



**HAL**  
open science

**Étude des relations entre une ville et son réseau  
ferroviaire : les mutations d'un système à l'abandon  
comme vecteurs de renouvellement des pratiques et des  
formes urbaines dans une ville en recherche d'identité  
collective, Santa Fe, Argentine**

Séverine Savignac

► **To cite this version:**

Séverine Savignac. Étude des relations entre une ville et son réseau ferroviaire : les mutations d'un système à l'abandon comme vecteurs de renouvellement des pratiques et des formes urbaines dans une ville en recherche d'identité collective, Santa Fe, Argentine. Architecture, aménagement de l'espace. 2016. dumas-01764749

**HAL Id: dumas-01764749**

**<https://dumas.ccsd.cnrs.fr/dumas-01764749v1>**

Submitted on 12 Apr 2018

**HAL** is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

Copyright

## Mémoire de séminaire : conditions de consultation

Ce document est protégé par le droit d'auteur (art. L. 112-1 du Code de la propriété intellectuelle).

L'auteur du document accorde les droits d'usages suivant :

	OUI	NON
Consultation sur place	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Impression	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Diffusion Intranet	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Diffusion Internet	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Exposition	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Publication non commerciale	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Mémoire de mobilité  
École Nationale Supérieure d'Architecture de Toulouse

# Étude des relations entre une ville et son réseau ferroviaire

Les mutations d'un système à l'abandon comme  
vecteurs de renouvellement des pratiques et des formes urbaines  
dans une ville en recherche d'identité collective.

Santa Fe - Argentine

par

**Séverine Savignac**

Mai 2016 - Enseignant : Clara Sandrini

# SOMMAIRE

INTRODUCTION	p 5
1 CONTEXTE ET HISTOIRE DES VOIES FERRÉES	p 7
-Pré requis avant analyse propre du sujet d'étude	p 7
- La ville de Santa Fe, ses espaces publics	p 7
- Une culture argentine de l'espace public	p 9
- Évolution de la relation ville - voie ferrée	p 13
- La formation d'un réseau de délaissés à l'échelle de la ville	p 13
- Train/ville/pays	p 13
- L'espace ferroviaire	p 15
- Rapport ville - infrastructure de transport	p16
2 ÉTAT ACTUEL DU RÉSEAU FERROVIAIRE	p 23
- L'abandon du train	p 23
- Trois « états » de mutations identifiés	p 24
- 1 La friche, caractéristiques	p 24
- 2 L'occupation informelle, différents modes d'occupation	p 29
o L'appropriation par l'usage - changement de statut implicite	p 29
o L'appropriation durable - changement de statut par la présence de longue durée	p 29
o Lorsque la marge s'accorde avec le système dominant	p 33
- 3 L'espace public intégré	p 35
o Ebauche d'un réseau de promenade	p 35
o De nouvelles places	p 37
o Nouveaux usages dans les édifices réhabilités	p 39
- La cohabitation des états.	p 41
- La traversée d'une voie	p 42
- Cohabitation dans le parc	p 45
- Double place	p 45
- Transformation partielle assumée	p 47
-Conclusion de cette deuxième partie	p 48
3 ENJEUX DE L'ESPACE FERROVIAIRE	p 51
- Enjeux de l'action de la ville	p 51
- Une réponse aux désordres	p 51
- Légitimer leur présence	p 52
- La création d'une identité collective	p 55
- L'ex système ferroviaire comme constituant de l'image de la ville	p 58
CONCLUSION	p 64
BIBLIOGRAPHIE	p 66
TABLE DES ILLUSTRATIONS	p 68

# INTRODUCTION

Lors d'une année d'échange à Santa Fe en Argentine, la pratique quotidienne de cette ville fait émerger plusieurs questions fondamentales. Quel est le rôle de la forme de l'espace public dans l'usage qu'il en est fait? Dans une ville orthogonale, les distances ne se mesurent pas en minutes mais en cuadras. L'espace public n'adopte que rarement une morphologie différente à celle du trottoir rectiligne ou celle de la place carrée de 100 mètres de côté. Lassée de parcourir des carrés, mon intérêt se porte rapidement sur des espaces moins bien définis, plus informels, voire instables.

En France cette tendance me pousse à franchir des barrières pour explorer ce qu'elles dissimulent. Friches industrielles et autres délaissés sont des terrains de jeux et d'exploration au fort potentiel d'imprévus qui alimentent la dérive urbaine à laquelle j'aime me laisser aller. Quelle fut ma surprise lorsque je découvris à Santa Fe le plus vaste réseau de délaissés que je n'avais jusqu'alors parcouru : la totalité des espaces ferroviaires de la ville avaient perdu leur fonction première. Et c'est donc sur ce vaste terrain que j'entame mes recherches.

Quelle fut la raison de l'abandon de ce système dans son ensemble?  
Quel impact cet abandon a-t-il sur la ville et ses habitants?  
Quel usage est fait de ces espaces?  
Comment se transforment ces espaces? par quels actions?  
Comment définir ces espaces et leur présence actuelle?

Nous nous questionneront sur le rapport qu'entretiennent les espaces ferroviaires avec le reste de la ville, et surtout son système d'espace public, aussi est-il important de préciser le contexte de la ville d'étude.

Aussi, la première partie de ce travail de recherche s'attachera à poser ces pré requis indispensables avant d'aborder le sujet des anciens chemins de fer.

Quels sont les espaces publics présents dans cette ville argentine à la trame orthogonale?

Comment sont-ils pratiqués par leurs habitants?

Ensuite l'étude du rapport entre ville et espaces ferroviaires aujourd'hui nécessite une vérification de ce rapport dans le temps. La partie suivante s'attachera donc à évaluer les rapports qu'entretiennent le système urbain et le système ferroviaire comme des entités indépendantes mais dont les évolutions sont conditionnées par les rapports qu'ils entretiennent.

L'étude de l'évolution de la relation - ville - voies ferrées nous amènera inévitablement aux raisons de leur abandon. Cette rupture est importante en tant que résultat de nombreux processus antérieurs, et en tant que point de départ qui les mène à leur situation actuelle.

Dans la deuxième partie de ce travail, et forts des bagages de la première, nous nous attacherons à dépeindre les situations de l'état actuel des espaces ferroviaires désuets.

Comment les caractériser?

Quels usages abritent-ils aujourd'hui?

Quels sont les modifications qui l'ont permis?

Nous distinguerons trois différents états de mutation dans lesquels ils se trouvent aujourd'hui, pour finalement les réunir. Effectivement, la frontière est mince entre ces statuts qui cohabitent de près.

Une fois ces espaces définis, nommés et reconnus, nous tenterons de comprendre leur impact et influence dans la ville d'aujourd'hui, et quels enjeux sont lisibles au travers de leurs situations actuelles.

Qu'est-ce qu'ils génèrent dans la ville?

Que reflètent les interventions de la municipalité dans leur mode d'action?

Quelle place prennent-ils dans la mémoire et l'identité collective?

Quel rôle jouent-ils dans la compréhension et dans la création d'image de la ville?

Cette partie étudiera les significations des interventions de réhabilitation, l'influence sur l'identité collective qu'elles génèrent, et le rôle des espaces ferroviaires dans l'image collective urbaine.

# 1 - CONTEXTE ET HISTOIRE DES VOIES FERRÉES

Ce mémoire de recherche s'attache à comprendre la place et le rôle actuel des anciens espaces ferroviaires. La forme de ces espaces, et l'usage qu'en font les habitants seront les indicateurs qui nous permettront de saisir à quel degré ces espaces sont intégrés ou non au système des espaces publics. Il importe donc avant ce travail, de décrire la forme et l'usage d'un espace public traditionnel de Santa Fe. Nous verrons donc dans un premier paragraphe une description formelle des espaces publics classiques, et dans un second les usages que l'on y rencontre.

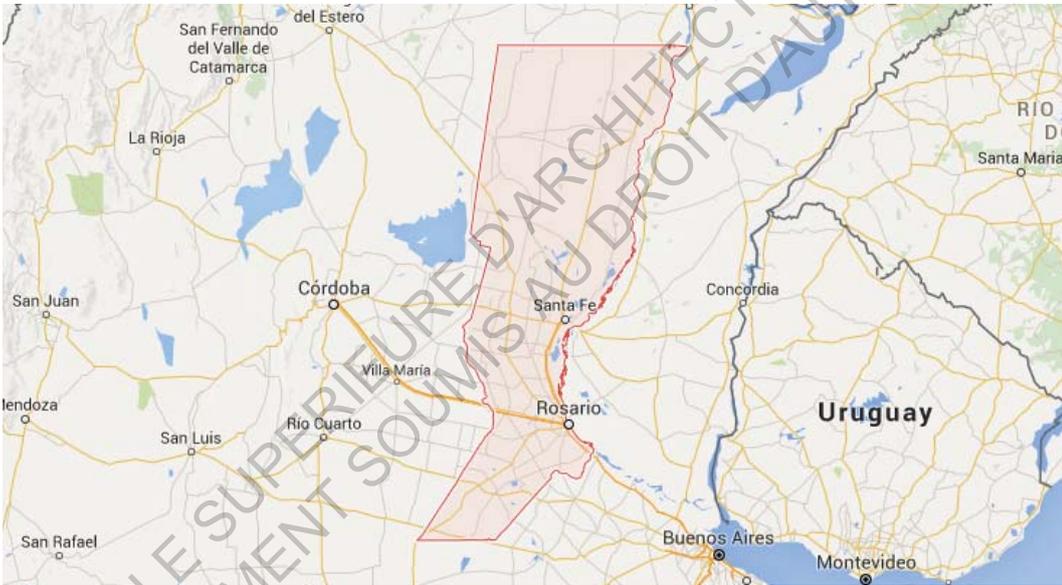
Sans prétention d'une analyse morphologique ou sociologique poussée, cette description est faite depuis le regard subjectif d'une habitante expatriée, et s'appuie sur l'observation empirique de ces espaces, leur pratique quotidienne en compagnie de leurs habitants, et les discussions spontanées et informelles avec ceux-ci.

## Pré requis avant analyse propre du sujet d'étude

### La ville de Santa Fe, ses espaces publics

Le terrain d'étude se limite aux espaces ferroviaires dans les limites municipales de la ville de Santa Fe. En Argentine, dans la province du même nom, dont elle est la capitale, Santa Fe s'étend sur 26 800 hectares, dont plus de 70 pourcents sont formés par les fleuves qui l'entourent, et abrite un peu moins de 400 000 habitants. Elle s'est constituée en 1573 autour de son port et de sa place centrale. Sa composition historique suit le schéma colon espagnol. Un plan régulier et fonctionnel suivant une trame orthogonale forme des îlots réguliers de 100 mètres de côté.

Contrainte par les éléments naturels environnants, la ville s'étend vers le Nord entre la *Laguna Setúbal* et le fleuve *Río Santa Fe*. Ces fleuves ont une part importante dans l'histoire de la ville, en tant que ressource et voie de transport, mais aussi en tant que danger. En effet, Santa Fe, située en pleine *Pampa Húmeda*, paysage plat au climat chaud et humide, et souvent marécageux, est sujet à de fortes inondations. Et c'est pourtant ce même climat qui est à l'origine de la prospérité agricole qui permit à la province de s'insérer dans le marché exportateur de matières premières à l'international.



Dans la ville l'espace public prend la forme de la trame orthogonale rigide. Les larges trottoirs sont le plus souvent arborés, les arbres étant essentiels à la protection contre la chaleur.

Les places prennent la forme régulière d'un îlot, bordées de rues. La présence végétale y étant très forte, elles jouent souvent un rôle de parc en même temps que celui de place.

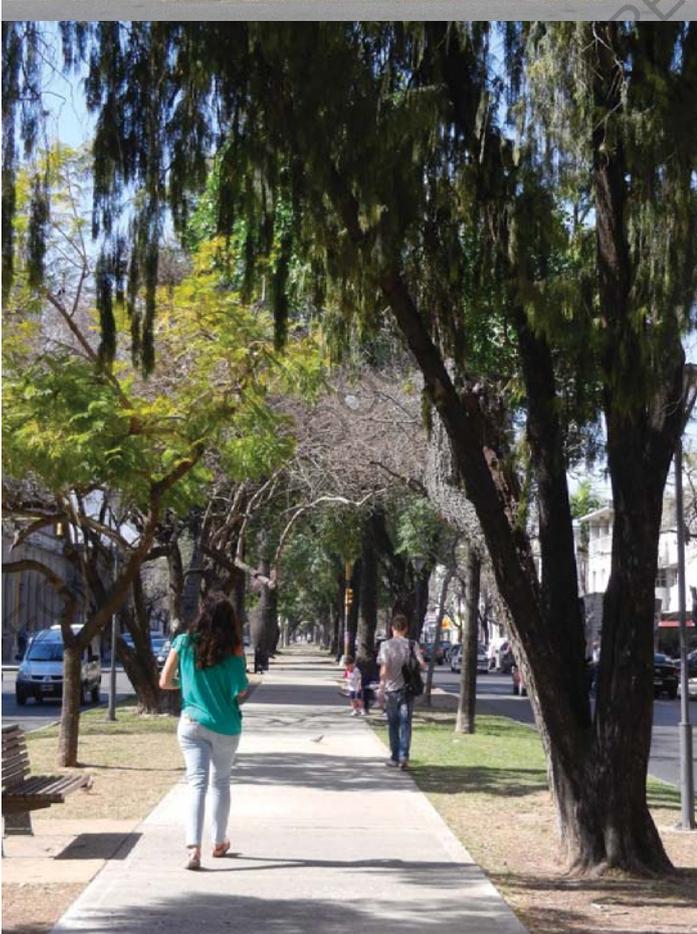
L'espace public est délimité par des façades continues. Si dans le centre ville les gratte-ciels sont fréquents, la plupart du temps la hauteur des constructions n'excède pas un ou deux étages. Les rues étant larges l'espace libre généré très ouvert est structuré de manière plus forte par la végétation; les alignements d'arbres aux essences variées et leurs différentes canopées génèrent des morphologies variantes dans un espace construit régulier.

