HAL
open science

Le métro de Moscou : marqueur identitaire et microcosme de la société russe

Marie Olivier

To cite this version:

Marie Olivier. Le métro de Moscou : marqueur identitaire et microcosme de la société russe. Architecture, aménagement de l'espace. 2019. dumas-02492080

HAL Id: dumas-02492080

https://dumas.ccsd.cnrs.fr/dumas-02492080v1

Submitted on 26 Feb 2020

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.

Distributed under a Creative Commons Attribution - NonCommercial - NoDerivatives 4.0 International License

Le Métro de Moscou

Marqueur identitaire et microcosme de la société russe

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

Le Métro de Moscou

Marqueur identitaire et microcosme de la société russe

Marie Olivier

Janvier 2019 • Mémoire de master
Sous la direction de Marie-Paule Halgand
École nationale supérieure d'architecture de Nantes

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

Station Maïakovskaïa

Sommaire

Introduction 9
Avant propos 10
Méthodologie 12

Première Partie 17
L'âme russe : Tour d'horizon historique et sociologique de la Russie

Introduction 18
I – URSS : construction physique et politique d'un état 19
II – Moscou : ville du chantier permanent 22
III – La Fédération de Russie : structure actuelle du plus grand pays du monde 26
IV – L'âme russe : l'esprit d'une société au regard de son histoire 34
Immensité 36
Intimité 41
Intensité 52

Deuxième Partie 61
Le métro de Moscou : L'accomplissement du modèle architectural et social soviétique

Introduction 64
I - La naissance d'un « mythe soviétique » 65
Les prémices du projet 66
Des « palais souterrains » pour le peuple 69
L'architecture des premières stations 69
L'ingénierie sociale du métro 87
L'aventure littéraire 95
II - Le métro après Staline : du dégel à nos jours 98
Les khrouchtchevki 100
De la phase de 1971 à la chute de l'URSS 102
Construction du métro après 1991 107

Troisième Partie 117
La société russe dans le métro : L'appropriation d'un lieu historique aux usages actuels

Introduction 118
I - Le métro comme marqueur identitaire 119
Un langage commun à tous les moscovites 119
Lieu commun, lieu de légende 124
II - Les usages spécifiques au métro moscovite 132
Les traditions qui perdurent 133
Les traditions qui s'actualisent 138
Les nouveaux comportements et usages dans le métro 144
III – Immensités, Intensités, Intimités : les traits d'une société visibles dans son métro 147
Immensité 147
Intensité 149
Intimité 150

Conclusion & remerciements 157
Conclusion 158
Remerciements 159

Bibliographie & iconographie 161
Bibliographie 162
Iconographie 164

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

Introduction

Введение

V'vyédyéniyé

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

Avant-Propos

« De New York à Tokyo
Tout est partout pareil
On prend le même métro
Vers les mêmes banlieues » [1]

« Le même métro » ? Pas tout à fait !

Dans cette chanson quasi prophétique de 1978 écrite pour l'opéra rock Starmania, il est question de dépeindre les futures grandes métropoles « *de l'an 2000* » dans tout ce qu'elles auront (et ont déjà en partie) d'uniforme, de normé, et d'écrasant pour l'individu. Avec tout ce que cela inclut de regrettable, il est honnête de reconnaître qu'il existe plus dépaysant que New-York pour un Londonien, ou que Montréal pour un Berlinois. Dans chacune de ces villes : un centre-historique, pas toujours au centre d'ailleurs, un cœur culturel, des infrastructures utilitaires… et Moscou ne déroge pas à la règle.

Cette uniformisation, fruit de la mondialisation dans laquelle nous vivons nous invite cependant à aller chercher plus loin dans le cœur de la ville que l'on appréhende afin de mieux la connaître.

C'est l'un des éléments propres aux entrailles de la ville de Moscou qui m'a frappé dès mon arrivée : son métro.

Loin d'être semblable à tous les autres métros du monde, on comprend dès qu'on l'a pénétré, sans même en connaître les tenants et les aboutissants, qu'il s'agit là d'un lieu d'histoire, autant qu'un lieu de vie. Un lieu riche qui dévoile beaucoup de ce pays, souvent bien éloigné de l'image qu'on s'en fait.

S'y déroule la vie quotidienne, vie culturelle, vie sociale, vie amoureuse, vie politique à Moscou, loin de la vie méconnue, vie stéréotypée, vie simpliste que présentent souvent les médias occidentaux.

Il y a l'amour des russes pour notre culture qui n'obtient souvent en retour que clichés et vidéos YouTube rarement valorisantes. Il y a la splendeur du métro moscovite bien moins connu que le carreau de céramique blanc, biseauté, de 7,5x15 cm, symboles du métro parisien, officiellement renommé carreau-métro, qui en tapissent les voûtes. Il y a cette ville bien loin de la perfection, mais tout aussi loin, de ce que l'on m'avait dépeint. Il y a tant d'autres exemples...

[1] PLAMONDON, Luc. *Monopolis*. Starmania, Warner Bros, France, 1978

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

Et puis il y a moi, au milieu de tout cela.

Ce mémoire est donc le support de cet engouement. Il est l'exercice par lequel j'aimerais transmettre aux personnes qui le liront, la complexité d'un peuple dont l'histoire récente impacta radicalement le monde dans lequel nous vivons aujourd'hui.

Alors que la coupe de monde de football cet été[2] a permis à de nombreux étrangers de poser librement le pied sur le sol russe, les Russes, eux, célébraient avec patriotisme, huit mois plus tôt, le centenaire de la révolution d'octobre[3], début d'une idéologie qui a valu au pays un fort repli sur soi. De l'étoile dorée brodée sur les maillots de foot à l'étoile rouge du centenaire épinglée sur les manteaux s'écoule moins d'une année. Entre les deux, la réélection de Vladimir Poutine pour son 4ème mandat. S'esquissent alors quelques traits d'un pays, ses paradoxes et sa logique, son peuple et son élite, son originalité et sa standardisation, son passéisme et sa modernité.

C'est de cette confrontation entre l'admiration que je portais à l'édifice du métro, la compréhension grandissante de la société dans laquelle j'évoluais, et le constat d'une culture aussi riche que méconnue en occident qu'est née cette question :

Que pourrait-on comprendre de la société russe
en restant dans le métro moscovite ?

[2] Coupe du monde de football 2018, remportée par la France, vingt ans après la première victoire des bleus en 1998.

[3] En octobre 2017 fut célébré le centenaire de la révolution d'octobre 1917 qui marqua la prise de pouvoir par les bolcheviks.

Méthodologie

Dispersion, *subst. fém.* Action de jeter ou de répandre au hasard, çà et là[4].

C'est en effet l'idée principale qui se dégage rétrospectivement de ce travail. Des rencontres dont nous ne savons pas ce qui en ressortira, un sondage dont nous ne pouvons savoir s'il sera exploitable, des livres dont nous pourrions passer à côté du sens, des observations dont nous ne saurions démêler la part de vérité et celle d'interprétation …Ainsi, si la notion de *hasard* est essentielle dans celle de *dispersion*, ce travail consistera ensuite principalement à l'ordonner.

Dans le cadre d'un mémoire ou de recherches plus généralement, les choses se mettent en place souvent de façon désordonnée. Les occasions arrivent trop tôt, ou trop tard. Nous portons beaucoup d'espoirs et accordons bien trop de temps à des tentatives incertaines. Et me voilà enfin à mettre de l'ordre dans tout cela, à tenter de trouver ma légitimité à écrire sur le sujet, et donc à me rendre compte de la dispersion méthodologique dont j'ai fait preuve.

Au final, je distinguerais deux manières dont j'ai récolté les éléments de ce travail : les propos existants et les propos recueillis, le tout s'entremêlant pour se compléter au besoin.

Dans le premier cas, il s'agit de recouper et synthétiser les informations tirées à la fois d'une littérature scientifique, mais également d'œuvres de fictions qui possèdent un intérêt sociologique, historique et artistique certain. Par ce biais-là, je me devais d'acquérir la plus large connaissance possible du sujet et des disciplines connexes, mais également d'analyser les données, la source de ces données et de les recouper entre elles. Enfin, dans les allers-retours permanents qui constituent l'aventure de ce mémoire, ces ouvrages étaient autant de béquilles pour appuyer mes propos et corroborer mes intuitions premières, issues de ma modeste expérience du terrain, base de ce que j'appellerais les propos recueillis issus de l'enquête.

Dans le second cas, cela s'est d'abord déroulé en amont de ce travail, dans une phase, consciente ou non, d'observation et d'utilisation du métro à Moscou. Ensuite il y a eu le sondage, posté sur internet, et diffusé grâce à différents cercles. Enfin, il y a eu des prises de contact, suivies, ou non, de rencontres.

Bien que chaque propos, qu'il soit scientifique ou issu de l'enquête, ait sa part de

[4] Définition du CNRTL

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

subjectivité, elle est particulièrement forte et délicate dans le second cas. Je vais donc m'efforcer d'éclaircir quelques points à ce sujet.

Pour ce qui est du sondage[5], il est loin d'être parfait et de fait, ce tout premier essai en la matière fut rédigé en amont même de la problématisation de mon sujet. De plus, il fut diffusé à des cercles, certes différents, mais chacun assez homogènes. Le fait que n'importe qui ait pu répondre, qu'il connaisse ou non la Russie, donne donc un nombre intéressant, à une échelle étudiante, de participants (329 au total), mais nettement moins lorsqu'ils s'agit de personnes connaissant la Russie (une centaine). Cependant, dans ce panel se retrouvent moscovites, russes et touristes dans des parts équilibrées qui permettent une analyse plus fine du sujet. J'utiliserai donc les résultats de ce sondage au long de cet ouvrage, tout en gardant en têtes ses limites, énoncées ici comme dans l'annexe qui lui est consacrée.

Vous allez voter le 18 mars ?

Je ne pense pas non. Ça fait longtemps que je ne vote plus. Je n'ai voté qu'une seule fois et c'était pour Poutine justement à l'époque où il s'occupait de la ville. En votant pour Poutine, je votais pour Vladivostok. Quand le président change, ça change d'abord à Moscou, puis après ça change autour de Moscou et puis dans l'Oural, en Sibérie et petit à petit ça arrive jusqu'à nous. C'est quand le président est déjà fort que tous les changements arrivent en Extrême Orient, quand il a plus ou moins tout arrangé à Moscou. Seulement après il commence à s'occuper des régions lointaines. Ça a été la même chose avec Poutine lui-même. Il est arrivé au pouvoir en 2000 et finalement, ce n'est qu'en 2012 qu'il s'est vraiment rendu compte de la dimension de son pays. Il lui a fallu 12 ans. Il faut dire qu'ici, le processus est toujours plus lent. Le changement joue toujours contre les intérêts de Vladivostok.

Témoignage de Pacha, au micro d'Anne Nivat dans Un continent derrière Poutine

Enfin, après l'enquête, les découvertes, et les limites de celle-ci vient le moment de l'écriture. Revenant à mon envie première de parler de la société civile russe, je me rends compte que malgré des voyages à travers le pays, l'œuvre architecturale que j'ai eu envie de traiter, et la majeure partie de mes observations reposent sur la capitale. En tant que Nantaise, je ne peux ignorer le clivage qui semble présent de façon inéluctable dans chaque pays, entre sa capitale et le reste de son territoire. En Russie, par l'immensité du pays, on peut facilement imaginer que ce phénomène est amplifié.

Nous y reviendrons bien évidemment tout au long de ce mémoire, mais il me semblait important de préciser ici que parler dans le titre de « société russe » peut apparaître comme un abus de langage. En effet, il sera plus précisément question de la société moscovite, puisque c'est principalement à son quotidien que cette architecture appartient. Cependant, même si la nuance est importante, elle ne constitue pas non-plus une différence majeure. En effet, si les russes aiment faire cette différence, elle ne se vit, à mon sens, pas de façon flagrante au quotidien. Nous comprenons ce décalage au fil de conversations, soit avec des moscovites, heureux de se sentir dans la mondialisation, premiers concernés par les affaires du pays, soit avec des gens d'une autre Russie, rurale ou non, revendiquant un bon vivre et une

[5] Résultats disponibles en annexe, p. 207

sérénité au quotidien. Dans les sujets que le métro de Moscou va me permettre d'aborder et d'élargir, je tenterai au mieux de distinguer la spécificité moscovite de la généralité russe, et d'en décrire les points de rencontre, comme les divergences.

Ceci étant dit, déposez votre Troïka sur le cercle jaune,
passez le tourniquet, prenez l'escalator,
tenez votre droite, vous êtes sur le quai, allons-y !

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT PROTEGE AU DROIT D'AUTEUR

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

Première Partie

L'âme russe
Русская душа
Rouskaïa doucha

Tour d'horizon historique et sociologique de la Russie

Introduction

On ne peut comprendre la Russie par la raison
Ni la mesurer en mètres usuels
Elle a son caractère à elle :
La Russie, on ne peut que croire en elle

F. Tiouttchev, On ne peut comprendre la Russie par la raison

Nous pourrions nous arrêter là. Ce quatrain, certainement le plus connu de Fédor Tiouttchev, décrit parfaitement la complexité Russe qui réside à la fois dans l'immensité de son territoire et dans l'intime relation que de son peuple a tissée avec celui-ci. Depuis la première formulation du concept d'« âme russe » sous la plume de Nicolas Gogol et de Vissarion Biélinski, en 1840, on a cessé de vouloir dessiner, redéfinir, et tordre les contours de cette idée plutôt vague. A mon tour, pour aborder la notion de société russe, j'ai ressenti le besoin de me renseigner sur la question, car je crois qu'elle taraude russes, russophones et russophiles de la même manière. Y aurait-il en effet des traits de caractère communs à la majorité des habitants de ce vaste pays ? Devant sa diversité ethnique, nous serions en droit de nous demander à quoi tiendrait cette unité, pourtant bien palpable en Russie ? A la notion d' « âme », F. Dostoïevski préférera le terme d' « idée russe », et l'intégrera dans les années 1860 à un courant philosophique appelé Potchvennitchestvo. Construit sur la racine « почва », *potchva* qui signifie sol, terroir, ce courant affirme la Russie comme « nation particulière », notamment dans son rapport étroit à sa terre « infinie ».

Les facteurs géographiques de la Russie, sa situation continentale, ses espaces incommensurables ont eu une signification immense pour son destin.

N. A. Berdiaev, Le Destin de la Russie, 2000

En effet, plusieurs historiens se sont penchés sur ce rapport entre le territoire russe et sa population, traversant ainsi les notions de trajets, d'étendues, de limites, physiques et psychologiques. Pour autant, et c'est peut-être là le plus intéressant, aucun consensus n'émerge vraiment. Cette immensité serait-elle plutôt source de pleine liberté, ou d'écrasement total ? Une seule chose reste incontestable : la Russie s'est développée avec ses villes, et son territoire.

L'émergence de l'une, le déclin de l'autre, le développement d'une troisième arrivant toujours simultanément à de fortes volontés politiques, encore aujourd'hui. L'époque de la Rus de Kiev consacra l'actuelle capitale ukrainienne en « mère de toutes les villes russes ». Moscou, petite bourgade, protégée par sa forêt et ses accords économiques prit, sous le joug mongol, une ampleur qui lui permettra de mener l'offensive

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

contre la Horde d'Or[1]. Saint Pétersbourg, affectueusement appelée Piter par ses habitants, naquit, quasi ex-nihilo, des fantasmes d'un tsar (Pierre Le Grand*), amoureux des chantiers navals et de l'Europe, sur laquelle il veut s'ouvrir une fenêtre[2]. La révolution y naît, mais reviendra vers Moscou devant le caractère trop bourgeois de Saint Pétersbourg. Moscou, ainsi que les dizaines de villes nouvelles seront autant de terrains de jeux servant à asseoir une vision politique.

Les rues d'un village, le sous-sol d'une métropole, le lit d'un fleuve, la densité d'une forêt, l'hostilité d'un climat sont autant d'éléments géographiques participant à la construction de la Russie.

Ainsi, il semble primordiale dans ce chapitre généraliste sur la Russie d'entrer par la cartographie dans son territoire et son histoire récente, avant de s'appliquer à qualifier son peuple à travers différents caractéristiques.

I – URSS* : construction physique et politique d'un état

L'URSS est un état fédéral fondé à la suite de la révolution d'octobre 1917. La révolution sera suivie d'une guerre civile jusqu'en 1922 (quelques combats avec l'armée dite « verte » paysanne dureront même jusqu'en 1923). Enfin, le statut et les frontières exactes des quinze Républiques Socialistes Soviétiques ne seront fixés réellement qu'après la Seconde Guerre mondiale.

Ce territoire, qui représente 1/6ème des terres émergées du globe durant la période soviétique est l'héritier d'un territoire qui n'a jamais cessé, depuis la Rus de Kiev, de se continentaliser. L'URSS s'étend donc de l'Asie centrale, déjà colonisée par des tsars aux ambitions impérialistes dès la moitié du XIXème siècle, aux pays baltes, et du Caucase, déjà annexés par l'Empire Russe au début du XIXème siècle, jusqu'au détroit de Béring dont la Russie ne possède plus que la partie ouest suite à la vente de l'Alaska en 1867 aux Etats-Unis. Dans une telle complexité et amplitude territoriale, on entrevoit d'ores et déjà les difficultés présentes sous l'Empire, qui ne pourront que se poursuivre en Union soviétique, et encore aujourd'hui.

Cette carte a pour but d'aider à comprendre la gestion territoriale mise en place sous

[1] Terme désignant, en russe, l'empire turco-mongol qui gouverna sur les steppes de l'actuelle Russie entre le XIIIème et XIVème siècle. Les mongols (dynastie des Djötchides) utilisent plus volontiers le terme de Horde ou Grande Horde.

[2] Saint Pétersbourg est souvent désigné comme étant une « fenêtre sur l'Europe ». C'est l'écrivain italien Francesco Algarotti qui l'écrit pour la première fois dans *Voyages en Russie*, publiée en 1769

l'URSS, et comment une planification urbaine s'est opérée à l'échelle du pays entier. Cette organisation est née de logiques entremêlées. La première, qui est omniprésente en Union Soviétique, et le sera d'autant plus dans l'histoire du métro, est la politisation de chaque strate de la société ; chaque décision, chaque action est politique. Ensuite, il y a différentes logiques géographiques. L'évolution du territoire peut venir de l'opportunité qu'offre une localité précise (villes balnéaires, villes ressources, villes « métiers »), de la nécessité d'industries lourdes dans l'économie nationale, ou encore de l'agrandissement d'une métropole (villes satellites)[3]. Enfin, socialement, ces grands travaux (construction de villes, collectivisation des terres ou autres) issus des « plans quinquennaux »* successifs ne voient finalement le jour qu'à un prix humain élevé (dékoulakisation*, travail des prisonniers, familles déracinées pour diriger les travaux …).

Aujourd'hui, les conséquences de cette planification sont encore visibles. Plusieurs de ces villes cherchent leurs racines en espérant un essor, par exemple la ville de Togliatti[4] le long de la Volga. Enfin, la mémoire collective reste entachée par l'histoire de ces camps, encore parfois occultée ou minimisée, malgré des ma-

[3] Recensement des différents types de villes nouvelles dans Belev E.I. Mitin R.S, «Terre et peuple», Moscou: Pensée, 1972
[4] Bellat, Fabien, *Togliatti, Une ville neuve en URSS.*

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

Union des Républiques Socialistes Soviétiques

Industrialisation et développement à l'echelle d'une nation

Organisation administrative

- RSFS de Russie, *actuelle Fédération de Russie* (URSS)
- Autres RSS (URSS)
- Pays hors de l'URSS
- Frontières de l'Empire Russe avant la Première Guerre mondiale

Gorkiy — Villes ayant changé de noms *(voir carte de Russie)*

RSS kazakh — Noms des différentes Républiques Socialistes Soviétiques *(ou Républiques Socialistes Fédérale Soviétiques)*

1847 — Date d'annexion des RSS durant l'expansion tsariste et soviétique

Construction d'une nation

- Grands chantiers routiers ou ferrovières
- KOUZBASS — Régions à l'essor industriel important *(Charbon, Pétrol, Mineraies et autres industries diversifiées...)*
- Principales zones de déportation *(émergence de nouveaux villages, exploitations ...)*
- Grands canaux construits par les détenus
- Principaux camps du Goulag *(1923 - 1961) selon la fondation russe Memorial*
- Origine de l'*Archipel du Goulag*
- *Noril'sk* — Villes construites par les détenues

nifestes majeurs comme l'œuvre d'A. Soljenitsyne, *L'archipel du Goulag*[5]*. Ailleurs, la monoculture a compliqué la reconversion de certaines terres et mono-orienté plusieurs économies qui doivent aujourd'hui se réinventer. Pire encore, l'irrigation de ces terres a asséché la mer d'Aral, pour l'exemple le plus emblématique, et mis en danger les peuples qui y vivaient, comme les Karakalpaks[6].

Le fort impact sur les russes et les habitants des anciennes Républiques Soviétiques lié aux questions territoriales de l'ex-URSS reste donc évident aujourd'hui. Cela revêt différents aspects, des plus négatifs comme explicité plus haut, à d'autres plus positifs comme l'expansion de certaines villes et infrastructures, qui restent aujourd'hui indispensables au pays.

II – Moscou : ville du chantier permanent

Tout Russe sent en voyant Moscou qu'elle est mère ; tout étranger qui la regarde et ignore sa signification maternelle doit ressentir sa nature féminine.

L. Tolstoï, La Guerre et la Paix, 1865-1869

Moscou la femme, la ville, la capitale, l'utopie, la réalité, la mère, impressionnante et tendre. Moscou, Москва, *Moskva*, le nom, féminin[7].

Moscou, la ville, née dans la Rus de Kiev entre le XIème et XIIème siècle. Mentionnée pour la première fois sous le nom de Moskov, elle appartient au prince de Vladimir-Souzdal (le territoire étant alors composé de principautés). Une unique et humble forteresse de bois y est d'abord construite, et pendant plusieurs siècle, la ville s'agrandira, jusqu'à obtenir, pour des questions de succession, le titre de principauté indépendante (fin du XIIIème siècle). Sous le joug mongol, Moscou liera de stratégiques alliances pour obtenir un statut particulier. Cela la mènera, à la fin de la

[5] Soljenitsyne Alexandre Issaïevitch, *L' Archipel du Goulag: 1918-1956, essai d'investigation littéraire*. Paris: Éd. du Seuil, 1974

[6] Les Karakalpaks sont les habitants du Karakalpakistan, république autonome en Ouzbékistan, dont le territoire englobe la partie de la mer d'Aral qui se trouve en Ouzbékistan. Sa capitale est Noukous.

[7] Pierre Lorrain note dans *Moscou et la naissance d'une nation* qu'en français, Moscou est masculin, nous renvoyant alors une forme de virilité et de force, à l'image de ces chefs, alors qu'elle est grammaticalement féminine en Russe. Cette vision russe renvoie d'avantage à la « Maman Moscou », Матушка Москва, *Matouchka Moskva*.

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

lutte contre les Mongols puis les Tatars (XVème et XVIème siècle), à prendre la tête du pays unifié, alors déjà le plus grand pays d'Europe. De plus, sur cette même période, une alliance intéressée avec Zoé Paléologue, nièce du dernier empereur byzantin, donnera à la ville l'autorité religieuse et lui vaudra le titre de Troisième Rome.

Moscou, la capitale, ne connaitra que peu de calme. La dissolution de la Horde d'Or a mené à la création de différents khanats, dont celui de Kazan, couvrant davantage que l'actuel Tatarstan, qui furent toujours plus d'envahisseurs poussant au renfort des murs du Kremlin ou encore à la création d'une seconde enceinte au-delà du Kremlin. Au XVIIème siècle, après de forts troubles dans la succession[8], Michel Romanov débute à Moscou le règne de sa dynastie qui durera jusqu'en 1917. Cependant, dès 1703, Pierre Le Grand défait Moscou de son statut de capitale pour aller installer le pouvoir à St Pétersbourg, qui n'est alors qu'un grand marécage. Ce projet fou relègue alors Moscou au rang de ville de province. Cependant, elle restera un des endroits favoris de la bourgeoisie Russe, et ne sera pas exempt de tout conflit. C'est d'ailleurs de tous ces fastes et désastres dont transpire l'illustre œuvre de Léon Tolstoï, La Guerre et la Paix. Moscou redevient capitale en mars 1918, sous le régime des bolcheviks, suite à la révolution dont le point de départ fût Petrograd[9]. D'abord capitale de la République Socialiste de Russie[10], elle devient naturellement capitale de l'URSS suite au traité d'union signé en 1922, au sortir de la guerre civile. Lors de la dissolution de l'URSS en 1991, Moscou reste logiquement capitale de la Fédération de Russie.

Moscou, l'utopie, n'a jamais été aussi tangible que durant la période soviétique. Durant cette période, et notamment durant les premières décennies, remplies d'espoir, Moscou doit être le modèle, « le laboratoire ». Là encore, le parti organisera ses décisions pour Moscou à l'aide de plans quinquennaux. En 1929 s'affrontent, au sujet de la rédaction d'un plan quinquennal pour la ville, les « urbanistes » et « désurbanistes ». Ces-derniers considérant que la notion de ville est condamnée et que le soviétisme doit permettre de sortir de cette opposition ville/campagne pour créer un territoire

[8] Période de troubles dans la succession où, à quatre souverains (Boris Godounov, (1598 – 1605), Fédor II (1605), Dimitri II (1605 – 1606) et Vassili IV Chouiski (1606 – 1610)), succède une période d' « interrègne » de 3 ans, pour aboutir à la mise ne place de Michel Romanov en 1613.

[9] Il en sera fait mention plus tard, mais les noms (de villes, de personnes, de rues, de stations de métro …) ont fait, partie intégrante du jeu politique en Russie. Si Moscou ne changera que très peu de nom, Saint Pétersbourg, Санкт Петербург, *Sankt Peterbourg*, si. En 1914, Nicolas II*, affaibli par la première révolution de 1905, russifie le nom de sa capitale, jugé trop germanique, en la nommant Petrograd. Il espère ainsi rallier son peuple à sa cause, en vain. En 1924, en hommage au leader de la révolution, Petrograd devient Leningrad. Elle ne reprendra son nom d'origine qu'en 1991. Cependant, elle s'est, de tout temps, faite appeler Piter par ses habitants.

[10] Son nom complet est République Socialiste Fédérative Soviétique de Russie, abrégée en RSFSR*.

nouveau plus uniforme. Malgré un débat qui ne sera jamais tranché, Moscou tend à affirmer son statut de capitale, et sa grandeur. Le plan de 1935 demeure essentiel puisqu'il préfigure les grandes lignes de la Moscou que l'on connait aujourd'hui. S'y dessinent deux axes majeurs : la praticabilité de la ville, à travers la question des accès et de la circulation, et son rayonnement culturel, à travers des œuvres remarquables bien que peu en adéquation avec les priorités pressantes de l'époque.

Moscou, la réalité, celle de millions de gens. Après le premier vide démographique laissé par la Première Guerre mondiale et la Guerre Civile, la population de la capitale croît excessivement entre les deux guerres. Elle double une première fois entre 1920 et 1926, puis à nouveau jusqu'en 1939. La réalité de Moscou au moment où elle amorce de grandes transformations est donc cette crise du logement qui connaîtra un pic entre 1934 et 1955. Les habitants ne disposent en moyenne que de 4 m² par habitants. Sur ces trente années, on ne cesse de pousser les murs de la ville pour y loger tous les nouveaux arrivants, tout en lançant des projets démesurés, comme le Palais des Soviet*, pour donner un nouveau visage au centre-ville. Dans le film Romance à Moscou[11], Я шагаю по Москве, *Ya chagayou po Moskve*, on reçoit cette image d'une ville en chantier. L'un des protagonistes construit le métro, qui semble, à la vue des trolleybus pleins et des files de voitures, semble une nécessité. En même temps, une scène nous montre un autre penchant de cette folie constructrice, celle de travaux dont l'utilité ou au moins l'efficacité semblent litigieuses, effectués, de surcroît, par des personnes plutôt inexpérimentés et peu précises. Cette scène de trente secondes ne fait pas vraiment avancer l'intrigue du film. Nous pouvons donc tout à fait penser qu'elle ne sert qu'à exposer l'atmosphère générale de Moscou. Cette réalité ne se démentira jamais vraiment à travers l'histoire de Moscou, constamment face à de nouveaux enjeux et de nouvelles volontés politiques (les khrouchtchevka*, ces immeubles de logements à la préfabrication standardisée dans toute l'URSS, les jeux olympiques de 1980, l'extension du métro accélérée ces dernières années…).

Une population toujours croissante, malgré l'accroissement naturel actuel resté longtemps négatif à l'échelle de toute la Russie. Des banlieues toujours plus étendues, jusqu'à être englouties dans les frontière de cette ville mère. Moscou a traversé l'Histoire et encaissé les flots incessants de ses habitants comme les folles extravagances de ses dirigeants.

Les effets du plan de 1935 en restent l'illustration la plus évidente encore visible aujourd'hui.

