs. Une direction qui semble en cohérence avec la manière dont nous abordons la réactivation de la gare de Mourieux-Vieilleville, néanmoins l'urbanisme transitoire, comme son nom l'indique, est avant tout une pratique urbaine. Ainsi on se demande si il est cohérent de transférer cette pratique à Mourieux-Vieilleville, en ruralité. En effet plusieurs projets de ce type, comme le Tiers-lieu « Les Grands voisins » ont participé à rendre tendance cette occupation de l'espace. Ce projet hyper médiatisé dans le paysage du design et de l'architecture, devenant ainsi une référence majeure dans la revitalisation passagère d'un lieu a contribué à la standardisation esthétique de l'urbanisme transitoire. De nombreux éléments aujourd'hui propres à cette pratique sont employés sans être remis en question, permettant à la fois d'identifier les projets relevant d'un urbanisme transitoire, mais standardisant et appauvrissant l'univers graphique, et esthétique de chaque lieu.

**«Les usagers des villes
sont en interface
avec des fournisseurs
de services,
publics et privés ;
ils sont considérés
comme des
consommateurs
ou bénéficiaires,
rarement comme
des coproducteurs. »**

Ces éléments redondants comme une signalétique colorée, avec un lettrage à la main sur des panneaux de forme géométrique naïf, gratuite ? du mobilier en palette, des fresques au style naïf sur les murs posent question au regard de l'attention spécifique de chaque lieu. Dans le projet du réaménagement de la gare de Vieilleville, certains de ces éléments permettent d'indiquer cette occupation progressive de l'urbanisme transitoire, et traduisent une esthétique urbaine et tendance¹⁵. En développant cet univers, cette esthétique, cela participe à assumer le caractère transitoire, en mouvement, du lieu sur un temps long. Seulement, au regard de notre intention de départ de conserver et de mettre en valeur le patrimoine architectural existant, dans l'objectif de développer une conscience des lieux favorable à la prise en soin des gares par les habitants, n'a-t-on pas au contraire développé un univers hors sol, urbain, déconnecté du territoire et des habitants de Mouroux-Vieilleville ? D'ailleurs en livrant seulement des images et des plans relatifs à une seule temporalité (finale) n'est-on pas en contradiction avec cette pratique qui vise à faire lieu progressivement ? L'aménagement ne devrait donc-t-il pas se faire progressivement, étape par étape, en fonction de la mobilisation des habitants ? Et comment le designer peut-il impulser, structurer, et outiller une occupation progressive de la gare ?



15. Le mobilier extérieur fait de matériaux réemployés, la signalétique en peinture rouge au sol pour guider les circulations ou encore les murs laissés bruts à l'intérieur de la gare

Transmettre une direction, une prescription pour l'avenir de la Gare de Mourioux-Vieilleville

Et si l'action d'un designer d'espace éco-responsable (en milieu rural) ne se situait pas seulement, ou voire pas du tout dans l'attente classique que l'on se fait d'un concepteur d'espace¹⁶ ? En d'autres termes, actuellement pour la réhabilitation d'une gare, les collectivités, la mairie, la SNCF, attendraient d'un architecte de fournir des livrables bien précis qui serviront à la réalisation du projet. Ainsi, des visuels léchés permettront de séduire des potentiels financeurs, et la population qui souvent n'a pas d'autre choix que d'accepter une seule réponse spatiale parmi tant d'autres. Des plans techniques permettront aux artisans de construire, de rénover les espaces, de la manière la plus proche de ce qu'avait imaginé l'architecte, exerçant alors selon sa projection, sa vision de ce qu'est et de ce que sera l'avenir d'une petite gare rurale comme celle de Mourioux-Vieilleville. Car en effet même si l'expertise de l'architecte, son possible travail de consultation de la population au vu de la rédaction du programme, indique une attention particulière aux habitants et aux futurs praticiens du lieu, il semble nécessaire d'aller au-delà des livrables conventionnels cités plus haut, afin de prescrire, d'orienter, de conseiller les habitants sur l'avenir de leur gare. C'est ainsi que le designer d'espace peut se différencier du rôle de l'architecte conventionnel.