Les espaces publics qui diffèrent par leurs formes se trouvent principalement en bordure de ville, proches des limites naturelles, tels que la *Costanera* ou le *Parque del Sur* le long de la *Laguna Setúbal*.

La ville prend une forme irrégulière dans ce qu'on appelle les *villas miserias*, nom argentin des bidonvilles. Ces quartiers, souvent peu accessibles, regroupent des populations marginales de classes sociales basses. Ces *villas* se développent généralement en bordure de ville, sur des terrains de faible valeur non exploités, telles les zones inondables, ou comme nous le verrons plus loin, les espaces désaffectés.

## Une culture argentine de l'espace public

À Santa Fe, il est de coutume de boire du maté. Cette infusion d'herbe maté se partage, et le temps du maté est l'occasion de long bavardage. Proposer un maté à quelqu'un revient à l'inviter à s'asseoir un moment pour partager, sinon la boisson, un instant de discussion. Il est extrêmement fréquent de marcher dans la rue son maté à la main et le thermos sous le bras. En famille, entre amis, les groupes s'assoient sur des bancs, ou dans l'herbe, pour profiter d'un moment de partage. Le temps de la sieste, aux heures les plus chaudes de la journée, se termine généralement par un maté. Il n'est pas rare qu'à cette occasion les habitants installent des chaises sur le trottoir devant leur porte pour boire un maté avec leurs voisins et saluer les passants.



Le trottoir prend ainsi un caractère d'espace intermédiaire entre l'habitation et la rue. De même, il appartient au propriétaire de la maison de paver le trottoir qui borde la façade de sa maison. Le matin il est fréquent de voir les femmes de ménage ou le propriétaire nettoyer au balais ou à grande eau cet espace public qu'il leur incombe d'entretenir. La végétation présente sur le trottoir est aussi agrémentée et entretenue par les habitants.

Les bars et restaurants utilisent généralement le trottoir sur toute sa largeur pour installer leur terrasse. Les *kioscos*, qui pourraient être l'équivalent d'un tabac/presse, voire d'une petite épicerie française, vendent des friandises, des boissons, dont la bière bien fraîche qu'il est très fréquent de boire, du tabac, des abonnements de bus, de téléphone, et autres petits achats fréquents. Souvent, ils installent eux aussi quelques tables et chaises devant leur commerce pour ceux qui souhaitent boire leur boisson sur place. Les commerçants de type bazar, sortent aussi fréquemment une partie de leur marchandise sur le trottoir, à la manière des fleuristes français.

Ainsi même si les rues sont larges et que la présence de la voiture y est très forte, les habitants trouvent leur place sur les trottoirs tout aussi amples et occupés.

Une place possède généralement des surfaces minérales et végétales. Comme décrit plus haut, les passants s'assoient sur les bancs ou sur l'herbe pour lire, boire un maté, ou faire la sieste. Ce qui diffère du trottoir, outre ses dimensions, est la présence de bancs publics, ce qu'un trottoir ne possède jamais, sauf s'il est installé par les habitants. Les surfaces herbées reçoivent des usages que l'on attribuerait, en France, à un parc. Des jeux pour enfants, ou pour adultes, jeux de ballons, gouté sur l'herbe, ou encore séance de gym en groupe. Les petits concerts ou boeuf musicaux, les manifestations revendicatrices, festives, et autres marchés et foires occupent régulièrement les places.

Une autre forme d'espace public existe sur les boulevards ou grandes avenues. Ces voies plus larges comportent de chaque côté une double voie de circulation, une de stationnement, et un large trottoir. Au centre, se trouve une promenade, à la façon des *remblas* espagnoles. Une double allée d'arbres la protège du soleil, et de nombreux bancs publics sont présents. Les promeneurs, passants, joggeurs ou jongleurs de feux rouges et autres laveurs de pare brise les fréquentent et s'y arrêtent un instant.

Page de gauche

De haut en bas et de gauche à droite :

4 occupations des trottoirs

La *rembla* du boulevard

Plan et vue d'une place

Pour finir, parlons d'une autre présence que celle des humains, celle des animaux. Même si un grand nombre d'oiseaux peuplent les nombreux arbres des rues, c'est plutôt des chiens errants qu'il importe ici. Ils sont partout dans l'espace public, seuls ou en groupes, ils s'allongent tranquillement sur les trottoirs ou devant les commerces, se promènent avec les passants, courent avec les joggers, jouent sur les places, et cherchent les caresses et la compagnie quand l'occasion se présente. De nombreux habitants et commerçants leur laissent de la nourriture et de l'eau devant chez eux, et leur présence paraît acceptée ou tout du moins tolérée par la majorité des habitants.

# Évolution de la relation ville - voie ferrée

## La formation d'un réseau de délaissés à l'échelle de la ville

Maintenant que le portrait des espaces publics *Santafesinos* a été dressé, nous allons nous intéresser à l'objet même de l'étude : les anciens espaces ferroviaires de la ville.

Pour comprendre leur place dans la ville aujourd'hui, nous allons vérifier la relation qu'ils entretiennent avec celle-ci depuis leur apparition dans le paysage urbain. Vérifier les relations d'inter influence ville-infrastructure de transport dans l'histoire devrait permettre de comprendre leur situation actuelle, ou du moins pour quelles raisons elles en sont arrivées là.

## Train/ville/pays

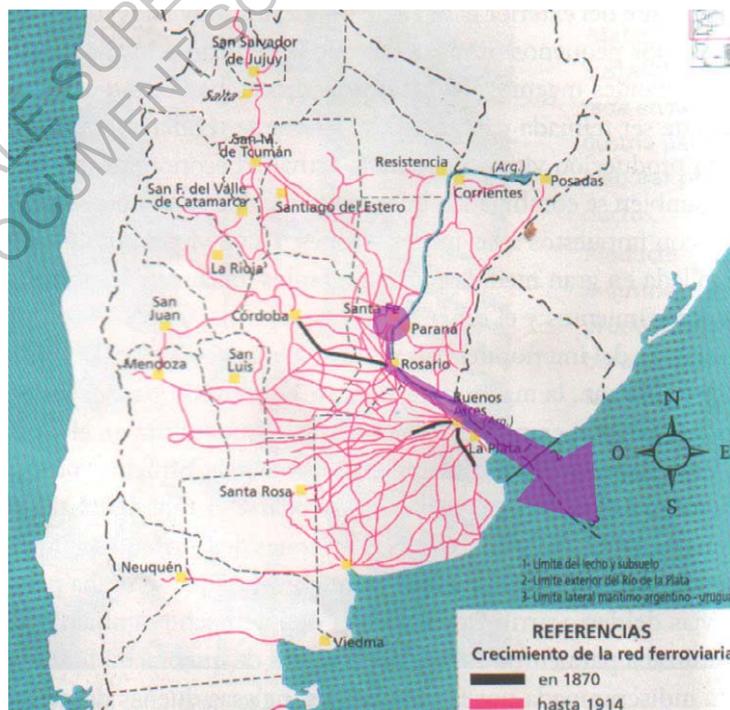
L'échelle d'opération des chemins de fer est territoriale, provinciale, nationale, voire internationale. Ce système de transport est complété par les ports qui permettent la connexion du territoire national au marché mondial. L'Argentine prend dès la deuxième moitié du XIXe siècle un rôle de producteur et exportateur de matières premières agricoles, et importateur de produits transformés venant des pays industrialisés. Le train fut un élément de mise en réseau des zones de production, et de modernisation du mode de transport basé jusqu'alors sur des petites routes, dans un pays largement rural et peu peuplé.

De ce fait, les villes portuaires revêtent un rôle clé en tant que noeud de ce réseau et lieu d'échange entre système ferroviaire et fluvial. Car c'est justement la présence du port qui engendre la convergence des chemins de fer, et l'installation des principales infrastructures complémentaires aux réseaux.

Santa Fe rentre précisément dans ce cas de figure. Jusqu'en 1885, date de création de la première ligne de train, l'acheminement des productions agricoles jusqu'au port se faisait à travers un lent système de chemins et de passages fluviaux précaires. Le train, fluidifiant et dynamisant les échanges, engendra de nouveaux besoins techniques pour les ports qui soient compatibles avec les nouveaux modes de transports ferrés et maritimes.



Cartes du réseau ferré de 1938 avec en rouge la date de création de chaque ligne



Carte du réseau ferré argentin avec en violet la position de Santa Fe dans ce réseau

L'amplification progressive du réseau ferré eut pour effet d'étendre la zone d'influence de la ville sur le territoire, et l'extension des espaces productifs de la région. À la différence d'autres zones en Argentine, dans la région de Santa Fe le train ne fut pas vecteur de nouvelles urbanisations ou colonisations. Pour diverses raisons, le système ferroviaire s'appuya sur des populations déjà existantes.<sup>1</sup>

Les premières implantations ferroviaires trouvent leur origine dans une volonté du gouvernement provincial de relier la ville, capitale de la province, avec les colonies agricoles du Nord-Est. L'entreprise anglaise John Meiggs and Sons finance l'installation de la première ligne, en 1885. Le régime de gestion publique (national) est cédé complètement à la *Compañía Francesa de Ferrocarriles* en 1896, jusqu'à la nationalisation de toutes les lignes en 1948.<sup>2</sup>

Entre 1895 et 1910 les chemins de fer se développent rapidement par le biais de trois autres entreprises, *El Ferrocarril de Santa Fe* pour ce qui est de la liaison avec le nord de la province, jusqu'à Resistencia, *El Ferrocarril Central Argentino* qui relie Rosario et Cordoba en passant par Santa Fe, et *El Ferrocarril Central Norte*, entreprise nationale, qui s'étend jusqu'à Tucuman. A la même période Le nouveau port de Santa Fe est construit, sur initiative de l'Etat.<sup>3</sup>

Le moment de consolidation maximum du réseau ferré sur l'ensemble du territoire s'estime à la fin des années 1920.<sup>4</sup>

## L'espace ferroviaire

L'installation ferroviaire se définit comme un réseau à l'échelle territoriale, destiné au transport de passagers et de marchandises. Le système ferroviaire comprend un réseau de voies et le reste des installations destinées à son fonctionnement : gares, ateliers de fabrication et de maintenance, dépôts, zones de manoeuvre, et autres dépendances fonctionnelles.

L'ensemble des espaces et infrastructures faisant partie de ce système, lorsqu'il est propriété de l'Etat, fait partie de l'espace public fonctionnel, à la différence d'un espace public social, comme le distingue Han Meyer.<sup>5</sup> En Argentine, plusieurs lignes de train depuis leur apparition, et à partir de 1948 jusqu'à aujourd'hui la totalité des lignes, font parties du domaine public national.

---

<sup>1</sup> MÜLLER Luis, COLLADO, Adriana y otros. *El Ferrocarril Santa Fe a Las Colonias*. *Polis Científica No 2*. U.N.L. Santa Fe, 2001

<sup>2</sup> Idem

<sup>3</sup> Idem

<sup>4</sup> Idem

<sup>5</sup> MEYER, Han. *City and Port. Transformation of Port Cities London, Barcelona, New York, Rotterdam*. Rotterdam: International Book, 1999

## Rapport ville - infrastructure de transport

Le système ferroviaire et son cycle de transformation entre en corrélation avec les processus de mutations urbaines, et à travers l'évolution du premier se lisent les processus urbains et les formes d'opérer qui ont eut un impact sur la structure urbaine.

L'infrastructure ferroviaire, bien que très liée à la ville, possède une dynamique propre de développement.

Elle répond au XIX<sup>e</sup> siècle aux enjeux de connection ville - territoire, à la nécessité de transport de voyageurs et de marchandises. Le changement des dynamiques de transport entraîne la reformulation de la relation entre ville et infrastructure ferro-portuaire. Dans le dernier quart du XX<sup>e</sup> siècle cette dernière entre dans un processus de reconversion, abandon, transfert de ses fonctions de transport.

Charlier<sup>6</sup> identifie ce qui serait un « cycle vital » des infrastructures de transport, qui comprend les étapes successives de croissance, maturité, obsolescence, abandon, redéveloppement.

Meyer établit quatre étapes historiques qui caractérisent des périodes discontinues dans la relation ville-infrastructure de transport.<sup>7</sup>

Coïncidence / Articulation / Ségrégation / Privatisation

Pour ce, il différencie le « domaine public social » qui correspond au système local et espaces civiques de la ville, et le « domaine public fonctionnel » qui correspond à un système international, technologie, transport.

Grindlay Moreno<sup>8</sup> s'attache lui aussi à définir les étapes de l'évolution fonctionnelle de l'infrastructure de transport et ses conditions d'implantation et de développement dans la ville. Il définit ainsi 5 étapes:

- 1 Demande d'infrastructure ferroviaire, négociation public/privé pour intégrer le train à la ville
- 2 Implantation et développement, système d'espace public intègre l'infrastructure, articulation de l'échelle internationale et du réseau urbain local
- 3 Croissance et rapprochement de la ville, l'infrastructure est un obstacle à l'urbanisation alors qu'elle fut moteur de son développement
- 4 Isolement de l'infrastructure (murée) incompatible avec les dynamiques urbaines
- 5 Baisse d'exploitation ferroviaire, intégration urbaine de l'infrastructure obsolète, projets, nouveaux usages

---

<sup>6</sup> CHARLIER, Jaques, *The regeneration of old port areas for new port uses*, En: HOYLE, B. S.; PINDER, D. A. (Ed.). *European port cities in transition*. Belhaven, London.

<sup>7</sup> MEYER, Han. *City and Port. Transformation of Port Cities London, Barcelona, New York, Rotterdam*. Rotterdam: International Book, 1999

<sup>8</sup> GRINDLAY MORENO, Alejandro, *Los Puertos Mediterráneos Andaluces: Centralidad Urbana y Dimensión Territorial*, Tesis Doctoral, 2001. Editorial Universidad de Granada, Granada.

Si l'on applique cette compréhension des périodes caractéristiques dans la relation ville et infrastructure de transport, l'histoire du train à Santa Fe se déroule ainsi : <sup>9</sup>

Les XVI et XVII siècles seraient caractérisés par une coïncidence de ces deux domaines. Le port est à la fois lieu de vie sociale et lieu fonctionnel de la ville.