[11] Romance à Moscou, Gueorgui Danielia, 1963, 78 min. Aussi traduit plus littéralement par Je me balade à Moscou. Par la suite, nous utiliserons Romance à Moscou, plus répandu, bien qu'il ne traduise pas parfaitement le sens du titre en version original, insistant sur les histoires d'amour, plus que sur le parcours et le voyage dans ce Moscou que propose le film. Voir annexe p. 235

Légende des annotations

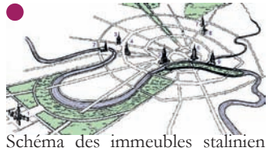


Schéma des immeubles stalinien projetés dans le plan de 1935 *(le n°5, le Palais des Soviet)*

Emplacement du Palais des Soviet, projet jamais réalisé.

Elargissement de la rue Gorki *(actuellement rue Tverskaïa)* de 18 m à 60 m de large

Traduction de la légende

Quartiers construits

Territoires industriels

Chemin de fer

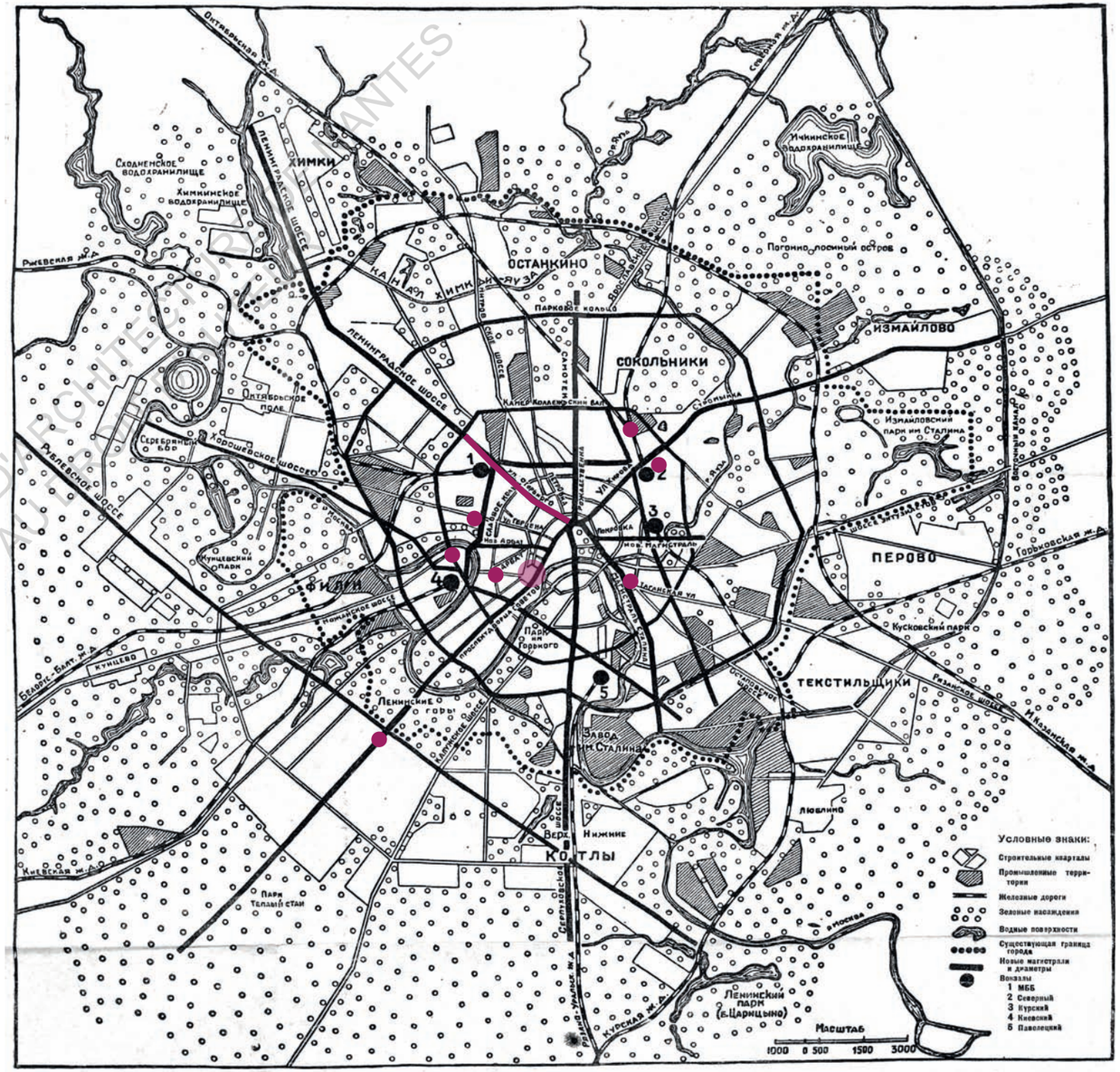
Espaces verts

Plans d'eau

Limites existantes de la ville

Nouvelles artères et radiales

Gares
1 Gare de Biélorussie
2 Gare du nord
3 Gare de Léningrad
4 Gare de Kiev
4 Gare de Pavelets



ÉCOLE NATIONALE SUPÉRIEURE D'ARCHITECTURE DE PARIS LA VILLETTE
DOCUMENTS SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

III – La Fédération de Russie : structure actuelle du plus grand pays du monde

Celui qui ne regrette pas l'URSS n'a pas de coeur,
celui qui souhaite sa restauration n'a pas de tête.

Vladimir Poutine[12]

Paradoxe ou logique ? Cette idée que développe le président de la Fédération de Russie est à l'image de son pays. Entre la recherche d'une grandeur passée et le rejet de toute forme de révolution qui mettrait à mal la stabilité du pays, et bousculerait cette génération post-soviétique entrée avec entrain et espoir dans la mondialisation[13]. Avant d'entrer dans une dimension plutôt qualitative, et donc subjective de la Russie, la carte qui suit a pour but de rendre une certaine objectivité et de comprendre de manière quantitative ce pays.

Quantité de personnes, quantité d'espaces, de temporalités, même si, en Russie, tout n'est pas toujours une question de quantité, certains contrastes sont marquants. Tout d'abord l'évidence : la Russie est aussi vide qu'elle est grande. Plus vaste pays du monde[14], sa population ainsi que sa densité, restent très faible. Alors que le pays se classe premier en terme de superficie, il est le 9ème des pays les plus peuplés et se retrouve au 180ème rang (sur 195 pays) en terme de densité. Cette caractéristique est partagée avec la plupart des grands pays, à l'exception, si l'on ne regarde que les 10 pays les plus vastes du globe, de la Chine et l'Inde, à la fois étendus, très peuplé, et donc denses. De même que dans plusieurs des pays avec lesquels elle partage son immensité, la Russie est très inégalement peuplée. A la fois en Europe et en Asie, ses 146 880 400 habitants se divisent territorialement comme suit : la partie asiatique, représentant 74,7 % du territoire n'accueille que 22 % de la population, alors que sur la partie européenne, soit les 25,3 % restants, vivent 78 % des russes.

« Russes », voilà un mot bien délicat à utiliser en Russie. Enfin *délicat* … pas vraiment puisque quand j'ai eu l'occasion d'évoquer la question, cette notion de nationalité était, pour mes interlocuteurs, tout à fait claire. En effet, la constitution définit la Fédération de Russie comme un pays multinational. Ce multi-nationalisme, qui semble évident si l'on considère l'histoire du pays, et les invasions successives qui l'ont constituée, s'exprime de façon très différente de ce même phénomène en France. Un ancien ministre aux affaires des nationalités, exerçant de 1995 à 2000, oppose deux visions de la nation qui sont confondues en Russie.

Il existe deux conceptions de la nation, la première relève de la tradition allemande et insiste sur le droit du sang. Selon cette théorie, une nation est une communauté de gens qui ont les mêmes origines, parlent la même langue et ont les mêmes valeurs culturelles. C'est une nation ethnique. La deuxième conception élaborée par les Encyclopédistes français se base sur le droit du sol : tous les hommes qui vivent dans un Etat et jouissent des mêmes droits civils et juridiques sont considérés comme une nation. Ici, il est question d'une nation civique.

Viatcheslav Mikhaïlov

Cette conception donne lieu, pour chaque habitant, à une double définition de sa nationalité qui peut être à la fois civique ou ethnique. Citoyenneté et nationalité se sont ainsi longtemps côtoyées tout en restant des notions précises et distinctes jusque dans leur terminologie.

Considérons un citoyen russe de nationalité russe (77 % de la population en 2010). En français, il sera russe, sans plus de précision. La langue russe prévoit, quant à elle, deux termes pour ce cas. Un citoyen de Russie sera appelé россияне, *rossiyanye*, alors qu'on dira de lui русскый, *roussskiy*, si l'on se réfère à son origine ethnique. Ainsi, dans un langage plus formel, on s'attachera à utiliser un vocabulaire plus administratif, et à définir les gens par leur citoyenneté. En privé, suivant les sujets, il sera plus courant de désigner les individus sur un plan ethnique. Cela m'a valu de longues discussions pour confronter la vision d'une française sur les Russes, au sens culturel et cette distinction entre citoyenneté et nationalité qui n'existe pas chez nous. Par cette fastidieuse explication des découpages ethniques et administratifs de la Russie, j'entends faire comprendre le mot « russe », que j'utiliserai surement plus d'une fois dans l'ensemble de ce travail, comme une notion protéiforme tout à fait propre au pays. Il sera également un raccourci, pour évoquer simplement une idée complexe.

Si le concept n'est pas évident, la réalité géographique et administrative qui en découle ne l'est pas non-plus. Bien que la carte qui suit devrait permettre de situer les choses, il reste nécessaire d'ajouter quelques précisions sur les statuts. La Fédération de Russie est divisée en 7 districts, eux-mêmes composés de territoires aux statuts différents. Ces-derniers sont au nombre de 85 et sont appelés sujets*. Nous pouvons les classer selon 6 statuts différents. Les oblasts, les kraï, les républiques autonomes, les okrugs ou districts autonomes, les villes d'importance fédérale et un oblast autonome. Le statut d'une entité définit son degré d'autonomie, avec deux tendances majeurs : les kraïa[15] et les oblasts (autonomes ou non), qui suivent d'assez

[12] Propos du président russe rapporté dans l'ouvrage de Frédéric Pons, *Poutine*, Calmann-Lévy, octobre 2014, p. 43

[13] Voir le documentaire de Daniel Leconte, *Communisme, le murmure des âmes brisées*.

[14] La Russie couvre plus de 17 millions de km², soit 11,5% des terres émergées. Le Canada, qui arrive deuxième du classement, s'étend lui, sur un peu moins de 10 millions de km², soit 6,7 % des terres du globe.

[15] Pluriel de kraï apparemment francisé comme tel.

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

près les directives du pays et les républiques, okrugs et villes fédérales jouissent d'une autonomie bien plus affirmée. Les républiques autonomes, censées être basées sur une réalité ethnique[16], ont le droit de se choisir d'autres langues officielles en plus du russe par exemple. Les villes fédérales ont leurs propres parlement et système exécutif, ainsi que de nombreuses instances autonomes, ou à l'inverse, d'autres prérogatives laissées à l'Etat. Cela se justifie par l'importance économique de ces villes qui à elles trois[17] ne représentent que 0,03% du territoire national, mais plus de 12% de sa population et plus d'un quart du PIB. Malgré ces variations, il est constitutionnellement inscrit que tous les sujets sont égaux entre eux dans leur rapport à l'Etat et en terme de représentation au sein du pouvoir législatif par la présence de deux représentants par entité au Conseil de la Fédération. L'occasion d'aborder alors la structure étatique, telle qu'elle est conçue par la loi.

La constitution russe prévoit quatre entités constitutives du pouvoir d'Etat. Le président et le gouvernement assurent le pouvoir exécutifs, l'Assemblée fédérale gère le pouvoir législatif et les Tribunaux de la Fédération de Russie sont garants de la justice. Le président nomme le premier ministre et soumet son choix au pouvoir législatif qui le confirme ou l'infirme. De même, le premier ministre, conjointement avec le président, présentent un gouvernement qui doit être validé. Le pouvoir législatif est détenu pas l'Assemblée Fédérale de la Fédération de Russie, qui est un parlement bicaméral[18]. Le Conseil de la Fédération, avec ses 170 membres (deux par sujet fédéral) élus au suffrage indirect, en constitue la chambre haute. La Douma d'Etat et ses 450 membres élus au suffrage direct en sont la chambre basse. Sans surprise, le parti soutenant le président y est resté majoritaire à l'issue des élections de 2016. La justice, quant à elle, se doit d'être un organisme à part et indépendant.

Je ne trahirai personne en affirmant que, si le système de gouvernance russe est méconnu, l'importance du statut présidentiel en est un point majeur. J'aimerais donc achever ce tour d'horizon démographique et politique en évoquant une réalité de la vie politique russe, en commençant par Vladimir Vladimirovitch Poutine*. Elu pour la quatrième fois en 2018[19], il reste ainsi le président d'une Russie qui, derrière les chiffres indéniablement hauts, me parait plus nuancée. Il y a ceux qui y croient, ceux qui n'y voient pas d'alternative, ceux qui sont loin, trop loin de Moscou pour donner une grande importance à leur président, ceux qui admettent que le pays ne

[16] Seules quatre des vingt-deux Républiques autonomes sont encore majoritairement habitées par leur peuple d'origine.

[17] Moscou, Saint Pétersbourg et Sébastopol (en Crimée) depuis 2015.

[18] Parlement à deux chambres

[19] Elu au premier tour avec 76,69% des suffrages, il entre dans le dernier mandat de 6 ans qu'il lui sera possible d'enchaîner.

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

s'est pas relevé seul de la crise dans laquelle il fût plongé dans les années quatre-vingt-dix, ceux qui suivent, persuadés qu'ils ne changeront rien à l'inéluctable. Il y a donc une vérité : Russie Unie[20] n'aurait pas forcément à « bourrer les urnes » pour faire élire son candidat. En face de cette réalité se trouve une multitude d'attitudes citoyennes, loin de l'apathie généralement décrite. Enfin il y a l'évidence : des critiques qui doivent être formulées et entendues pour en combattre les origines que sont la corruption, le contrôle des médias, la non-indépendance de la justice, et d'autres. Dmitri Glukhovski, journaliste et écrivain de science-fiction résume assez bien la situation de son pays. Il refuse l'idée qu'une humiliation au moment de la chute de l'URSS aurait forgé la société actuelle. Il explique au contraire que de nombreux Russes étaient finalement assez enthousiastes et utopistes quant aux promesses de ce « nouveau monde » mondialisé[21]. Les dix années qui ont suivies, loin de remplir ces espoirs, ont oscillé entre des rejets de la part de l'occident et la construction d'une cleptocratie[22], à de nombreux niveaux de la société. Le contrôle des médias de masse restant le problème majeur de son point de vue. Cette décennie a donc mené à une structure sociétale à deux vitesse : les personnes *dans* le système, et ceux *hors* du système. Cette bipolarité annihile une forme, pourtant espérée par les Russes, d'accomplissement de leur personne puisque leurs chances reposent, finalement, sur le seul fait de connaître ou non quelqu'un du gouvernement. Devant ce plafond de verre dans la pyramide de Maslow, le gouvernement n'aura de cesse d'attiser une forme de fierté collective, déjà fortement présente à travers l'histoire russe, pour pousser les masses populaires à penser collectif. Le *nous* au-dessus du *je*.

On aurait tort d'imaginer que notre *« nous »* est tissé de *« moi »* dont chacun possède une valeur intrinsèque. Le *« moi »* russe est un élément fragile qui entre uniquement dans la composition de la molécule familiale. En fait, ce ne sont pas des *« moi »* qui forment l'idée du *« nous »*, mais le *« nous »* qui se manifeste en se multipliant, produisant des *« moi »* abâtardis : ainsi germent les pommes de terre. Toutes les forces de l'orthographe sont du côté du *« nous »*. [...] Prenez par exemple l'usage inconscient du nous chez Platonov et le *« je »* de résistance de Nabokov pour voir la différence de leur potentiels.

Victor Erofeev, L'encyclopédie de l'âme russe, 1999

Difficile donc de s'y retrouver dans ce contexte qui alternativement s'éloigne et s'approche de nos propres référentiels sans que l'on puisse le prédire. Un jour, on est assommé par le culte de la personnalité dont Vladimir Poutine fait l'objet, et le lendemain a lieu la plus importante manifestation de l'histoire de la ville contre la corruption dans le gouvernement. Un paradoxe qui fait partie de ce pays qui ne se rattache à rien d'autre qu'à lui-même, ni européen, ni asiatique, donc encore moins eurasien. Un fantasme qu'on a tenté, de l'extérieur comme de l'intérieur, tenté de formuler. De Jules Michelet à

« C'est le vrai nom de l'âme russe. [...] Nous sentîmes, ce jour, la Russie, le vrai fond moral de ce peuple. Un tel brisement du cœur, que nul ne peut s'y comparer. » 1854

Jules Michelet, Légendes démocratiques du Nord, 1968.

[20] Parti politique soutenant V. Poutine.

[21] Voir le documentaire *Communisme, le murmure des âmes blessées.*

[22] Cleptocratie : système basé sur la corruption.

La Fédération de Russie

Organisation d'un Etat multi-éthnique

Organisation administrative

- Kraïa *ou territoires administratifs*
- Okrougs *ou arrondissements autonomes*
- Oblasts *ou régions administratives*
- Républiques
- Districts fédéraux

KAMCHATKA Nom des différentes divisons territoriales (*hors orkougs*)

1	KRASNODAR	7	INGUSHETIA
2	STAVROPOL'	8	TCHETCHENIA } Frontières non définies
3	ADYGEA	9	MORDOVIA } Frontières non définies
4	KARACHAY-CHERKESSIA	10	CHUVASHIA
5	KABARDINO-BALKARIA	11	MARI EL
6	NORTH OSSETIA	12	UDMURTIA

✶ Ville fédérale & capitale

● Ville fédérale

TAYMYRIA (AOk) Nom des orkrougs

○ Chef lieu des orkrougs

- (A) DISTRICT FÉDÉRAL TSENTRALNIY (CENTRAL)
- (B) DISTRICT FÉDÉRAL SEVERO-ZAPADNIY (NORD-OUEST)
- (C) DISTRICT FÉDÉRAL YOUJNIY (SUD)
- (D) DISTRICT FÉDÉRAL SEVERO-KAVKASKIY (NORD-CAUCASE)
- (E) DISTRICT FÉDÉRAL PRIVOLJSKIY (DE LA VOLGA)
- (F) DISTRICT FÉDÉRAL OURALSKIY (DE L'OURAL)
- (G) DISTRICT FÉDÉRAL SIBIRSKIY (DE SIBÉRIE)
- (H) DISTRICT FÉDÉRAL DALNEVOSTOTCHNIY (D'EXTRÊME-ORIENT)

* La Crimée constitue, selon l'administration russe, un neuvième district

Nizhniy-Novgorod Chefs lieux des districts

Kazan' Ville de plus d'un million d'habitants

✶ Conflits majeurs *depuis 1991*

Majorité éthnique (par région)

- Peuple Mongol
- Peuple Finno-Ougrien
- Peuple Turc
- Peuple Juif
- Peuple Caucasien
- Peuple Iranien
- Peuple Slave

Hors de Russie

- Pays également membres de la C.E.I. *(Communauté des Etats Indépendants)*
- Pays associés à la C.E.I. *(Le Turkménistan depuis 2007)*
- Pays anciennement membres de la C.E.I. *(retrait de la Géorgie en 2008, retrait de l'Ukraine en 2018)*
- Ex-républiques soviétiques non-membres de la C.E.I.
- Pays observateur de la C.E.I.
- Pays hors de la C.E.I.

ECOLE NATIONALE SUPÉRIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENTS COUVRIS AU DROIT D'AUTEUR

Alentours de Moscou et comparaison avec la France

La Fédération de Russie

Un immense pays très peu dense

Densité du pays (par région)

Exprimée en nb d'hab/km²
Moyenne nationale :
8,56 hab/km²

0,1 – 1 – 3 – 8,3 – 35 – 88 – 135 – 145

★ Moscou 4 870 hab/km²

● St Pétersbourg 3 764 hab/km²

Immensité du pays

MSK +9 Fuseau horaire
MSK : heure de Moscou (UTC+3)

Zone du fuseau horaire

Routes principales

Voies ferrées

Limite théorique entre la Russie européenne et asiatique

Hors de Russie

Pays également membres de la C.E.I.
(Communauté des Etats Indépendants)

Pays associés à la C.E.I.
(Le Turkménistan depuis 2007)

Pays anciennement membres de la C.E.I.
(retrait de la Géorgie en 2008, retrait de l'Ukraine en 2018)

Ex-républiques soviétiques non-membres de la C.E.I.

Pays observateur de la C.E.I.

Pays hors de la C.E.I.

ÉCOLE NATIONALE SUPÉRIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

Fiodor Dostoïevski.

Nous avons déjà trop écrit sur la Russie

Victor Erofeev, L'encyclopédie de l'âme russe, 1999

C'est surement vrai. Et c'est surtout très drôle, dans un texte qui ne l'est pas moins. Dans son *Encyclopédie de l'âme russe*, Victor Erofeev tisse, le long d'une histoire sans chronologie ni logique, le portrait d'une Russie tour à tour absurde, désespérée, sombre, paradoxale, fataliste, … Mais il semblerait erroné de considérer ces traits noirs au premier degré tant il semble évident que seul l'amour profond et sincère de l'auteur pour sa patrie fut seul moteur de l'ouvrage. Deux analyses complémentaires se dégagent alors. Tout d'abord l'idée qu'une vision hyperbolique servirait un propos contraire à ce qui y est proprement décrit. Mais Igor Sokologorsky parle plus volontiers d'un retour à une certaine définition de l'âme selon laquelle elle serait le principe et le siège de la conscience chez l'homme, et surtout de la conscience de soi. Il rapproche ainsi Erofeev de Dostoïevski en décrivant si brillamment cette « aigreur éprouvée à l'égard de soi-même [qui] n'a pas en vérité pour origine ce que l'on est effectivement, mais l'incapacité dans laquelle on se trouve, soi-même, de se comprendre »[23]. C'est alors d'ici que viendrait cette noirceur

Alors peu importe que l'on ait déjà trop, trop bien, trop peu, trop vite, trop longuement ou trop longtemps écrit sur la Russie, je vais me prêter à l'exercice. Ne serait-ce que pour amorcer sur des bases communes notre imminent plongeon dans le métro.

IV – L'âme russe : l'esprit d'une société au regard de son histoire

Ces quelques clés de compréhension sur l'esprit, l'idée, l'âme russe (appelez cela comme vous voudrez, tant que c'est russe) vont s'appuyer majoritairement sur deux ouvrages : Le goût de la Russie, sous la direction d'Elisabeth Barillé, et L'Encyclopédie de l'âme russe, par Victor Erofeev. Eux-mêmes m'ayant à leur tour jeté dans les pages d'autres ouvrages.

Ces auteurs ont chacun pris un chemin différent pour traverser le sujet. Elisabeth Barillé a utilisé le principe de ces recueils publiés au Petit Mercure de France, mais a su l'ordonner d'une manière inhabituelle et surtout très propre à la Russie. Dans son « encyclopédie » qui n'en est pas une, Erofeev traite avec cynisme et humour de ce

[23] *La conscience de soi* à la *russe* par Igor SOKOLOGORSKY, dans *L'Encyclopédie de l'âme Russe*, Victor EROFEEV.

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

sujet, obligeant le lecteur à prendre le recul nécessaire pour comprendre un propos. Ce-dernier est souvent exagéré, parfois aux antipodes de la façon dont il est exprimé, mais toujours juste, surtout dans sa forme la plus pure et dénuée de toute forme de cabotinage.

J'utiliserai donc la première approche qualitative, pour la classification et l'accès qu'elle propose à des bribes de littérature s'ouvrant sur un pan entier de cet art. La seconde sera utilisée, tout en la replaçant dans le contexte de son écriture en 1999, à la fin d'une décennie de crise et d'espoirs déçus, comme une vision de l'intérieur. Elle se conjuguera ainsi avec la mienne, troisième approche, qui s'efforcera de compenser son manque d'agilité verbale par la pertinence des illustrations qui seront données.

Lorsque Le Petit Mercure s'est emparé des villes de Moscou et Saint Pétersbourg pour en tirer un portrait littéraire, Jean-Pierre Thibaudat a utilisé à deux reprises la même mécanique qui consiste à donner une vision de l'endroit à travers trois actions : voir, rêver, vivre. Ainsi se confrontent des images idéalisées (rêvées) à d'autres bien plus terre à terre (vécues), en passant par des perceptions plus analytiques ou extérieures (vues). Dans Le goût de la Russie, Elisabeth Barillé prend une autre direction et se concentre sur trois substantifs au pluriel qui lui permettent de qualifier et classer différents textes pour livrer sa vision du pays :

Immensités, Intimités, Intensités.

Ce tiercé se révèle gagnant en cela qu'il évoque dès son énonciation un aspect déjà mentionné, mais cependant important, de la Russie : ses contradictions. En effet, l'immensité et l'intimité peuvent être vus comme antinomiques mais leur association prend finalement sens grâce à l'intensité, dernier pilier du trio. Cette conception permettrait-elle d'affirmer une certaine forme d'unité pour ce peuple que le traitement quantitatif ou factuel pourrait, en apparence, montrer comme disparate, voire divisé. De la même manière, il est intéressant de se demander si, au-delà de ces trois termes, ce n'est pas le rapport des Russes à ceux-ci qui les uniraient.

Immensité, *subst. fém.*

Caractère immense, illimité ; grandeur sans bornes ni mesures.
[Littérature] Espace infini
Etendue si vaste qu'elle semble illimitée
[Exagération] Grandeur inhabituelle, considérablement plus importante que la normale

Définition du CNRTL

> C'était le fameux « ciel » des anciens et le pays merveilleux des générations futures : au-delà des tempêtes qui écrasaient la terre, se trouvait, en effet, une contrée bénie. Mulbauer prédisait la conquête prochaine de la stratosphère. Puis l'on continuerait de pénétrer les hauteurs bleues du monde, abritant l'arien pays de l'immortalité.
>
> *Andreï Platonov, Moscou heureuse, 1933-1938*

Ainsi l'immensité, et même *les* immensités, se confondent avec l'infini. Et pourtant, malgré sa surface « considérablement plus importante que la normale », la Russie reste un espace fini, aux frontières bien dessinées (et parfois bien difficilement franchissables). Et lorsque les Russes ont pris conscience que leur territoire ne pouvait être plus important que ce qu'il était déjà, il s'est lancé à la conquête de l'espace. Infini s'il en est. Erofeev va même plus loin (toujours trop loin) :

> Le Russe, c'est un phénomène infini. Comme un train de marchandises quand tu attends au passage à niveau que le dernier wagon soit passé.
>
> *Victor Erofeev, L'encyclopédie de l'âme russe, 1999*

Les transports

Le pays est infini, l'homme russe est infini, le train est infini, le rail est infini, l'attente est infinie, bref le parcours est infini. Les grandes traversées ont toujours fait l'objet de grands récits russes, même écrits pas des étrangers comme Jules Verne pour ne citer que lui. Dans l'esprit russe, l'immensité du territoire est une fierté, cet héritage de siècles d'Histoire, de conquêtes, et d'apprivoisement de la nature. Il en résulte dans ce pays un culte, semble-t-il, un peu plus développé que la moyenne, pour les chemins de fer, les routes et autres infrastructures de transport. Margarita Aliger a d'ailleurs utilisé le chemin de fer, железная дорога, *jyelyeznaya doroga*, comme métaphore pour l'espoir en l'avenir et le culte de la vitesse qui y est associé.

> *Жизнь моя – железная дорога,*
> *Вечное стремление вперёд.*
>
> *Маргарита Алигер,*
> *Железная дорога, 1938*

> *Ma vie est un chemin de fer*
> *Eternel élan en avant.*
>
> *Margarita Aliger,*
> *Chemin de fer, 1938*
> *(traduction personnelle)*

Le plus illustre d'entre tous, le Transsibérien, est d'ailleurs autant un objet de fantasme collectif qu'un moyen tout à fait commun et économique de se déplacer. Nombreux sont ceux qui rêvent (moi la première) de se lancer pour se laisser bercer par cette aventure, pièce de théâtre, avec ses rencontres et ses décors filants. Traverser quelques 9 000 km, 990 gares, 11 fuseaux horaires. A travers ce symbole très fort de l'immensité russe, il est intéressant d'observer une forme d'uniformisation et de normalisation du milieu des transports. En effet, chaque horaire sur chaque billet est donné à l'heure de Moscou[24]. On comprend alors qu'au-delà de la relation

[24] Un train partant de Vladivostok à midi sera affiché, en gare et sur le billet, comme partant à cinq heures du matin (heure de Moscou).

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

aux transports, c'est bien avec le temps que les Russes entretiennent un rapport différent. La quantité de temps, ce qui est long, ce qui est court, ce qui vaut le coup d'être parcouru. Et puis la qualité du temps, la façon de l'utiliser, le rentabiliser et d'en imaginer l'écoulement.