16. Dans le cadre d'une réhabilitation de la gare de Mourioux-Vieilleville, on attend que le concepteur d'espace mette ses compétences et ses connaissances au service d'une gestion de l'eau potable, de la gestion des déchets, d'une gestion économique de l'énergie et des ressources, de penser au confort thermique/acoustique/visuel... des espaces, d'œuvrer en faveur de la biodiversité.

La finalité des actions, et des travaux du designer peut-elle n'être qu'un outil au service de l'auto-détermination et de l'auto-organisation des habitants au service de la réactivation de leurs gares ? Quels livrables, documents, le designer peut-il produire afin de placer au maximum le pouvoir décisionnel dans les mains des habitants ? Un livret imprimé, ou pdf suffirait-il à outiller les habitants ?

D'après le travail du collectif ETC sur les extérieurs du tiers lieu Le WIP, un travail éditorial pourrait-il être le document final, livré par le designer afin de mettre l'avenir des gares rurales dans les mains des habitants ? En effet le collectif d'architectes, une fois l'aménagement extérieur conçu, a réalisé un fanzine dans lequel, grâce à des illustrations, il explicite la fabrication de chaque dispositif, conçus en éléments réemployés. Ici, le style de la bande dessinée permet de rendre les explications techniques appréhendables par tous, par des amateurs, et non pas seulement par des artisans, par des professionnels de la fabrication. Cette micro-édition participe à diffuser et médiatiser des protocoles et des process de conception durables expérimentés sur ce projet, à savoir la transformation d'éléments réemployés par le faire, à destination du WIP et de ses bénévoles, mais aussi des architectes et des designers; cela permet aux personnes impliquées du Tiers Lieu de gagner en autonomie, si d'autres besoins d'aménagements venaient à se faire sentir. Cela participe également à généraliser des pratiques durables en passant par le faire, le réemploi et la co-construction.



Micro édition, diffuser des pratiques soutenables au profit d'une autonomie ? © Collectif ETC

De cette même manière une édition à destination premièrement des habitants de Mourioux-Vieilleville et de la mairie, permettrait-elle au designer de transmettre et de vulgariser les connaissances acquises lors de sa recherche lui semblant essentielles pour réactiver une gare rurale de manière éco-responsable ? Et à la fois, en tant qu'expert de la conception spatiale, de préconiser des aménagements, un phasage de chantier, et de guider les habitants vers une appropriation progressive de la gare de Mourioux-Vieilleville ? Au vu de ce travail, une collaboration avec un designer graphique semble nécessaire afin de rendre lisible, compréhensif et attractif le contenu : les idées, les méthodes et protocoles en design, à différents acteurs du territoire¹⁷. Dès lors, le livrable final du projet de la gare de Mourioux-Vieilleville étant une édition outil/point de départ à la réactivation de ce lieu, l'aménagement conçu et modélisé jusqu'alors n'est qu'une solution, qu'une prospective possible, proposée par le designer d'espace. Une solution parmi tant d'autres, résultant d'un expert de l'espace, soumis à son bagage culturel, aux tendances créatives de l'époque dans laquelle il exerce, à ses références personnelles, et à son identité créative propre qui bien souvent agissent par automatisme au regard d'un emploi du temps chargé et d'une gestion des projets calqués sur le modèle dominant de rentabilité et de profit économique capitaliste.

17. En effet cette édition s'adresse à différents types de publics, afin que notre travail ait un réel impact sur les territoires et déclenche des actions au vu de la réactivation des gares rurales. La première cible serait les habitants de Mourioux-Vieilleville pour qui nous avons travaillé, puis la/les mairie(s), les collectivités territoriales, afin de déclencher un intérêt chez les politiques et les potentiels financeurs, puis enfin à la communauté de designers, pour que ce manuel participe à rendre ouverte et libre notre recherche (opensource) dans l'objectif d'enclencher une discussion et des actions en design au profit de la revitalisation des gares rurales et du secondaire ferroviaire.

Plus que construire, c'est faire lieu qui est important, et la livraison d'une réhabilitation standard du bâtiment gare ne devrait pas être la finalité du projet. La gare, de la même manière que l'urbanisme transitoire, pourrait être en chantier constant, pour qu'à long terme peut-être, une typologie de gare pérenne puisse agir pour le transport ferroviaire (retour d'un guichet, d'un agent SNCF) et pour la mobilité locale, durable ?