Tandis qu'au XIX, à l'heure de la révolution industrielle et de la spécialisation des technologies de transport, l'infrastructure s'autonomise et devient tangente au noyau urbain. On assiste alors à une articulation spatiale des deux systèmes, par le biais des gares et des espaces publics attenants.

L'arrivée du train incarne le progrès, la technologie, symbole de développement économique. Il entraîne une entrée dans le réseau marchand d'export import à l'échelle mondiale et permet la connexion de la ville avec les zones agricoles de toute la région, jusqu'à son port puis celui de Buenos Aires, et enfin l'Europe.

Pour l'instant l'image optimiste et moderne du train marque la façon dont ses espaces sont traités. Il doit entrer jusque dans le centre ville et être visible, et la splendeur architecturale des gares met en scène la porte d'entrée au réseau ferré, et de la connexion à l'ailleurs qu'il induit. Un espace public attendant, de taille respectable, à la hauteur de la modernité annoncée par le train, joue ce rôle d'articulation dont Meyer parle, entre domaine public social et fonctionnel. Le passage du système de la ville à celui du train.

Au début du XX siècle les deux systèmes rentrent en conflit. Leurs développements respectifs ne sont plus compatibles dans l'espace, et débute alors une période de ségrégation du réseau ferroviaire et de la ville. Ces espaces devenus gênants sont murés, et leur isolement renforce l'image négative qui se développe à leur égard.

Ils forment des limites physiques peu franchissables, séparant de nombreux quartiers les uns des autres et donc l'accès aux habitants aux différents services urbains. Mais il est aussi un obstacle à la spéculation foncière. De vastes espaces dédiés au fonctionnement du réseau ferré bordent désormais la ville, mais la gestion par les entreprises étrangères, augmentée de la propriété nationale des sols, gèle complètement ces espaces en fermant toute possible intégration ou changement de fonction.

Les années 1980 marquent le début de la baisse d'activité du réseau ferré. Le manque d'entretien et le désintérêt progressif de L'Etat qui le gère entraînent rapidement l'obsolescence des voies. Dans le même temps la promotion du déplacement automobile et du transport de marchandises

---

<sup>9</sup> Saus, María Alejandra, *Infraestructura Ferroviaria y Ciudad, Modalidades urbanísticas de resolución de sus vínculos en la historia urbana de Santa Fe*, Revista Iberoamericana de Urbanismo n°4, 2010





Santa Fe, 1945  
en rouge le réseau ferré

par camion déjà en cours finit d'achever la raison d'être du train dans la ville. L'abandon progressif des différentes voies se solde inévitablement au début des années 1990 par la mise en friche de la totalité du système ferroviaire.

Et c'est donc à la fin du XX<sup>e</sup> siècle que débute l'intégration du système ferroviaire obsolète à la ville entraînant une phase de privatisation du domaine public. Le secteur privé s'empare du potentiel foncier de ces sols inutilisés au sein des villes.

Cette tendance qui change dans les années 2000-2010 pour un usage et une gestion publique des réhabilitations des friches ferroviaires sera développer dans la suite de ce mémoire.

Javier Ucedo dans son travail de thèse<sup>10</sup> identifie plus précisément ces quatre grandes étapes dans l'évolution de la relation entre ville et installation ferroviaire à Santa Fe.

1887 - 1912 : Apparition et développement de l'infrastructure ferroviaire. Son influence positive prime, le train est un agent de modernisation de la ville et de sa communication avec son territoire. Les voies et les gares sont situées aux extrémités de la ville, de dimensions encore modestes.

1912 - 1960 : Période de développement et complexification maximum du réseau. La ville est sujette à une augmentation de population très forte, et une expansion urbaine qui l'accompagne. La barrière ferroviaire se manifeste alors, quand en même temps elle est facteur d'urbanisation, vis à vis du développement économique qu'elle induit, mais aussi vis à vis de la consolidation des bordures de la ville auparavant inondable.

1960 - 1992 : La régression général du service ferroviaire et l'urbanisation de parties vacantes mettent en formes les conséquences historiques d'une expansion de la ville sur le système ferroviaire pré existent : zones urbaines inégales quand à leur accès aux services de la ville, au centre commercial et administratif.

1992 à nos jours : Les aspects négatifs de l'installation ferroviaire priment. la diminution drastique de l'usage des voies et le désintérêt de l'Etat quand à la gestion de l'entreprise (depuis 1989) engendre la mise en friche de la plupart des espaces et installations. L'espace ferroviaire est alors présent par son abandon et les problèmes qu'il génère, et pour son potentiel de reconversion pour de nouveaux usages urbains.

---

<sup>10</sup> UCEDO, Javier Fernando, *La red de espacios ferroviarios en la ciudad de Santa Fe, Una aproximación desde la historia urbana a la relación entre tendidos ferroviarios y estructura urbana*, Facultad de Arquitectura Diseño y Urbanismo, Santa Fe, 2008

Maria Alejandra Saus étudie le parallèle entre l'histoire de la ville et la spécialisation de la pratique urbanistique à Santa Fe, qu'elle identifie comme à l'origine de la séparation des domaines pour nous donner des clés de compréhension du chisme entre architecture et technique à l'origine du conflit entre milieu urbain et système fonctionnel de transport en place jusque dans les années 1990.<sup>11</sup>

C'est lors de la croissance de la ville qu'il n'y a aucune coordination des intérêts du partie ferroviaire et du partie ville.

Au XIX<sup>e</sup> siècle même si les modèles et utopies urbaines qui tentent de répondre aux enjeux de la ville nouvellement industrielle abondent, la ville n'est pas pensée comme un processus en évolution. C'est cette carence en anticipation du développement au long terme qui empêcha de coordonner l'intérêts des deux structures.

Bien qu'elles aient une même raison d'existence, puisque le réseau ferré fut moteur du développement de la ville, leur raison formelle purement fonctionnelle ne sut être flexible dans le temps, ce qui entraîna le conflit qui transforma le réseau ferré en obstacle au développement urbain.

Bien que le réseau ferré ait eu un impact économique sur la ville, il ne permit pas l'appropriation civique de ses espaces. Ses dimensions et son autonomie fonctionnelle l'on poussées à se couper de son environnement d'implantation, et cet isolement le transforma en enclave, qui plus est, administrée à une échelle indépendante de celle de la ville. Son abandon le convertit en opportunité pour reformuler la structure urbaine et l'ouvre à une possible incorporation à la ville. Dans ce processus historique l'infrastructure ferroviaire a constitué une réserve de terrains aujourd'hui ouverts à la reconversion.

---

<sup>11</sup> Saus, María Alejandra, *Infraestructura ferroviaria y ciudad: su cambiante correspondencia espacial desde los paradigmas de la ciencia, la historiografía urbana y el urbanismo*, Revista de Estudios Sociales No. 45, Bogotá, 2013

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE TOULOUSE  
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

# 2 - ÉTAT ACTUEL DU RÉSEAU FERROVIAIRE

## L'abandon du train

Comme nous l'avons dit dans la première partie, l'ensemble des chemins de fer du pays est nationalisé en 1948. Le désintérêt progressif de l'état dans la gestion de l'entreprise se solde par la cessation totale d'activité du réseau.

En 1989 la loi de réforme de l'Etat transfère la gestion des ports aux provinces. Le train quant à lui reste sous juridiction nationale mais son administration arrête de gérer les services et le réseau se divise alors en différentes concessions privées, ou sans destination définie, pour lesquels deviennent possibles les opérations de vente ou immobilière. Les espaces ferroviaires se transforment en délaissés de l'intervention urbaine.

La nouvelle réglementation rend tout de même possible le transfert aux provinces ou aux municipalités des terrains s'il existe un projet d'utilité publique.

Entre 1992 et 2008, 17 projets publics seront dessinés, et un plan d'intervention intégrale est défini en 2003. Mais peu verront le jour, et le projet urbain fait du fragment son objet d'intervention sans processus continu ni dans le temps ni dans l'espace.<sup>12</sup>

Dans quels états sont aujourd'hui les anciennes zones ferroviaires?  
Comment sont utilisés ces espaces à ce jour?

La défonctionnalisation des espaces ferroviaires entraîne leur mise en friche. Le réseau au tracé organique se laisse envahir par la végétation, et entre dans un espace temps de latence, promesse d'un long processus de mutations imprévisibles.

Peu à peu le réseau se fractionne. Certains espaces sont sujets à des interventions publiques, tandis que d'autres sombrent dans les ténèbres reculés de l'abandon.

Dans leur attente, ces terrains mutent lentement. Les passages à niveaux se multiplient, remettant en lien des quartiers jusqu'alors isolés, certains bâtiments sont démolis, et une appropriation spontanée et informelle prend place.

Nous explorerons donc au fil de cette seconde partie les différents stades de mutations qui caractérisent aujourd'hui les anciens espaces ferroviaires.

---

<sup>12</sup> FEDELE Javier y UCEDO Javier, *Proyecto urbano y fragmentación de la ciudad: el caso de los terrenos ferro-portuarios en Santa Fe*, Cuaderno Urbano; Espacio, Cultura, Sociedad, Vol. 12, No 12, Junio 2012, Universidad Nacional del Nordeste Resistencia, Argentina

## Trois « états » de mutations identifiés

Nous pouvons distinguer trois états qui correspondent à différentes formes et stades de remise en activité avec les différents usages qu'ils incombent.

- 1 L'abandon, état de friche prolongé
- 2 L'occupation informelle, temporaire ou de longue durée
- 3 L'espace public intégré, par intervention publique ou privé

Les exemples qui seront exposés tout au long de cette deuxième partie ne seront pas analysés dans le détail d'un point de vue historique social ou morphologique. Il seront simplement le support pour imaginer les propos développés, et c'est leur observation et connaissance empirique sous un axe espace publics et voies ferrées qui servira d'appui.

### 1 La friche, caractéristiques

L'état de friche est celui qui surgit lors de la perte de fonction qui fut la raison d'être d'un espace.

Le terme friche est originellement utilisé pour désigner un sol abandonné qui n'est plus cultivé. Les termes de friche industrielle et friche ferroviaire désignent un lieu, terrains et/ou bâtiments, dont l'activité industrielle ou ferroviaire a cessé, et qui est donc abandonné.

« la friche industrielle est un espace bâti ou non, anciennement occupé par une activité industrielle et désormais désaffectée ou très sous utilisée . »<sup>13</sup>

La friche ferroviaire évolue dans une temporalité particulière. En effet, d'un point de vue fonctionnel, elle est un résidu, le reste d'une activité qui n'existe plus. Elle est le reflet d'un passé, dont l'avenir est incertain. Et dans un présent indéfini, elle est rattachée à l'image de son passé, déchue de son rôle et de sa raison d'être, elle est une cicatrice ouverte dont le temps de cicatrisation est inconnu. Elle renvoie à un temps de prospérité qui fut moteur de l'activité de la ville, mais avec laquelle elle est rentrée en conflit. Dans notre cas, elle est aussi la preuve du désintérêt de l'Etat.

Mais elle s'ouvre dans le même temps à de nouvelles possibilités, révèle son potentiel et devient le support possible à la projection de nouveaux désirs.

---

<sup>13</sup> TONNELAT Stéphane, Interstices urbains. Paris - New York, Thèse de Doctorat, Université Paris XII Val de Marne, Institut d'Urbanisme de Paris, 2003, p33-34

Il est intéressant de mettre les délaissés urbains en parallèle avec ce que Gilles Clément nomme tiers paysage.<sup>14</sup> Ce terme désigne les endroits libérés de toute intervention ou occupation humaine. Cette caractéristique permet de laisser libre cours à l'évolution végétale et animale. Il les décrit comme le lieu unique permettant le renouvellement biologique et génétiques indispensable du vivant.

On peut alors de la même façon considérer les délaissés urbains comme des réserves indispensables au renouvellement des comportements et des pratiques humaines en milieu urbain.

Cet espace de liberté permet à de nouvelles interventions, réfléchies ou spontanées, de prendre place. Les dimensions de la friche ferroviaire dont il est ici question rend significatif cet effet à l'échelle de la ville. Le temps de latence dans lequel elle est restée plusieurs décennies ont mis ces espaces en réserve et a fait naître de nouveaux enjeux et de nouvelles ambitions à leur égard.

Même si la principale caractéristique de la friche, en tant que délaissé, est son indétermination, elle possède certains critères qui permettent de l'identifier en tant que tel.

Stéphane Tonnelat définit en ce sens trois types de « désordres »<sup>15</sup> qui caractérisent l'interstice. Tout d'abord un désordre de reste, lié intrinsèquement à la non affectation fonctionnelle du terrain en friche, considéré comme vide. Ensuite un désordre de saleté, qui correspond aux objets présents dans la friche, considérée comme remplie, puis un désordre de transgression, lié aux activités qui s'y déroulent, friche occupée. Ces désordres définissent les jugements dominants concernant les délaissés. Il définit le désordre comme un problème de rangement.

« Si l'on admet qu'un système de valeur participe à la définition des espaces urbains comme places auxquelles correspondent des activités particulières alors le système de places que représentent les lieux de la ville peut être lu comme un dispositif d'ordre, intelligible à chacun des participants »<sup>16</sup>

Selon « Georges Knaebel ou Denis Hollier, le désordre découlerait d'un rapport d'inintelligibilité (ou d'inadéquation) entre une place et un objet, entre un signifiant et un signifié »<sup>16</sup>, autrement dit, ce qu'on ne comprend pas.

Dans un contexte de friche, l'ordre du système dominant des espaces urbains est perturbé, ce qui rend sa signification inintelligible.

---

<sup>14</sup> CLÉMENT Gilles, *Manifeste du Tiers Paysage*, <http://arlibre.org>, 2004

<sup>15</sup> TONNELAT Stéphane, *Interstices urbains*. Paris - New York, Thèse de Doctorat, Université Paris XII Val de Marne, Institut d'Urbanisme de Paris, 2003, p71-80

<sup>16</sup> Idem, p71

Cette intelligibilité peut se rapprocher de la lisibilité dont parle Kevin Lynch. Ce dernier propose la lisibilité d'un espace comme condition de son imagibilité.<sup>17</sup>

Si un espace n'est pas compréhensible, il sera moins support de production d'image mentale claire.