Le temps

Si l'on considère l'aspect quantitatif, il nous faut évoquer à la fois la distance et l'état des routes ou des infrastructures, et par extension, les travaux constamment en cours dans les villes. La distance participe évidemment de la longueur d'un trajet. Mais dans les cas les plus courants, trajets en train ou en voiture, l'état des voies et des infrastructures sont également des éléments qui entrent dans l'analyse de ce rapport au temps. Les conditions climatiques qui font souffrir l'asphalte, le côté vétuste de certaines installations ferroviaires, sont autant de raisons de considérer à juste titre que parcourir trois cents kilomètres en Russie prend plus de temps qu'en France. Rajoutez parfois des phénomènes climatiques ponctuels, des travaux, un accident ou autre, et vous obtenez une amplitude en temps très importante pour un même trajet.

Mais au-delà de ces considérations chiffrées se trouve un rapport moins palpable au temps, un rapport parfois pratique, parfois presque romantique. Me vient alors en tête l'extrait de la nouvelle Nouvel An, de Sofia Koupriachina.

> Une belle soirée. La nouvelle année était en marche. Elle avançait à pas de géant à travers le pays. Elle fixait déjà les évènements qu'il nous serait donné de connaître. Ceux qui auraient de la chance les connaîtraient un peu plus tôt, ceux qui auraient encore plus de chance, un peu plus tard.
>
> *Sofia Koupriachine, Nouvel An, La Reine des Terminus, 2018*

Enfin, les deux aspects du temps en Russie se réunissent dans la question des transports nocturnes. Pratique extrêmement développée en Russie, elle y reste indispensable (alors qu'elle tend à disparaître en France). Ce mode de déplacement permet de faire l'économie d'un logement pour la nuit en question pour un trajet d'une seule nuit comme entre Moscou et Saint Pétersbourg[25]. Sur un itinéraire plus long, et pour peu que l'on ait un bon sommeil, cela fait passer assez facilement huit à dix heures de trajet.

[25] Même s'il existe aujourd'hui des trains rapides (type TGV) qui vont de Moscou à Saint Pétersbourg en quatre heures, les trains de nuits restent plus économiques (3ème classe entre dix et quinze euros) et permettent d'arriver au petit matin, et de ne pas prendre de temps sur la journée, qu'elle soit consacrée au travail, à la famille ou au tourisme.

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

Le million !

Mais l'immensité ressentie dans les transports, à l'échelle du pays entier, trouve une résonnance semblable à l'échelle urbaine, dans ces agglomérations qui dépassent souvent le million d'habitant. Dans un premier temps, précisons et comparons les critères qui définissent une ville. En Russie, le statut de « ville » est affecté en fonction de la population, la limite inférieure étant fixé à 12 000 dans ce pays. A titre de comparaison, aux Etats-Unis, une population de 2 500 personnes suffit pour créer une ville. En France, il en faut 2 000, et en Suisse, 10 000. Cette définition n'est donc finalement qu'un indicateur, puisque pour comparer, il faudrait se pencher sur d'autres critères comme la gestion politique, la superficie, etc…, mais cela donne déjà une idée. L'idée serait ici de comprendre ce qui est considéré par la population comme habituel. A Moscou, au contact d'amis et collègues, j'ai perçu une limite mentale, artificielle et officieuse à 100 000 habitants je dirais pour définir une « ville » digne de ce nom. Et encore, ces tailles de villes étaient souvent perçues comme correctes, par les Moscovites, pour des villes satellites. A ce moment-là dans la discussion, j'étais souvent amusée de leur dire que je vivais dans une ville d'un petit peu moins de 10 000 habitants, dans la banlieue d'une « grande ville », la sixième de France, qui comptait, intra-muros, quelques 300 000 habitants. Cela les surprenait un peu si l'on considère que 15 villes possèdent en Russie plus d'un million d'habitants. Et ce seuil n'est pas anodin. Fabien Bellat m'a expliqué dans les grandes lignes qu'atteindre le million d'habitant en Russie s'accompagnait d'un changement de statut pour la ville. Cela permet d'obtenir d'importants fonds de la part du gouvernement. Togliatti, ville sur laquelle le chercheur s'est penché, s'inscrit d'ailleurs dans cette logique. Alors que sa population a en moyenne faibli ces 5 dernières années, elle cherche, par différents moyens, à relancer sa croissance démographique pour atteindre et percer ce fameux plafond. L'exposition et le livre issus des recherches de Fabien Bellat en font partie.

Pour comprendre l'immensité des villes russes, il faut s'imaginer un pays où Nantes serait la 66ème ville du pays, et toute l'agglomération parisienne moins peuplée que la seule ville de Moscou. En effet, malgré l'habitude et des référentiels bien différents, l'homme ressent les choses différemment, qu'il vive entouré de deux, dix, cent, mille, dix mille, un million ou dix millions d'autres personnes. De plus, les villes russes pouvant être perçues comme écrasantes présentent, dans la façon dont elles ont été construites, certains éléments qui renforcent cette immensité.

La perspective

Parmi les types de voies urbaines fréquemment rencontrées dans les villes du monde, on trouve : les ruelles, rues, avenues, boulevards … Dans les villes russes, et particulièrement les grandes villes russes, le terme d' « avenue » me semble intéressant à étudier. Avenue, проспект, *prospyekt*, terme arrivé, semble-t-il, par l'allemand dans la langue russe, tire son étymologie du latin *prospectus* que l'on traduirait par vue, aspect et perspective. Ce dernier terme est d'ailleurs très souvent préféré au mot « avenue » dans l'exercice de traduction. On se réfère par exemple à la Perspective Nevski pour parler de l'avenue principale de Saint Pétersbourg, ville où le terme est né. Cette notion de perspective ramène intrinsèquement à l'infini. Dans l'histoire des mathématiques et de la géométrie, c'est l'invention de la perspective dans l'art italien du Quattrocento qui a permis à l'infini de devenir un phénomène avéré (« actuel »), alors qu'il n'était, depuis l'antiquité, que « potentiel ».

L'infini potentiel des philosophes est donc devenu infini actuel par la grâce des peintres qui l'ont donné à voir et des géomètres qui ont permis de le penser en le pointant comme représenté, faisant du tableau [...] le lieu de l'infinité des points et des droites à l'infini.

De la représentation perspective à une idée certaine de l'infini actuel, Jean-Pierre Le Goff dans Le Journal français de Psychiatrie

Perspective Nevski, à St Péterbourg

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

Ces perspectives, pourtant loin d'être toutes aussi majestueuses que la Perspective Nevski si chère à Gogol, participent néanmoins à cet idée d'immensité. Les distances entre deux arrêts de métros sur ces avenues justifient généralement que des trolleybus, bus, ou autres « taxi collectifs » prennent le relai pour rapprocher les riverains de chez eux. Ces artères sont généralement bordées d'immenses immeubles, derniers remparts à une vie en cœur d'ilot qui permet alors de rentrer dans l'intimité de ses villes, telles les remparts d'un Kremlin.

Intimité, *subst. fém.*

Vie intérieure profonde, nature essentielle ; ce qui reste généralement caché sous les apparences, impénétrable à l'analyse.
Caractère inné, intuitif
Réalité profonde *(de quelque chose)*
Vie privée propre à tel individu ou tel couple ; ce qui est strictement personnel et généralement préservé des curiosités indiscrètes
[En matière de création artistique] Qualité de ce qui représente des scènes d'intérieur ou évoque l'existence familière quotidienne
Qualité de ce qui exprime une amitié profonde, confiante.

Définition du CNRTL

Dans un pays à l'urbanisme souvent répétitif et fonctionnel, comment laisser la place à l'intime, au sensible ?

Au milieu de cet immense territoire, ce sont en effet des millions d'individus qui nouent et entretiennent chaque jour des rapports humains, qu'ils soient heureux ou conflictuels, professionnels ou personnels, intimes ou superficiels. Partant des rapports directs entre les gens, jusqu'à l'expression d'une proximité dans le contexte plus large des villes et du pays. Ce recul devrait nous éclairer sur la gestion *des intimités* au milieu *des immensités* évoquées plus haut.

Les Hommes rêvent les villes – et les villes changent les Hommes. [...] La ville stalinienne surgit de terre dans l'improvisation permanente, toutefois elle sut créer un environnement stylistiquement élégant et d'une surprenante intimité humaine.

Fabien Bellat, Togliatti : Une ville neuve en URSS, 2015

Les noms

Un nom est peut-être la toute première forme d'identité que revêt un nouveau-né. Certains le jugent primordial, d'autres quasi-facultatifs. Il sera parfois original, symbolique ou utilitaire. En Russie, le nom et la façon d'appeler quelqu'un prend une forme tout à fait particulière, et souvent porteuse d'un sens profond. Commençons avec la façon d'appeler ou de désigner quelqu'un. Chaque Russe porte un prénom, un patronyme, puis un nom de famille. Son patronyme, отчество, *attchestvo*, est une variante d'importance capitale dans l'esprit russe. Il est littéralement l'apposition, entre le prénom et le nom, du prénom du père (suivi d'un suffixe renseignant sur le sexe de la personne). Ainsi, ma colocataire à Moscou s'appelle Valeria Valerevna Kouznetsova. Son patronyme nous indique donc que son propre père s'appelle également Valera.

Cette omniprésence du père, et dans l'exemple de Léra (surnom pour Valeria sur lequel nous reviendrons plus tard), le fait qu'il ait, en plus, imposé [26] son prénom pour sa fille, évoque à lui seul le rapport aux racines, à la famille d'une part, et de l'autre, le patriarcat encore palpable en Russie. Ne nous méprenons pas cependant, la marque du père est également intrinsèquement inscrite par le patronyme au sens large dans de nombreuses cultures. Dans le monde anglo-saxon, avec ses noms de famille en « -son » (Jackson, Richardson …), dans le monde arabe avec des patronymes en « Ben- » (Benguigui, Benalaoui …). Aujourd'hui réunis en un seul mot, ce sont bel et bien des métamorphoses de patronyme anciennement écrit littéralement « fils de … ». Donc bien que ce type d'appellation se soit plus ou moins perdu dans différentes cultures, il n'est pas propre à la Russie. Dans ce pays, il porte juste un sens et un usage particulier encore fort.

– Un Russe sans patronyme c'est comme un homme sans slip m'a dit un vieux professeur romain, spécialiste en philologie. Une vue assez superficielle. […] Je suis assez persuadé que le prénom et le patronyme pris ensemble recréent l'image de celui qui les porte et le représentent, y compris en son absence. Les prénoms et patronymes ont détruit la Russie. C'est précisément à cause des patronymes qu'a pu surgir l'idée fatidique de ressusciter nos pères. Le Russe traîne son père sur lui durant toute sa vie sous forme de patronyme. Un poids mort.

Victor Erofeev, L'encyclopédie de l'âme russe, 1999

En termes d'usages, le patronyme permet de se passer d'un titre de civilité. En effet, les équivalences littérales de nos Monsieur, Madame, sont réservés en Russie, à des personnages très distingués, et jugés pompeux car tout droit tirés du vocabulaire impérial. Cela fut d'ailleurs renforcé à la suite de près d'un siècle durant lequel l'appellation Camarade, Товарищ, *Tavarich* ne permettait plus aucune distinction de sexe ou de rang. Aujourd'hui, pour s'adresser au président de Russie, il suffira de précéder son intervention de l'apostrophe « Vladimir Vladimirovitch … ». Donc au-delà du

[26] Sans dialogue possible, d'après les dires de la principale intéressée.

sens et du symbole des patronymes[27], ils gardent une importance primordiale dans l'usage et les interactions quotidiennes en Russie. Appeler quelqu'un avec son patronyme qualifie instantanément la nature de vos relations comme assez officielles.

En cercles plus intimes, on oublie les patronymes pour plonger dans un autre penchant russe : celui des diminutifs. A titre d'exemple, sur la page Wikipédia russe du prénom Marie, Мария, *Mariya*, 44 variantes y sont associées. Alors évidemment, c'est un prénom très rependu, et donc surement l'un de ceux qui aura le plus de dérivé, mais il est très courant qu'un prénom ait plus d'une quinzaine de dérivés. Il faut donc bien comprendre que si ce n'est pas une spécificité russe en elle-même, on les trouve en très grande quantité et de manière plutôt normalisée. Ainsi, Macha sera le diminutif le plus utilisé pour Marie par exemple. Il sera courant d'appeler un collègue, une connaissance ainsi. Cependant, pour différencier certaines personnes, il est courant de lui chercher un surnom plus personnel, symbolique et parfois inventé. Pour reprendre mon cas personnel comme illustration, Léra m'appelle Marouss', Марусь, variante non-citée sur Internet par exemple[28]. Cette nuance reste ténue mais néanmoins, elle symbolise, caractérise et démarque la profonde amitié qui nous unit aujourd'hui d'une autre forme moins engageante d'affection.

Dans la littérature traduite, il est souvent amusant de lire les éditeurs qui s'obligent à préciser que tous ces noms désignent en réalité la même personne. Donc au-delà des noms en eux-mêmes[29], ce sont les différents types d'appellations qui permettent de qualifier, souvent très précisément, la profondeur des relations et l'intimité entretenues avec quelqu'un. On m'a dit une fois : « Avec les Russes, vous saurez toujours où vous en êtes de votre relation. Même si ce n'est pas

[…] Stanislavotchka [1]
[1]Diminutif de Stanislava. On trouvera également Slavoussia ou Slavoussenka. La narratrice, qui s'appelle Alexandra, sera également désignée par plusieurs diminutifs : Saniok, Sacha ou Sachenka.

Sofia Koupriachina, L'histoire de l'armoire, La reine des terminus, 2018

[27] J'ai connu en Russie des personnes qui ont obtenues quelques faveurs car elles avaient le même patronyme que la personne à qui elle demandait ce passe-droit. D'autres encore qui faisaient très attention aux prénoms des garçons de leur famille pour garder une lignée aux triples initiales (prénom – patronyme – nom) identiques, générations après générations.

[28] Dans cet esprit, Maroussia, Маруся sera plus courant.

[29] C'est un autre sujet, mais il est intéressant d'observer que les prénoms russes ont très peu mutés. Seuls des termes issus d'une forme de propagande se sont développés au XXème siècle. Des garçons étaient baptisés Vladlen (contraction de Vladimir Lénine), Mels (prénoms aux sonorités étrangement américaines qui est en fait l'anagramme de Marx-Engels-Lénine-Staline) ou, pour les petites filles Traktorine (hommage aux premiers tracteurs). Dans *Moscou heureuse*, d'Andreï Platonov, il en est question avec cette orpheline que l'on nommera Moscou Ivanovna Tchestnova. Moscou en l'honneur de la capitale du socialisme, Ivanovna pour Ivan, (équivalent du classique Jean français) allégorie de l'homme Russe moyen, et Tchestnova, sur la racine du mot honneur, честь, *tschest'*.

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

toujours plaisant ! »[30].

Réuni dans cet extrait se retrouvent les grands auteurs, que l'on appelle par leur noms de famille, la famille par un doux diminutif, les tantes et oncles, termes qui peuvent aussi bien signifier les liens de parenté qu'une titre de grande affection pour un ainé, et enfin, le classique *« prénom + patronyme »* pour une mise à distance respectueuse, voire admirative dans cet extrait. Les piliers de la Russie, éventail de ces intimités dans les rapports personnels, l'intimité de ce « moi » : élément fragile qui entre uniquement dans la composition de la molécule *familiale* [31], nous invitent donc à nous pencher à présent sur la vision du foyer, et de l'intimité spatiale.

« L'oncle Sergueï de Saint Pétersbourg, un homme réservé que je n'ai pas vu depuis longtemps et que, je crains, j'aurais peine à reconnaître ; Zoïa Efimovna, qui aime tant la poésie de Maïakovski ; mes cousines germaines Belka et Strelka qui résident dans deux villes différentes avec leurs enfants que je ne connais pas ; la gigantesque tante Slava, comptable désargentée à la vois tabagique qui de temps à autre me demande au téléphone de payer son enterrement. Et Tolstoï était toujours l'auteur de Guerre et Paix. Les piliers de la Russie demeuraient encore en place. »

Victor Erofeev, L'encyclopédie de l'âme russe, 1999

L'appartement

Durant la période soviétique, la vie en appartement communautaire* était un des modes de vie très rependu. Même s'il existait avant et continue d'exister aujourd'hui, le modèle de vie soviétique participa tout à fait à l'expansion de ces appartement bourgeois divisés en chambres familiales (une famille dans une pièce) avec cuisine et salle d'eau communes. Inutile d'en écrire plus, laissons plutôt Ludmila Oulitskaïa nous conte crûment ce quotidien assorti d'un criant manque d'intimité. Elisabeth Barillé qui inscrit ce texte dans son recueil *Le goût de la Russie* l'intitule d'ailleurs selon le célèbre adage de Sartre : *L'enfer c'est les autres*. Habituellement compris comme une apologie de la misanthropie, cette phrase associée à ce texte semble suggérer un degré supplémentaire. Ce sont nos relations tordues et viciées qui mènent la recherche et la compréhension de nous-même, la faisant passer par l'œil d'autrui. Finalement ce que l'on hait chez les autres, c'est le reflet de soi-même et « l'importance capitale de tous les autres sur chacun d'entre nous »[32]. Dans le cas de l'appartement communautaire, ce qui obsède le plus Guennadi, ce ne sont pas tant les faits saugrenus qui peuvent s'y dérouler, que les gènes infimes et quotidiennes qu'il subit et a conscience de faire subir aux autres.

[30] Propos d'Alexandre Dubois, recueilli lors d'un échange ouvert, le 3 octobre 2018.

[31] *L'Encyclopédie de l'âme Russe*, Victor EROFEEV.

[32] Extrait de Jean-Paul Sartre, *Huis clos - L'enfer c'est les autres*, Frémeaux Colombini, 2010

Extrait de « **Le Maître** » dans *Les sujets de notre tsar*
LUDMILA OULITSKAIA

Les sept pièces de cet appartement aussi long qu'un wagon de chemin de fer étaient occupées par quatre familles nombreuses, et par trois personnes seules : Guennadi, Polina Ivanovna, une vieille fille rapiate obsédée par la propreté qui portait des collerettes blanches d'écolières, et un certain Koupélis, un vieillard avec une grosse tête sur un maigre corps d'araignée, qui se disait letton, mais que ses voisins soupçonnaient d'être juif, ce en quoi ils se trompaient car en réalité, c'était un Allemand qui dissimulait ses origines.

Les autres étaient la famille du policier Levtchenko, un homme astucieux à l'esprit pratique, mais qui buvait en cachette, la famille Korotkov, une mère avec deux filles adultes et un père à demi paralysé qui personne n'avait jamais vu, et la famille de Lapoutine, un dentiste qui soignait clandestinement à domicile et que, quand il recevait ses patients, mettait toujours le même disque avec une musique tonitruante pour couvrir le bruit de sa fraise. La quatrième pièce, la plus éloignée de la porte d'entrée, était peuplée par la famille Koumankov avec à sa tête le cordonnier Kostia, un cul-de-jatte. Ces Koumankov étaient une multitude indéterminée, mais toujours supérieure à sept. Chez eux, il y avait tout le temps quelqu'un qui mourait, quelqu'un qui naissait, ou quelqu'un qui faisait de la prison.

A force de voir toutes ces saletés, toute cette misère et cette grossièreté, à force d'assister aux soirée qui se terminaient par des bagarres et aux bagarres qui se terminaient par des beuveries, Guennadi éprouvait envers tous sans exception une aversion pleine de dégoût, qu'il s'agisse de ce cinglé de Koumankov qui lançait à la tête de ses enfants encore petits et de son idiote de femme tout ce qui lui tombait sous la main, de cette grippe-sou de Polina Ivanovna qui chipait des bouts de savons de l'évier de la cuisine, ou de Koupélis, cette araignée silencieuse qui se faufilait la nuit dans la cuisine avec sa cafetière.

C'était justement Koupélis qui lui portait le plus sur les nerfs : ils étaient séparés par une cloison commune qui laissait passer tous les bruits et, du soir au matin, Guennadi était obligé d'écouter ses soupirs retentissants, ses toussements, ses grognements, les bruits de succion de sa poire à lavement, et les menues pétarades de ses intestins malades. Le voisin n'utilisait pas les toilettes communes, il avait un pot de chambre personnel qu'il vidait la nuit, avant d'aller se faire du café. Guennadi ne pouvait s'empêcher de l'entendre cogner sa cuvette, laver son sale derrière, et boire son café. Deux fois par mois, généralement le samedi, il recevait des visiteurs, en majorité des hommes, et ils avaient des conversations très animées

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

Ce texte, teinté de plusieurs sujets déjà évoqués nous permet tout juste d'imaginer la façon dont pouvait être vécue cette situation prédominante. Même si les plus chanceux avaient de modestes appartements qu'ils ont pu garder ou racheter après l'effondrement du système, le monde soviétique est marqué par ce qui en fait le fondement même : le manque de ce qui est privé. La proximité directe, la présence d'un concierge, mouchard du quartier, ou surveillance à peine dissimulée étaient autant de facteurs qui font que les Russes chérissent tant leur « chez eux », même si aujourd'hui encore, il n'est pas rare que plusieurs générations d'une même famille vive sous le même toit. La porte devient donc un élément important et caractéristique dans cette exploration de l'intime russe.

[Elle] s'insinuait dans les plis les plus secrets des portes capitonnées

Sofia Koupriachina, Ivan Purgeniev et Pauline Rabiot, La reine des terminus, 2018

Celle qui « s'insinue » dans cette porte est en réalité la domestique consciencieuse d'un immeuble. Elle nettoie depuis le palier les portes, capitonnées de cuir, souvent doublées de l'intérieur par une seconde porte en bois. Ce geste, pourtant anodin, prend ici la forme d'une sorte d'intrusion et pointe la spécificité de cette porte, gardienne des secrets du foyer. D'ailleurs, pénétrer dans un foyer russe relève, une fois encore, du rituel. Si vous y êtes en tant qu'invité, des pantoufles vous seront surement proposées, mais quoi qu'il en soit, il faut se déchausser. Si vous rentrez chez vous, alors il est possible d'aller beaucoup plus loin et de revêtir des vêtement d'intérieurs, sorte de phase temporelle qui changera la plus charmante créature slave en être bien plus naturel, parfois à la limite de la négligence. Là encore, se mettre à l'aise en rentrant chez soi n'est pas une prérogative réservée aux Russes. Cependant, il est intéressant d'observé la « faille socio-temporelle » qu'est la porte d'entrée. L'immédiateté du phénomène m'a de nombreuses fois laissée sans voix. J'ai souvent soupçonné que Léra ne se change à chacune de ses arrivées dans notre chambre pour le bonheur de s'apprêter à nouveau plus tard dans la journée. Il m'est même arrivé d'observer plusieurs fois la présence d'un véritable dressing dès la porte franchie, dans le sas d'entrée, là où on le trouverait plus traditionnellement chez nous à proximité d'une chambre ou salle de bain. Victor Erofeev considère même que vêtir ses habits d'intérieurs est la condition *sine qua non* à la compréhension du pays.

Pour comprendre la Russie, il faut se détendre. Enlever son pantalon. Mettre une robe de chambre douillette. S'allonger sur le divan. S'endormir.

Victor Erofeev, L'encyclopédie de l'âme russe, 1999

Ces habitudes, terme partageant son étymologie avec le mot « habit », semble révéler une vision bipartite du monde : le monde intérieur, intime et naturel, et le monde extérieur. Loin de s'opposer de façon manichéenne au naturel par le superficiel, les interactions extérieures méritent cependant plus d'effort, de précaution et d'attention. Je pense que l'on peut considérer qu'un changement de statut s'opère dans notre relation aux autres lorsqu'on se laisse voir ou être vu en « version intérieure ». Si chaque Russe ne se retrouvera peut-être pas dans ce modèle précis, l'intimité du foyer s'exprimera tout de même spécifiquement, de manière parfois simplifiée, parfois encore plus compliquée, mais toujours intense. Cependant, la chaleur de l'habitat ne confisque en rien les formes de proximité qui peuvent en découler dans la ville.

La cour d'immeuble

Selon la structure de nombreux quartiers dans différentes villes russes, il existe une échelle intermédiaire entre « l'écrasante » ville et l'appartement, havre de l'intimité : la cour. Si Saint Pétersbourg en est la représentation la plus connue, Moscou s'en inspire, comme vu précédemment, lors de son plan ambitieux de reconstruction de 1935. L'urbanisme en îlot repousse le bâti en périmètre et dégage de grands espaces centraux. Il en résulte une faible quantité de rue, mais de nombreuses ruelles non

Cour d'immeuble à St Péterbourg

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

Extrait de « **Crime et Châtiment** »
FIODOR DOSTOIEVSKI

Débouchant de la perspective de l'A*** sur la place, il vit soudain, sur la gauche, une entrée dans une cour ceinte de murs aveugles. A droite, tout de suite après la porte cochère, le grand mur non blanchi d'un immeuble voisin haut de trois étages s'étirait loin dans la cour. A gauche, parallèlement au mur aveugle et, là aussi, tout de suite après la porte cochère, s'étirait une palissade de bois, sur une vingtaine de pas de profondeur à l'intérieur de la cour, après quoi elle faisait une cassure vers la gauche. C'était un lieu aveugle et fermé dans lequel gisaient toutes sortes de matériaux. Plus loin, dans la profondeur de la cour, on voyait poindre derrière la palissade l'angle d'une grange basse, couverte de suie, construite en pierre, sans doute une partie d'un quelconque atelier. Il y avait là, sans doute une entreprise de sellerie, ou de menuiserie, ou quelque chose de ce genre-là ; partout, presque depuis la porte cochère, tout était noir d'une poussière de charbon. « Là qu'il faudrait tout jeter, et puis partir ! » se dit-il soudain. Ne remarquant personne dans la cour, il fit quelques pas sous la porte cochère, et découvrit tout de suite, là, tout près de la porte, une gouttière apposée à la palissade (comme c'est souvent le cas dans ce genre d'immeubles où vivent beaucoup d'ouvriers, d'artisans, de cochers, etc.) et, au-dessus de la gouttière, à même la palissade, le mot d'humour à la craie qu'on trouve toujours dans ces cas-là : « On ne pisse pas ».

Regardant une nouvelle fois autour de lui, il avait déjà enfoncé sa main dans sa poche quand, soudain, juste devant le mur extérieur, entre la porte cochère et la gouttière, là où l'espace ne faisait pas une archine de large, il remarqua une grosse pierre brute, pesant approximativement, peut-être, un poud et demi, directement posée contre le mur de pierre de la ruse. Derrière ce mur, il y avait la rue, le trottoir, on entendait marchait les passants, qui sont toujours assez nombreux dans ce quartier : mais derrière la porte cochère, personne ne pouvait le voir, à part seulement si quelqu'un entrait, venant de la rue, ce qui, du reste, pouvait très bien se produire, et, donc, il fallait faire vite.

Il se pencha vers la pierre, en saisit fermement le sommet des deux mains, et, de toutes ses forces, il retourna la pierre. Sous la pression s'était formé un petit renfoncement ; il commença tout de suite à y jeter ce qu'il avait dans les poches.

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

répertoriées qui traversent ces blocks et en desservent les immeubles et autres bâtis. Nous ne sommes ni dans d'étroites rues parisiennes, ni dans d'ancestrales traboules lyonnaises, et encore moins dans d'immenses avenues rectilignes et asphaltées de New-York. Pour autant, pousser la porte d'une cour ou s'y immiscer juste avant que celle-ci ne se referme peut nous propulser dans une vision très différente de la ville propre, large et uniforme offerte depuis la rue. Cette ambiance, devient centrale dans *Crimes et châtiments*. Dostoïevski aimait dire que Saint Pétersbourg état la ville « la plus prémédité du monde ». Loin de lui tenir rigueur de son manque d'improvisation, sa littérature transpire au contraire de détails et d'amour envers celle qu'il s'appliquât tant à décrire.

Dans cet extrait, Raskolnikov, jeune meurtrier de son usurière, choisit cette cour car elle est lugubre et aveugle. Il s'y développe bien des bribes d'une vie, sale ou salissante, à laquelle notre héros n'apporte aucune amélioration avec son attitude fugitive et clandestine. L'instabilité de la tranquillité de cet endroit se comprend par la mise à l'écart dans le texte de la rue bruyante. « Derrière le mur », « Derrière la porte cochère ». L'intimité de cette cour est donc bien présente, il semblerait que l'on y urine sans grande gêne, mais versatile et illicite. Ainsi, la logique qui voudrait que le degré d'intimité d'un lieu soit inversement proportionnel à son exposition visuelle est biaisée, voire caduque, dans ce cas-là. C'est bien la cécité de l'endroit qui perturbe sa sérénité, rendant imprévisible toute irruption. Celle d'un travailleur qui sortirait de l'« atelier » identifié en fond de cour, ou un passant qui y pénètrerait par la porte cochère. Le tout augmentant évidemment la psychose naissante du jeune homme.