Ainsi le designer d'espace peut-il par son action, structurer, organiser et planifier une action d'urbanisme transitoire (ou plutôt de ruralisme transitoire), afin de tendre vers une nouvelle typologie de gare qui au vu de sa recherche serait la plus adaptée aux enjeux de la mobilité rurale, de la redynamisation des villages, et des enjeux de préservations de milieux de vie ? L'édition d'un mode d'emploi, d'un planning, de tutoriels suffit-il à cela ?

Ainsi il semblerait qu'au vu des actions et des documents produits pour réactiver la gare de Mourioux-Vieilleville, un travail d'outillage reste à réaliser. Les actions du designer devraient continuer jusque dans l'accompagnement des habitants dans une occupation progressive de la gare. Dans l'objectif de réaliser ainsi l'aménagement proposé par le designer, qui devra surement, de manière empirique, être modifié, adapté au fil de la réactivation progressive de la gare portée par les habitants.

*

Conclusion

Cette initiation à la recherche, a permis de nous questionner sur le rôle d'un designer cherchant à exercer son métier de manière éco-responsable. En tant que citoyen désireux de participer à un changement de société, dont la gouvernance, les prises de décision, la gestion des ressources, de l'argent public, sont monopolisés par une classe sociale qui défend ses propres intérêts aux dépens du peuple et des milieux de vies écosystémiques qu'il habite. Je suis convaincu que les problématiques environnementales et sociales actuelles et futures, ne trouveront pas de solutions viables sans une décentralisation, voire une destitution des pouvoirs détenus par la classe dominante, l'oligarchie, et par la fin d'un modèle qui structure en société cette domination, le capitalisme. Ces idées et cet engagement citoyen doivent-ils être dissociés du métier que je m'apprête à pratiquer ? Il semblerait qu'au vu de mon parcours, scolaire¹⁸, volontaire¹⁹ et « professionnel »²⁰, j'ai fait le choix de me servir du design comme d'un moyen d'analyse et d'action à travers lequel je puisse œuvrer et être utile (je l'espère) à un changement de paradigme. Ainsi cette recherche dans le cadre de mes études a pu me permettre de tenter de pratiquer un design militant, et de travailler au service de ceux qui longtemps délaissés méritent notre attention et plus de pouvoir, les habitants des milieux ruraux, le peuple. Mais en tant que designer junior ai-je quelque chose à apporter à ce milieu ? L'hypothèse d'un ruralisme transitoire est-elle une solution en design viable et utile en territoire rural ?

18. Choix de me former et d'être un designer issu uniquement du Pôle supérieur de design de Nouvelle-Aquitaine à La Souterraine, dans un territoire hyper-rural, délaissé, loin de l'agitation des villes et capitales européennes qui dictent les tendances idéologiques et créatives en design, mais proche des habitants, des milieux naturels et des copains futurs associés.

19. Référence à mon expérience de volontariat de « woofers » au Tiers lieu Sainte Marthe de la transition écologique et solidaire. Lieu engagé et militant sur des questions de gouvernance économique, réel laboratoire d'expérimentations d'autres modèles économiques, d'autres formes d'échange autour des réciprociétés et des communs.

Que signifierait ce ruralisme transitoire ?

Comme en milieu urbain, mais cette fois-ci en s'appuyant sur les valeurs d'entraide, de paysannerie, de convivialité, de proximité avec les milieux naturels, de relations humaines proches, propres à la ruralité, un ruralisme transitoire permettrait avant tout de tester, d'expérimenter, de prototyper d'autres manières de vivre ensemble, de produire, d'échanger, de se déplacer. Une direction qui pourrait participer à redynamiser les villages à prendre soin du patrimoine (végétal, animal, architectural, culturel...) existants, tout en offrant des perspectives d'avenir frugales, de reconnexion aux milieux naturels, à l'alimentation, et à l'humain, qui semblent aujourd'hui de plus en plus désirées chez la population. Le design peut-il participer à un contre-exode rural ? A redéfinir les futurs des villages et de leurs vies ? C'est en tout cas je l'espère ce que je vais continuer à questionner dans mes futures activités, qui au vu de la dimension de ces questions ne se cantonneront sûrement pas qu'au design d'espace mais plutôt à un design global qui cherche d'abord à répondre le plus efficacement possible à des problèmes, à produire des services utiles, plutôt qu'à tout prix produire et construire des espaces.