Aux catégories d'éléments physiques qu'il repère comme fondateurs d'images mentales peuvent s'ajouter le rapport d'ordre qu'ils entretiennent avec les espaces, les objets, et les activités.

Sur le schéma du désordre de G. Knaebel qui illustre le rapport de valeur du couple espace/sens, S. Tonnelat situe l'interstice sur la ligne horizontale. La valeur du lieu serait donc nulle quel que soit l'objet s'y trouvant.<sup>18</sup>

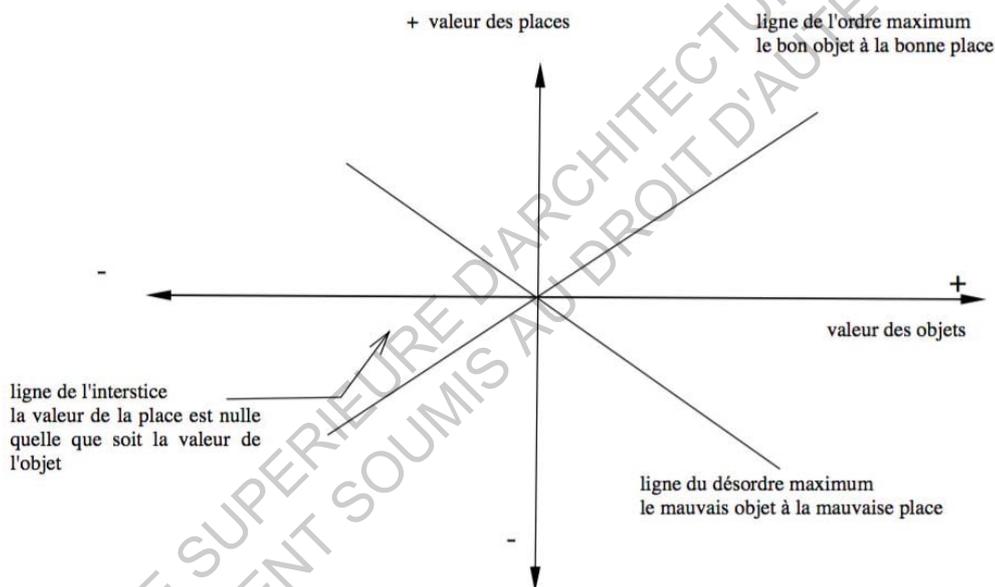


Schéma du désordre de G. Knaebel<sup>19</sup>

La friche pourrait donc être caractérisée par le rapport espace/sens dont découle les désordres de reste, de saleté et de transgression qui serviront de cadre d'intervention sur cet espace.

Le délaissé n'est donc pas simplement un vide de fonction, cette indétermination donne lieu à d'autres formes d'occupation.

Peut-être que l'installation des *villas* fait moins désordre que celle d'une piste cyclable, car paraît plus en adéquation avec un lieu vacant.

Même avec l'intervention de « l'ordre officiel », le désordre persiste puisque la place est encore identifiée et identifiable par sa raison d'origine. Nous éclaircirons à la fin de cette seconde partie cette notion de l'identification difficile, due à une forme incomplète de transformation des espaces.

<sup>17</sup> LYNCH Kevin, *L'image de la Cité*, ed. Bordas, coll Aspect de l'Urbanisme, Paris, 1976

<sup>18</sup> TONNELAT Stéphane, *Interstices urbains*. Paris - New York, Thèse de Doctorat, Université Paris XII Val de Marne, Institut d'Urbanisme de Paris, 2003, p71

<sup>19</sup> Idem

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE TOULOUSE  
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR



## 2 L'occupation informelle, différents modes d'occupation

### L'appropriation par l'usage - changement de statut implicite

Une famille voisine de l'ancienne voie ferrée installe le temps d'une après-midi chaises et table dans cette espace. Ce repas et la forme qu'il prend serait de coutume s'il eusse eu lieu dans un parc. Se présente alors deux façons d'interpréter cette action. Depuis un regard dominant, elle peut être prise comme un désordre de transgression du fait que l'activité n'est pas en adéquation avec le lieu où elle prend place.<sup>20</sup> Mais d'un point de vue interne, elle reflète le statut officieux qu'il revêt auprès des habitants: celui d'un jardin.

Cette action est une appropriation spontanée du lieu, ce qui lui donne momentanément le rôle d'un espace public. Et dans le même temps elle révèle un potentiel inexploité.

Ainsi, si la friche n'a pas de fonction ni de statut officiel et instauré, on peut dire qu'elle revêt différents statuts et différentes fonctions selon les usages qui l'occupent. Et cette absence de définition permet l'invention libre d'usages nouveaux qui répondent aux désirs et besoins de ceux qui l'occupent.

Il existe certainement un certain stade d'appropriation du lieu qui fait basculer de manière plus durable son statut de friche à un autre.

### L'appropriation durable - changement de statut par la présence de longue durée

Une forme plus instaurée d'occupation informelle de la friche est la construction d'habitats. Un petit quartier se forme à partir de quelques maisons, qui font glisser le statut public en friche des espaces libres restants en espaces plus communautaires, voir privés.

Un autre exemple dans l'appropriation privative est le clôturage qui sépare un espace du reste de la friche pour le rattacher à un jardin privé.

Page de gauche,

De haut en bas :

Un repas sur les voies ferrées

Une partie des voies clôturées par un habitant

---

<sup>20</sup> TONNELAT Stéphane, Interstices urbains. Paris - New York, Thèse de Doctorat, Université Paris XII Val de Marne, Institut d'Urbanisme de Paris, 2003



Lorsqu'un de ces mini quartiers spontanés est installé, les espaces libres sont occupés, ils sont remplis. Si l'on parle de désordre<sup>21</sup>, celui de vide de fonction a disparu, puisqu'il prend celui de lieu d'habitat. Celui de saleté, par présence d'objets inappropriés est à re considérer. Puisque les objets qui sont alors présents sont en adéquation avec celui d'un certain type d'habitat qui est celui des *villas*, ils font désordres lorsqu'ils sont considérés depuis un espace public de la ville dominante, mais une fois ces espaces identifiés comme *villas*, les objets sont en adéquation avec leur place. L'unique désordre de saleté persistant est celui qui vient de la confrontation radicale, entre ville dominante et ville-bidon, instaurée dans la culture urbaine de Santa Fe. Les *villas*, bien qu'identifiées en tant que telles, garderont ce jugement de désordre de la part de la ville dominante.

Ce qui se produit dans ces friches ferroviaires augmente cette confrontation. En effet, les *villas* sont généralement installées en bordure de ville, sur des terrains inutilisés, généralement en zones inondables. Ici ces îlots de *villas* s'implantent sur un terrain inoccupé, mais en pleine ville.

Le désordre de transgression est lui aussi à ré évaluer. L'activité inappropriée sur la friche serait d'y habiter. Mais une fois identifiée comme *villa*, habiter devient une activité en adéquation avec sa place.

Ce qui est particulier dans ce glissement de statut, est que l'identification de ces zones habitées comme *villas* se fait de façon informelle, avec le temps. Aucun PLU ni cadastre ne marquera ces zones en tant que telles. La partie dominante ne reconnaît pas ce statut de façon officielle et légitime. Et c'est donc dans l'usage, au fur et à mesure, que ce statut s'instaure.

Sa condition d'existence et de reconnaissance est le temps.

Sa condition d'installation et de vie est l'espace vacant.

La *villa*, présente en Argentine, est une des formes de la marge inhérente à tout système ordonné dominant qui crée du rejet et de l'inégalité.

Page de gauche,

De haut en bas :

Zone d'habitation informelle

Commerce de ce quartier de *villa*

---

<sup>21</sup> TONNELAT Stéphane, Interstices urbains. Paris - New York, Thèse de Doctorat, Université Paris XII Val de Marne, Institut d'Urbanisme de Paris, 2003



## Lorsque la marge s'accorde avec le système dominant

Le cas du Birri, ouvre une autre forme d'occupation informelle. Elle est cette fois ci dans l'occupation des édifices abandonnés. Mais contrairement à une occupation du bâti à des fins de logement comme elle a lieu sur d'autres espaces, le Birri revendique l'occupation à des fins sociales.

En effet, l'ancienne gare nommée *Estación Mitre*, abrite une association, *El Birri*, qui a pour but de proposer des activités non lucratives dans un quartier défavorisé. À la fois centre social et culturel de quartier, elle devient le centre de réunion politique et festif, et accueille tout type d'évènements populaires. Par les habitants et pour les habitants, la lutte pour leur reconnaissance porte ses fruits, et l'occupation est aujourd'hui tolérée par un bail précaire avec la municipalité.

Elle est à ce jour le seul exemple d'appropriation informelle et durable du bâti ferroviaire à des fins publiques par l'initiative des populations concernées.

Page de gauche,  
De haut en bas :  
Le Birri, côté rue, en fête  
Le Birri, côté quais, répétition



### 3 L'espace public intégré

Lorsque l'espace vacant se fait réintégrer dans le système d'espace public dominant.

Le phénomène de privatisation de l'espace public par les espaces de consommation que nous avons évoqué dans la première partie ne sera pas le centre d'intérêt de ce chapitre. Bien que les lieux tels que centre commercial et casino du port transforment un terrain et des bâtiments en friche, ce n'est pas par volonté d'ouvrir le foncier public à ses habitants. La rentabilité et la spéculation foncière sont les raisons d'être de ces interventions d'origines privées. De plus l'espace public, qui se résume aux espaces libres autour des nouvelles constructions, se présente principalement sous la forme de parking, sans aucune trace de préoccupations sociales ou paysagère.<sup>22</sup>

Nous nous concentrerons donc sur les interventions d'origine publique, qui visent à intégrer les espaces ferroviaires au système d'espace public de la ville.

#### Ebauche d'un réseau de promenade

Ces interventions expriment une volonté d'intégration de ces voies végétales au système d'espace public de la ville. Sans être ni un parc ni une rue, ces nouveaux cheminements créent une nouvelle forme d'espace public.

Une maintenance de la végétation et la création d'un cheminement cimenté, ou en pavés autobloquants, est la forme la plus légère de ces interventions.

Selon les théories avancées par S Tonnelat, on peut comprendre ces habilitations comme une réponse aux désordres du délaissé.<sup>23</sup> Le défrichage de la végétation donne un aspect contrôlé et maintenu, ce qui visuellement réduit la sensation d'abandon et de mise à l'écart de ces espaces. Le cheminement au sol légitime la traversée de ces espaces pour les passants. Ainsi le promeneur n'a pas la sensation de sortir du réseau d'espace public de la ville et donc facilite la pratique de ces espaces en le proposant officiellement comme promenade.

Page de gauche

Présence d'un cheminement en dur,  
différents degrés de réhabilitation

---

<sup>22</sup> FEDELE Javier y UCEDO Javier, *Proyecto urbano y fragmentación de la ciudad: el caso de los terrenos ferro-portuarios en Santa Fe*, Cuaderno Urbano; Espacio, Cultura, Sociedad, Vol. 12, No 12, Junio 2012, Universidad Nacional del Nordeste Resistencia, Argentina

<sup>23</sup> TONNELAT Stéphane, *Interstices urbains*. Paris - New York, Thèse de Doctorat, Université Paris XII Val de Marne, Institut d'Urbanisme de Paris, 2003

Cette mise en forme permet dans le même temps de « coloniser » l'espace libre, en marquant la présence publique sur ces lieux. Ce phénomène tend à écarter les occupations informelles et illégales en entrant en concurrence avec celles-ci.

Ces cheminements sont pratiqués par des promeneurs, joggers, cyclistes, sur le chemin en rentrant des courses, ...

Certains comportent en plus un éclairage de forte intensité, à la différence des rues qui sont généralement faiblement éclairées, et des bancs publics. L'éclairage a certainement la même vocation d'intégration du chemin au réseau d'espace public. En les sortant de l'obscurité, il permet au passant une visibilité de l'endroit quelque peu hors norme qu'il s'apprête à traverser. En effet, étant resté de nombreuses années dans un état total d'abandon, l'image d'insécurité et de repère de la délinquance s'est fortement instaurée à l'égard des vieilles voies ferrées. Ces aménagements cherchent à ôter les préjugés pour les rendre mentalement accessibles.

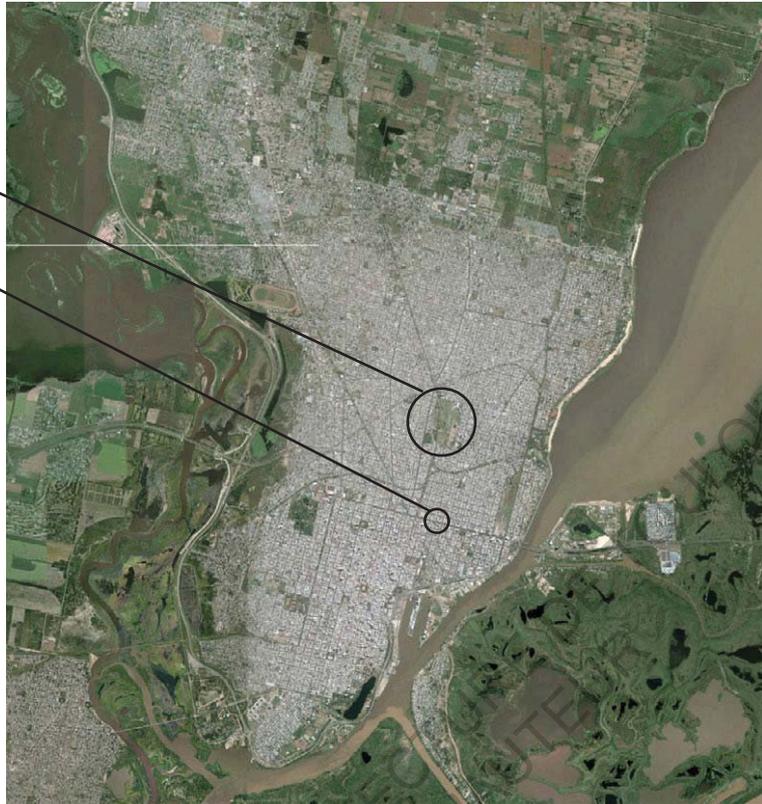
Page de droite,  
de haut en bas et de gauche à droite  
Vue satellite de la place *de las 4 vías*  
(avec en noir le passage des anciennes voies)  
Le marché  
Le parking



Dans Santa Fe :

El Parque Federal y la Redonda

El Molino



## Nouveaux usages dans les édifices réhabilités

L'action la plus caractéristique et aboutie de la part de la municipalité concerne les espaces bâtis du système ferroviaire.