Ainsi dans une cour aux caractéristiques opposées s'opère une surveillance permanente, mais plus humaine à la fois. Reprenons le film Romance à Moscou qui offre une vision tout à fait différente de cet espace. Il y est le point de rendez-vous des habitants, le lieu des célébrations et le catalyseur des énergies positives, au début lieu d'échanges doux et personnels, c'est l'union de toutes les voies à l'unisson qui permettra à Kolya (un des protagonistes), d'arriver à ses fins. Ces sept minutes du film montrent la cour comme un prolongement de l'appartement. Au début, les couples et enfants dansent sur de la musique qui s'échappe depuis la pièce où devait se dérouler la célébration de la noce. L'espace limité par les bâtiments et la nuit sombre et calme mettent en avant l'idée qu'il s'agisse d'une pièce commune occupée et surveillée par tous. Dans la scène suivante, c'est par la cour, faisant office de couloir entre deux pièces, que vont transiter et s'amplifier les mots de Kolya pour arriver aux oreilles de Sveta.

C'est donc un monde bien singulier qui se déploie dans le cœur des îlots de construction bâtis le long des grandes artères des villes russes. Cette vie hors des rues comprenant habitations, parkings, commerces, bureaux, locaux en tout genre complète

la moitié manquante à l'analyse d'une ville qui ne serait perçue que depuis ces axes de circulation. Aujourd'hui en recherche de foncier, on y voit s'y développer de nouvelles appropriations et organisations de l'espace, de façon plus ou moins heureuse (stationnement sauvage, bâti préfabriqué…). Cela préfigure, dans la planification urbaine, des enjeux majeurs à venir car ces espaces interstitiels restent extrêmement fréquentés. Il s'agit d'une échelle supplémentaire permettant de trouver une forme d'intimité dans des villes que l'on accuse d'en manquer.

Poursuivons donc ce zoom arrière dans les strates de l'intimité pour rejoindre sa notion contraire d'immensité.

Les transports

Dernière étape de notre parcours non-exhaustif dans les intimités russes. Face à ce territoire à la fois source de fierté et de défi permanent, quelle serait la part de l'intime à l'échelle du territoire russe ? Comment la longueur des trajets a transformé, par la force des choses, la façon dont voyagent les gens.

Nous avons déjà parlé du train, et que l'aspect symbolique de ce transport dans l'esprit russe. Mais il me semble nécessaire, selon cette thématique de l'intimité, d'évoquer l'attitude des voyageurs dans un train. Un voyage en platzkart* dans un train sera toujours l'occasion de vivre un moment de Russie. La Russie dans *sa réalité profonde*[33]. A l'entrée du wagon, le samovar* se fait l'élément incontournable du trajet. Il fournira en eau chaude les sachets de thé prêts à infuser au fond d'un verre lui-même disposé dans un porte-verre métallique. En voilà trois symboles de la lutte des Russes avec la Russie, sa terre et son climat. Le thé réchauffe les cœurs et donne un prétexte pour discuter des heures, le samovar sait se passer d'électricité, il reste fiable, et ses gobelets, robustes et stables, emblèmes floqués de la RJD*, organisme majeur qui a l'honneur de dompter les distances russes. Puis on avance dans le wagon, rencontrant des groupements de banquettes qui sont autant de petits foyers recomposés. Comme il n'est pas rare que les trajets durent plusieurs jours, une nuit au minimum, il n'est pas non plus rare que des familles entières voyagent, boites en plastiques, thermos et vaisselle dans leur cabas. On cherchera le plus souvent à discuter avec vous, ou même à partager un repas. Dans cette atmosphère toujours familiale, on se s'étonnera pas de voir les passagers sortir leurs chaussons et revêtir leurs vêtements de nuit à l'heure de se coucher. Plus le trajet est long, plus cette ambiance familiale a le temps de s'installer, mais même sur de plus courtes durées, et dans d'autres moyens de transports, nous nous laissons surprendre pas l'apparition de cette intimité que favorisent ces immenses itinéraires.

[33] Voir définition du CNRTL

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

De même dans l'avion pour Irkoutsk, vol intérieur de 6h environ, cet esprit familial a pris place dès que nous fûmes autorisés à décrocher nos ceintures. D'abord absorbée par *Les forêts de Sibérie* de Sylvain Tesson (dans lequel il décommande fortement de lire sur l'endroit où l'on se rend en y allant), les déplacements et l'agitation ambiante ont eu vite raison de ma concentration. L'avion n'était pas plein. Cela renforça cet esprit, bien qu'il fut permit aux passagers de se rapprocher, comme, au contraire, de s'éloigner et profiter de l'aisance de l'espace. En position d'observatrice, j'ai remarqué plusieurs personnes enfiler leurs chaussons, un jogging ou les deux. Au fond de l'avion, la queue pour les toilettes était l'occasion d'échanges fournis entres inconnus partageant le simple fait de partager ce vol peu fourni pour la Sibérie.

Je me souviens ma professeure de russe, Alexandra Vladimirovna et sa charmante collègue Yulia, profitant de ma présence pour s'organiser un séjour à Paris sur un break de six jours à l'université. J'arguais alors dans le vide qu'un billet d'avion serait moins cher et plus rentable que prendre le train, avant qu'elle ne m'explique, se saisissant de mes mains avec les siennes, que le trajet faisait partie du voyage, elles y tenaient.

Voyage à bord du Transibérien en platzkart

Il aurait fallu que je prenne cent fois l'avion, ou que j'organise cent voyages pour cent professeurs afin de m'assurer que ces anecdotes puissent être élevées au rang de vérité. Il n'en est rien. Cependant, je me permettrais d'assurer une chose : ce sont là des expériences qui vous permettent d'aborder le trajet comme une chance et non une contrainte inhérente au voyage.

Intensité, *subst. fém.*

Force, puissance de quelque chose.
Caractère de ce qui atteint un haut degré de puissance.
[Musique] Terme d'interprétation relatif aux nuances et à la qualité du son.

Définition du Larousse

Degré maximum
[Domaine scientifique] Valeur numérique d'un phénomène, d'une grandeur. Action plus ou moins grande exercée par une force. Grandeur caractérisant l'état magnétique d'un lieu.

Définition du CNRTL

Dernier élément de ce triptyque. Unit-il les deux précédents ou présente-t-il à nouveau une contradiction ? A quoi mesure-t-on l'intensité d'un pays ? A sa richesse culturelle ? A sa puissance politique ? Sa densité ? Celle de ses axes de transport ? Dans le cas d'immenses pays comme la Russie, on observe, comme expliqué précédemment, d'énormes zones de vides et donc d'importants écarts entre la densité des villes et celle du pays. Ce constat permet alors d'élargir le sujet pour en arriver à, semble-t-il, un consensus quand on parle de la Russie : son entièreté, son rejet du milieu, de l'entre-deux, voire de la nuance. Dans une habile et éternelle comparaison de Moscou et Saint Pétersbourg, Nicolas Gogol disait d'ailleurs de celle qui n'était alors qu'une ville de province :

> Moscou est un gentilhomme russe qui s'en donne à cœur joie quand il s'amuse [...] ; le juste milieu n'est point son affaire.
>
> *Nicolas Gogol, Notes sur Saint Pétersbourg, 1835*

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

Le tout ou rien

Malgré la pluralité *des intensités* réunies dans le recueil d'Elisabeth Barillé, c'est cette entièreté russe qui semble tout réunir et catalyser. Des phénomènes naturels et quantifiables, aux notions plus abstraites et indénombrables. Dans son Encyclopédie de l'âme russe, Erofeev nomme un des personnages principaux « Le Gris ». On retrouve-là le procédé utilisé par Platonov lorsqu'il nomme son héroïne Moscou, se permettant ainsi les doubles sens et parallèles entre la femme et la ville. Dans le roman d'Erofeev, Le Gris va être recherché, approché, décrit, mais finalement jamais atteint. Le gris serait-il inatteignable ?

> Mais la Russie est inadaptée à ce qu'on appelle une vie normale. Chaque tsar a son Raspoutine. La Russie a exhibé les extrêmes de la nature humaine, elle a détruit l'idée d'un juste milieu.
>
> *Victor Erofeev, L'encyclopédie de l'âme russe, 1999*

Oserai-je affirmer qu'en France, nous somme *moyens* ? Peut-être « modérés » serait plus exact. Un pays de taille moyenne, aujourd'hui d'importance moyenne (il faut dire ce qui est), peuplé de gens réfléchis, pleins de retenue, nous aimons notre pays sans peur de le critiquer, l'hégémonie n'est plus une valeur française, le débat, si. Le Russe, au contraire, ne sait aimer un peu. Il aime beaucoup, d'un coup, il voit grand, et loin. A défaut de voir *juste* parfois. Il boit, toujours beaucoup, jamais sans raison[34]. Confondu dans la vie personnelle avec une forme d'impulsivité, il arrive de se lier pour se déchirer peu après. Cela paraît peut-être anecdotique, mais c'est essentiel pour comprendre la vie en Russie.

Peu après mon arrivée m'a rejoint Léra, qui fut ma colocataire pour l'année. Moins d'une semaine après le début de notre cohabitation, elle dégainait de son armoire un cadeau ramené d'Ouzbékistan, où elle vivait jusqu'alors. Elle l'avait acheté pour l'offrir à la première personne à laquelle elle se lierait d'amitié en Russie. Si aujourd'hui notre relation est presque sororale, je me souviens à ce moment-là être touchée de l'attention, mais toujours incertaine de la durabilité de ce que j'estimais à l'époque n'être qu'une entente très cordiale. Mais c'est elle qui avait raison.

[34] En Russie, on porte un toast avant chaque verre. L'occasion de belles et lyriques déclarations, compliments etc. L'idée qu'un « Na *zdorovye* » générique suffirait à lancer les hostilités est erronée. Lorsque les longs discours ne viennent pas, les convives se mettront au minimum d'accord sur une occasion à laquelle trinquer : « à l'amitié », « à l'amour », « à la Russie ». Chaque verre porte un symbole, on ne boit pas en vain, même si l'on boit beaucoup, avec les dérives déjà connues.

Mais cet aspect s'exprime dans la société par des normes très fortes, notamment concernant la gestion de sa vie privée. Au-delà du caractère propre à chacun (en terme d'engagement, d'impulsivité etc.), ce sont ces standards qui développent une forme de pression. La société devient donc homogène et rendent donc difficile le pas de côté, poussant souvent à un engagement peu réfléchi. Le mariage est, par exemple, un vaste sujet en Russie. Avec un divorce sur deux mariages, la Russie est souvent montrée comme le tristement premier pays en la matière. Malgré les mesures mises en place par le gouvernement, incitatives concernant la fondation d'une famille et dissuasives concernant le divorce, les chiffres baissent difficilement. De plus, ils chutent pour d'étranges raisons, comme l'augmentation très significative du coût d'un divorce[35]. Un article de Russia Beyond[36] concluait d'ailleurs en expliquant *que le maître mot du mariage n'est plus de vivre ensemble « heureux et pour longtemps » mais surtout « intensément et en variant les plaisirs »*. S'il s'agit pour eux d'un changement, des effets d'une époque sur sa jeunesse, l'histoire des relations amoureuses en Russie ou URSS ont toujours été assez codifiées et socialement normées. La seule exception serait peut-être cette courte période dans les années 20, alors qu'un vent de liberté et d'idéaux ont chamboulé l'ensemble de la société, jusqu'à la vision du couple et de la famille qui explosa totalement.

Un homme de hasard fit un jour sa connaissance et la conquit par son sentiment et son amabilité ; alors, Moscou Tchestnova l'épousa, gâchant d'un coup et pour toujours son corps et sa jeunesse.

Andreï Platonov, Moscou heureuse, 1933-1938

Elle m'a confié des tas de choses. Une confiance étonnante. J'ai compris que ça finirait mal.

Victor Erofeev, L'encyclopédie de l'âme russe, 1999

Qu'elle soit liée à l'élan de la liberté postrévolutionnaire, ou aux normes rigides de la société, cette absence de demi-mesure s'observe et se décline dans les différents aspects de la vie en Russie. L'intensité du pays, de ses habitant, son climat, sa densité, juxtaposée au vide immense, sont autant d'extrêmes qui ne permettent pas, en retour la modération des sentiments. On ne peut rester indifférent à cette culture qui, sans intermédiaire possible, vous passionne ou vous rebute.

C'est l'époque où le refus de distinguer les sentiments est proclamé, et parfois vécu : la camaraderie sert de pont entre l'amitié et l'amour, brouillant les catégories de genre, voire d'identités sexuelles.

Propos d'Arthur Clech, Spécialiste des études slaves à l'EHESS recueillis par Lukas Aubin pour le site La Dame de Pique

[35] Le coût est passé de 400 à 30 000 roubles, soit de 5,34 € à 400,5 € (avec le change du 16 novembre 2018).

[36] Média gouvernemental tourné vers l'étranger. Anciennement Russia Beyond the Headline.

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

La fierté

Sois glorieuse notre libre Patrie
Alliance éternelle de peuples frères !
Sagesse populaire transmise par nos ancêtres
Sois glorieux notre pays ! Nous sommes fiers de toi !

Hymne national de la Fédération de Russie depuis 2000

Une des manifestations de l'intensité des sentiments russes est sûrement cette fierté. Ciment de l'Union manquant de s'effriter dans l'immédiate période post-soviétique, Vladimir Poutine tente de le ragréer, fondant sur le patriotisme l'essentiel de sa politique. Dès son premier mandat, mais non sans opposition, il instaure un retour à l'hymne nationale soviétique avec de nouvelles paroles.

Tout au long de ce glorieux hymne sont réaffirmés les principes fondamentaux d'une nation qui se relève difficilement de son entrée « sauvage » dans le capitalisme[37]. Du lien aux « ancêtre » à l'immensité du pays. De la nécessité patriotique à la religiosité. A travers cet exemple et d'autre précédemment exprimés (notamment le contrôle des médias), on observe la disparition de la limite habituellement établie entre patriotisme et nationalisme. Erofeev se moque d'ailleurs gentiment de l'exaltation du sentiment patriotique insufflé dans chaque fragment de la société.

– Une fois qu'il aura dessoûlé, il te répondra, a remarqué la maman machinalement. Pourquoi ne te laves-tu pas les oreilles ? Chez nous autres, Russes, les oreilles produisent beaucoup de cérumen. Il faut laver les oreilles russes tous les jours. Nous sommes un grand pays.
– Il ne dessoûlera jamais, a dit sombrement le Gris.
– Mon fils, vive la Russie ! a lancé la maman. Il n'y a pas de plus beau pays au monde.
– C'est vrai, a approuvé le fils avec un gros soupir.
– On dit que nos routes sont mauvaises, a repris la maman. Ce n'est pas un problème de routes, mais de climat. Pas un seul revêtement ne tient le coup, a-t-elle ajouté fièrement.

Victor Erofeev, L'encyclopédie de l'âme russe, 1999

Dans ce passage plein de dérision, on est fier de tout, et presque de n'importe quoi, en famille. De la physiologie des oreilles au climat qui bat l'asphalte. Parmi ces exagérations, ou manifestations surprenantes de ce patriotisme, on compte par exemple un culte démesuré pour leur chef d'état. Ce phénomène qui ramène à l'époque soviétique était en réalité déjà observé et décrit par le Marquis de Custine dans La Russie de 1839, ouvrage très critique au sujet du pays que découvre en partie ce grand voyageur.

Obéir à un maître quel qu'il soit, voilà ce qui met en mouvement la plus grande partie de la population de Pétersbourg et de l'Empire.

Marquis de Custine, La Russie de 1839

[37] La notion de « capitalisme sauvage » fut développée dans les années 80 par les sociologues Loïc Wacquant et Pierre Bourdieu. Sa définition est remodelée lors de la dissolution du bloc soviétique. A l'idée initiale d'un système sauvage car sans humanité, s'ajoute dans les années 90 le principe d'un système né rapidement, sans cadre, engendrant d'important bouleversements sociaux.

D'un autre côté, on en trouve au quotidien des manifestations beaucoup plus intéressantes et même poignantes. Cette fierté lorsqu'elle s'étend à l'amour, la revendication et la diffusion de leur culture et de leurs artistes, prend une nouvelle dimension. Il n'existe pas ou peu aujourd'hui d'œuvre de fictions qui ne feraient pas appel à des références classiques. Les spécialistes ont même classé les différents « âges » de la littérature russe, décernant des médailles d'or et d'argent, jusqu'à une potentielle médaille de bronze pour la littérature actuelle, et les défis contemporains qu'elle continue de relever. Des vers dans chaque mémoire, celle de l'intellectuel, aux marginaux dépeints par Sofia Koupriachina. Victor Erofeev, argue même que *chaque Russe a son « auteur préféré »*.

Je me souviens une première soirée, assez inintéressante en vérité, chez un voisin du 8ème étage. Nous conversions à propos de banalités depuis un certain temps dans la chambre de Nikita, archétype de l'étudiant russe moyen. Alors que je partais, je fus étonnement retenu par la requête de ce dernier que j'imaginais, au vu de nos conversations, assez éloigné de toute sensibilité poétique.
Il sortit pourtant de son bureau un adorable livre de toute petite dimension, fait pour tenir dans la main, et dans la poche. Il s'agissait d'une édition miniature d'Evgueni Onéguine[38] dont il me demandait de lire la préface, quelques lignes rédigées en français dans la version originale.

> Pétri de vanité, il avait encore plus de cette espèce d'orgueil qui fait avouer avec la même indifférence les bonnes comme les mauvaises actions, suite d'un sentiment de supériorité peut-être imaginaire.
>
> *Alexandre Pouchkine, Evgueni Onéguine*

Ce fut un plaisir, semble-t-il partagé, qui me fit prendre conscience de l'importance de la littérature dans le quotidien russe. Ce goût transparaissait dans la ville, par des déclamations de vers dans la rue, l'omniprésence des livres, de toutes formes (tout petits, de poche, brochés, numériques…) ou la simple discussion qui faisait jaillir un élan de poésie. Cet univers artistique et culturel, si méconnu en occident, converge vers un élément peut-être encore plus fédérateur : la langue. Au milieu de ce qui est appelé en Russie la Grande Guerre patriotique[39], l'immense poétesse Anna Akhmatova cisèle un émouvant poème qui mobilise tous ces sujets.

Il est donc bel et bien difficile de rester indifférent devant un tel amour pour son

[38] Evgueni Onéguine, Alexandre Pouchkine, 1821-1831

[39] Autre symbole de la fierté nationale, le terme de Grande guerre patriotique, Великая Отечественная война, *V yelikaya otyetchyestvyenaya voyna,* désigne la seconde guerre mondiale, et donc plus particulièrement les affrontements sur le front de l'Est à partir de 1941. Cette appellation fait directement référence à la Guerre patriotique de 1812 correspondant à la résistance contre l'invasion napoléonienne.

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

Courage

dans *Requiem. Poèmes sans héros et autres poèmes*

ANNA AKHMATOVA

Nous savons ce qui maintenant est en balance
Et ce qui maintenant s'accomplit.
Nos horloges sonnent l'heure du courage,
Et le courage ne nous abandonnera pas.
Il n'est pas terrible de tomber sous les balles,
Il n'est pas amer de rester sans toit,
Et nous te garderons, langue russe,
Immense parole russe.
Nous te porterons libre et pure,
Nous te transmettrons à nos déscendant,
Et nous te sauverons de la captivité,
A jamais.

23 février 1942
Tachkent

pays car, que l'on puisse le comprendre ou pas, il est toujours exprimé avec sincérité. Le 9 mai 2017[40], j'ai défilée dans le régiment des immortels. Des dizaines de milliers de russes marchaient, entre la place Pouchkine et la Place Rouge, le long de l'avenue Tverskaya, des portraits de leurs proches, parfois morts aux combats, dans les mains. Ce parcours fut clairsemé de « Hourra » qui remontaient le rue, de chants patriotiques, et d'un peu de pluie, mais ce fut un de ces moments qui a fait vibrer un (grand) pays tout entier. Sans être capable de mettre un mot sur mon état intérieur à ce moment-là, je ne peux qu'affirmer que j'en fus remuée et émue.

Elisabeth Barillé conclut son recueil par un extrait de *La fin de l'homme rouge* de Svetlana Alexeievitch qu'elle nomme *Ivresse patriotique*. Comme l'ivresse, le patriotisme peut avoir des effets ambivalents, même au sein de cette Russie apparemment « éternelle et immuable »[41].

Nous aimions notre Patrie, d'un amour sans limites. C'était la plus belle des Patries ! La première automobile soviétique : hourra ! Un ouvrier illettré avait découvert le secret qui empêche l'acier de rouiller : quelle victoire ! Le monde entier connaissait déjà ce secret depuis longtemps, mais cela, nous ne l'avons appris que plus tard.

Svetlana Alexeievitch, La fin de l'homme rouge, 2013

Alors faut-il avoir l'espoir, l'envie, que la Russie se rapproche d'une forme de démocratie, selon nos modèles admis ? Avec les récents développements politiques en Europe et à l'international, la retenue est autorisée. Nos révolutions anciennes et la distance parcourue depuis nous autorisent-elles à vouloir voir converger le monde vers nos paradigmes ? Sur quoi faire reposer l'espoir d'une quiétude internationale durable, si ce n'est que le symbole du mot mir, мир, signifiant à la fois « monde » et « paix » ? Au-delà de toute leçon, je lui souhaiterais simplement d'arriver au plus vite à exprimer l'amour pour son pays, tout en s'autorisant une critique objective et constructive de son passé et son présent.

Page suivante :
Drapeau russe flotant à Moscou lors de la parade du 9 mai 2017

[40] L'armistice de la Seconde Guerre mondiale ayant été signée le 8 mai 1945 à 23h16 chez nous, nous étions déjà le 9 mai, à seize minutes près, en Union Soviétique.

[41] Ludmila Oulitskaïa, *Confiture russe,* Gallimard, Paris, 2018, 208 pages

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

Deuxième Partie

Le métro de Moscou

Московское метро

Moskovskoye myetro

L'accomplissement du modèle architectural et social soviétique

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

Station Plochad' Revolioutsiy

Introduction

Métro

Réseau de chemin de fer électrique, totalement ou en majeure partie souterrain, desservant différents points d'une grande ville (notamment une capitale) ou d'une grande agglomération urbaine.

Définition du CNRTL

Dans l'histoire des métros du monde, Moscou érige le sien assez tard, à l'occasion d'un projet global de reconstruction de la ville. Si Londres peut se targuer d'être le premier, Paris le plus dense, Moscou est historiquement le plus grandiose. Aujourd'hui, de nombreuses villes ont compris l'intérêt de rendre les milliards de trajets quotidiens et routiniers plus agréables aux voyageurs. A Moscou, cette dimension fût intégrée dès le départ du projet. Si l'idée d'un métropolitain est déjà envisagée à l'époque tsariste, il faudra attendre l'ère soviétique pour la concrétiser. Et pour cause. Nous aurions du mal à voir comment l'idéologie communiste aurait pu se passer d'un tel service. En revanche, si le métro a nourri l'idéologie communiste, cette-dernière a également largement profité de son épopée.

On construit le socialisme aujourd'hui avec des briques qui seront fabriquées demain

Habituellement attribuée à Nicolas Boukharine

Le métro serait donc *une brique* du rempart communiste, et cela alors même qu'il n'est encore qu'un projet. Un projet urbain, architectural, social, littéraire, politique donc soviétique. En effet, dans la logique socialiste selon laquelle la politique doit s'insinuer dans chaque strate de la société, le métro n'échappe pas à la règle. Notre traversée au cœur de l'histoire de ce monument emblématique de la capitale russe s'appliquera à synthétiser la matière déjà accumulée sur le sujet. Je m'appuierai en particulier sur l'ouvrage, issu de la thèse soutenue par Josette Bouvard, fruit d'un travail très précis sur les premières phases de construction, sous l'ère stalinienne.

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

I - La naissance d'un « mythe soviétique »

Mythe

Évocation légendaire relatant des faits ou mentionnant des personnages ayant une réalité historique, mais transformés par la légende.

Définition CNRTL

« Mythe ». C'est le terme qu'utilise Josette Bouvard dans sa thèse[1] pour définir l'aventure du métropolitain moscovite. Durant les premières phases de construction, le métro est *le* grand projet du socialisme et de l'URSS* tout entière. En effet, ce projet qui fut long à mettre en place, ne modifia pas que la vie moscovite. Par les décisions architecturales et politiques, les travailleurs venus le creuser et les ambitions littéraires de Maxime Gorki, il impliqua, de près ou de loin, un nombre impressionnant de personnes. Cette importante mobilisation sera d'ailleurs le prétexte pour de nombreuses hyperboles dans la propagande associée au projet. Dans un registre assez attendrissant, l'anecdote relatée par E.D. Simon dans l'ouvrage *Moscow in the Making* [2] montre la dimension globale d'un projet moscovite, aux répercussions étendues à l'Union entière.

Une dame anglaise m'a dit qu'un paysan à Tbilissi lui avait demandé si elle avait vu « notre » métro. Elle répondit qu'elle pensait que le seul métro était à Moscou. « Oui » dit le paysan, « notre métro de Moscou ».

E.D. Simon, Moscow in the Making

I was told by an English-woman that a peasant in Tiflis [Tblisi] had asked her whether she had seen « our » metro? She said that she thought the only metro was in Moscow. "Yes" said the peasant, "our Moscow metro."

[1] BOUVARD, Josette, *Le métro de Moscou : la construction d'un mythe soviétique.*

[2] E. D. Simon, *Moscow in the Making*, Londres, Toronto et New York, Longmans & Co, 1937, p 205

Les prémices du projet

Bien que la mobilisation semble totale, les premiers projets, qu'ils soient pré-soviétiques ou soviétiques peinaient à emporter l'opinion publique. Etudions ces nombreuses propositions et ce qui a finalement permis au projet de se lancer.

Les projets pré-soviétiques

C'est en 1897 que l'on trouve les premières traces d'un projet de métropolitain pour Moscou. Ce seront même deux propositions qui seront formulées la même année. Un premier projet est proposé par la Compagnie des Chemins de fer de Riazan (ville au sud-est de Moscou). Il propose une ligne de chemin de fer circulaire, traversée par une ligne radiale souterraine. Le second se montre plus ambitieux puisqu'il propose une ligne circulaire et un total de six lignes radiales. Environ quarante ans séparent ces ébauches du projet final, pourtant les grandes resteront les mêmes.

Parallèlement sont également étudiés des esquisses pour Saint Pétersbourg, la capitale de l'époque, sans plus de succès.

A l'aube du vingtième siècle, les projets deviennent de plus en plus ambitieux, donc très couteux. Des investissements de la part de banques anglaises et américaines sont alors étudiés. Devant l'ampleur que commence à prendre cette question de métropolitain, des formes d'opposition se font entendre. En effet, à cette même période est mis en place, à Moscou, un important système de tramways qui se développe entre 1904 et 1910. Il s'agit d'une évolution majeure en laquelle les moscovites de l'époque croient beaucoup. De fait, ils sont globalement contre le projet de métro, et préfèrent voir l'exécutif se concentrer sur le projet en cours. S'ajoutent à cela les pétitions lancées par la Société Impériale d'Archéologie qui s'inquiète des dommages que de tels travaux pourraient causer aux bâtiments historiques de la ville. Par ailleurs, la situation politique est trouble suite à l'éclatement de la première révolution russe en 1905.

Une décennie s'écoule donc, où Moscou développe ses tramways, et occulte toute idée d'un transport souterrain. Mais la population moscovite augmente vite et les tramways se retrouvent rapidement engorgés. La question du métro est donc soulevée à nouveau dès 1912. On retrouve dans ces propositions les mêmes schémas que précédemment, à savoir une conjugaison de lignes radiales et d'une ligne circulaire.

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

Au début du siècle, quelques lignes de chemins de fer sont électrifiées. Ces nouveaux projets comprennent donc également des connexions entre les trains de banlieue, à présent plus performants, et les potentielles lignes souterraines. Mais la nécessité de recourir à des fonds étrangers reste primordiale au vu de l'ampleur des projets. La presse, de plus en plus présente dans le débat, se fait le relais de cette éternelle tension entre les organes politiques et les concessionnaires privés.

Les décisions s'accélèrent en 1914 avec la création d'une commission interministérielle chargée de donner un diagnostic officiel sur la question. S'y retrouvent les représentants du ministère de l'intérieur, des finances, des voies de communication, ainsi que des représentants de la Douma de Moscou. Leur diagnostic est rapide et sans appel : la ville doit se doter d'un métropolitain, mais doit en être la propriétaire. Un projet, dans la lignée de ceux évoqués plus tôt est donc arrêté. Les investissements étrangers y restent limités par la libération importante de fonds publics. Le projet ne semble jamais avoir été aussi près de se concrétiser quand éclate la Première Guerre mondiale, interrompue en Russie par la révolution, elle-même suivie d'une guerre civile. Le sujet ne reviendra donc sur la table qu'en 1923, sous l'ère soviétique.