20. Expérience de stage avec l'architecte François Roche qui m'a permis d'aiguiser ma conscience sur les enjeux politiques et financiers derrière le monde de l'architecture de l'art et du design. Des disciplines auto-centrées, dont les pratiques dominantes sont déconnectées des populations et sont principalement sous l'emprise des politiques et du capital. Ou encore le stage effectué au collectif Tournesol, engagé à faire muter les pratiques de construction et de conception architecturale au service du réemploi de matériaux, luttant ainsi contre l'idée d'une croissance économique infinie s'appuyant sur l'extraction de matière et de matériaux qui épuisent les ressources et détruisent les milieux de vie.

En parallèle un engagement citoyen ancré dans ces territoires me semble essentiel, travailler là où j'habite permettrait un ancrage au territoire et une implication dans le tissu local qui est pour moi un idéal²¹. Le designer rural se situe-t-il entre habitant citoyen et designer ? Il est temps désormais de faire et de se confronter aux réalités de la profession, afin de concevoir et de militer pour un rôle et un métier de designer que je suis désormais prêt à défendre.

**«Lorsque tous les pouvoirs
sont entre les mains de
personnes qui entretiennent
des liens étroits et forment
un groupe de fait, on peut
parler d'oligarchie.
La politique, les entreprises,
la finance, les médias,
le marché de l'art sont
contrôlés par des agents
sociaux qui se connaissent et
se reconnaissent, au sens où
ils se cooptent mutuellement
dans les instances où
ils se retrouvent. »**

21. Un idéal que j'ai eu la chance de pouvoir expérimenter à La Souterraine, en m'impliquant notamment dans le Tiers Lieu de L'ampoule, dans l'association d'étudiants de La Souterraine et dans des initiatives écologistes me permettant en plus de mon expérience scolaire, de m'impliquer dans la vie locale et d'habiter pleinement.

Monique Pinçon-Charlot, *Le président des riches. Enquête sur l'oligarchie dans la France de Nicolas Sarkozy*, éd. ZONE, 2010 chap. Une oligarchie au pouvoir, Introduction, p. 39

Bibliographie

OUVRAGE MAJEURS

ANTOINE BRÈS

Territoire Frugal, La France des campagnes à l'heure des métropoles

Chapitre 3 : La proximité dans la discontinuité : marché hebdomadaire, supérette ou supermarché, e-commerce. MétisPresses, 2017.

ANDRÉ CORBOZ

Le territoire comme palimpseste, page 4, Éditeur Sébastien Marot, 2001.

ALAIN GUEZ

« *Petites lignes* » *ferroviaires, des infrastructures recyclables*. Editions Recherches, 2020.

ALBERTO MAGNAGHI

La biorégion urbaine : petit traité sur le territoire bien commun. Eterotopia, 2014.

Le projet local. Architecture + Recherches/Mardaga, 2003.

ELENA COGATO LANZA, FARZANEH BAHRAMI, SIMON BERGER, LUCA PATTARONI

Post-car World, Futurs de la ville-territoire. MétisPresses, 2021

HARTMUT ROSA

Accélération: une critique sociale du temps. La Découverte, 2010

IVAN ILLICH

Énergie et équité. Édition Arthaud, 1973

JEAN-PIERRE ORFEUIL, ALAIN BOURDIN

Les territoires de la mobilité.

La mobilité locale : toujours plus loin et plus vite

Les services à la mobilité. Sécurité de la chaîne des services et services d'aide aux services. Presses Universitaires de France, 2000.

MARC AUGÉ

Non-Lieux, Introduction à une anthropologie de la surmodernité.

Edition du SEUIL, 1992

PASCAL DESMICHEL

Le patrimoine ferroviaire bâti en Limousin rural

Les leçons d'un inventaire général des bâtiments voyageurs.