À l'intersection du boulevard et des voies ferrées en direction du Nord se trouve une ancienne usine de traitement des céréales, située de façon stratégique au bord des rails.

Sans rénover le bâtiment ancien, un nouvel édifice est construit à l'Est de celui-ci, en laissant une place les séparant.

Le *Molino Fábrica Cultural*, est une proposition innovante en matière d'espace public dans la ville.

« Se pensó y construyó íntegramente un espacio público de encuentro ciudadano »<sup>24</sup>

Il a pour vocation d'être un espace public et de rencontre citoyenne par le biais de la création.

« Es un gran centro de formación, experimentación e investigación en las formas de la materia y en el arte de vivir. » (même site web)

Il reçoit le public les weekend et jours fériés, ainsi que des groupes scolaires. Divers ateliers de création d'objets autour de différentes techniques et matériaux sont proposés aux visiteurs et animés par des étudiants embauchés par la ville. En parallèle des créations sont produites dans cet espace à la demande de la ville, et des artistes y travaillent. Centre de projets, d'expérimentations, la municipalité insiste sur l'enjeu d'inclusion sociale et de *convivencia* (entre cohabitation et convivialité) citoyenne, dans un objectif général de cohésion sociale.

Dans la même lignée, deux autres espaces du même type sont créés plus au Nord, *La Redonda*, et *La Esquina Encendida*. Ce dernier n'étant pas réalisé dans les mêmes conditions ferroviaires nous ne feront que l'évoquer. En effet, la communication sur ses espaces publics culturels et citoyens s'appuie beaucoup sur ces trois lieux, présentés ensemble sur les brochures comme un réseau de lieux culturels tout public et d'accès gratuit, les trois se complétant. À *La Esquina Encendida* le registre est un peu différent puisqu'il s'appuie plus sur une régularité de la fréquentation par le biais d'atelier de cirque et autres activités artistiques pratiquées régulièrement, à la façon d'un centre culturel type MJC.

Page de gauche

De haut en bas et de gauche à droite :

Vue satellite de Santa Fe

La tour du *Molino Fabrica Cultural*

Atelier créatif à la *Redonda*

Vue du ciel de la *Redonda* et du *Parque Federal*

<sup>24</sup> Site internet officiel de la ville de Santa Fe, <https://www.santafe.gov.ar/index.php/web/content/view/full/113883>

*La Redonda, Arte y Vida Cotidiana* prend place dans un ancien bâtiment de réparation de locomotives. Sa forme caractéristique lui vaut son nom et son image. À l'origine purement fonctionnelle, cette construction fut entièrement rénovée pour accueillir des expositions temporaires d'artistes locaux et une exposition permanente de photographies d'archives concernant ce bâtiment et son activité passée, sa réhabilitation, et plus largement les voies ferrées dans la ville. Et dans l'arc de cercle ont lieu des ateliers de création, des aires de jeux créatives, et régulièrement des événements culturels, allant de la musique au théâtre. De la même façon que le *Molino*, il est ouvert les jours de repos, gratuit, et tout public. Les familles, du quartier ou de plus loin, y passent des après-midi à discuter, boire du maté et à participer à des animations d'initiation à des techniques créatives accessibles.

De la même façon que le *Molino*, la communication s'appuie sur la proposition innovante qu'il constitue, la mise en évidence de l'histoire ferroviaire comme identité de la ville, son rôle d'introduction au monde de l'art, à l'imagination et à la construction pour tous les âges, où le citoyen est au centre.

« La Redonda, Arte y Vida Cotidiana, articula el mundo ferroviario, la historia de los santafesinos, con una propuesta inclusiva e innovadora que nos introduce en un mundo de arte, imaginación y construcción para todos las edades, donde el ciudadano es protagonista. »<sup>25</sup>

La Redonda est décrite comme un lieu d'atelier, de rencontre, ludique, de jeu, de repos, de rêve, de sensibilité artistique, un lieu poétique.

Ce bâtiment et sa fonction sont appuyés par le parc qui l'entoure. Il est le plus grand terrain anciennement ferroviaire à l'intérieur de la ville. Il a été réhabilité pour être aujourd'hui le plus grand parc de Santa Fe, *El Parque Federal*. Sa position centrale dans la ville et ses dimensions font qu'il est très fréquenté, par des populations de toutes classes sociales.

---

<sup>25</sup> Site internet officiel de la ville de Santa Fe, <https://www.santafe.gov.ar/index.php/web/content/view/full/113884>

## La cohabitation des états

Les exemples évoqués plus haut comme représentatifs de chaque état ont été présentés pour leur différences dans leur modes de fabrication, de types, et d'occupation. Mais en changeant de focale, il apparaît comme caractéristique la cohabitation spatiale rapprochée, plus ou moins évidente, de ces états pourtant radicalement distincts.

En effet, la frontière entre ces états étant parfois mince, leur cohabitation spatiale rend les espaces encore plus difficiles à distinguer. Finalement, le plus caractéristique des anciens espaces ferroviaires est sans doute ce caractère d'« entre-deux » que revêtent ses espaces.

Cette cohabitation est caractérisée par des limites floues entre les espaces appartenant aux différents états énoncés précédemment. Il s'agirait plus que d'un état défini, un perpétuel entre deux, en mutation constante. Une occupation, quelle qu'elle soit, aurait comme un effet tâche d'huile, au rayonnement certain, dont les limites progressives ne sont pas évidentes.

En effet, qu'ils soient en friche, réappropriés par des populations marginales, privatisés, ou réaménagés par la municipalité, ils conservent presque toujours une ambiguïté où les différents états cohabitent de différente façon selon chaque cas.

La transformation effectuée n'est jamais complète, et dialogue avec celle d'avant, d'après, d'à côté. Un état n'est jamais complet et côtoie les autres états de très près.

Les espaces étudiés, ces bouts de ville, ne répondent pas à la même précision de statut. Ils sont plus difficilement identifiables, car naviguent entre plusieurs états.

L'indétermination du statut de ces espaces rend quasi impossible la généralisation, puisque que chaque mètre possède des qualités d'indétermination qui lui sont propres. C'est pour cela que des exemples précis à l'échelle d'une image de piéton, dans la limite de vision de son cadre, sont nécessaires pour aborder ces espaces de façon descriptive et concrète qui n'admette aucune généralité ou abus de catégorisation du fait de leur taille réduite.

Les exemples sont aussi sélectionnées pour la représentativité du phénomène que je souhaite décrire. Celui de l'entre-deux, de l'indétermination du statut, indépendamment de l'indétermination qui caractérise la friche.

## La traversée d'une voie

J'emprunte la rue Iturraspe, vers le Nord, et tombe nez à nez avec cette image.



La limite n'est pas franche. Cette barrière me montre qu'il y a une barrière. Mais que cette barrière ne m'empêche pas de passer. La rue que je suivais continue en face, en terre, pour les quelques 100 prochains mètres. Elle est pourtant signalée sur le plan comme une rue continue, qui traverse le triangle d'échangeur de voies ferrées. Une bande de terre à la végétation pelée, cuite sous le soleil, une piste cyclable, une deuxième bande de terre, puis les rails, se succèdent après la barrière et me séparent de la suite de la rue.

Ce triangle là, il appartient à l'ancien domaine ferroviaire. Les barrières caractéristiques et le haut bâtiment de briques surmonté de shed me le prouvent. Cet édifice, j'y ai déjà pénétré, un festival de théâtre et cirque y faisait sa soirée d'ouverture. Les salles dédiées ponctuellement à de l'événementiel s'ouvrent sur la façade Ouest. La façade Est que nous voyons ici n'est pas exploitée, et l'arrière de ce bâtiment évolue indépendamment, dans un autre registre que l'avant, ouvert au public régulièrement.

La suite de la rue, en face de moi, change de typologie. Elle se transforme en chemin de terre étroit, sans trottoir, bordée par des habitations de fortune. Ces petites constructions occupent un terrain qui appartient au système ferroviaire autrefois actif. La présence de la camionnette garée signale qu'il s'agit d'un terrain plutôt à usage privé.

En dehors des horaires de sieste auxquelles à été prise la photo, les habitants y mènent leurs activités ménagères, les enfants y jouent, et la traversée d'un inconnu attire l'attention comme s'il s'agissait d'une intrusion.

L'absence de barrière, de végétation, ou de quelque élément marquant les limites du terrain habité rend la frontière floue entre cet espace domestique et l'espace collectif de la ville. L'unique élément qui borde ces habitations pouvant se rapporter à une frontière identifiable est l'ancienne voie matérialisée par les rails encore présents.

Ainsi, il n'est pas de coutume d'emprunter ce chemin si l'on est pas du quartier, voire habitant de cet ex triangle ferroviaire. De plus l'identification de ce terrain en tant qu'ex espace ferroviaire induit encore une limite, liée à l'image, la perception, et l'histoire de ces espaces. Le seul élément qui permet au passant d'aborder ce lieu légitimement est le lampadaire qui trône sur son socle jaune, caractéristique des équipements publics de la ville. Il permet d'identifier l'étroite voie goudronnée comme voie publique, empruntée par des piétons et cyclistes. Mais au delà des rails, aucun élément caractéristique des espaces publics ne permet d'identifier le chemin en tant que tel.

Les maisons à droite du chemin de terre présentent des fenêtres, des portes et un auvent, qui donnent du côté des ex voies ferrées. Ceci indique qu'elles ont été construites après l'abandon du train. En effet les îlots d'habitations bordant généralement les anciennes voies présentent des murs aveugles, protégés de l'accès depuis celles-ci.

Dans le cadre de cette image se mêlent les trois états d'appropriation des friches ferroviaires identifiés plus haut. Celui de la marge instaurée, occupée de façon durable par des habitants, est ici matérialisé par ces habitations construites après l'arrêt du train sur un terrain appartenant au système ferroviaire.

L'appropriation officielle en tant qu'espace public par la municipalité s'exprime dans la présence de la piste cyclable goudronnée, et de l'éclairage public qui l'accompagne. La rue, chemin de terre qui traverse cette partie habitée, est identifiée sur le plan de la ville en tant que rue, mais n'a pas reçu le même traitement que les autres rues de ce quartier ; pas de revêtement étanche, pas de trottoir, ni d'éclairage. Le bâtiment ferroviaire est réhabilité et utilisé ponctuellement, mais l'arrière reste indéfini. La barrière est ouverte mais présente.

Autant d'éléments témoins de cette cohabitation des états qui se rejoignent par des vides indéfinis qui rendent les frontières flous, entre les différents états d'usages.



**Rouge :** Traces des activités ferroviaires réhabilitées  
**Jaune :** Traces des activités ferroviaires occupées illégalement pour du logement  
**Vert :** Zone d'expansion anarchique des propriétés privés sur le terrain ferroviaire public  
**Violet :** Zone anciennement ferroviaire, intégrée au système urbain.

## Cohabitation dans le parc

*El Parque Federal*, ce parc dans lequel se situe *La Redonda*, bien que reconquis par le grand public, garde des traces de ses usages passés. Des espaces de travail et de stockage ferroviaires, des habitations spontanées, des premières reconversions de terrains.

En effet la reconversion n'est pas complète. elle a des imprécisions, ce qui nous laisse des traces. Et certaines traces, volontairement conservées, deviennent les marques consciemment laissées, celles qui révèlent un passé choisi pour mémoire commune.

Sur le pan Ouest du parc, des îlots se sont formés après la privatisation de terrains déjà libres d'usage avant l'abandon total du train. Au Nord-Est, le bâtiment autrefois dévoué à la réparation des locomotives, aujourd'hui lieu culturel de convivialité citoyenne *La Redonda*. Sur la limite Sud du parc, les îlots qui le bordent se sont étendus de façon anarchique et irrégulière en utilisant les terrains ferroviaires. Les quelques parties de bâtiments liés au train qui sont restés sont occupés illégalement depuis longtemps par des familles.

Ainsi, dans le parc, bien que défriché et habilité pour recevoir le public, certaines occupations illégales sont tolérées, et les autres traces ferroviaires sont nettoyées pour incarner la marque ferroviaire de ce parc.

## Double place

*Le Molino*, qui lui aussi incarne l'industrie ferroviaire devenue culture, propose un espace public aseptisé, un lieu sans fréquentation. En plus des grilles apparentes qui le ferment la nuit, il est si propre et fini (chose peu courante pour un espace public à Santa Fe) qu'il passe pour un espace privé et ne suscite aucun usage hors des événements. Sa vocation frustrée a créé un mouvement de balancier.

Juste de l'autre côté de la façade, les *chorripaneros*, vendeurs ambulants de sandwichs, se sont installés là, face au boulevard extrêmement fréquenté. Ces sandwichs traditionnels et populaires trouvent des adeptes à longueur de journée. L'emplacement des *carritos* (nom de leurs petites cahutes roulantes) près de l'artère principale fréquentée de jour comme de nuit, à deux pas de plusieurs arrêts de bus très utilisés, assure un mouvement constant sur cette placette qui n'en avait pourtant pas la vocation.



De haut en bas et de gauche à droite, les cercles situent :  
 Place des *chorripaneros* / Place du *Molino Fabrica Cultural*  
 Parking / Centre commercial *Recoleta*  
 Les traits représentent les anciens tracés des voies ferrées



Et juste en face de cet espace public spontané se trouve un autre terrain autrefois ferroviaire. Celui-ci est occupé par un parking attenant au terrain suivant, lui même transformé en centre commercial dans les années 1960.