Les premières formes d'organisation et de projet soviétique

Avant la révolution, l'idée d'un métro à Moscou, comme à Saint Pétersbourg d'ailleurs, n'avait su s'organiser suffisamment solidement pour aboutir. Cependant, depuis 1920 celle qui a retrouvé le rang de capitale connaît un fort accroissement de sa population, malgré les importantes pertes humaines liées aux guerres successives. Le projet semble donc primordial, au vu de la population et du nouveau statut de la ville. Le Mossoviet confie donc la mission de conduire le projet à la direction des chemins de fer de la ville en 1923. Une délégation d'une douzaine d'hommes crée donc un bureau d'étude spécialisé. Mais la tâche est lourde. Les chercheurs font donc appel à des firmes allemandes ayant déjà une longue expérience dans ce domaine pour les épauler. Deux projets naissent en parallèle. Le premier, développé avec AEG consiste en un complexe de 60 km de lignes radiales et circulaires, avec un total de 67 stations. Le tout construit « à la parisienne », à savoir en profondeur moyenne et à l'aide de stations à quais latéraux. Le second est présenté conjointement par la firme Siemens-Bauunion. Il est encore plus conséquent avec 80,3 km de lignes. Aucune de ses ébauches ne sera retenue, la seconde étant trop onéreuse, et la première à cause de l'échec de l'accord financier entre la firme et la ville. Le non aboutissement de l'entreprise mènera à l'arrestation, en 1930, des dirigeants du bureau d'étude « pour

n'avoir pas su, en sept ans, mener à bien le projet de métropolitain[3] ». En somme, pour sabotage.

Malgré l'avortement du projet officiellement enterré en 1930, ce-dernier fut annoncé dans la presse l'année d'avant, alors que l'accord financier semblait encore possible. La somme, astronomique pour l'époque, de 55 millions de roubles provoquera une levée de boucliers. Comme précédemment, beaucoup considèrent qu'il vaudrait mieux renforcer les services de transport déjà existants, afin de se concentrer sur le manque de logements, d'hôpitaux et d'écoles. L'opposition vient aussi bien des citoyens que de certains dirigeants, notamment les responsables du Gosplan* chargés de la planification de la ville.

Le projet repart donc à nouveau de zéro lors de la création d'une nouvelle commission mixte composée de partisans et d'opposants au métropolitain. Le but de ce groupe de travail sera de développer différents scénarii concernant l'avenir de la capitale. Il est explicitement demandé que soit alors étudiées, parmi ces variantes, certaines typologies sans métro.

Ce qui sera en 1935 un grand bouleversement urbain, facteur d'une liesse populaire globale, est loin d'être évident cinq ans plus tôt.

Le parti tranche

Un plénum* a lieu le 15 juin 1931. Lazare Moïsseievitch Kaganovitch* y présente un document qui nous est aujourd'hui parvenu sous le nom de « Rapport *Sur l'économie urbaine* ». Celui qui est alors premier secrétaire du Comité du parti de la ville de Moscou (MGK)* place la construction du métro comme un enjeu majeur face à l'intégralité de la classe politique soviétique. Ce rapport assortie la nécessité du métropolitain à un besoin criant de renouveler la capitale. Il entend relier les logements à l'eau courante[4], densifier la ville, réparer et élargir les voies etc. Ce sont les prémices du Plan de reconstruction de Moscou de 1935.

Kaganovitch appuiera, peu après, ses propos et convictions dans une lettre adressée directement à Joseph Staline*, dans laquelle il argue de « l'intérêt général d'Etat » que revêt la construction d'un métro à Moscou. Obtenant l'approbation du sommet de

[3] Dans Le métro de Moscou : un mythe soviétique, Josette Bouvard relève cette citation d'un document secret nommé « Liste des ingénieurs et techniciens du MGJD arrêtés par l'OGPOu pour participation à des organisations nuisibles ».

[4] 60% des logements en sont alors privés

Panorama vertical de la station Maïakovskaïa

la hiérarchie soviétique, le projet sera rapidement lancé. Le Metrostroï* est formé en septembre 1931, date considérée comme celle du lancement réel de la construction du métropolitain moscovite.

Après une quarantaine d'année de propositions, de refus, de conflits, nous voilà donc finalement au tout début de ce qui deviendra une grande fresque historique, mais avant tout socialiste.

Des « palais souterrains » pour le peuple

Si la décision venue de tout en haut lance un processus qui aboutira, les débuts restent balbutiants. Deux éléments permettent malgré tout d'accélérer les choses : la double casquette de Kaganovitch dans les instances à la fois municipales et nationales, et l'absence de propriété privée pour le foncier. Les chercheurs mettent cependant du temps à statuer sur des questions techniques telles que la profondeur des stations. Enfin, la main d'œuvre est peu nombreuse et peu qualifiée, mais le manque de logements empêche de lancer, dès le départ, un appel aux travailleurs de toute l'URSS. Tout s'opère simultanément mais lentement. Ainsi, à la fin de l'année 1932 ne travaillent que 5 500 ouvriers sur les 12 000 qu'exigerait le projet. C'est donc très logiquement qu'en cette même année, seuls 154 m de tunnels ont été creusés sur les 2 396 prévus. En réaction à cette première année perçue comme un échec, les efforts humains, techniques et sociaux redoubleront pour parvenir à tenir l'échéance fixée, malgré d'importants dépassements budgétaires.

L'architecture des premières stations

Le 15 mai 1935, le métro est inauguré. Il compte alors 13 stations, pour un total de 11,2 km sur deux lignes radiales se croisant dans le centre. Ces stations constituent la première tranche du projet. Une seconde phase suit. Elle profite évidemment des erreurs commises au début du projet. Cette nouvelle tranche est également guidée par le plan quinquennal* et la vision architecturale directement dictée par des organismes d'Etat nouvellement constitués. Les stations construites durant la Seconde Guerre mondiale constituent la troisième étape. Enfin, la quatrième tranche s'érige entre la

ÉCOLE NATIONALE SUPÉRIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
TOUT DROITS AU DROIT D'AUTEUR

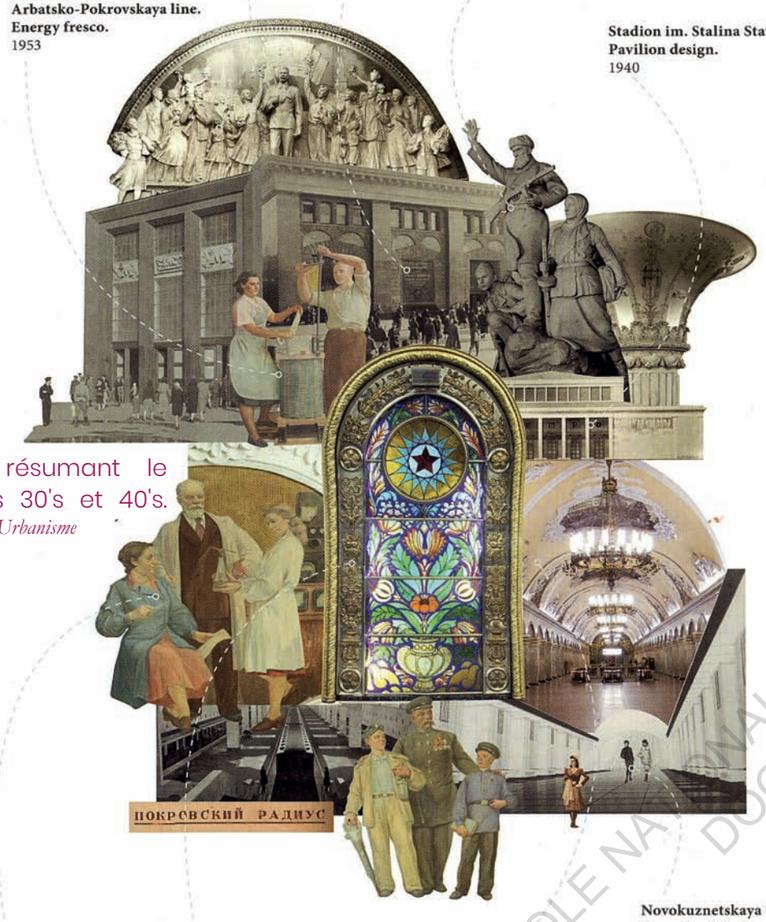
Taganskaya Station on the Koltsevaya line. Perished panels.
1949

Paveletskaya Station on the Zamoskvoretskaya line. Ground pavilion.
1943

Partizanskaya Statio. Sculptural group.
1944

Kievskaya Station on the Arbatsko-Pokrovskaya line. Energy fresco.
1953

Stadion im. Stalina Station. Pavilion design.
1940



Montage résumant le métro des 30's et 40's.
Source : Hidden Urbanisme

Novokuznetskaya Station. Unrealised design.
1940

Novoslobodskaya Station.
1952

Kievskaya Station on the Arbatsko-Pokrovskaya line. Scientists-chemists fresco.
1953

Komsomolskaya Station on the Koltsevaya line.
1952

Sverdlovskaya Square Station. Unrealised design.
1929

Krasnye Vorota Station in the first stage.
1935

Komsomolskaya Station on the Sokolnicheskaya line. The emblem of the Communist International Youth.
1935

Ploshchad Revolyutsii Station. Sculpture.
1937

Album of drawings of the Arbatskaya line.
1934

Montage résumant le métro des 40's et 50's.
Source : Hidden Urbanisme

Sverdlovskaya Square Station. Unrealised design.
1929

Sokolniki Station in the first stage.
1934

Depot for seventy-two metro carriages. Unrealised design.
1929

Mayakovskaya Station in the second stage.
1938

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

fin de la guerre et la mort de Staline[5]. Elle sera consacrée à l'achèvement de la ligne circulaire[6]. Si le métro poursuit évidement son développement au-delà de la mort de son « patron », l'arrivée à la tête du parti de Nikita Sergueïevitch Khrouchtchev* sera l'occasion d'un tournant dans la gestion économique du pays. Ainsi, les stations de métro deviendront globalement plus simples, s'éloignant de la démesure stalinienne. C'est donc sur cette première partie de l'épopée dont sont issues les stations les plus emblématiques que nous allons nous concentrer pour tenter d'en dégager les grands courants et enjeux architecturaux.

Une station de métro

Les schémas des stations et des articulations opérées entre celles-ci sont sensiblement tous identiques. Ainsi, nous sommes en mesure de nous demander si l'architecture d'une station ne tiendrait pas qu'à sa décoration. Un premier élément de réponse serait à chercher dans le discours officiel. Un ensemble de résolutions apparait dans le sténogramme d'une réunion du comité du Parti de Moscou intitulé « Sur les stations de métro »[7].

Reprenons ces grandes idées dans l'ordre de parcours d'une station. Nous appréhendons ainsi son aspect architectural par son entrée, sa profondeur, sa typologie, et enfin, son aménagement intérieur. Le tout, orchestré et approuvé par bon nombre d'organismes étatiques.

Partons donc de la rue. Je distinguerais trois types d'entrées dans le métro. Les plus évidents, et marquant dans le paysage urbain sont les pavillons.

Elles doivent être projetées avec un quai central et une couverture commune. Pour les quatre stations profondes du centre, décider d'un quai central à trois voûtes, avec obligation que les colonnes de la voûte centrale ne prennent pas l'aspect d'un mur gênant la circulation entre elles.

L'aménagement intérieur des stations doit être original pour chaque station et les distinguer architecturalement les unes des autres.

[...]

Donner son accord à la proposition du Metrostroï pour l'installation des entrées et des sorties du métropolitain dans les maisons disposées sur la ligne en les équipant. Dans certains cas, autoriser l'installation des entrées et des sorties du métro sous forme de pavillons dont l'architecture réponde à l'environnement.

Toutes les stations profondes seront équipées d'ascenseurs ou d'escalators

[...]

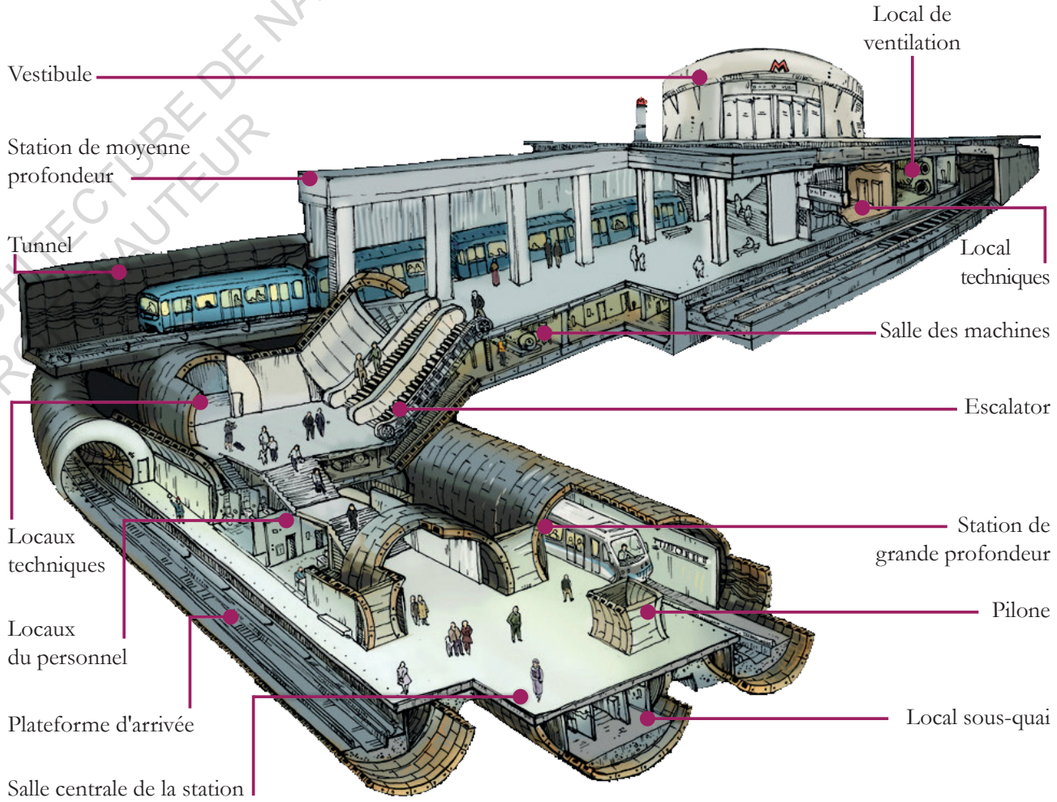
Tous les projets architecturaux des stations (aménagement intérieur, éclairage, plan, entrées et sorties) doivent être soumis au jugement et à la confirmation de la Commission architecturale et de planification de la ville de Moscou, du Mossoviet et du MGK du PC(b) – Arplan*.

« Sur les stations de métro », résolution du MGK datée du 28 décembre 1933

[5] Staline meurt le 5 mars 1953

[6] L'ensemble des stations de la première à la quatrième phase de des travaux du métropolitain seront appelées par la suite « Stations staliniennes », ou « stations historiques » par exemple.

[7] Résolution du MGK, datée du 28 décembre 1933, provenant des Ex-archives du Parti, traduite dans l'ouvrage de Josette Bouvard, citée plus haut, p. 186.



Coupe schématique d'une station de métro

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

Edifiés dans le seul but d'accueillir le « vestibule d'entrée » dans le métro, leur architecture reflète, à de rares exceptions près, le style de la station. Nous reviendrons sur le style architectural plus tard, pour nous concentrer à présent sur la place qu'ils tiennent dans la composition urbaine de la ville. Ces pavillons, appelés également « vestibules d'entrée » sont autant de seuils très marqués du passage vers le cœur de ces palais souterrains. Ce sont les narthex de ces cathédrales, nouveaux lieux de culte d'un état supposément athée où l'idéologie est sacralisée. Ces pavillons sont également souvent l'occasion de créer une place organisée autour de ces édifices. Parvis de choix qui marque une distance entre le rythme effréné de la rue et l'ordre discipliné du métro.

Certains vestibules se trouvent au rez-de-chaussée d'immeubles déjà existants. Souvent moins grandiloquents qu'une entrée en pavillon, ces accès ont l'avantage de conserver une forme d'harmonie urbaine. Le plus souvent, seule l'apposition discrète d'un élément de signalisation, et le flux important de passants entrant et sortant, informent sur l'usage de cet espace dédié à rejoindre les profondeurs du métro.

Enfin, il existe une troisième manière de s'engouffrer dans le métro : par un passage souterrain. Ce mécanisme est assez commun, à Moscou, il semble profondément inscrit dans l'ADN de la ville. A Paris, la norme est quasiment de pénétrer dans le métro par un escalier démarrant sur le trottoir. A Moscou, on retrouve ce schéma, pour traverser simplement une rue. Chaque passage possède généralement quatre entrée, soit deux de chaque côté de la rue. L'une des entrées présente un large escalier (loin des standards parisiens), alors que l'autre est une rampe, généralement très dangereuse en hiver. C'est souvent à l'occasion de ses passages que sont ménagés des points d'entrée dans le métro.

Une fois dans ce sanctuaire vivant du communisme, l'effet de surprise est soigné. On peut être surpris, dans un premier temps, par la splendeur d'un vestibule. Mais la vraie surprise vient toujours et surtout de la profondeur de la station qui ne permet souvent pas de voir le quai depuis le haut de l'escalator. C'est ce que montre, en sens inverse, le tableau d'Alexandre Labas, représentant l'inauguration du métropolitain en 1935. Si le tableau s'achève dans un certain flou ne permettant pas d'identifier précisément l'endroit, on comprend qu'il est fait ici référence à la sensation donnée par le métro en règle générale, à travers cette impressionnante profondeur commune aux stations du centre-ville. Ajoutons, pour comprendre ce sentiment, l'inhabituel luxe, pour l'URSS de 1935, des escalators présents dans la plupart des toutes premières stations.

Cette longue descente nous porte alors sur le quai central, typologie privilégiée à Moscou. Si structurellement, il existe différentes variantes[8] de ce type de stations,

[8] Stations à triples voûte, à voûte uniques, centipèdes (à colonnes)…

Metro, titre original : Мемро , Alexandre Labas, 1935

ECOLE NATIONALE SUPÉRIEURE DE MARNE-LA-VALLÉE
DOCUMENTATION ARCHITECTURE DE MARNE-LA-VALLÉE
AUTEUR

l'idée principale reste identique dans une écrasante majorité des stations moscovites. Dans les stations à quais latéraux comme à Paris, les usagers sont invités à décider avant d'arriver sur le quai de la direction à prendre. Le passage d'un sens de circulation à l'autre est complexe car il nécessite de passer à nouveau par les couloirs, imposant un transit assez long et fastidieux pour parcourir une courte distance. Dans ce modèle, la rame est reine. Ce modèle permet de ne creuser qu'un tunnel pour les deux sens de circulation. Dans les stations à quai central, la circulation piétonne générale est facilitée et plus instinctive. Le mouvement de foule générale mène tout le monde sur le quai central où il sera question, dans un second temps, et dans un espace large et confortable, de choisir sur quel quai se rendre. En revanche, cela demande ou bien une séparation des voies à l'approche de la station, ou bien de creuser directement deux tunnels tout le long de la ligne.

Architecturalement, ce sont également des enjeux différents qui se jouent en fonction des typologies. La typologie à quai centrale, associée à la générosité des espaces, a offert un champ des possibles quasi-infini aux architectes, pour habiller cette « nef » souterraine. A titre de comparaison, la hauteur moyenne sur quai dans le métro new-yorkais est de 2,7 mètres, alors qu'il est de 5,6 mètres à Moscou, atteignant assez majoritairement, dans les stations staliniennes, les 7 à 10 mètres de hauteur. Ce choix est donc déjà, en lui-même, un parti pris architectural et social.

Enfin, il reste l'ornementation, et cet effort pour rendre chaque station unique, exprimé dans la résolution du comité du Parti de Moscou citée plus haut. En effet, bien au-delà des pavillons qui n'ont en fait que peu d'intérêt architectural, les parois de ces stations « sont tout à la fois des limites intérieures d'un espace et sa façade extérieure »[9]. Leur traitement est donc primordial. De cette préoccupation majeure vont naître des espaces hors du temps et emblématiques de la capitale. Il y sera question d'un rapport à la lumière artificielle, dimension majeure puisqu'elle est la condition de toute appropriation de l'espace souterrain, d'un rapport à la matière, et d'une synthèse des arts. Tout cela s'articulant bientôt autour de la ligne officielle établie par le Parti pour s'assurer que « la construction du métro entame une nouvelle étape supérieure de l'architecture soviétique, qui doit trouver à s'incarner dans la reconstruction de Moscou et de toutes les villes de l'Union.[10] ».

[9] PENY André. « Le paysage du métro : Les dimensions sensibles de l'espace transport »

[10] Dedioukhine, dans la Brochure introductive aux recueils des travaux des ateliers d'architecture du Mossoviet, Moscou, 1936, traduit dans l'ouvrage déjà cité de Josette Bouvard, p. 179.

Krasnye Vorota, arch. N. A. Ladovsky, 1935

Tchistye Prudy, arch. N. D. Kolli et L. P .Shukhareva, 1935

Krasnoselskaïa, arch. B. S. Vilensky, V. A. Yershov et L. A. Shagurina, 1935

Bibliothèque Lénine, arch. S. M. Kravets, A. S. Sokolov et V. P. Kostenko, 1935 (modifiée aujourd'hui)

Arbatskaïa, arch. L. S. Teplitsky , 1935

Alexandrovsky Sad, arch. P.P. Faydysh et S.P. Lavrov , 1935 (détruite aujourd'hui)

Okhotniy Ryad arch. D. N. Chechulin et Y. A. Revkovsky, 1935

Komsomolskaïa, arch. A. M. Rukhlyadev et V. F. Krinski, 1935 (dans la gare de Kazan)

Sokolnicheskaïa, arch. A. M. Rukhlyadev et V.F. Krinsky , 1935

Kropotkinskaïa, arch. S. M. Kravets , 1935

Lubyanka, arch. L. D. Fridman et I. I. Loveyko, 1935

Okhotniy Ryad arch. A. V. Shchusev, L. I. Saveliev et O. A. Stapran, 1935 (détruite aujourd'hui)

ÉCOLE NATIONALE SUPÉRIEURE D'ARCHITECTURE DE MARNE-LA-VALLÉE
DOCUMENTS SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

Le réalisme socialiste en architecture

Le réalisme socialiste, la grandeur et la beauté de notre époque, la joie d'une société sans classe, l'unité du contenu fonctionnel et des formes artistiques doivent devenir les prémisses de notre architecture.

Dedioukhine, dans la Brochure introductive aux recueils des travaux des ateliers d'architecture du Mossoviet, 1936

En 1936, cette doctrine architecturale s'officialise et revêt le nom de Réalisme Socialiste en Architecture. Cette appellation à mi-chemin entre Flaubert et Marx annonce sans détour l'ambition et la synthèse dont elle doit être le reflet. L'idée du Réalisme socialiste est exprimée dans ce qui reste, pour les historiens, comme son manifeste : la Brochure introductive aux Travaux des ateliers d'architecture du Mossoviet.

Le Réalisme socialiste serait donc à la fois une doctrine et une méthode, donc en soi, un courant qui pourrait être vu comme un objectif en voie de réalisation. Mais surtout, il s'avèrera être une étiquette, collée ou retirée à souhait, car basé sur une définition très ambigüe. En voici quelques principes relevés par Josette Bouvard dans son article[11] dédié à ce courant et son rapport au métro. Le réalisme socialiste en architecture devrait montrer « l'évolution continue de notre technique et de l'art », manifester « le souci stalinien de l'Homme », participer d'une « assimilation critique du passé », constituer « une synthèse des arts », présenter « une monumentalité », produire une architecture « optimiste et joyeuse ».

Anatole Kopp parle même de tautologie[12] pour qualifier les contours extrêmement flous qui entourent ce concept artistique, permettant une « libre censure ». Cependant, de tels procédés ne sont pas inédits. Bien au contraire, ce fut plutôt une récurrence en Union Soviétique. L'un des exemples les plus flagrants fut celui de ces chercheurs sur le sujet du métro accusés de sabotage. Le banc d'essai de ce discours resté très général fut le Palais des Soviets. Ce projet concernait un sixième de la superficie de la ville et consistait à ériger un palais, véritable ode au soviétisme, sur le terrain de l'ancienne cathédrale du Christ Sauveur détruite en 1931. Un concours international fût alors lancé entre 1931 et 1933. Un long processus de décisions plus ou moins objectives désignera le projet de Boris Iofan comme gagnant, lui assignant tout de même de nombreuses modifications à opérer. Même si cette folle entreprise ne connaîtra pas l'aboutissement initialement espéré, c'est le long de ce chemin que s'édifiera la doctrine du Réalisme socialiste en architecture. Le métro, quant à lui, ne sera finalement qu'une application de ces concepts formulés au long d'un autre projet. D'ailleurs, les treize premières stations, construites avant l'inauguration de 1935, sont dessinées puis construites dans des styles assez hétéroclites et ne répondant

[11] Bouvard Josette. « Réalisme socialiste et métro de Moscou (1935-1954) ».

[12] KOPP, Anatole. *L'Architecture de la période stalinienne.*

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

d'aucune ligne politiquement établie. Durant les trois tranches suivantes, le réalisme socialiste en architecture trouvera différentes traductions dans des stations toujours plus majestueuses et monumentales.

Dans les stations du métro moscovite, l'élément du réalisme socialiste appliqué de la manière la plus flagrante est la synthèse des arts. Déjà instinctivement présente dans la première tranche de travaux, cette combinaison d'architecture, peinture, sculpture etc… gagnera en monumentalité dans les stations suivantes. Prenons l'exemple de la station Plochtchad Revolioutsiy, Площадь Революций, signifiant « Place de la Révolution », dessinée en 1936 par Alexandre Douchkine, et ornée de près de 80 sculptures (20 modèles reproduits quatre fois chacun) de Matveï Manizer durant la seconde tranche de travaux. Au-delà de la présence d'impressionnantes statues de bronze, celles-ci livrent une description finalement assez simple mais complète de la société soviétique. Si les quelques premières œuvres représentent l'esprit de la révolution et de la ville avant la révolution, on tend vite à une représentation de la société postrévolutionnaire. Les couples de statues suivants représentent généralement hommes et femme de manière équilibrée. On oscille ensuite entre différents statuts sociaux, des militaires (la parachutiste et le marin) aux travailleurs des usines, en passant par les paysans, la jeunesse aux nombreux loisirs (le sport, la lecture…), ou encore la famille. C'est donc le figuratif qui est maître dans cette station mythique, reflet fidèle de la société soviétique modèle, donc à atteindre. Mais cet architecte, qui s'est particulièrement illustré en dessinant des stations de métro, ira encore plus loin dans ces futurs projets, comme, en 1937, la station Maïakovskaïa. Cette station, souvent considérée comme une des stations préférées des moscovites[13], s'avère être un savant mélange d'inspirations passéistes et de matériaux futuristes, qui lui vaudra le surnom tout *maïkovskien* de « nuage en pantalon »[14]. En effet, conjointement au marbre, devenu dans le métro un matériau prolétarien et socialiste, différents types de métaux, jugés comme matériaux d'avenir, ornent la station. L'aluminium qui souligne le profilé des arcs en anses de panier démarque la typologie de cette station par rapport à d'autres. Si le métal utilisé s'inscrira durablement dans l'histoire du XXème siècle à travers de nombreux domaines, le type de voûte utilisée est une référence directe à la Renaissance. Toujours dans l'idée d'une « assimilation critique du passé », l'art de la mosaïque de Ravenne ou byzantine est également très présent. En effet, les voûtes dont il fut question précédemment sont non-porteuses. Soutenues par une vraie voûte de béton, ces arcs en anses de

A une profondeur de 40 m, un ciel matinal de mosaïque, clair et lumineux, rencontre celui qui entre sur le quai. Si à cause de cela, il se sent mieux, en pleine forme, alors l'artiste a accompli sa mission.

Alexandre Deïneka, La Mosaïque du Métro, dans *Tvorchestvo 1938*

[13] Voir résultats du sondage en annexe, p. 207

[14] Maïakovski Vladimir, *Nuage en pantalon*, 1914, titre original Облако в штанах, *Oblako v chtanakh.*

Ensembles des mosaïques de la station Maïakovskaïa

panier servent à ménager des coupolions ovoïdes, au centre desquels se trouvent des médaillons de mosaïque. C'est l'artiste Alexandre Deïneka qui est l'auteur de cette série de 34 œuvres nommées « 24 heures au pays des Soviets ».

Comme une grande partie de l'éclairage artificiel de la station est disposée dans ces coupolions, cela favorise la brillance des mosaïques et renforce ce rappel de l'art byzantin. D'autant plus si nous nous remémorons l'appellation de Moscou comme la Troisième Rome, basée sur des critères principalement religieux. Cet appel à l'art permet de détourner cette assimilation culturelle dans une société supposément athéiste en l'orientant sur l'art.

Bien évidemment, de nombreux aspects du métro moscovite sont ici occultés, et de nombreuses stations, pourtant dignes d'intérêt, ne sont pas citées, le but étant « simplement » de comprendre le mouvement architectural dogmatique qui consolida sur la deuxième tranche des travaux, l'idée de « la station moscovite ». Du reste, les images et descriptifs qui pavent la littérature dédiée[15] au sujet font un travail formidable. Mais pour aller plus loin que les simples applications de la doctrine dans différentes stations j'aimerais finir ce volet architectural sur la notion de lumière dans le métro. Au-delà de l'aspect social, pratique, artistique, et quasiment muséal, c'est peut-être la gestion de la lumière qui fait de ces espaces palatiaux de vraies monuments d'architecture, et pas uniquement des décors plaqués sur des modèles d'ingénierie.