Histoire & Sociétés Rurales 2012/1 (Vol. 37), pages 149 à 171

YVES GUERMOND

L'identité territoriale l'ambiguïté d'un concept géographique, dans *L'Espace géographique* 2006/4 (Tome 35), pages 291 à 297, 2006

ARTICLES

ADRIEN DEMAY

« *Y-a-t-il encore un avenir pour les gares rurales ?* » *Journal IPNS*, 1/06/2016

CHRIS WOOD

« *New Life for Small Railway Stations : Gateways to the Countryside*, » *Actes de la sixième réunion des praticiens du transport*, PTRC, Londres, 2008.

INSTITUT MOMENTUM

Biorégion 2050, L'Ile de France après l'effondrement, 2019

JEAN-PIERRE ORFEUIL

« *Quand la voiture devient contrainte*. » Dans *REVUE PROJET* 2013/3(1°334), pages 50 à 58, 2017.

THOMAS BRUYAS

« *De la complexité des projets de gares. Du traitement d'un objet urbain à la conduite de projet*. » *HAL archives ouvertes*, 2015

VINCENT LUCCHESI

La mobilité accélère, et les discriminations avec. Usbek&Rica,
5/01/2017

SITES INTERNETS

VRT ,VILLE RAIL & TRANSPORTS

<https://www.ville-rail-transport.com/>
10/03/2022

UTP, UNION DES TRANSPORTS PUBLICS ET FERROVIAIRES

<https://www.utp.fr/>
10/05/2022

ARCHITECTURE XIX^{EME} EN LOT ET GARONNE

<https://architecture-19eme-lotetgaronne.fr/Deplacer/trois-niveau/Gares.htm#:~:text=L%27architecture%20des%20b%C3%A2timents%20de,%27ailes%20d%27importance%20variable.>
10/02/2022

EMISSIONS RADIO

Épisode 1/4 : Une histoire économique des transports

Épisode 2/4 : Relier les territoires

Mobilité j'écris ton nom, France Culture, 2018.

D'où viennent les gares ?

Sans oser le demander , France Culture, 06/04/2022 ,
Matthieu Garrigou-Lagrange.

Remerciements

MERCI!

À Ann Pham Ngoc Cuong et Laurence Pache pour leur enseignement, leurs convictions, leur remarquable dévouement et pour le temps qu'elles m'ont consacré.

À toute l'équipe pédagogique du DSAA pour leur investissement dans une telle formation, leurs apprentissages qui me permettent aujourd'hui d'être prêt à pratiquer et à défendre un design que j'utopisais.

À tous les habitants de Mourioux-Vieilleville, qui ont répondu présent avec enthousiasme lors de ma résidence, et m'ont accueilli chaleureusement chez eux. Un remerciement particulier à mon hôte et ami Christian Nguyen pour son hospitalité, et pour les discussions inspirantes.

À tous les professionnels qui ont contribué à mener à bien ma réflexion en design.

À mes amies Zoe Adloff et Aude Mourin pour leur soutien et leur joie de vivre qui ont fait de ces deux années une expérience créative joyeuse. Ainsi qu'à mes camarades de classes pour les moments de plaisir partagés.

Enfin à toutes les personnes qui m'ont soutenu de près ou de loin, mes amis, ma famille, celles et ceux qui m'ont encouragé. Merci à mes parents et à ma sœur pour la force donnée, et les énergies déployées durant toutes mes études.



Heureux souvenir, en compagnie de mon hôte et de chaleureux habitants © Yannick ALY-BERIL

Conception

Yannick ALY-BERIL

Papier

Papier intérieur : Lagoon 80g

Papier de couverture : Cancon, mi-teintes, myrtille

Typographie

Avara

Regime

Crédits photographiques :

Le copyright de chaque image du corpus appartient aux organismes, institutions ou auteurs respectivement cités. Malgré les recherches entreprises pour identifier les ayants droits des images reproduites, l'étudiant rédacteur prie ces derniers de l'excuser quant aux oublis éventuels et se tient à la disposition de celles et ceux qu'involontairement il n'aurait pas cités.

Impression

Cité scolaire Raymond Loewy, La Souterraine