## Transformation partielle assumée

*La Estación Belgrano*, ancienne gare de passagers, est aujourd'hui réhabilitée, en partie. L'aile Ouest et le hall d'entrée sont remis en état et resplendissent la grandeur d'une époque florissante sous influence européenne. Ses grandes halles sur sa façade Nord reçoivent toutes les manifestations les plus importantes de la ville, le marché du livre, la foire des cultures internationales, l'exposition nationale de la bande dessinée Mafalda et autres évènements d'envergure provinciale.

Et sous cette apparente splendeur, il n'est pas difficile d'apercevoir dans l'entrebaillement d'une porte les parois déchirées et le toit béant de l'aile encore en attente des financements pour sa remise en état.

Page de gauche  
De haut en bas et de gauche à droite :  
Plan de Santa Fe secteur du *Molino à Recoleta*  
Photo place *des chorripaneros*  
Photo place du *Molino Fabrica Cultural*  
Façade Sud de *la Estacion Belgrano*  
Façade Nord de *la Estacion Belgrano*  
Hall restauré de *la Estacion Belgrano*  
Salle désaffectée de *la Estacion Belgrano*

## Conclusion de cette deuxième partie

Les voies ferrées, comme leur nom l'indique, constituaient un réseau de voies, empruntées par les voyageurs et les marchandises. Mais en changeant de contexte de point de vue, elles constituent en même temps un réseau de limites, dans leur présence comme obstacle infranchissable. En effet les passages à niveaux sont rares, et la nature de leur tracé les rend omniprésente dans la moitié Nord de la ville, rendant difficile la communication et le passage entre des quartiers.

Au moment de leur abandon leur rôle de voie disparaît, pour ne garder que celui de limite. Mais la nature de cette limite change, et va évoluer au fil des appropriations de ces espaces.

Les barrières tombent, des chemins informels se forment sous le passage des habitants, voire des voitures. Des quartiers se forment spontanément, venant combler les espaces désormais libres. Le réseau de voies se transforme par endroit en zone de non droit, réseau de friche qui servent de couvertures et d'échappatoire aux pratiques marginales, voire illégales et de trafic.

Les pouvoirs publics ne peuvent reprendre immédiatement le dessus à cause du contexte politico-économique qui gèle le devenir de ces espaces.

Et puis en réponse à ce désordre de transgression, c'est à dire d'occupation de ces espaces, des aménagements minimaux sont effectués sur une bonne partie du réseau pour que l'espace public officiel puissent lui aussi siéger dans ces espaces. Ceci permet aux pouvoirs publics d'entamer un changement d'image des friches qui sont sujettes à de nombreuses connotations négatives, principalement dues à la délinquance qui inquiète, et au rapprochement quasi inévitable entre espaces « sales » peu aménagés et bidonvilles. Le fossé qui sépare la classe sociale basse et la classe moyenne qui peut accéder à la vie en ville avec tous les comforts qu'elle induit, rend cette image négative d'autant plus forte.

Dans le même temps ces interventions légères permettent un usage minimal de ces espaces, sans fermer de possibles constructions ou lourde opération dans un futur plus ou moins proche. Ainsi ces espaces aménagés sommairement sont paradoxalement maintenus dans un état de latence, mis en réserve, dans l'attente de décisions ultérieures.

De plus, pour ces mêmes raisons, avec le facteur économique qui s'y additionne donne lieu à des réhabilitations partielles, qui permettent l'usage partiel des lieux, dans l'attente de subventions futures pour terminer les travaux.

L'action de la ville sur ces espaces est bien partielle et incomplète. Ceci engendre la permanence en parallèle de plusieurs statuts et états de mutation, et surtout leur cohabitation rapprochée, voire leur interpénétration.

Ces raisons semblent être à l'origine de cet état d'entre-deux dans lequel évoluent aujourd'hui une grande partie des friches ferroviaires, et qui les rend si caractéristiques.



Cohabitation d'usages domestiques et d'espace public réhabilité

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE TOULOUSE  
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

# 3 - ENJEUX DE L'ESPACE FERROVIAIRE

## Enjeux de l'action de la ville

### Une réponse aux désordres

S. Tonnelat nous donne une première piste pour interpréter et comprendre les actions menées par la municipalité sur les espaces ferroviaires en friche :

« Les trois désordres, le reste, la saleté et la transgression, définissent les jugements dominants concernant les interstices, leurs objets et leurs activités. Ils constituent comme un cadre de référence pour toute intervention sur ou dans un interstice. Au niveau institutionnel et opérationnel, ces jugements servent directement à la construction, à la domestication, à la maintenance et au contrôle des terrains, chaque désordre correspondant à un traitement adapté »<sup>26</sup>

La présence d'espaces en friche au sein de la ville semble avoir eu plusieurs conséquences. Tout d'abord, si l'on revient aux théories de Stéphane Tonnelat, les trois désordres de la friche entraîne une réponse à ces désordres de la part du monde dominant, qui serait ici les pouvoirs publics. La première comme nous l'avons vu fut la cessation des terrains à des entreprises privées dans le but de redonner une fonction à ces espaces. Les exemples du centre commerciale *Recoleta* et celui du casino et centre commercial du port, sont les plus marquants. La volonté de donner des fonctions commerciales aux friches ferroviaires permet de débloquer des fonds privés pour la construction, tout en gardant un accès public sur ces espaces. Ils sont une réponse au désordre de production, et permettent de transformer un « reste » en espace productif dont l'usage est clairement défini. La construction de nouveaux bâtiments permet de « nettoyer les lieux » et de les « contrôler ». Leur statut indéfini est brusquement évacué pour les intégrer à la vie de la ville productive et économique.

Le mode d'action évolue, et c'est la gestion publique de ces espaces qui devient la plus présente. La transformation progressive du réseau d'espaces vacants les intègre peu à peu à celui des espaces publics de la ville.

Le défrichage, la mise en place de lumière et d'un chemin cimenté rend l'accès légitime aux promeneurs et cyclistes. Il est une façon de coloniser ces espaces déjà appropriés marginalement, et ainsi de marquer symboliquement la présence et la gestion de la municipalité sur ces lieux.

---

<sup>26</sup> TONNELAT Stéphane, *Interstices urbains*. Paris - New York, Thèse de Doctorat, Université Paris XII Val de Marne, Institut d'Urbanisme de Paris, 2003, p72

## Légitimiser leur présence

La réhabilitation des bâtiments se fait alors avec un nouvel enjeu, celui de l'identité.

Le vieux système ferroviaire abandonné, trace d'un passé de la ville, devient marque de mémoire. La ville, en s'appropriant le bâti industriel lui donne le rôle de mémoire.

De façon moins explicite la seule présence d'aménagements municipaux sur les voies désaffectées se lit comme la matérialisation spatiale de son appropriation des lieux.

« Una de las prioridades del Gobierno de la Ciudad ha sido la recuperación de espacios y edificios emblemáticos para la identidad santafesina. La Estación Belgrano, (...) y el Molino son sinónimo del progreso de la ciudad, pero además, las une la decisión de devolverles su valor patrimonial y al mismo tiempo, procurar su apropiación por parte de la comunidad.»<sup>27</sup>

La récupération des espaces emblématiques de la ville est une priorité de la municipalité. *La Estación Belgrano*, (...) et le *Molino* sont synonymes de progrès de la ville, et sont unis par la décision de leur rendre leur valeur patrimoniale et de favoriser l'appropriation des habitants.

La reconnaissance d'une valeur patrimoniale du bâti ferroviaire comme élément représentatif de l'histoire et de l'identité de la ville n'est pas anodine.

En les considérant comme espaces et édifices emblématiques d'une identité collective, elle transforme la rupture, à l'origine de l'abandon du chemin de fer, en continuité par le biais de la mémoire. Si le train ne fait plus partie du quotidien, il fait tout de même partie de l'histoire.

« pour avoir un regard patrimonial sur des objets délaissés, car devenus inutiles, il faut être détaché par rapport au cycle antérieur et avoir changé de culture »<sup>28</sup>

Le patrimoine est support de mémoire collective et instaure une référence identitaire dans la durée.

L'appropriation de ces espaces par la ville passe par des éléments physiques, mais aussi par son histoire.

« L'appropriation de l'espace se fonde sur celle du passé des lieux »<sup>29</sup>

Ainsi la mise en avant du bâti ferroviaire comme marque du passé permet une appropriation de la ville de ces espaces mais aussi légitime leur présence auprès de la population.

---

<sup>27</sup> Site web officiel de la ville de Santa Fe [http://www.santafeciudad.gov.ar/ciudad/espacios\\_emblematicos.html](http://www.santafeciudad.gov.ar/ciudad/espacios_emblematicos.html)

<sup>28</sup> Veschambre Vincent, *Traces et mémoires urbaines, enjeux sociaux de la patrimonialisation et de la démolition*, presse universitaire de Rennes, coll géographie sociale, 2008, p47

<sup>29</sup> Gravari-Barbas, 2005, dans *Traces et mémoires urbaines, enjeux sociaux de la patrimonialisation et de la démolition*, presse universitaire de Rennes, coll géographie sociale, 2008

Les bâtiments qui font mémoire servent de base de construction d'une identité collective. En considérant les chemins de fer comme part importante de l'histoire de la ville et de ses habitants, leur présence devient essentielle et légitime, puisqu'ils incarnent la mémoire collective, et l'image qu'ils véhiculent s'en trouve magnifiée.

Si l'on revient à la raison de l'abandon des voies ferrées, leur mise en friche et les conflits qu'elles génèrent dans la ville sont dus en partie au désintérêt de l'Etat. En effet, le progressif abandon, puis la situation foncière gelée qui empêcha tout changement d'usage avant la loi de réforme de l'état en 1989, sont tous deux de la responsabilité de l'Etat.

Les pouvoirs publics ont donc un important enjeu de légitimation de leur action pour redorer leur image auprès de la population. En réhabilitant les espaces ferroviaires en édifices emblématiques de la ville, elle passe l'éponge sur l'échec antérieur de gestion du gouvernement, et rebondit sur la valeur patrimoniale de ce qu'il en reste.

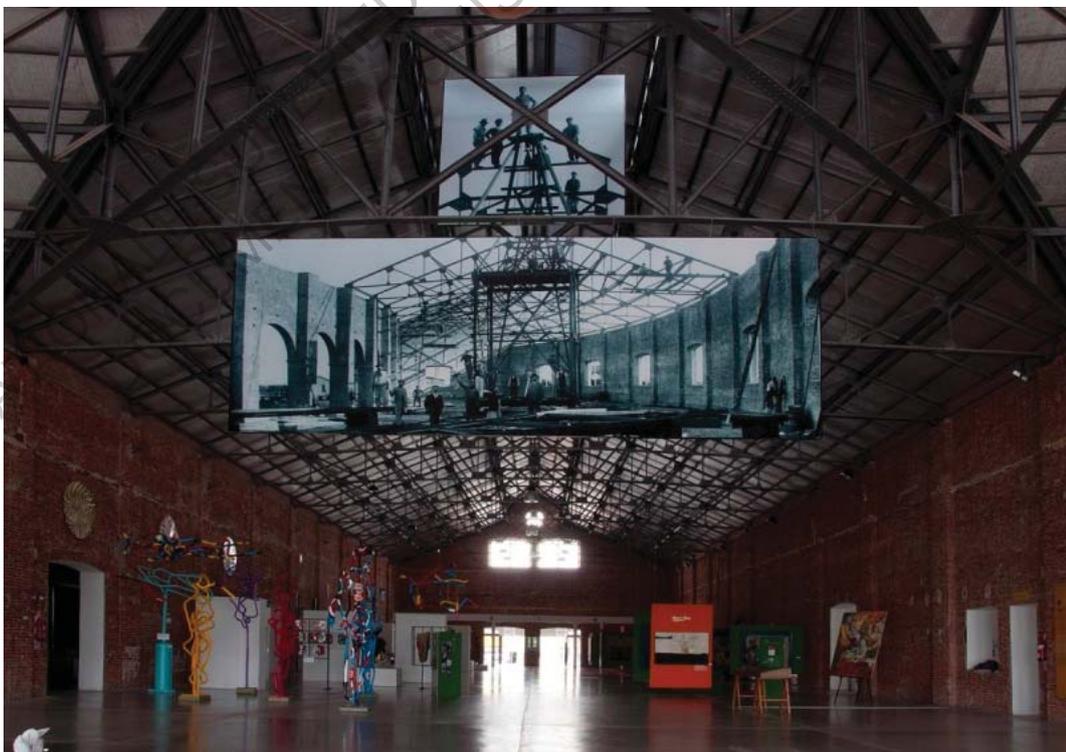
L'image d'échec, de désintérêt et de manque d'investissement que véhiculent les espaces ferroviaires est ainsi retournée en image identitaire, historique, et culturel.

« La Redonda, Arte y Vida Cotidiana, articula el mundo ferroviario, la historia de los santafesinos, ... »<sup>30</sup>

La nouvelle fonction des bâtiments et espaces verts met en scène le passé ferroviaire des lieux, tout en proposant des activités ludiques et culturelles au grand public. Par ce biais du divertissement se faufile une ambition quelque peu éducative. Car si la ville sélectionne ces morceaux de passé pour incarner la mémoire de Santa Fe, il s'agit que le public en prenne connaissance et le reconnaisse en tant que tel lui aussi. En incitant une appropriation spatiale des espaces par des lieux conviviaux et de détente, la ville suggère une appropriation du passé par les habitants.

---

<sup>30</sup> Site web officiel de la ville de Santa Fe <https://www.santafe.gov.ar/index.php/web/content/view/full/113884>



## La création d'une identité collective

C'est alors qu'il devient intéressant de se questionner sur le choix des lieux réhabilités et de la mémoire mise en scène.