[L'architecte doit] donner une impression générale de lumière, de fête et de beauté

Gontcharov, critique d'art, dans Iskoustvo (L'art) n°4, 1935

Les lumières du métro

Comme évoqué auparavant, la lumière artificielle est la condition sine qua non de toute appropriation de l'espace souterrain. D'abord purement fonctionnelle dans les premier métros du monde, son intérêt en terme d'ambiance est vite constaté. On cherche à apporter toujours plus d'une lumière aux couleurs plus ou moins chaudes suivant la tendance[16]. Dans le métro de Moscou, les objectifs, en termes de lumière, sont exposés dès le départ avec l'idée primordiale de donner l'impression d'un plein jour dans ces espaces souterrains.

[15] En plus des évidents livres de Josette Bouvard ou Anatole Kopp, l'ouvrage de Fabien Bellat, *Amérique – URSS : architecture du défi,* propose une mise en parallèle très intéressante entre le Singer Building new-yorkais et la station moscovite Maïakovskaïa, et plus largement sur les influences américaines de Douchkine. (p. 55-65)

[16] Bernard Paule, Les Lumières du métro, dans *Vingt mille lieux sous les terres : espaces publics souterrains.*

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

Station Elektrozavodskaïa

Station Novoslobodskaïa (Ligne circulaire)

Station Kievskaïa (Ligne circulaire)

ÉCOLE NATIONALE SUPÉRIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

Station Komsomolskaïa (Ligne circulaire)

Dans un premier temps, les objectifs sont fixés sur des données physiques. Par exemple, il est exigé d'obtenir, dans chaque station, une luminosité d'au moins 50 lux. A titre indicatif, à la même époque, le métro de Londres tentait d'atteindre les 29 lux, et celui de Paris, environ 15 lux. D'ailleurs, les normes d'éclairage du métro de Moscou ne furent modifiées à nouveau qu'en 2003, passant d'un éclairement de 50 lux à 200 lux pour un rendement cependant deux fois supérieur. Entrerons ensuite en jeu des questions de « rendu des couleurs », par le biais de l'IRC[17], et d'homogénéité de la lumière sur tout le quai.

Mais cette gestion numérique n'est pas le seul élément marquant de la gestion de la lumière des stations du métropolitain. L'apport lumineux fut réfléchi dans le métro, du vestibule aux quais, afin de révéler l'architecture et de continuer à qualifier ses endroits. Deux manières de diffuser la lumière sont globalement utilisées dans les souterrains moscovites. Je classerais dans une première catégorie des luminaires « palatiaux », parmi lesquels les lustres, appliques murales … Ceux-ci participent, surtout dans les stations staliniennes, à donner de l'envergure aux stations. Ces lustres, comme ceux de la station Komsomolskaïa, de la ligne circulaire, entrent pleinement dans la symbolique de ces « palais pour le peuple », idée développée tout au long du projet. De prime abord, ce type d'éclairage laisse penser à un apport de lumière directe. Cependant, il s'avère que ces luminaires ont souvent été couplés (parfois plus tard) à des diffuseurs mates ou opaques, afin de réduire toute sensation d'éblouissement. Ce types d'aménagement tend à réunir la première approche sus-décrite et la seconde : l'éclairage indirect. Dans le métro moscovite, il est fait un usage très courant de ce type d'éclairement. N'oublions pas que les architectes et concepteurs étaient animés par l'idée de donner, non pas un toit, mais un ciel à ces stations. Il est donc fait un usage intense mais assez fin de l'éclairage indirecte dans de nombreuses stations historiques. Pour poursuivre dans l'exploration du travail de Douchkine pour le métro, nous pouvons mentionner la station Kropotkinskaïa. C'est à la jonction entre ses piliers, librement inspirés du temple égyptien d'Amon-Rê, et le début de la voûte qu'est placé le dispositif d'éclairage de la station. La lumière se diffuse vers le plafond immaculé qui sert de réflecteur pour inonder le quai d'une lumière douce. Les lampes sont donc souvent dissimulées afin de feindre l'effet d'une lumière naturelle. Pour achever le passage en revue des stations historiques dessinées par cet architecte, mentionnons la station Novoslobodskaïa et ses vitraux rétroéclairés. Bien qu'il ne s'agisse pas de la seule source d'éclairement de la station, les œuvres de Pavel Korine renforcent l'esprit religieux de cet endroit comme cathédrale du peuple.

[17] L'Indice de Rendu des Couleurs permet de juger de l'aptitude d'une source lumineuse à rendre les couleurs exactes de ce qu'elle éclaire. Il est exprimé entre 0 et 100, en considérant que la lumière naturelle du jour aurait un indice de 100, et qu'un indice de 25 signifierait qu'environ un quart des nuances du spectre n'est restitué.

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

Que la lumière soit reçue de façon directe ou indirecte, les dispositifs d'où elle émane participent toujours de l'architecture de la station, qu'elle en affirme le style ou en révèle les détails. A ce titre, évoquons une dernière station : Elektrozavodskaïa et ses 318 caissons circulaires, répartis en six rangées. Chacun renferme une lampe et l'ensemble ne peut que renforcer la perspective de cette station longue de 162 mètres. A cela s'ajoute un sol en marbre qui reflète la lumière des caissons sans éblouir.

Les stations historiques du métropolitain moscovite peuvent donc se voir comme un ouvrage unique, pétri, non seulement d'idéologie mais également d'un sens architectural du détail qui en font à la fois un modèle et un condensé de soviétisme. Le métropolitain donne une vision de l'Histoire, à travers les œuvres qui y sont exposées, de la société, à travers les personnes qui y sont représentées, mais surtout, une vision politique à travers tous les choix explicités plus tôt, des matériaux à la lumière, en passant par la typologie de station utilisée. Cet ouvrage sera un des grands succès stalinien et un aboutissement à la fois pour le réalisme socialiste et pour le socialisme. Cependant, la question par laquelle fut ouvert ce chapitre se pose à nouveau : le métro est-il une véritable volonté politique ou plutôt une vérité sociale ? Josette Bouvard rappelle qu'au début du projet, il n'était pas question de style architectural, mais plutôt de démontrer la faculté soviétique à construire leur métro, sorte d'évidence socialiste pour le parti. D'ailleurs, le discours officiel autour de ce métro, supposé être « le meilleur du monde » repose sur un syllogisme : puisqu'il est le dernier, il tire forcément les enseignements des expériences préalables, et ne peut qu'être plus perfectionné que ses prédécesseurs. Enfin, défini comme « transport de *masse* »[18], le métro est une réelle continuité de l'esprit socialiste. Ce n'est que par la suite que, face à l'échec du Palais des Soviet, il devra porter sur ses piliers la responsabilité architecturale de « réaliser le socialisme ».

L'ingénierie sociale du métro

Notre métro apparaît comme le modèle de tout l'aménagement socialiste et c'est en cela que réside son énorme importance historique. Notre métro entame une nouvelle étape supérieure de l'architecture soviétique qui doit trouver à s'incarner dans la reconstruction de Moscou et des autres villes de notre union.

Dedioukhine, dans la Brochure introductive aux recueils des travaux des ateliers d'architecture du Mossoviet, Moscou, 1936

Parler de la construction du métro comme d'une expérience socialiste semble nécessiter l'évocation de cette aventure comme facteur d'accomplissement humain, en accord, une fois de plus avec la vision officielle de l'Homme nouveau soviétique.

[18] Définition anglo-saxonne du terme de métro, également traduit par MRT : Mass Rapid Transit.

Avec un peu de sarcasme : l'Homo sovieticus[19]. Et là encore, on trouve dans l'étymologie même du mot, une certaine logique à son essor en Union Soviétique. « Métropolitain » est plus globalement l'adjectif permettant d'exprimer l'appartenance à une métropole. La « métropole » vient, quant à elle, du grec, et signifie « la cité mère » (de mêtêr, la « mère » et de pólis, la « cité »). Ainsi, la construction de la ville qui devient mère et « élève » le peuple sera une des valeurs soviétiques, mise en place de façon rigoureuse dans l'épopée du métro de Moscou.

Rappelons-nous l'anecdote de Tbilissi pour comprendre à quel point le métro a participé, sur les premières tranches de sa construction, à la solide fondation de l'esprit soviétique, au-delà de Moscou. Promenons-nous donc au milieu des personnalités marquantes de l'aventure qui ont laissé de nombreuses traces. L'exploration des récits de travailleurs publiés en 1935 nous aidera à comprendre ce terme d' « ingénierie sociale », employé par Andrew Jenks[20] dans le sens premier de l'ingénierie appliquée à la société[21]. Il sera ainsi intéressant de comprendre que l'idée de la théorisation (phase d'étude et de conception) puis du façonnage de cette société, jusqu'à son contrôle sont finalement assez simultanées et visible dans ce projet.

Les dignitaires

Déjà maintes fois mentionnés, nous ne nous attarderons que brièvement sur les dignitaires du parti engagés dans l'aventure.

Staline a concentré sur lui l'attention lors des travaux du métro de Moscou. De là sont nées différentes légendes, allègrement répandues, et pourtant loin de sembler véridiques. Le culte voué à Staline est tel qu'initialement c'est à lui que le Metrostroi veut rendre hommage dans l'appellation globale du métro. Staline insistera alors lui-même pour que soit d'avantage soulignée l'implication de Lazare Kaganovitch plutôt que la sienne. Ainsi, bien avant la déstalinisation, le métro s'appellera Métropolitain L.M. Kaganovitch, Метрополитен имени Л.М. Кагановича, *Metropoliten imeni Kaganovitcha*.

[19] Terme légèrement péjoratif inventé par le dissident yougoslave Mihajlo Mihajlov en 1965, puis popularisé dans l'ouvrage du même nom écrit par le sociologue Alexandre Zinoviev. En russe, nous trouvons également le terme sovok, совок.

[20] Andrew Jenks, *A Metro on the Mount : The Underground as a Church of Soviet Civilization.*

[21] L'ingénierie sociale signifie aujourd'hui l'étude d'une société dans le but de la manipuler, de l'escroquer, et d'en tirer parti. Sans aller jusque-là, il est ici intéressant de garder, du terme « ingénierie », son sens général : un long processus allant de la conception et l'étude, à la construction puis au contrôle. Le tout, appliqué aux individus composant la société.

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

A noter également l'implication dans la construction du métro de Nikita Khrouchtchev. Il succèdera en 1935 à Kaganovitch, dont il était d'abord l'adjoint, à la tête du Mossoviet, et ce jusqu'en 1938. Lorsqu'il arrive au sommet du parti en 1953, il est pourtant celui qui organisera les coupes et réorientations budgétaires desquelles découlera un tout nouveau paradigme du métro moscovite, nous y reviendront plus tard. Egalement orchestrateur de la déstalinisation, c'est sous Khrouchtchev que le métro est renommé du nom de Lénine*, jusqu'à aujourd'hui. Ainsi, les déboires de la vie politique sont visibles dans l'histoire du métro.

Mais de la même manière que le métro fut un des théâtres de destitutions marquantes, il fut également celui de réhabilitations triomphantes, à l'image de celle de Maxime Gorki.

Enfant de Nijni Novgorod aux origines extrêmement modeste, Maxime Gorki[22] sera de toutes les révolutions russes du XXème siècle, toujours du côté des sociaux-démocrates. La révolution de 1905 marquera pour lui un tournant et le mènera au bolchévisme. Il se rapprochera alors du courant de Lénine et Trotski, lèvera des fonds, sans pour autant adhérer totalement à l'image de Lénine. Entre les deux révolutions, la répression tsariste le poussera à l'exil, et au début de l'URSS, ses relations tendues avec Lénine et Trotski qu'il accuse ouvertement d'être déjà « corrompus par le sale poison du pouvoir » ne permettront pas son retour. C'est Staline qui le convaincra de revenir définitivement en 1932. Pour des raisons encore soumises à controverse (raison financières et politique ?), Gorki accepte. Celui que l'on nommait déjà comme père du réalisme socialiste en littérature consacrera la fin de sa vie à œuvrer pour le parti en vantant les mérites de ces grandes réalisations. C'est ainsi qu'il travaillera sur plusieurs recueils, dont l'ouvrage L'histoire du Métro de Moscou, composé de deux tomes : Récits des constructeurs (tome I) et Comment nous avons construits le métro (tome II), et publié à l'inauguration du métro. Avant de s'intéresser de plus près à ces ouvrage, tentons de définir qui étaient les travailleurs du métro, et en quoi leur venue à Moscou changea profondément la physionomie de la capitale.

Les hommes du métro

La construction débute laborieusement en 1931. Sur le plan des ressources humaines, le chantier a beaucoup de mal à se lancer. Plusieurs types de recrutement s'effectuent simultanément et à diverses échelles. Les travailleurs peuvent venir d'eux-mêmes

[22] Maxime Gorki est le pseudonyme d'Alexeï Maximoitch Peshkov (1868 – 1936)

travailler à plein temps, ce qui sera nommé « enregistrement spontané ». Des salves de recrutements actifs auprès d'une main d'œuvre qualifiée s'organisent également. Enfin, la mobilisation fait venir toute bonne volonté par les syndicats, le komsomol* ou même le Parti directement. Mais les premières années sont surtout marquées par une très faible stabilité des travailleurs, et donc, de leur fiabilité. Ajoutons à cela le peu de qualification des jeunes enrôlés, leur manque d'encadrement, une culture du travail saisonnier[23], et le peu de services disponibles pour loger et nourrir toutes ces âmes volontaires. Le début du chantier fut donc lent… très lent.

En 1933, devant l'ampleur du retard accumulé, les recrutements s'intensifient. Dans les instances officielles tout d'abord. Le Komsomol lancera un cri : « Tous à la construction du métro ». Le premier appel de ce genre sera celui « du millier » et aura lieu en mai. En septembre, le troisième sera l'appel dit « des 10 000 ». Ce phénomène de « recrutement volontaire », initié par les groupes officiels, et l'enthousiasme qu'il soulève est très largement montré dans le film Les Volontaires, Добровольцы, *Dobrovol'sty*. Nous y suivons une bande de jeunes amis du komsomol qui construisent, avec joie et sans aucune expérience, le métro de Moscou. Nous verrons plus tard que, même si ce ton est forcé par rapport à la réalité vécue par ces jeunes enrôlés, ces soulèvements furent essentiels à la construction.

Vue de l'intérieur d'un baraquement du métrostroï, 1934

Cette année connaît également une recrudescence des recrutements à l'étranger. Devant la nécessité évidente de faire venir du personnel qualifié, on part chercher dans les régions minières du Donbass, du Caucase et de l'Oural des ouvriers capables de travailler dans les dures conditions qu'imposent le métro. Afin de faciliter leur venue, on leur assure logement et nourriture et surtout, l'accès à la propiska leur est facilité.

La présence des femmes sur le chantier du métro participe également de phénomènes sociaux qui se sont développés progressivement face à l'urgence de la situation. Alors que le Metrostroï tente de limiter la présence des femmes à 10 % de l'effectif total, le Komsomol en envoie toujours plus et fait passer ce quota à 15 %.

[23] Les grands écarts climatiques entre hiver et été ont poussé, depuis longtemps, à une saisonnalité du travail, surtout du travail physique. Le Parti combattra dès les années 20, dans le tout premier plan quinquennal, ce phénomène qui nuit à la productivité globale et régulière du pays.

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

Dans cet univers très majoritairement masculin, les femmes peinent à trouver leur place et sont forcées de faire davantage leurs preuves pour éviter d'être continuellement cantonnées aux tâches les plus ingrates. Elles atteindront ensuite difficilement les titres et les hautes fonctions du chantier, jusqu'à ce que la tragique Seconde Guerre mondiale ne vienne forcer ce changement de pratiques, rendant la force de travail féminine primordiale et majoritaire.

La lenteur des débuts est également liée à l'archaïsme des méthodes de travail. Les constructeurs doivent eux-mêmes construire les voies d'acheminement des matériaux, et sont même parfois envoyés pour les chercher. De plus, l'esprit d'un travail soviétique, rémunéré de façon égalitaire, aura du mal à contribuer au surpassement de soi. Le constat de l'inefficacité de ces méthodes va ouvrir grand un champ expérimental dans la gestion d'entreprise. Dans un premier temps a lieu une réorganisation totale des groupes de travail. Des brigades sont créées, avec, à leurs têtes, un « chef de brigade », désigné comme unique responsable de son unité. Tout échelon intermédiaire est supprimé, ce qui incitera les chefs à mener leur mission le mieux possible, sans s'embarrasser d'un camarade qui retarderait le travail par exemple. Sont également mis en place des systèmes de gratifications pécuniaires ou en nature et de titres honorifiques, comme dans n'importe quelle usine soviétique. Un ouvrier peut atteindre « le grade » de travailleur de choc (ou bien oudarniki)*. Les oudarniki sont une des bases de ce que Josette Bouvard appelle le « mythification du présent ». On en parle au cinéma, ils obtiennent des publications dans les médias, dont le journal Travailleurs de choc sur Metrostroï, Ударники Метростроя, *Oudarniki Metrostroïa*, mais également, les primes mentionnées plus haut. En effet, des primes sont instaurées pour encourager au travail « héroïque » des constructeurs. Celles-ci sont souvent touchées personnellement par le chef de brigades, et s'il en est question, le constructeur précisément, mais la brigade reçoit également une prime globale pour l'achat de nouveau matériel etc… Ces apports restent cependant anecdotiques, et ne servent essentiellement que la motivation générale des troupes.[24]

Du côté du puit nº 14, silence complet. Les gars écoutaient de quel côté j'travaillais. Une fois qu'ils m'ont eu repéré ils ont donné un grand coup de collier et dix minutes plus tard, on avait notre jonction. Leur contremaître s'est jeté dans le trou et on nous a pris en film. Notre brigade a reçu une prime de 1500 roubles et moi personnellement, j'ai reçu 200 roubles et un séjour de vacances.

Récit ouvrier dans L'Histoire du métro, 1935

Les gratifications en nature peuvent s'avérer parfois plus avantageuses puisqu'il peut s'agir de vacances mais également, et surtout, de l'accès accéléré à un logement (une chambre en *kommounalka*[25]). Le logement reste un problème majeur sur le chantier.

[24] Les extraits de récits ouvriers issus de l'Histoire du métro ont été traduits dans l'ouvrage de Josette Bouvard ou dans un documentaire consacré à ce livre : *Comment nous avons construit le métro de Moscou*.

[25] Revoir l'extrait de Ludmila Oulitskaïa p. 45

D'autant plus que la construction du métro est à la fois source et solution de la question. Source car le plan quinquennal fera doubler la population de Moscou, solution car à terme, le but sera de rapprocher les banlieues du centre-ville grâce, justement, au métro. Kaganovitch explique qu'au début du chantier, les ouvriers ont besoin d'une heure et demie à deux heures pour venir travailler. La situation, bien qu'inacceptable, ne semble pas prioritaire pour l'exécutif, dans le contexte d'une refonte totale de la capitale. Ainsi naissent de nombreux baraquements, habitations très précaires, aux conditions sanitaires déplorables. Beaucoup de travailleurs y tombent malades. On construit des polycliniques à proximité mais il faudra attendre 1934 pour que des travaux soient effectués dans les campements, apportant sanitaires et mobilier. Dans l'attribution de « vraies » chambres, les travailleurs avec une famille sont prioritaires, puis les oudarniki, mais il faudra attendre le milieu des années cinquante pour que tous les constructeurs aient une chambre.

Si du point de vue de la mobilisation, l'année 1933 se présente comme un tournant, c'est en 1934 que le chantier s'accélère et mute très significativement, surtout suite aux chiffres très alarmants présentés en début d'année. Pour être précis, nous observons au 1er janvier, après environ 3 ans de travaux, seulement 18% de l'excavation de terre réalisée par rapport au plan défini, 8,7 % du béton coulé, et seulement 6% de longueur de tunnels creusés[26]. Le Parti, par le biais de Kaganovitch redouble d'inventivité et de persuasion pour faire venir toujours plus de travailleurs.[27]

Chaque travailleur du métropolitain doit comprendre qu'il va faire un travail particulier qui comporte un aspect non seulement technique mais profondément politique. [...] Par conséquent, il s'agit d'un chemin de fer qui a une signification politique immense, qui couronne le Plan quinquennal, d'un chemin de fer qui, quoiqu'il n'ait que 12 km de long, est politiquement plus important que tous les autres qui couvrent aujourd'hui 5 000 km de distance. [...] Lorsqu'un citoyen descend sous terre et se retrouve dans un édifice souterrain immense et magnifique, il ressent sans aucun doute un immense respect pour cette construction grandiose et son personnel. [...] Au métro, il doit y avoir un style socialiste de travail qui comprend le respect des lieux, la propreté, la ponctualité, le respect du passager, habitant de la capitale socialiste, en un mot un style qui corresponde au caractère socialiste et grandiose du métro de Moscou. Assurément nos stations ressemblent à des palais. Il faut que son personnel soit à la hauteur de l'extraordinaire culture des stations [...].

Lazare Kaganovitch, Discours du 1er février 1934 « Les tâches des travailleurs de l'exploitation »

Hier, 15 mai, à la station de métro Sokolniki j'ai été le premier passager, j'ai acheté à la caissière Vassilieva le billet nº 1 série A, et j'ai fait avec une joie immense le voyage jusqu'à la place de Smolensk. Un étranger m'a dit qu'il y a en Amérique un homme, un capitaliste, qui collectionne les premiers billets de métro.

-Envoie-lui ton billet, m'a dit l'étarnger, tu vas te faire de l'argent.

- Non, je ne l'enverrai pas en Amérique, mon précieux billet nº 1, je le garderai comme une chose sacrée, un document témoignant de ma longue vie.

Anecdote relatée dans Le métro de Moscou a 50 ans

Affiche "Le métro existe " de V. Denis et N. Dolgoroukov, 1935

Affiche "Tout Moscou construit le métro" de G. Ktloutsis, 1934

[26] BOUVARD, Josette, *Le métro de Moscou : la construction d'un mythe soviétique.*

[27] Les extraits soulignés dans la citation traduite par Josette Bouvard, était soulignées à la main et en rouge par Kaganovitch dans le document d'archive.

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE LA VILLE ET DES TERRITOIRES
DOCUMENT SOUMIS AUX DROITS D'AUTEURS

Ultime forme de mobilisation encouragée en 1935, les samedis communistes*, qui permettent de faire venir principalement la jeunesse des komsomols prêter main forte. L'ensemble de cette ingénierie sociale permettra de construire la première ligne, pourrait-on dire, en une année. En effet, lors d'un nouveau discours de Kaganovitch, le 28 décembre 1934, les chiffres sont bien plus réjouissants, et la perspective d'ouvrir en effet le métro en mai 1935 (date déjà repoussée une fois), bien plus palpable. Sont donc excavés 84,2 % de la terre, coulés 87 % du béton et creusés 95,7 % des tunnels prévus[28].

Ce n'est pas une station, c'est la filiale de la galerie Tretiakov.

Commentaire issu du livre d'or à l'ouverture, de la station Kievskaïa, 1953

Au matin du 15 mai 1935, l'enthousiasme et le patriotisme sont tangibles à l'ouverture du métro. Les premiers pas y résonnent, les premières voies tonnent. Les premiers escalators se mettent en route, à l'image aux premiers wagons, c'est le premier voyage.

Moscou est en fête, l'URSS est en fête, les médias sont de la partie pour faire passer la liesse à toute l'Union. Les danseurs et musiciens du Bolshoï viennent se produire dans le métro alors que les plus talentueux des ouvriers auront l'honneur de se produire sur la scène du Bolshoï. Des livres d'or tels qu'on en voit qu'aux musées sont à disposition des visiteurs qui s'empressent d'y déposer leurs impressions enthousiastes.

Imagine-t-on de demander à des soldats de mener une guerre et dans le même temps d'en écrire l'histoire ? Notre entreprise avait quelque chose d'irréelle.

Extrait de l'Histoire du métro, 1935

Autre livre, tout juste sorti d'impression au matin de l'inauguration, le premier tome de l'Histoire du métro, œuvre collective sous l'égide de Maxime Gorki. C'est par ce travail titanesque que de nombreux pans de cette ingénierie sociale nous sont parvenus. Plongeons donc dans cet ouvrage qui, ne sachant être uniquement littéraire, revêt comme toute chose de l'époque un discours profondément politique.

[28] BOUVARD, Josette, *Le métro de Moscou : la construction d'un mythe soviétique*, p. 68

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

Moi qui n'ai même pas fini l'école primaire, me voilà à écrire l'histoire du métro !

Extrait de l'Histoire du métro, 1935

L'aventure littéraire

Depuis sa réhabilitation à une place de grande importance dans le paysage littéraire et politique d'Union soviétique, Maxime Gorki participe activement à la volonté du Parti d'historiciser la naissance de l'Etat soviétique (la révolution, guerre civile …). Plusieurs ouvrages de ce type sont en projet lorsque l'idée arrive d'un ouvrage collectif pour raconter l'histoire du métro dans un style résolument social puisque raconté par les prolétaires eux-mêmes. Parallèlement aux expérimentations littéraires se développe, depuis les années vingt, un grand programme d'alphabétisation du pays. En effet, il est estimé qu'à l'aube du XXème siècle, moins de 25% de la population russe est lettrée. Ce programme nommé Likbez, Ликбез*, se déroule selon deux axes. Le premier est l'amélioration du système éducatif, dès la crèche, afin de résoudre le problème à la racine. La seconde ligne de travail est destinée aux analphabètes et illettrés adultes. Ainsi rentreront au métro et ensuite parmi les volontaires pour cette expérience littéraires, des illettrés ou analphabètes qui finiront par être publiés. Ceci est donc, en lui-même, une preuve par les faits de ce que ce livre tentera de démontrer : le métro, et par extension, le socialisme, change les hommes. C'est donc dans ce contexte que se lance l'ambitieux projet d'écrire l'Histoire du métro.

Le 16 décembre 1933, un appel est lancé parmi les constructeurs pour recruter des volontaires. On publie dans les journaux prisés des ouvriers et ce seront très vite une centaine de jeunes constructeurs qui répondront à l'invitation. Dans le même temps, Gorki réunit autour de lui des journalistes et auteurs qualifiés, et pas des moindres puisque Boris Pilniak, Valentin Kataïev ou encore Lev Kassil seront de la partie. Armés de leur journal de bord* se rapprochant plus de mémoires que d'un journal intime, les ouvriers volontaires vont commencer à écrire ce récit.

Nous aussi nous formions des brigades et battions des records de production littéraire
Devant un accident ils se disaient « Ça fera une bonne scène pour mon journal ».

Extraits de l'Histoire du métro, 1935

Beaucoup de questions sont alors soulevées dans les rangs prolétariens. Quoi écrire ? Comment écrire ? A quelle fréquence ? Qu'est-ce qui intéressera le lecteur ? Devant le peu d'expérience de la plupart des personnes investies dans le projet, différentes réunion avec les auteurs seront nécessaires pour définir le style du récit. L'objectif est clairement exprimé par les écrivains : parvenir à un « réalisme socialiste en littérature », avec, une fois encore, une forte ambigüité sur le terme. Si l'on reprend l'idée de ce réalisme comme

d'un processus, à la fois une règle et méthode, nous pourrions considérer que les principes d'écriture se rapprocheraient d'un naturalisme à la Zola, avec une méthode consistant à faire écrire le peuple lui-même. C'est d'ailleurs un des rédacteurs qui rapporte les consignes reçues, en paraphrasant le père des Rougon-Macquart, indiquant que les textes doivent rendre « l'odeur du métro » dans « chaque page, dont chaque ligne sentît le métro ». Lors de ces réunions initiatiques où des sujets littéraires et stylistiques sont abordés, l'élite côtoie d'extrêmement près les travailleurs, dans une organisation semblable à l'organisation même du métro.

En effet, on parle, également à la rédaction, de brigade. Les écrivains sont naturellement chefs de brigade avec des novices sous leur direction. De même, lorsque l'ensemble du chantier du métro prend une grande accélération en 1934, la rédaction de l'Histoire du métro suit le mouvement. Les chefs de brigade prennent les écrits en main, et tenteront d'unifier habilement le tout, sans pour autant dénaturer le propos et le style prolétarien. Enfin, nous retrouvons les distinctions présentes dans chaque grande entreprise d'URSS dans celle-ci, et par extension, l'esprit quasi-sportif qui en découle et un changement de rapport au quotidien.

Dans cette logique socialiste tenue sur toute la ligne, des travailleurs littéraires de choc sont également distingués. Ce sont les Lit-oudarniki, primés et présentés dans les journaux et d'autres médias.

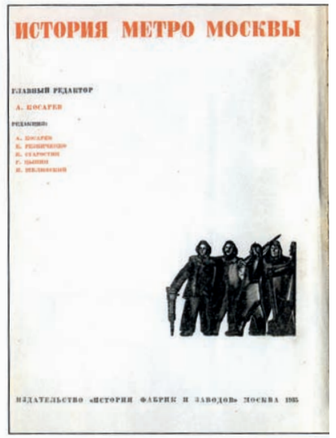
En face des héros, nous devions montrer les salauds, les saboteurs, les tire-au-flanc, les je-m'en-foutistes.