Selon Melé<sup>31</sup>, la patrimonialisation des centres historiques en Amérique Latine est une façon de légitimer et de réaffirmer la présence coloniale. Ou autrement dit « la conservation du passé n'est pas innocente et impartiale, mais bien sélective et essentiellement idéologique »<sup>32</sup>

Il apparaît donc, dans notre cas, cette volonté de valoriser un système qui fut vecteur de développement économique dans la province, et de renverser son image négative qu'elle acquiert lorsqu'elle devient conflictuelle avec le développement de la ville.

D'abord le train incarna une image de progrès technologique, de modernisation et d'économie florissante propice au développement urbain. Mais lorsqu'il devient exactement un obstacle à ce même développement urbain qu'il suscita, il revêtit une image négative, une gêne. Cette image se dégrade encore lorsqu'il devint obsolète et devint un espace séparé, ségrégué de la ville. Son abandon total n'arrange rien à la situation, puisque l'image des désordres de la friche et de la délinquance qui y trouve refuge ajoutent une pointe de danger et d'insécurité à chaque traversée.

Donc en plus de redorer l'image des pouvoirs publics, l'enjeu de la réhabilitation est celui de donner une place légitime à ces espaces, en les rendant accessibles.

Mais ces espaces sont aussi en lien avec des présences coloniales, et au même titre que les bâtiments historiques du centre, reflètent l'art et la culture européenne à l'origine du développement culturel et économique de Santa Fe.

Page de gauche

Mise en scène du passé ferroviaire

De haut en bas :

Locomotive installée dans une aire de jeux

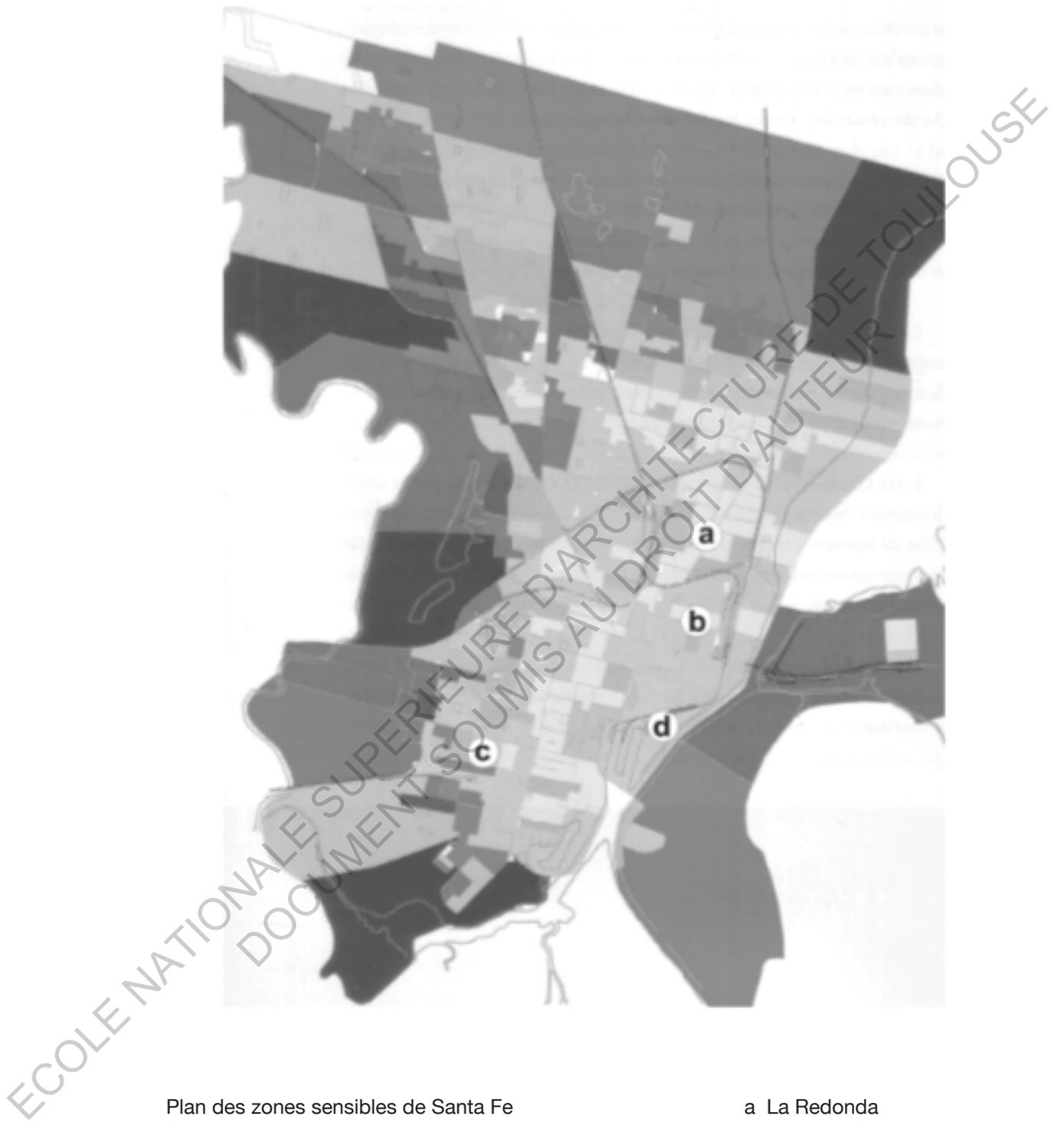
Exposition des photos anciennes de la Redonda

avant ses travaux de rénovation dans la Redonda

---

<sup>31</sup> Melé, 2003, dans *Traces et mémoires urbaines, enjeux sociaux de la patrimonialisation et de la démolition*, presse universitaire de Rennes, coll géographie sociale, 2008

<sup>32</sup> Bougarel, 1992, dans *Traces et mémoires urbaines, enjeux sociaux de la patrimonialisation et de la démolition*, presse universitaire de Rennes, coll géographie sociale, 2008



Plan des zones sensibles de Santa Fe  
Plus les zones sont sombres, plus le niveau de vie est faible et plus les qualités de vie urbaine et sociale sont basses.

- a La Redonda
- b Estacion Belgrano
- c Estacion Mitre
- d Ancien port

En effet, on constate par opposition, des faits où lieux représentatifs d'une culture populaire et traditionnelle qui ne trouvent pas la considération des pouvoirs publics.

Parmis eux Alto Verde, un quartier de pêcheurs qui serait présent sur la rive Est de la *Laguna Setubal* depuis la fin du XIXe siècle, est à peine différencié des bidonvilles qui bordent ces zones marécageuses. L'image négative qui reste projetée dessus depuis le début du XXe siècle empêche toute considération historique de ce quartier atypique et populaire de la ville.<sup>33</sup>

La sélection des espaces qui sont considérés comme porteurs d'une valeur identitaire collective est donc bien idéologique, et la prestigieuse présence européenne n'a pas cessé de dominer le reste, dans la vision dominante de la civilisation et de son histoire. Et c'est bien sur celle-ci que se base la mémoire collective officielle de Santa Fe.

La mémoire collective et sa création passent donc ici par un support physique, porteur d'histoire, et l'éducation à la population qu'il requiert pour être considéré par celle-ci.

La sélection des éléments identitaires et leur transmission volontaire reflètent la tentative d'instaurer une culture commune, autour d'éléments spatiaux qui l'incarnent. Mais tandis que la mixité sociale et le tout public sont des volontés dans le remaniement de ces espaces, nous pouvons y voir une forme de manipulation de façade, qui dissimule au delà de ces volontés, des conséquences de fragmentation sociale, identifiées par J. Ucedo et J. Fedele.<sup>34</sup>

En effet, le caractère sélectif des lieux d'intervention induit un choix, un donc des critères de sélection.

Et l'on s'aperçoit rapidement que les bâtiments et terrains qui reçoivent le moins d'attention, voire aucune réhabilitation, sont ceux qui traversent ou bordent les quartiers les plus démunis. Tel est le cas de la *Estación Mitre*, ou encore les voies ferrées de la partie Ouest de la ville qui se trouvent encore dans le plus grand état d'abandon et de détérioration, où même le chemin cimenté n'est pas allé s'aventurer.

---

<sup>33</sup> RAUSCH Gisela Ariana, *La ciudad y el depósito material de sus deseos: Santa Fe (Argentina) y las imágenes de su periferia*, Revista de Estudios Sociales, núm. 40, agosto, 2011, Universidad de Los Andes, Bogotá, Colombia

<sup>34</sup> FEDELE Javier y UCEDO Javier, *Proyecto urbano y fragmentación de la ciudad: el caso de los terrenos ferro-portuarios en Santa Fe*, Cuaderno Urbano; Espacio, Cultura, Sociedad, Vol. 12, No 12, Junio 2012, Universidad Nacional del Nordeste Resistencia, Argentina

# L'ex système ferroviaire comme constituant de l'image de la ville

Comme dit plus haut, un changement d'image est en cours sur les ex espaces ferroviaires. Ce changement passe par les différentes interventions de réhabilitation d'origine publique, qui conservent l'image ferroviaire, et la mettent sur le piédestal de l'histoire et de l'identité commune. La trace du passé est transformée en marque intentionnelle.

Au delà de son image propre, l'ancien système des chemins de fer participe à une image globale de la ville.

La conservation des bâtiments de grande taille, d'éléments plus petits, caractéristiques du train, la conservation du vide, et des espaces végétaux, contribue à renforcer sa présence dans la ville, à l'affirmer en tant que constituante du tissu urbain, pour construire de nouveaux usages dessus.

Kevin Lynch dans « L'image de la cité » identifie cinq catégories d'éléments qui participent à la création d'une image collective de la ville.<sup>35</sup> En tant qu'objets physiques, ces éléments donnent des clés de lisibilité et de repère dans la ville.

Les anciens espaces ferroviaires, en plus de leurs significations historiques, symboliques et sociales, possèdent des particularités physiques qui jouent un rôle dans l'appréhension de la ville dans son ensemble.

K. Lynch identifie donc : les voies, comme chenaux de déplacements, les limites, comme frontières qui peuvent être des barrières ou bien des coutures, les quartiers, comme parties de ville dont le caractère permet de les identifier en tant que tels, les noeuds, points stratégiques de la ville, et les points de repère, qui sont des références externes dans lesquels l'habitant ne pénètre pas.

Le système ferroviaire, quelque soit son état de mutation à ce jour, dans la diversité des espaces qu'il génère, joue le rôle de tous ces éléments. De plus, grâce à sa morphologie organique et à ses espaces de superficies variables, il se distingue radicalement de la structure urbaine classique orthogonale et régulière, ce qui fait d'autant plus ressortir la singularité de ses espaces.

Que le réseau soit en friche, approprié spontanément, ou investi par la municipalité, le prochain paragraphe s'attache à identifier ces éléments au sein du système ferroviaire.

---

<sup>35</sup> LYNCH Kevin, *L'image de la Cité*, ed. Bordas, coll Aspect de l'Urbanisme, Paris, 1976

La fonction de voie, bien que n'étant plus assurée par le train original, continue de se matérialiser sur le réseau. Les chemins cimentés de la municipalité, ou les chemins de terre créés sous l'impact des pas répétés aux mêmes endroits montrent bien cet usage. De plus la morphologie de voie étant intact depuis l'abandon du train, elle conforme un réseau qui parcourt la ville selon des directions singulières que le système de voies classiques perpendiculaires ne permet pas. C'est donc là que le réseau trouve sa richesse et sa place.

Lorsqu'il longe une voie routière, il permet au piéton, cycliste, ou promeneur de mener son chemin dans un cadre arboré qui l'éloigne de la présence automobile si aigu. Lorsqu'il traverse des îlots en diagonales, il relie des points par des chemins détournés, piétons, et parfois plus directs. Ainsi, il est un raccourci, il est une promenade, il est un espace de jeux protégé des voitures, et permet une évocation du cadre urbain classique le temps de sa traversée. De plus, son traitement par la municipalité entre voie et parc, lui donne une nouvelle qualité que les trottoirs n'ont pas. Les bancs publics sont absents des trottoirs, et peuplent les places qui sont aussi des jardins, et les parcs. Sur le réseau de chemin des anciens rails, la conservation de la végétation, la présence de jeux pour enfants, de bancs et de poubelles lui donnent un aspect de parc. Et pourtant sa linéarité lui confère la qualité de réseau de voies. Ce type de déplacement que le réseau propose, entre trajet quotidien, promenade, détente et divertissement sont les qualités qui lui donnent un rôle important dans l'usage des espaces publics par ce caractère atypique.

Même si se sont des voies, se sont aussi des limites. Car ce caractère atypique décrit à l'instant, induit une différence marquée avec le reste de l'espace public urbain, bien qu'elles soient connectées à celui-ci. Les espaces ferroviaires s'appuyant toujours sur leurs limites d'origines, les restes physiques du fonctionnement du train et la différence de qualité de traitement des espaces leur confèrent ce rôle de frontière visible.

Ceci, identifiable physiquement à ce jour, est bien évidemment renforcé par la limite infranchissable que constituaient ces espaces en fonctionnement. La contribution du train dans l'enclavement et le développement inégal des quartiers seraient un sujet d'étude à part entière, ce dont Maria Alejandra Saus nous donne une idée.<sup>36</sup>

Si l'on se limite à l'observation des éléments physiques présents actuellement sur les voies, cette limite poreuse n'est pas présente également tout au long du réseau. Le sol végétal se distingue du sol minéral des voies auto derrière les barrières, ou ce qu'il en reste, qui rappellent avec la typologie ferroviaire l'origine séparée et distincte de ces espaces,

---

<sup>36</sup> SAUS Maria Alejandra, *Una fragua periférica. Urbanización y desarrollo barrial a partir de los talleres "Santa Fe Cambios"*, CUADERNO URBANO. Espacio, cultura, sociedad, vol. 19, núm. 19, noviembre, 2015, Universidad Nacional del Nordeste, Resistencia, Argentina



parfois augmenté du terre plein sur lequel évoluait le train. Mais tout ceci, à différentes mesures selon l'endroit, son état de mutation, et son degré de réintégration à la ville.

Le système ferroviaire joue aussi un rôle dans l'identification de quartiers. En effet les quartiers qui se sont formés dans l'enclavement des voies, ou contrent celle-ci gardent des traces physiques et mentales de l'influence des chemins de fer sur ces morceaux de ville.