Extraits de l'Histoire du métro, 1935

Il est donc évident que cet ouvrage, et l'idéologie qui en découle, sont un outil supplémentaire pour vanter les mérites de la société soviétique qui transcende et change les Hommes. Mais tentons, pour finir, de définir les différents axes qui furent traités par les constructeurs-rédacteurs. En termes de transmission, le but est d'être dans une didactique totale, bien que dissimulée. Doivent transparaître des savoirs techniques, sur la construction en elle-même et ses difficultés, idéologiques et moraux, et sur la refonte des Hommes du métro. Enfin doivent se constater des savoirs linguistiques avec l'acquisition et la diffusion d'un parler socialiste soviétique. C'est justement l'art de l'écriture qui se chargera de cet ensemble subliminal, alors que les récits semblent « simplement » sortis du quotidien des travailleurs. Ils démarrent le plus souvent en racontant la manière dont ils sont arrivés « au métro ». L'essentiel du récit consiste ensuite en une histoire quotidienne qui oscille entre

La difficulté essentielle, que pose ce livre, est sa sortie simultanée avec la fin des travaux de la première ligne, quand se transmet directement l'expérience d'un secteur à un autre. Cela imprime déjà sa marque au livre.

Le rédacteur Grouzinski lors de la réunion du 28 janvier 1934



Page du livre L'Histoire du métro de Moscou *(tome 1, Récits des constructeurs, 1935)*

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

perceptions ou sensations internes, et observations depuis l'extérieur. L'humain est toujours au centre du récit, souvent héroïsé. Pour contrebalancer les portraits de travailleurs portés aux nues, dans un semblant d'objectivité, il faut aussi dénoncer. Ainsi la lecture de ces dnevniki dont les auteurs sont incités à la délation, sont également autant d'arguments pour envoyer des « tire-au-flanc » aux goulags*.

Tout est dit. Les grands moments côtoient les moments ordinaires. Aux explosions de joie succèdent des états de doute. Les héros se battent, tels des soldats, pendant que les fainéants rêvassent, ces saboteurs. Après les heures de labeur dans la noirceur heureuse des tunnels, vient l'accalmie d'un baraquement pourtant précaire.

L'édition de l'ouvrage semble être la dernière partie de l'épopée. Ils sont 'charrette'. Le papier manque.

Les deux premiers tomes du livre sortent bel et bien en 1935. Le premier tome, Récits des constructeurs du métro, Рассказы строителей метро, *Rasskazy stroiteleï metro*, sort en mars 1935, soit peu de temps avant l'inauguration officielle. Le second sort en juin 1935 et se nomme Comment nous avons construit le métro, Как мы строили метро, *Kak my stroili metro*. Tous deux tirés à 100 000 exemplaires et vendus respectivement 12 puis 15 roubles, ils s'écouleront vite. Tous imaginent pouvoir en publier un troisième, voire un quatrième tant la matière est abondante et déjà triée. Mais le réel engouement populaire de la toute première inauguration du métro ne durera finalement que trop peu. Le pays se tourne finalement assez vite vers d'autres nouveautés, d'autres exploits à accomplir, d'autres horizons à explorer.

Station Tchistye Prudy pendant la guerre

Station Kourskaïa pendant la guerre

Station Maïakovskaïa pendant la guerre

Si l'enthousiasme vif lié à l'inauguration des treize premières stations se tarit quelque peu, le métro reste évidemment un objet d'intenses attentions. Les stations suivantes, criantes de réalisme socialiste, seront acclamées, et affirmeront la grandeur de ce métro tout neuf à l'échelle mondiale. Lors de la troisième tranche des travaux, qui correspond au prolongement de certaines lignes durant la Seconde Guerre mondiale, on voit apparaître, par la triste force des choses, des appropriations de cet espaces souterrains, jusqu'alors insoupçonnés. Pour protéger des bombardements, la station Maïakovskaïa se transformera en dortoir la nuit, Tchistye Proudy sera murée et vouée à recevoir des bureaux pour l'État-major, alors que la station Kourskaïa contenait une bibliothèque publique. C'est à cette même période de guerre que fleurissent les échoppes dans les couloirs anti-bombardement du métro moscovite (coiffeurs, boutiques…). Staline y fera des discours. Des enfants y naîtront[29].

L'édification du métro de Moscou est loin de s'arrêter à la mort de Staline puisqu'elle continue aujourd'hui encore. Mais c'est bel et bien durant les quatre phases de travaux qu'il aura mené au fil de contextes contrastés, que s'est dessiné le radieux visage du métro historique moscovite.

II - Le métro après Staline : du dégel à nos jours

Staline meurt le 5 mars 1953. Si l'aventure du métro ne s'arrête pas là, elle va se prolonger longtemps avant qu'y soit réintroduite une notion de splendeur et d'architecture perdue au profit d'une logique économique mais peut-être pas moins sociale pour autant. Promenons-nous donc dans cette histoire poststalinienne puis post-soviétique. Bien qu'elles n'aient plus jamais touché du doigt la splendeur chère à Staline, ces stations ne manquent pas d'intérêt, notamment dans ce qu'elles traduisent de leur époque. En 2015, à l'occasion des 80 ans du métro de Moscou, un très beau livre fut publié, à l'initiative de Sergueï Kuznetsov, architecte en chef de la ville[30]. Dans la rétrospective historique du projet, rédigée par Alexandre Zmeul, celui-ci s'applique d'ailleurs à donner autant d'importance à chaque phase du projet : aussi bien sous Staline, qu'après sa mort.

[29] Dans son livre *Underground*, Catherine Zerdoun parle de 217 enfants nés dans le métro durant la Seconde Guerre mondiale (1941-1945 en URSS)

[30] KUZNETSOV, Sergueï, *Hidden Urbanism: Architecture and Design of the Moscow Metro 1935-2015*.

Montage résumant le métro des 60's aux 80's.
Source : Hidden Urbanisme

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

Les khrouchtchevki

L'architecture soviétique devrait être caractérisée par la simplicité, la rigueur des formes et des solutions bon marché.

Nikita Khrouchtchev, le 4 novembre 1955

En Russe, le terme de khrouchtchevka désigne les nombreux immeubles en préfabriqués qui inondent, aujourd'hui encore, les banlieues de façon tout à fait uniforme aux quatre (cinq, six, sept…) coins de l'ex-URSS. En effet, il reste aujourd'hui deux éléments marquants de la politique de Nikita Khrouchtchev : sa campagne pour le logement, et la déstalinisation de l'Union.

Dès 1954, et la fin de la ligne circulaire du métro, le secrétaire général du Parti décrète « l'élimination des excès décoratifs et constructifs ». Le métro n'est pas directement nommé, mais très clairement visé malgré tout. Peu de temps après, on retirera Alexandre Douchkine de la présidence du Metrostroï, et on destituera l'architecte Léonid Poliakov du prix Staline qu'il avait reçu pour la station Oktïabrskaïa[31]. Outre le processus de déstalinisation[32], une nouvelle ligne architecturale est définie, à l'opposée quasi-diamétrale de la précédente.

Cette politique apportera une grande partie des édifices jugés aujourd'hui sinistres, répétitifs, et dénués de toute recherche ou qualité architecturale. Si nous sommes loin des recherches constructivistes des années vingt, ou même de l'éclectisme stalinien, on se rapproche en revanche du style international déjà fortement théorisé et pratiqué dans le reste du monde. Cependant, si on laisse de côté le résultat, il demeure intéressant de se pencher sur la logique forte qui y a conduit. En effet, il ne s'agit pas seulement d'une bataille contre le style stalinien, mais bel et bien d'une période de recherche et d'innovation architecturale. Dans l'idée que les quartiers résidentiels typiques et simples devraient avoir des stations de métro à leur image, simples et typiques. Dans un premier temps, on simplifiera les projets d'ores et déjà lancés, comme les stations Frounzenskaïa (1957) et Rijskaïa (1958). Mais à terme, ce tournant marque surtout le début de la standardisation à très grande échelle dans le domaine de la construction soviétique.

A ces stations staliniennes dénudées s'ajoutent deux autres types de stations sous l'ère khrouchtchévienne : les stations centipèdes et les stations extérieures.

Les stations centipèdes sont des stations peu profondes dont la structure repose sur deux rangées de 40 puis 26 colonnes, la longueur des stations diminuant. Leur

[31] La station s'appelait Kaloujskaïa à l'époque.

[32] La déstalinisation prendra des dimensions encore plus importantes en s'officialisant suite à la lecture du rapport sur le culte de la personnalité, dit aussi « rapport Khrouchtchev », le 24 février 1956, lors du XXème congrès du Parti communiste d'Union Soviétique.

Station Frounzenskaïa

Station Rijskaïa

construction est standardisée avec des éléments préfabriqués en béton armé. Les stations de la ligne Kaloujskaïa[33] les plus éloignées du centre-ville en sont les premiers exemples. Leur construction a nécessité, au kilomètre, la moitié du prix d'une station stalinienne. Outre la technique constructive, l'usage des matériaux est également revu, la céramique remplaçant à présent la pierre naturelle. Les efforts sont aussi portés sur les volumes même des stations : des pavillons d'entrée aux couloirs du métro. Le coût des vestibules est drastiquement réduit, et dans le même temps, leur volume quasiment divisé par deux. De pavillons mesurant entre 11 000 m^3 et 14 000 m^3, ne sont à présent autorisés que les pavillons au volume inférieur à 7 000 m^3. De même, de nombreux couloirs sont affinés et rabaissés. Ce sont ces stations qui, représentant le mieux cette période, restent sous le nom de khrouchtchevki, selon ce principe que les stations doivent correspondre aux quartiers qu'elles desservent.

On atteint cependant le plus gros taux d'économie avec les stations extérieures. Leur construction est initiée à peine cinq ans après la fin de la ligne circulaire même s'il semble difficile d'imaginer deux modèles aussi éloignés l'un de l'autre. Les pavillons d'entrée sont à nouveau réduits (jusqu'à 630 m^3 pour les plus modestes) et on cherche encore et toujours la préfabrication pour diminuer les coûts. On poursuit cependant les efforts d'innovation. On cherche, dans cette symbolique des stations extérieures, à rentrer dans une image presque aéroportuaire, et à évoquer l'avant-garde russe. Le verre fait également son entrée parmi les matériaux privilégiés, notamment pour les vestibules, qualifiés de « Pavillons de lumière ». Mais la grandeur n'y est pas. Aucune prouesse digne de l'aéronautique alors en grand développement en Union Soviétique. Rien du prophétique art russe de l'Avant-garde. Et une lumière, qui n'aura pour seul mérite que d'être naturelle. Bien loin des stations aériennes parisiennes qui font la joie de leurs usagers[34], celles-ci sont le reflet assez fidèle de ce qui les entoure : des produits préfabriqués plutôt utilitaires.

N'oublions pas, cependant que la période est appelée « dégel » (ou coexistence pacifique). Sur la question centrale du logement, Khrouchtchev impose de construire vite afin d'offrir 15% de surface par personne en plus. Socialement et culturellement, quelques tensions s'apaisent, notamment autour de l'art et de la littérature[35]. Cette accalmie se fait ressentir dans le film déjà cité, Romance à Moscou. La scène d'ouverture et la scène finale du film se déroulent dans le métro. Celui-ci est un endroit éminemment social selon le point de vue du réalisateur. Il est l'endroit de discussion, de rencontres, d'entre-aide au début du film, et celui de la liberté à la

[33] Ligne 6, de couleur orange, voir en annexe, p. 171

[34] Voir sondage en annexe p. 207

[35] Sauf exceptions, comme Boris Pasternak, par exemple, dont la publication à l'étranger du *Docteur Jivago* provoquera les foudres du Parti qui le chassera de l'Union des écrivains et le poussera à refuser le prix Nobel qui lui est attribué en 1958

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

fin. Dans cette scène finale, Kolya chante dans le métro la chanson emblématique du film, qui lui donne d'ailleurs son nom en russe. Alors que l'inspecteur semble de prime abord le réprimander pour cette audace, il le fait se rapprocher pour finalement lui demander de continuer à chanter. Le métro, khrouchtchévien ou non, reste un endroit où les libertés récemment acquises s'exprimeront. Enfin, nous admettrons que, même si l'enthousiasme n'est plus le même[36], la construction du métro aura servi de près les progrès techniques et le progrès social, en reliant ces *quartiers* « en –vo »[37]. Bien que ces stations manquent globalement d'un caractère unique qui les démarquerait dans le paysage souterrain moscovite, certaines tirent leur épingle du jeu grâce à leur situation. C'est le cas de la station Vorobiovy Gory, dont la traduction littérale est Mont des Moineaux, située sur un pont enjambant la Moskova. Initialement nommée Colline Lénine, elle fut vite construite et à bas coût. Malgré de nombreuses rénovations nécessaires, elle offre aujourd'hui un beau panorama et point de départ pour de longues balades le long de la rivière, et reste une station unique du métro de Moscou.

De la phase de 1971 à la chute de l'URSS

Au début des années soixante-dix, le chef du Metrostroï Vassily Pojelaev publie un article[38] qui exprime ses craintes quant à la finalité de cette épuration stylistique. Il explique la nécessité de trouver un point d'équilibre entre l'économie de la construction et l'âme du métro qui le distingue et le fait rayonner. Cet article trouvera un écho favorable dans la période brejnévienne.

En 1971 ouvrent les stations Kitaï Gorod et Tretiakovskaïa. Ce sont les premières stations construites dans la ligne circulaire depuis 1953. Elles pavent le chemin d'un troisième axe mené par Léonid Ilitch Brejnev*, alors premier secrétaire général du parti. Alors qu'il s'était positionné aux côté de Khrouchtchev lors de ses entreprises visant à dénoncer le culte de la personnalité chez Staline, il inverse la tendance une fois au pouvoir. En effet, Brejnev s'inscrit dans une mouvance générale souvent jugée plutôt proche de ce dernier. De retour dans le métro, cela se traduira par un entre-deux. Ce troisième axe poursuit l'idée selon laquelle « tout en respectant les

[36] Surtout au début des années soixante, alors que les soviétique sont sur le point d'envoyer un homme dans l'espace, les regards sont quelques peu détournés de l'avancée du métro.

[37] Terme utilisé par Jean-Pierre Thibaudat en commentaire d'un extrait d'*Imperium* de Ryszard Kapuscinski, dans le recueil *Le goût de Moscou.*

[38] Pojelaev Vassily, Le métro de Moscou et son architecture, dans Architecture et construction de Moscou, Архитектура и строительство Москвы, *Arkhitektoura i stroitel'stvo Mosvi,* N° 2, 1970.

Station Tretiakovskaïa

Station Kitaï-Gorod

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

Station Tchertanovskaïa

ÉCOLE NATIONALE SUPÉRIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

principes généraux de l'industrialisation de la construction, chaque station doit avoir son individualité propre et un aspect unique »[39]. Ainsi, après avoir touché les deux extrêmes, de l'opulence presque indécente au dénuement total, on parlera désormais de « palais modeste ». L'aluminium et d'autres métaux sont utilisés en corniche, par exemple, et on se permet à nouveau l'utilisation de matériaux nobles. Dans la seconde moitié des années soixante-dix et les années quatre-vingt, l'aspect palatial des stations s'affirmera à nouveau par deux moyens différents.

Dans un premier temps, ces « palais modestes » seront érigés en instaurant des références directes aux stations historiques. L'exemple le plus flagrant est peut-être la station Tchertanovskaïa, qui emprunte sans détour le langage de Douchkine et sa station Kropotkinskaïa. Deuxième axe travaillé à cette époque : les stations à thème. Dans les années quatre-vingt fleurissent des stations dont la décoration tourne essentiellement autour de thèmes relatifs aux quartiers dans lesquels elles s'implantent. Ces thématiques sont exprimées de façon globalement figurative. Les thèmes renvoient souvent à un patriotisme toujours exacerbé, comme la famille communiste, l'histoire du travail politique en Russie, l'histoire de Moscou. Parfois ce sont des sujets de société, comme la protection de l'environnement, qui servent de thématique. Généralement, une œuvre unique en bout de quai évoque cette thématique. Si certaines de ces stations restent très élégantes et travaillées, elles semblent quand même assez éloignées des stations staliniennes, peut-être plus ancrées dans la réalité d'une Union soviétique sur le déclin.

Conjointement à cela se développe, après quelques rares essais dans les premières tranches, la typologie des stations uni-voûte. Celles-ci permettent une appréciation globale de l'espace qui n'est encombré que de quelques éléments de mobilier et de lumière. Sinon, les stations centipèdes sont toujours utilisées mais réduites à 26 poteaux, contre 40 avant.

Sous Gorbatchev*, l'URSS prend le chemin de la fin de la guerre froide, avec ses politiques conjointes de pérestroïka перестройка, la reconstruction* et de glasnost, гласность, la transparence*. Durant cette seconde période de Détente, jugée très positivement en occident, l'Union Soviétique multiplie, en interne, les échecs. La restructuration économique aggrave finalement les pénuries, et l'amorce annoncée d'un passage à la démocratie par la transparence semble faire rejaillir un certain nationalisme. Dans ce contexte, le métro suit son cours, sans que plus d'attention ne lui soit portée.

Après une succession de réformes infructueuses, la multiplication des insurrections pousseront finalement Gorbatchev à la démission. Il signera les accords de Minsk

[39] Dans l'article « De nouvelles stations dans le système de métro de la capitale », dans *Architecture et construction de Moscou*, 1970.

Station Park Pobedy

Station Bratislavskaïa

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

rapidement et sans plus de cérémonie le 8 décembre 1991. Ceux-ci signent le glas de l'Union des Républiques Socialistes Soviétiques. Peu de temps avant avaient été signés les accords d'Alma-Ata qui formalisent la CEI*. Sa démission est officialisée le 25 décembre 1991. Il laisse donc une Russie tiraillée entre le sentiment d'humiliation et l'envie de se lancer à corps perdu dans « le nouveau monde ». Vous l'aurez compris, le métro n'est, alors, plus du tout une priorité.

Construction du métro après 1991

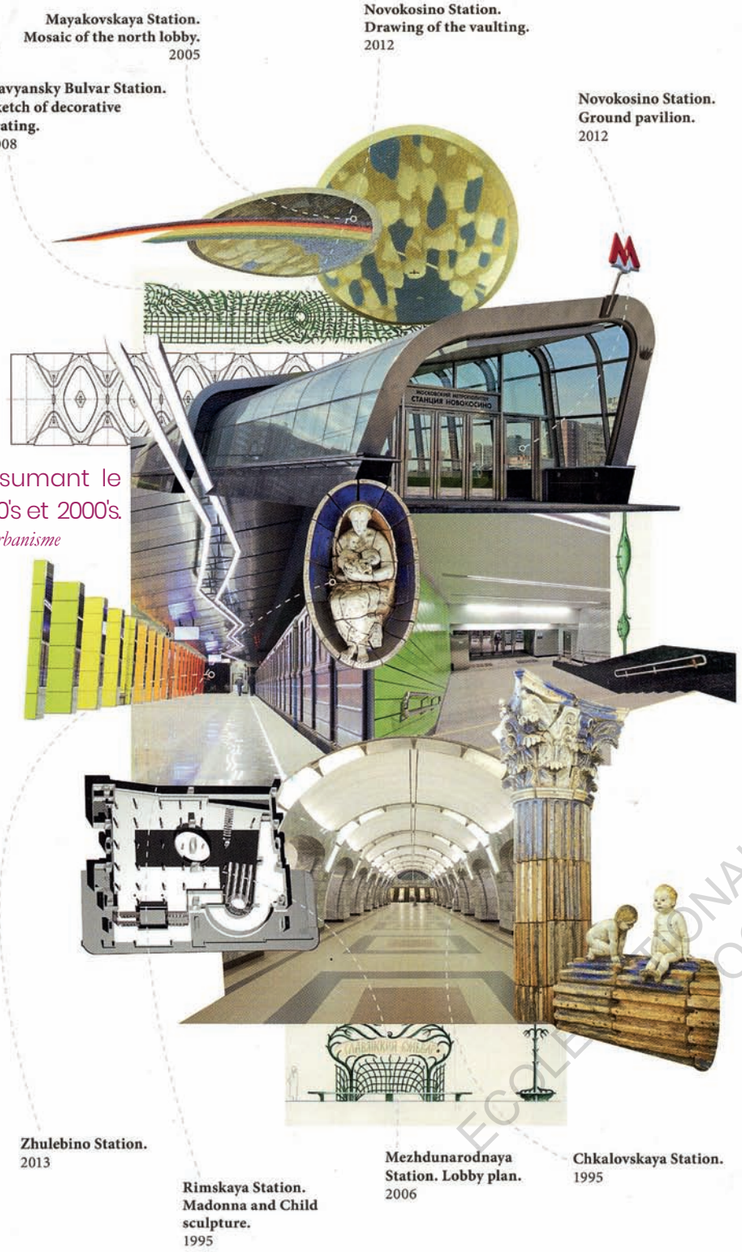
Boris Nikolaïevitch Eltsine* joue un rôle clé dans le putsch (manqué) de Moscou en 1990. Lors de la dissolution en quelques mois de l'URSS, il prend naturellement la tête du pays, en tant que premier président de la Fédération de Russie. Il sera ensuite réélu, non sans polémiques, en 1996. Démissionnant à son tour en 2001, il traversera la décennie quatre-vingt-dix à la tête d'un pays en crise. Il met en place un système économique, dit, de « capitalisme sauvage » et ne saura pas relevé le pays de la crise globale dans laquelle il se trouve. Vladimir Poutine*, d'abord premier ministre lui succèdera pour 2 mandats successifs. Entre 2008 et 2012, un mandat sera assuré par Dmitri Anatolievitch Medvedev*, auparavant premier ministre de Poutine, avant que ce-dernier ne reprenne la présidence du pays.

Cependant, ce seront plutôt les maires de la capitale, et non pas les chefs d'Etat, que l'on retient comme les décisionnaires en matière de gestion urbaine à Moscou. Ainsi se dégagent deux périodes majeures, la première sous Youri Mikhaïlovitch Loujkov*, maire de 1992 à 2010, puis une seconde avec Sergueï Semionovitch Sobianine*, placé à la tête de la mairie de Moscou en 2010.

Sous Loujkov

Après avoir parlé de périodes stalinienne, khrouchtchevienne ou encore brejnevienne, il ne sera pas ici question de période loujkovienne ! En effet, Alexandre Zmeul[40]

[40] Editeur en chef des publications du site *archspeech.ru*. Ce média dédié à l'architecture, est issue de l'agence Speech, dirigée par Sergueï Kouznetsov, également architecte en chef de la ville de Moscou. Il se passionne depuis son plus jeune âge pour le métro qui est aujourd'hui, un de ses sujets de prédilection. Il est l'auteur du rétrospectif historique « Excavating underground archives : Architectural History of the Moscow Metro », dans l'ouvrage collectif Hidden Urbanism sorti en 2015 à l'occasion des 80 ans du métro.



Montage résumant le métro des 90's et 2000's.
Source : Hidden Urbanisme

ÉCOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

définie les stations des années quatre-vingt-dix comme issues du « mouvement brownien »[41]. L'aspect aléatoire que revêt l'utilisation de cette expression décrit bien cette période de construction qui ne saurait s'apparenter à un style unique. La première décennie suivant la chute de l'URSS est marquée par des projets qui en sont complètement issus. Ainsi, on obtient par exemple la dixième ligne du réseau, ligne Lioublinsko-Dmitrovskaïa, entièrement construite à partir de 1992, alors qu'elle fut dessinée en majeure partie avant cette date. Il en résulte un ensemble de stations sans style marqué, ni uniformité.

Cette période verra malgré tout naître une nouvelle typologie de station, la dernière à citer. Il s'agit des stations à double voûte, avec donc un quai central qui recueille les éléments porteurs des deux voûtes destinées chacune à couvrir une des deux voies. La station Bratislavaskaïa est un des exemples les plus représentatifs qui permet d'observer qu'au-delà de la structure, cette typologie n'aura pas apporté d'innovation architecturale majeure.

Les années 2000, sans être révolutionnaires pour autant, engage le métro sur le chemin de l'architecture contemporaine. Certaines stations délibérément passéistes font exception. La monumentale Park Pobedy, Парк Победи, littéralement « Parc de la victoire », ouvre en 2003. Elle porte la grandeur toute stalinienne qui semblait s'indiquer pour traiter d'un tel sujet (dans une structure pourtant centipède). Mais, cette singularité mise à part, ce sont les stations uni-voûtes qui symbolisent au mieux cette période. Très épurées, elles sont souvent l'occasion de renouer avec le travail sur la lumière douce, la voûte unique servant tour à tour de diffuseur ou de réflecteur. Elles sont également l'occasion de tentatives formelles plus ou moins réussies en termes de mobilier urbain. Bien que moins sobres et épurées, cette expression graphique parfois exagérée peut cependant permettre un retour à des stations plus identifiables. On revient également à un important travail sur les pavillons d'entrée, à la fois comme élément urbain, et facteur d'unicité.

Les stations évoquées ici ne sont objectivement pas les plus réussies du métropolitain. Elles lancent cependant le métro sur une voie résolument moderne, qui semble celle également empruntée par la plupart des villes qui en disposent. En effet, de plus en plus d'efforts sont globalement mis en place pour faire de ce passage obligé du quotidien, un endroit plaisant et joyeux. Si cette composante faisait partie intégrante de l'idée du métro telle qu'elle émerge et se formalise en URSS, elle se perdra par la suite. C'est donc parallèlement aux métros occidentaux et asiatiques que le métro de Moscou cherche à se renouveler, ce qui signifie spécifiquement pour lui de trouver la juste réinterprétation de ces concepts intrinsèques passés.

[41] Mouvement aléatoire d'une particule dite « grosse » dans un fluide de particules dites « petite ». Dans ce tracé hasardeux se retrouvent, malgré tout, des types de réactions récurrentes.

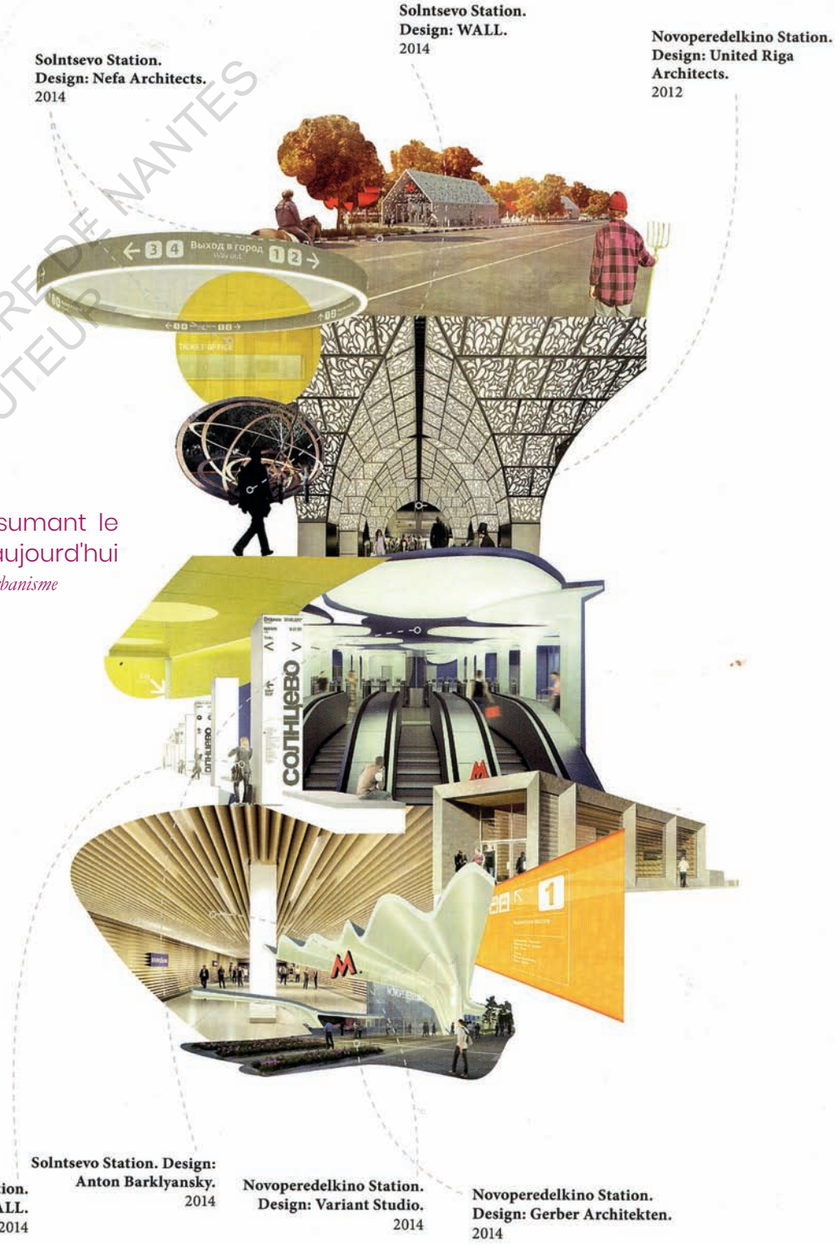
Sous Sobianine

Après le limogeage de Loujkov et l'intérim assuré par son adjoint Vladimir Iosifovitch Resine, Sergueï Sobianine est placé à la tête de la mairie de Moscou en 2010. Il a depuis été élu en 2013, puis réélu en 2018. Dans le même temps, Moscou englobe dans ses limites administratives, deux nouveaux quartiers du sud-ouest de la ville que l'on nomme Nouveau Moscou, Новая Москва, Novaïa Moskva. La superficie de la ville s'en retrouve plus que doublée[42].