Mais au delà de cette influence, c'est aussi la construction spontanée d'habitats sur les espaces laissés libres lors de l'abandon qui donne ce caractère de quartiers à certaines parties du système ferroviaire. De même que nous l'avons vu au sud du *Parque Federal*, ou encore sur les terrains attenants à la *Estacion Belgrano*, l'occupation illégale a mené à une identification de ces zones comme quartiers habités.

Cette occupation de vie quotidienne et domestique dont les usages sont visibles, tels que le linge étendu, les chevaux, ou les voitures garées participent à cette définition de quartier.

Ensuite, les voies dessinées par le réseau se réunissent en certains points. Ils sont d'anciennes zones d'aiguillage ou de changement de chemin de fer, des zones de manoeuvres et de stockage, des zones de chargement de marchandises ou de personnes, des zones de fabrication ou de réparation de matériel ferroviaire. Et c'est précisément sur ces noeuds de rencontre des voies avec d'autres voies ou d'autres usages que se dessinent ces espaces atypiques que l'on peut identifier comme noeuds.

C'est sur un triangle d'échangeurs de voies ou sur des terrains de manoeuvres que se dessinent aujourd'hui des micro-quartiers ou des parcs. Les bâtiments dits emblématiques occupés par de nouveaux usages sont des nouveaux lieux d'évènements, d'activités et de réunions de populations. Ainsi le *Parque Federal*, dans sa position stratégique au centre de la ville devient un marqueur géographique, et un lieu de rencontre d'habitants de différents quartiers. La *Estación Belgrano*, et sa façade sur le boulevard principal, constitue elle aussi un lieu de réunification et un marqueur géographique, au même instar que le *Molino*, ou encore la placette du marché de *Las cuatro vías*.

Donc en plus de réunir des activités à l'échelle de la ville, ces lieux sont des points de rencontres des cheminements dessinés par les voies, ce qui augmente leur position de noeuds au sein de la ville.

Page de gauche

De haut en bas :

Rue coupée par les chemins de fer hors service

Appropriation d'un quartier spontané

Pont de métal qui permettait la traversé du train par un terre plein

Le rôle de points de repère se retrouve à plusieurs échelle. Le réseau entier sert de repère dans les déplacements urbain. Lorsqu'on traverse un ancien chemin de fer, on se situe après ou avant celui-ci, au même titre que lorsque l'on traverse le boulevard principal qui définit le Nord et le Sud de celui-ci. En tant que présence physique atypique dans une ville orthogonale au sol minéral, sa présence suffit à constituer un repère facilement identifiable. Les bâtiments d'envergure jouent aussi ce rôle, et surtout, les éléments caractéristiques du fonctionnement du train qui sont restés en place.

À l'échelle du *Parque Federal*, les anciens silos sont un point de repère spatial dans l'immensité du parc. Les infrastructures particulières telles que les ponts en métal, comme celui qui traverse l'avenue *Aristóbulo del Valle*, marquent un avant et un après celui-ci. Il en est de même avec les terre-pleins, et tout élément identifiable par son ancienne fonction ferroviaire qui ressort comme élément atypique dans la ville.

Ainsi le système ferroviaire et sa présence physique dans la ville sont aujourd'hui de forts constituant spatiaux qui revêtent différentes fonctions. En les regardant sous l'angle des éléments de Lynch, il est facile d'affirmer qu'au delà de leur histoire et de leurs symboliques, ils participent à la lisibilité spatiale de la ville régulière en lui donnant des repères aux morphologies et fonctions atypiques. Et cette forte présence physique participe à leur donner un rôle important dans la création d'une image collective de la ville.

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE TOULOUSE  
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

# CONCLUSION

Ce travail de recherche nous permet de mieux saisir les différentes mutations des voies ferrées au cours du temps, leur présence dans la ville d'aujourd'hui, et les enjeux qu'elles portent.

D'abord vecteurs de développement et de progrès, elles deviennent par la suite des obstacles à la croissance urbaine. Après leur abandon, et une période de latence, elles offrent aujourd'hui leur potentiel de renouvellement des pratiques et des formes urbaines à la ville.

Les différentes formes de mutation qu'elles ont subies depuis leur abandon sont à l'origine des états très variés dans lesquels elles se trouvent actuellement. Entre friche encore à l'abandon, et réintégration à l'espace public de la ville, les différents degrés d'appropriations spontanées ou officielles, aux temporalités plus ou moins longues, et aux marques plus ou moins éphémères génèrent cette mosaïque d'espaces divers visibles à ce jour.

À la manière d'un espace libre nouveau qui n'attend que d'être conquis, les interventions se chevauchent, et nous laissent deviner une certaine rivalité dans cette course à l'appropriation.

Cette cohabitation des états de mutation qui s'entre-mêlent donne à ces espaces une riche complexité, parfois difficile à saisir.

Leur forme, qui trouve les origines de leur raison d'être dans un système de logique déconnecté de celui de la ville, suffit à les rendre remarquables au milieu d'une trame urbaine qui répond à une toute autre logique. Et en s'additionnant à la superposition spatiale et symbolique de leurs états actuels, tout cela rend ces bouts de ville totalement atypiques et imprévisibles.

Ce réseau au lourd passé, et de grande superficie, porte désormais un enjeu patrimonial et identitaire. Les interventions municipales tentent donc de l'intégrer au réseau d'espace public, pour le rendre accessible à tous. Et en même temps que de le mettre sur un piédestal à la hauteur de l'histoire *Santafesina*, la ville en fait son image de marque et de tourisme.

C'est cet enjeu identitaire et culturel qui fait naître les nouveaux usages proposés. De l'ordre de la convivialité, de la culture, de la création, et de l'histoire, sous des formes ludiques et éducatives, ils visent à transmettre la valeur de ce patrimoine aux habitants, et de créer une cohésion de groupe indépendante des classes sociales.

De façon plus informelle, le réseau constitue pour les habitants un potentiel d'espaces libres appropriables. Que les espaces soient réhabilités ou non, les occupations spontanées ne manquent pas, allant du terrain de foot, à la construction d'habitats, les gens l'utilisent pour répondre à leurs besoins

d'espace. Ceci est une remarquable preuve d'appropriation de ces lieux par leurs habitants, que la ville tente de réguler par sa présence plus marquée et autoritaire. Et c'est là que le conflit de conquête d'espace est à l'origine des superpositions complexes d'états, qui génèrent la richesse immaîtrisée et imprévisible de ces espaces en renouvellement.

Enfin de façon plus étendue, le potentiel de ces espaces se trouve aussi à l'échelle de chaque habitant qui parcourt la ville, par sa présence physique marquée, identifiable et atypique. En effet malgré la complexité due à la cohabitation rapprochée des différents états de mutation, les éléments physiques restent identifiables comme ferroviaires.

Et donc malgré l'apparent morcellement des fonctions, des espaces, et de leurs usages, le réseau reste lisible comme un tout, et participe fortement à structurer et repérer le tissu urbain régulier.

Ainsi, dans cette ville à la trame coloniale orthogonale, le tracé organique du réseau ferré et ses infrastructures, d'origine fonctionnels, trouvent aujourd'hui leur place, dans la ville en plein renouvellement de son image et de son identité.

Vecteur de progrès, ensuite conflictuel, puis reste abandonné, il retrouve sa place en étant porteur de nouveauté dans une vie urbaine en mutation.

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE TOULOUSE  
DOCUMENT SOUMIS A DROIT D'AUTEUR

# BIBLIOGRAPHIE

CHARLIER Jaques, *The regeneration of old port areas for new port uses*, HOYLE, B. S.; PINDER, D. A. (Ed.). *European port cities in transition*. Belhaven, London, 1992

CLÉMENT Gilles, *Manifeste du Tiers Paysage*, <http://arlibre.org>, 2004

FEDELE Javier y UCEDO Javier, *Proyecto urbano y fragmentación de la ciudad: el caso de los terrenos ferro-portuarios en Santa Fe*, Cuaderno Urbano; Espacio, Cultura, Sociedad, Vol. 12, No 12, Junio 2012, Universidad Nacional del Nordeste, Resistencia, Argentina

GRINDLAY MORENO Alejandro, *Los Puertos Mediterráneos Andaluces: Centralidad Urbana y Dimensión Territorial*, Tesis Doctoral, 2001, Universidad de Granada

LYNCH Kevin, *L'image de la Cité*, ed. Bordas, coll Aspect de l'Urbanisme, Paris, 1976

MEYER Han, *City and Port, Transformation of Port Cities*, London, Barcelona, New York, Rotterdam, Rotterdam: International Book, 1999

MÜLLER Luis, COLLADO Adriana y otros, *El Ferrocarril Santa Fe a Las Colonias*, Polis Científica No 2. U.N.L. Santa Fe, 2001

RAUSCH Gisela Ariana, *La ciudad y el depósito material de sus deseos: Santa Fe (Argentina) y las imágenes de su periferia*, Revista de Estudios Sociales, núm. 40, agosto, 2011, Universidad de Los Andes, Bogotá, Colombia

SAUS María Alejandra, *Infraestructura Ferroviaria y Ciudad, Modalidades urbanísticas de resolución de sus vínculos en la historia urbana de Santa Fe*, Revista Iberoamericana de Urbanismo n°4, 2010

SAUS María Alejandra, *Infraestructura ferroviaria y ciudad: su cambiante correspondencia espacial desde los paradigmas de la ciencia, la historiografía urbana y el urbanismo*, Revista de Estudios Sociales No. 45, Bogotá, Colombia, 2013

SAUS María Alejandra, *Una fragua periférica. Urbanización y desarrollo barrial a partir de los talleres "Santa Fe Cambios"*, Cuaderno Urbano, Espacio, cultura, sociedad, vol. 19, núm. 19, noviembre, 2015, Universidad Nacional del Nordeste, Resistencia, Argentina

TONNELAT Stéphane, *Interstices urbains. Paris - New York*, Université Paris XII Val de Marne, Institut d'Urbanisme de Paris, 2003

UCEDO Javier, *La red de espacios ferroviarios en la ciudad de Santa Fe, una aproximación desde la historia urbana a la relación entre tendidos ferroviarios y estructura urbana*, Facultad de Arquitectura Diseño y Urbanismo, Santa Fe, Argentina, 2008

VESCHAMBRE Vincent, *Traces et mémoires urbaines, enjeux sociaux de la patrimonialisation et de la démolition*, presse universitaire de Rennes, coll géographie sociale, 2008

Site web officiel de la Province de Santa Fe

<https://www.santafe.gov.ar/index.php/web/content/view/full/113883>

<https://www.santafe.gov.ar/index.php/web/content/view/full/113884>

Site web officiel de la ville de Santa Fe

[http://www.santafeciudad.gov.ar/ciudad/espacios\\_emblematicos.html](http://www.santafeciudad.gov.ar/ciudad/espacios_emblematicos.html)

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE TOULOUSE  
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

# TABLE DES ILLUSTRATIONS

- p 8 Quatre extraits cartographiques, <http://maps.google.fr/>
- p 10 Six photographies dans Santa Fe, Séverine Savignac  
Une vue satellite, <http://maps.google.fr/>
- p 14 Plan de 1938 de Santa Fe et de son réseau ferroviaire, [http://www.fhuc.unl.edu.ar/portalgringo/crear/gringa/archivos\\_cartografias\\_mas.html](http://www.fhuc.unl.edu.ar/portalgringo/crear/gringa/archivos_cartografias_mas.html)  
Carte du réseau ferré de l'Argentine en 1914, <http://html.rincondelvago.com/ferrocarril-en-argentina.html>
- p 18 Plan de Santa Fe de 1915, documents d'archives, Universidad del Litoral Santa Fe, marqué en rouge par Séverine Savignac
- p 19 Plan de Santa Fe de 1945, documents d'archives, Universidad del Litoral Santa Fe, marqué en rouge par Séverine Savignac
- p 28 Deux photographies dans Santa Fe, Séverine Savignac
- p 30 Deux photographies dans Santa Fe, Séverine Savignac
- p 32 Deux photographies du *Birri*, page facebook de l'association *El Birri*  
<https://www.facebook.com/CCyS.El.Birri/?fref=ts>
- p 34 Cinq photographies dans Santa Fe, Séverine Savignac
- p 37 Une vue satellite de Google Earth, rajouts par Séverine Savignac  
Deux photographies dans Santa Fe, Séverine Savignac
- p 38 Une vue satellite de Santa Fe, Google Earth  
Une photographie du *Molino Fábrica Cultural*, Séverine Savignac  
Une photographie de l'intérieur de *La Redonda*,  
<https://www.facebook.com/LaRedonda.gob.sf/photos>  
Une vue du ciel du *Parque Federal*, [http://www.santafeciudad.gov.ar/ciudad/sistema\\_parques/parque\\_federal.html](http://www.santafeciudad.gov.ar/ciudad/sistema_parques/parque_federal.html)
- p 42 Une image street view, <http://maps.google.fr/>
- p 44 Une vue satellite du *Parque Federal*, Google Earth  
Cinq photographies dans le *Parque Federal*, Séverine Savignac  
Une photographie à l'intérieur de *La Redonda*, et du carnaval devant  
<https://www.facebook.com/LaRedonda.gob.sf/photos>  
Une photographie du chemin dans le *Parque Federal*, *diario el litoral*  
<http://www.ellitoral.com/>
- p 46 Une vue satellite, Google Earth  
Une photographie de la place des *chorripaneros*, Séverine Savignac  
Une photographie des « parapluies » de la place du *Molino*,  
<http://www.santafe-fotos.com.ar/>  
Quatre photographies de la *Estación Belgrano*, Séverine Savignac
- p 49 Une photographie dans Santa Fe, Séverine Savignac
- p 54 Une photographie d'aire de jeux dans Santa Fe, Séverine Savignac  
Une photographie de l'intérieur de *La Redonda*,  
<http://www.agenciafe.com/>
- p 56 Plan des zones sensibles de Santa Fe, Municipalidad de Santa Fe
- p 60 Une image street view, <http://maps.google.fr/>  
Deux photographies dans Santa Fe, Séverine Savignac