Sur le plan urbain, il accélère drastiquement la cadence et lance des projets sur le long terme. Rénovant d'abord quelques stations et en ouvrant d'autres qui signeront le retour plus qu'affirmé de la couleur et des matériaux nouveaux dans le métro, il sera ensuite à l'origine d'un projet très ambitieux. En effet, le maire lance un projet d'extension du métro qui doit s'étendre de 2012 à 2020. L'objectif énoncé est d'obtenir que 93 % des moscovites aient, d'ici à l'échéance du plan, une station de proximité située à moins de 800 m de chez eux. Pour cela sont prévues 78 nouvelles stations et plus de 160 km de lignes en plus. Le dessin général du métropolitain se dote d'un second ring de 54 km de long pour 31 stations qui a pour but de rapprocher les quartiers périphériques les uns des autres. Les radiales sont également largement prolongées et densifiées. Malgré l'ajout de Nouveau Moscou au sud-ouest, le réseau continu de s'étendre uniformément car les radiales n'atteignent pour l'instant que les limites des dix premiers quartiers de Moscou.

Outre le confort énorme que doit apporter cette importante extension du métro, ce projet a relancé les concours architecturaux. Sergueï Kouznetsov, architecte en chef de la ville, entend donner un souffle nouveau avec ces concours. Le concours est ouvert à l'international et compte bien permettre de réunir des idées nouvelles. Deux concours sont conjointement lancés pour les stations Solntsevo et Novoperedel'kino. Ces deux quartiers, qui donnent leurs noms à leurs stations, sont peuplés d'environ 115 000 habitants. La construction de parcs immobiliers y est lancée simultanément à la construction des stations. L'appel à concourir est un succès puisqu'environ 600 projets seront soumis, sur l'ensemble des deux stations. 96 sont retenues dans un premier temps par un jury, dont 22 projets d'agences étrangères. La liste sera ensuite réduite à dix projets (cinq par stations) soumis à un vote citoyen sur internet. 300 000 votes sont enregistrés. Ceci peut être vu comme un premier pas vers une consultation et participation citoyenne dans les décisions publiques. En effet, Moscou est souvent considérée comme une ville qui s'embellit, et s'applique à

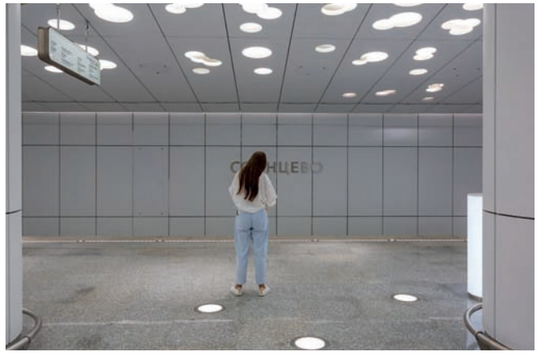
[42] De 1 122 km² avant 2012 à 2 542 km² avec Nouveau Moscou.



Montage résumant le métro d'aujourd'hui
Source : Hidden Urbanisme

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

Station Solntsevo, décembre 2018



Station Solntsevo, à l'inauguration en août 2018

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

prendre une dimension humaine « à marche forcée [43] ». Les changements vont vite à Moscou, et occultent effectivement bien souvent l'aspect social et l'implication habitante, dont nous essayons de nous faire une spécialité en France. C'est donc peut-être le début d'une nouvelle méthodologie qu'a initié ce concours, même si globalement, il reste marginal et toujours très aiguillé par l'exécutif. Alexandre Zmeul m'a, lors de notre rencontre, confié à demi-mots qu'il s'agissait principalement d'une question de style de station qu'une réelle recherche architecturale. Nous pouvons donc nous réjouir de ces balbutiements, tout en considérant qu'ils ne sont, pour l'instant, que cela.

De nombreuses nouvelles stations sont encore en construction, ou d'ores et déjà planifiées. Une quinzième et seizième lignes seront ajoutées d'ici à 2023. Ce prolongement ambitieux devrait permettre à la capitale de se déterminer un nouveau visage, en accord avec son époque et ses traditions en la matière. Le métro de Moscou a toujours été une fidèle illustration, des différents courants politiques qu'il a traversés, mais également des styles et défis architecturaux qui s'y retrouvent entremêlés. Le parcourir, c'est donc parcourir une immensité. Celle de la plus grande métropole européenne. Celle de l'histoire, qui s'enracine loin afin de dessiner présents et futurs. Celle d'un peuple, d'une société hétéroclite qui s'y retrouve. Un métro auquel elle s'est attachée et habituée jusqu'à ne presque plus le regarder. Si le métropolitain est l'inconscient urbain par excellence, que reflète-t-il de ses passagers, principaux acteurs de cette urbanité ?

Page suivante :
Le maire Serguei Sobianine à l'inauguration de la station Savelovskaïa, décembre 2018

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

[43] Antonova Maria, *La piétonisation à marche forcée*, consulté sur Slate FR en octobre 2018

Troisième Partie

La société russe dans le métro

Русское общество в метро

Rousskoye obschestvo v metro

L'appropriation d'un lieu historique aux usages actuels

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

Introduction

Moscou, pour rester dans la course de la « compétition métropolitaine »[1] a dû, depuis 1991 rentrer dans la mondialisation de tout son être, et répondre aux standards internationaux de « la parfaite métropole » (préservation de son centre historique, espaces vert, mobilité classique et alternative, création, luxe, centre des affaires…). Moscou se doit donc d'être à nouveau la vitrine de l'immense pays à la tête duquel elle se trouve. Mais les développements de la vie sociale et politique en Russie ayant réintroduit une forme affirmée de nationalisme, assortie d'un certain anti-occidentalisme, le défi est de taille pour le pays et sa capitale de « s'internationaliser [tout en marquant] l'espace urbain de signes typiquement russes ». Parfois, cette « russification » peut aller de paire avec un genre d'antisoviétisme ainsi qu'un retour à la religion, comme nous l'avons vu à travers l'histoire de la cathédrale du Christ Sauveur.

Là encore, le métro fait office d'exception car, malgré son aspect politique évident, il est avant tout utile quotidiennement à des millions de moscovites. Simultanément moyen de transport, espace public, lieu culturel, il est, à mon sens, un des endroits les plus représentatifs de la population moscovite. Après avoir défini certains pans de l'âme russe principalement à l'aide d'œuvres de fictions, puis suivi l'épopée constructive du métro, synthétisant ainsi plus de 80 années d'histoire et d'écrits, rendez-vous à présent sur le quai, avec cette interrogation :

Quelle image de la société russe recueillons-nous en l'observant dans le métro ?

Une multitude de signes surprenant un regard extérieur alors que les moscovites n'y prêtent plus attention, m'ont accroché l'œil durant les nombreux voyages souterrains offerts par mon année à Moscou. Ces indices, captés par un œil curieux, surpris et malgré tout objectif j'espère, nous permettront de regarder par le prisme du métro, les éléments perçus comme fondateurs de toute société. Ensuite, nous reprendrons les trois thèmes de la première partie en les appliquant à cet espace défini. Enfin, nous décrypterons des usages spécifiques au métro de Moscou, s'attachant à déchiffrer ce qu'ils impliquent socialement, et leurs mutations à travers le temps.

[1] Elisabeth Bonnet-Pineau et Aurélien Delpirou, « Moscou, la capitale de la Russie à l'ère de la compétition métropolitaine », *EchoGéo [En ligne]*, 2012, mis en ligne le 30 janvier 2013, consulté le 30 septembre 2016.

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

I - Le métro comme marqueur identitaire

Le métro est un univers qui, généralement, peut fasciner autant qu'il exaspère. Il est souvent perçu comme le catalyseur des aspects négatifs des espaces publics tout en demeurant le quotidien de milliers de personnes.

> Le métro [c'est] la collectivité sans la fête et la solitude sans l'isolement.
>
> *Marc Augé, Un ethnologue dans le métro*

L'aspect social de nombreux métros a déjà été étudié, à commencer par celui de Paris. Marc Augé lui assigne même le concept de *fait social total*, développé par Marcel Mauss, puisqu'il impact chaque sphère de la vie sociale (politique, économique, privée, publique …). Un fait social total a donc la caractéristique de concerner l'ensemble de la société et de révéler quelque chose de chacun de ces membres. C'est l'histoire individuelle, vécue par chacun, pour chacun, entremêlée à l'histoire collective, et ce à travers le temps. Là encore se rencontrent le « moment précis », et le fil général du temps. Mais peut-on vraiment parler de « marqueur identitaire » ? Qu'est-ce qui permet, dans le métro, de faire aussi bien coïncider la petite et la grande Histoire ? Existe-t-il une « culture du métro » ? Pour Marc Augé, la culture serait l'élément qui agrège les grands thèmes anthropologiques (les relations, le destin, l'identité …).

Le sujet de l'identité est brûlant. En France. En Russie. Partout. La mondialisation a tant unifié la surface du globe, penchant la population mondiale vers un extrême, que la réponse, qui arrive aujourd'hui comme un retour de bâton, se penche vers l'autre extrême. Ainsi, comment traiter objectivement, sans passion aveuglante du sujet ? En ayant longuement parlé, avec différentes personnes, dans chacun des pays, j'ai pu en dégager personnellement deux axes, qui se sont ensuite affinés au fil de lectures plus théoriques. Le premier tournera autour du langage, et le second autour du lieu commun agissant comme point de repère.

Un langage commun à tous les moscovites

Le métro est régi, à Moscou comme partout, par de nombreuses lois, à la fois explicites et implicites. Apprendre les codes tacites du métro correspond à déchiffrer une langue. Nombre de théoriciens se sont penchés sur tous ces signes qui composent, au sens propre comme au figuré, le langage *dans* le métro et le langage *du* métro.

Le langage du métro

Luka Novak affirme le métro comme « inconscient urbain ». Dans l'ouvrage, au ton léger, il tente de démontrer en quoi le métro permet de comprendre l'aspect urbain et idéologique de certaines villes. Bien que ces analyses semblent, sur certains points précis, forcer un peu le trait, son discours se recoupe avec de nombreux autres.

Pourrait-on dire que l'inconscient est la partie « efficace » de notre pensée ? Le métro serait, alors, en quelque sorte le « ça » freudien. Une pulsion, sans barrière, sans contrôle, rapide, efficace. Et en effet, le métro s'affranchit de nombreux ralentissements urbains. En ville, et particulièrement en centre-ville, il est bien plus rapide que n'importe quel autre transport. De même, la lecture de son plan permet de comprendre la logique géographique, et parfois idéologique de la ville. Par exemple, le plan concentrique du métro de Moscou fait totalement transparaître les différents stades de la construction urbaine de la ville. Si, comme exprimée précédemment, le métro ne s'est pas encore étendu dans les quartiers de Nouveau Moscou, il y a pourtant fort à parier que cela sera le cas dans les prochains développements. Le plan du métro de Moscou est donc une simplification du schéma urbain de la ville. Il est ramené à l'essentiel, la rivière, le centre, la rocade, les zones prioritairement développées, tout y est de manière schématique et claire. Luka Novak avance l'hypothèse selon laquelle le métro de Londres traduirait parfaitement dans son plan, l'organisation de la bourgeoisie en ville. Il traduit le peu de station dans le quartier de Chelsea par la théorie suivante. Ce quartier étant un quartier très riche, il a peu besoin d'être desservi car les domestiques dorment dans les caves, et les propriétaires fortunés du quartier n'ont pas besoin du métro pour en sortir.

Le métro peut, dans son plan, mais également dans sa typologie, révéler beaucoup. En tant qu'inconscient urbain, le métro incarne sa ville de manière simplifiée, efficace et sans accident. D'ailleurs, en matière de chronologie, les développements sont, en France, assez simultanés dans l'ensemble de ces disciplines. En effet, le métro parisien sera majoritairement construit entre 1900 et 1930, cette époque-même où Freud avance ses thèses psychanalytiques. Dans le même temps, Ludwig Wittgenstein donne une nouvelle approche du langage. Quelques dizaines d'années plus tard, les philosophes, anthropologues, linguistes, littéraires etc. du mouvement structuraliste bâtiront les ponts nécessaires entre ses disciplines. En tête, Jacques Lacan affirmera à maintes reprises que « l'inconscient est structuré comme un langage ».

Retour sous terre pour voir en quoi cette idée, selon laquelle les règles linguistiques pourraient expliquer l'essentiel des phénomènes terrestres, peut se comprendre dans le métro. Luka Novak nous explique que les stations peuvent être vues comme des mots. Ainsi, un trajet sur une ligne devient une proposition. Les propositions s'enchainent selon une certaine syntaxe, ce sont les correspondances. Un trajet complet est donc la traduction d'une phrase entière. Ainsi à travers le monde, on obtient une multitude de syntaxes ou de traductions différentes, dans le sens où le signifié reste le même alors que le signifiant est modifié (une station reste une station, mais peut avoir différentes formes). Pour continuer de filer la métaphore, les différents types de stations peuvent être assimilés aux différentes natures de mots d'une langue. Pour résumer, en tant qu'inconscient urbain, le métro s'appuie sur une forme de structure connue et développée dans chaque société, le langage, souvent vu comme le propre de l'homme. Et le langage possède intrinsèquement, de façon concrète et abstraite, une dimension sémiologique. Un ensemble de signes et de codes dont la compréhension et l'agencement évoluent.

Une autre approche [...] consiste à voir dans l'espace réel [...] un jeu de signe, un langage à décoder.

André Peny, Le paysage du métro

Cette sémiologie peut être vue comme la grammaire de ce langage, avec des règles à maîtriser pour pouvoir s'approprier l'espace sans gêne.

La grammaire du métro

Commençons sur une note lexicale. En russe, les mots безграмотный, *bezgramotniy* ou bien неграмотный, *negramotniy* sont généralement traduits par « illettré » ou « analphabète ». Littéralement, on pourrait les comprendre dans le sens de « sans grammaire » ou « non-grammatical ». Leur sens a cependant dévié de la signification première pour désigner également aujourd'hui l'adjectif « inculte », dans un langage oral surtout. Ainsi, la grammaire (très compliquée et éloignée de la nôtre) porte une importance toute singulière en Russie tant sa maîtrise est un marqueur social.

Si l'on apparente la grammaire urbaine à la maîtrise des codes d'une ville, d'une métropole, et donc, de son métropolitain, cela permet de différencier plus facilement les citadins, qui « parlent moscovite », et les autres, qui n'ont pas connaissance de cet ensemble sémiologique. On dit souvent, avec une pointe de provocation, que « Moscou est un grand village »[2]. Cette expression fait référence au Moscou prè-soviétique que l'on apparente parfois à un « bourg asiatique », à cheval entre deux cultures, toujours, à l'époque comme aujourd'hui, anarchique et désordonnée. Ainsi, seuls les moscovites savent se mouvoir dans ces conditions qui les distinguent ainsi des étrangers (touristes, russes d'autres ville, ou *limitchikis**).

On peut ainsi les voir jeter papiers et mégots par terre, et non dans les corbeilles prévues à cet effet ; ils boivent au goulot leur bière dans le métro, ils ont l'outrecuidance de fumer sur le quai, ne savent pas « tenir leur droite » dans les escalators, ni laisser descendre les passagers du wagon avant de s'y engouffrer.

Sarah Carton de Grammont, Moscou est un grand village

[2] Carton de Grammont Sarah. « Débats : Moscou est un grand village : Touristes, commerçants, migrants ruraux et intelligentsia ».

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

Lorsque l'on évoque les règles de savoir-vivre à appliquer à Moscou, ou dans beaucoup d'autres villes, celles-ci vont presque toutes se rapporter à l'usage du métro.

Nous pourrions compléter la liste de ces petites habitudes collectivement développées dans le métro. Cela viendra dans un second temps, l'intérêt étant ici de comprendre que le métro et ses codes implicites sont une manière, à Moscou comme ailleurs, de différencier l'habitué du néophyte, non sans, parfois, exprimer ainsi une pointe de mépris. Comme nous l'avons déjà évoqué, l'éternelle relation paradoxale entre les habitants d'une capitale et le reste de la population est également présente à Moscou. Le métro joue alors un rôle prépondérant dans cette opposition. Il résume et catalyse les effets de la ville.

Ces règles participent donc d'un apprentissage du langage de Moscou, au-delà de la langue en elle-même. Mais dans le métro se développe également un langage verbalisé qui continue d'en dire long sur ses usagers.

Le langage dans le métro

Si la structure du métro s'apparente à celle du langage, ce-dernier n'est, au sens propre, pas exclu de l'espace souterrain. Dans le métro la communication orale et écrite est un véritable point de repère dont nul ne peut se passer. Josette Bouvard, en guise d'introduction, ouvre sa thèse sur ce souvenir. La réminiscence de cette voix qui vous accompagne au cœur de Moscou.

« Circulez à gauche, tenez-vous à droite », « Attention, les portes se referment, station suivante : Proletarskaïa », cette voix familière qui vous parle est celle du métro de Moscou. Dès votre entrée sur l'escalator, jusqu'à l'intérieur du wagon, la voix vous guide, vous presse, vous prévient.

Josette Bouvard, Le Métro de Moscou

En effet, cette voix est une présence quotidienne et un point de repère. Elle aide à l'orientation en de nombreuses circonstances. Sur la ligne circulaire, la voix annonçant les stations fait partie intégrante de l'orientation dans le métro. Suivant la voix, masculine ou féminine, nous savons que le métro tourne dans le sens des aiguilles d'une montre, ou inversement.

Mais la langue russe n'est, au sens propre, pas universel. Si les messages vocaux sont, en centre-ville souvent doublés de leur traduction anglaise, les indications écrites le sont rarement. Pour l'instant seules les nouvelles stations, ou celles ayant connues des rénovations récentes, ont vu leur système d'information traduit avec l'alphabet latin. Ce détail ne semble être un frein que pour les étrangers ne lisant pas le cyrillique, soit un partie assez infime des passagers. Cependant, le langage global du métro reste nécessaire même pour les russophones puisque le nom des stations n'est indiqué sur les murs latéraux de la station. Comme à Paris me direz-vous. Mais comme l'écrasante majorité des stations possèdent un quai central, contrairement à Paris, le nom des stations est donc invisible depuis la rame qui s'arrête le long de ce mur et caché par celle-ci pour les passagers sur le quai. Ainsi, russe, russophone, russophiles, peu importe, il vaut mieux savoir où l'on va. Même si le système global du métro est d'une grande simplicité. Le choix du quai ne se fait pas en amont, mais bien une fois sur le quai central, les lignes n'ayant qu'un terminus, si on se trompe de sens, il suffit de traverser le quai à la station suivante pour faire demi-tour … Les seuls difficultés résident donc dans la codification des usages du métro.

Mais le nom des stations, outre les difficultés à les lire, pourraient signifier plus que le lieu qu'elles représentent. En effet, Marc Augé évoque, déjà pour le métro parisien, cette tendance à un certain « triomphalisme » dans les noms de stations en centre-ville. Phénomène qui s'estompe lorsqu'on s'en éloigne. A Moscou, l'histoire du nom des stations pourrait mériter un récit à lui tout seul. Souvent, une station tire son appellation de l'endroit qu'elle dessert, soit une place, un quartier, une rue … Cela revêtait déjà, dans l'idéologie communiste de l'époque de la construction du métro, une grande importance.

En plus d'être nommé en honneur de la révolution même, la station a assuré le rôle symbolique de représenter les évènements clés de l'histoire soviétique.

Mike O'Mahony, Archoelogical Fantaisies

Si les noms de stations ont parfois changé car les lieux changeaient eux-mêmes d'appellation, des dénominations, au combien symboliques, se sont vues modifiées pour des raisons politiques. Le meilleur exemple reste le nom de métro lui-même, modifié en période de déstalinisations, comme vu précédemment. A mon sens, cela tient non seulement, comme l'explique Marc Augé, du statut de certaines stations se trouvant au centre de toute l'organisation, mais également, dans le cas de Moscou, d'un réel attachement aux noms et plus largement aux mots, qui portent chacun une symbolique forte, traduite ensuite dans la station.

Après les noms, continuons sur ce thème du langage écrit. En matière de règlement, au sens strict du terme, le métro est également assez révélateur. Dans son ouvrage *Métro : Le combat pour l'espace*, José Ferreira fait le parallèle entre la façon dont sont exprimés les règlements du métro et ce que cela reflète des usagers du métro et de la société. Il indique par exemple que là où, à Paris, sont précisément indiqués une description et un ordre de priorité pour s'asseoir (impliquant l'âge, la maternité, le handicap et ses raisons…), à Londres, le procédé est nettement plus simple puisqu'il est juste indiqué « Merci de laisser votre place assise à quelqu'un qui en aurait plus besoin que vous. ». Cela découlerait donc peut-être de la tendance générale d'une

ÉCOLE NATIONALE SUPÉRIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

société à plus ou moins légiférer.

Le langage est partout dans le métro. Ensemble de codes et signes ou langue parlée dans sa forme la plus évidente, nous avons vu la façon dont le métro s'exprime. Se dégagent ainsi deux groupes : ceux qui « parlent moscovites », et les autres. Cependant, si tous ne comprennent pas le métro, chacun peut s'y exprimer, mais il s'agit là d'un autre aspect que nous traiterons plus tard. Pour l'instant, concentrons-nous sur l'espace en lui-même et ce lieu commun russe et moscovite, à qui l'on prête nombre de mythes et légendes.

Le message « ostarojna dvieri zakrivayoutsa », « attention les portes se ferment » est resté un souvenir sonore indélébile de la Russie

Témoignage recueilli dans le sondage

Lieu commun, lieu de légende

Le métro est, à Moscou, l'endroit qui mixte sûrement le plus l'ordinaire et l'extraordinaire. Ce genre de lieu devenu repère culturel et quotidien fait donc, en quelque sorte, partie intégrante de l'identité moscovite.

Plusieurs espaces, de différentes échelles s'imbriquent dans l'enveloppe du métro. Concentré uniquement sur le wagon, José Ferreira traite de la forme des wagons et des interactions interpersonnelles en leur sein. Le wagon historique parisien apparaît alors comme très catégorisant, assez inégalitaire, avec des espaces « assis » et « debout » très marqués, ou encore la disparition finalement assez récente des premières et secondes classes[3]. Les strapontins y symbolisent l'entre-deux dont sont dépourvues les rames russes ou américaines (jugées plus "démocratiques" par l'auteur). Les wagons moscovites, basés donc sur les modèles de wagons allemands ou encore new-yorkais, sont plus « démocratiques ». Les banquettes le long des parois permettent des échanges rapides de positions, ou encore des ruées moins bousculées vers ces places tant convoitées.

Mais c'est réellement à une plus grande échelle que le métro prend une dimension culturelle et identitaire importante. Rendons-nous compte que l'ensemble de ces stations représente une très importante surface d'espace public souterrain, aux mains

[3] La première classe du métro parisien disparait officiellement le 1er août 1991

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

d'un organisme bien spécifique dans l'organisation politique de la ville[4]. Cet espace s'avère donc d'autant plus important qu'il est un des espaces publics majeurs, un témoignage historique, et un service utile.

La dimension patrimoniale du métro

En 2015 a été organisée au Musée Chtchoussev, le musée national d'architecture, une exposition en l'honneur des 80 ans du métro moscovite. L'une des volontés de l'exposition était de revendiquer le classement aux monuments historiques de certaines stations et l'appel à l'aide public pour en rénover certaines. L'ouvrage *Hidden Urbanism* et sa publication à l'étranger, fait plutôt rare dans le paysage architectural russe, font partie aussi de cette célébration des 80 ans de l'édifice. Le métro a donc une dimension patrimoniale certaine. Les moscovites sont attachés à leur métro et surtout à l'idée qu'il s'agit d'une œuvre architecturale d'exception qui leur « appartient ».

Comme André Peny l'explique, l'aspect patrimonial est une notion compliquée dans des cas comme le métro qui ne peut être muséifier, du fait de l'usage permanent qui en est fait. Il explique notamment qu'à Paris, il a fallu attendre longtemps avant que les logiques hygiénistes qui avaient façonné le métro au XIXème siècle soient remises en question. Cela s'explique par la patrimonialisation de ce genre d'endroits très fréquentés qui doivent à la fois suivre les aspirations de la société, dans un juste milieu « entre la table rase du passé et une politique muséographique »[5].

L'espace du métro est donc un espace que toute génération s'approprie et fait partie du patrimoine russe à part entière. Chaque Russe a une station préférée, à Moscou, comme dans le reste du pays. En effet ce sentiment peut s'étendre aux capitales des anciennes RSS possédant un métro qui tient grandement de celui de Moscou. Cette fierté s'assortie parfois d'un rejet des autres métros, particulièrement celui de Paris, jugé ou perçu comme sale, vieux, voire dangereux.

[4] Sans avoir de chiffres exactes pour le cas moscovite, nous pouvons quand même avancer, à titre de comparaison, que les quelques 400 stations (plus petites, mais plus nombreuses que celles de Moscou) du métro parisien représentent pour la RATP, près de 50 ha d'espaces public et ouverts à gérer.

[5] PENY André. *Le paysage du métro : Les dimensions sensibles de l'espace transport.*

Je me souviens Léra, connaissant mon intérêt pour le sujet, m'avertir lors de ma visite à Tachkent :

Oh tu verras, notre métro à nous est moche, ça ne vaut vraiment pas le coup d'y aller ! Et puis, les taxis ne sont pas chers chez nous.

N'ayant connu, pour comparer, que celui de Moscou et Saint Pétersbourg, elle ne pouvait semble-t-il pas le voir objectivement. De plus, il est vrai que, comme l'indique la seconde partie de son allégation, les villes de Tachkent et Moscou n'ont pas le même rapport à la voiture, donc au métro. Si à Moscou, la voiture s'est énormément développée, cela engendre un véritable problème d'engorgement. Les bouchons y sont quasi-permanents. Si le métro force la collectivité, à Moscou il est cependant bien moins cher et beaucoup plus rapide. A Tachkent, le métro est principalement peuplé des tranches les plus jeunes ou pauvres de la population. Cela en fait donc un fort marqueur social. Léra s'est toujours étonnée que je préfère prendre le métro pour la rejoindre ici ou là tant elle tient, elle, à le prendre le moins possible dans la capitale Ouzbek. De plus, si le métro est très peu cher[6], le taxi l'est également et se partage. Un trajet à plusieurs peut donc revenir moins cher en taxi qu'en métro. Cependant, lors d'un trajet du bazar de Tchorsu à l'atelier de son père[7], elle ne résista pas à l'envie de nous préciser qu'elle préférait telle station, ou que telle autre la menait à son université lorsqu'elle étudiait à Tachkent.

Malgré ces considérations, l'unique métro d'Ouzbékistan n'en reste pas moins impressionnant. Sa construction intervient dans la décennie qui suit un important tremblement de terre rasant, en 1966, presque intégralement la capitale. Ainsi, l'édifice est conçu, dans la logique des stations staliniennes, comme abri nucléaire, mais surtout antisismique. En 1977, les premiers passagers pénètrent les premières stations, y découvrant mosaïques, bas-reliefs, coupoles, le tout orné de motifs traditionnels à l'effigie de figures soviétiques (évidemment), mais aussi et surtout ouzbeks. L'enthousiasme était-il le même qu'en 1935 à Moscou, difficile à dire. Cependant, ce métro portait en lui une représentation, dans un modèle d'ingénierie industrielle

[6] A l'été 2018, le prix d'un trajet en métro à Tachkent coutait 1200, soit environ 13 centimes d'euros (en décembre 2018 : 1 euros = 9 500 sum).

[7] Le père de Léra, Valéry Kouznetsov est un artiste et architecte relativement reconnu en Ouzbékistan.

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE LA VILLE ET DES TERRITOIRES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

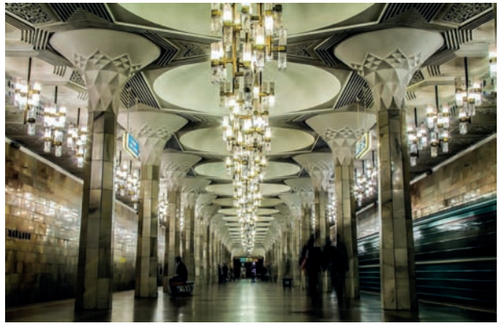
Quelques stations du métro de Tashkent, Ouzbékistan

Pakhtakor

Amir Timour

Alisher Navoy

Kosmonavtlar



Mustaqilik Maydoni (Place de l'indépendance)

Toshkent

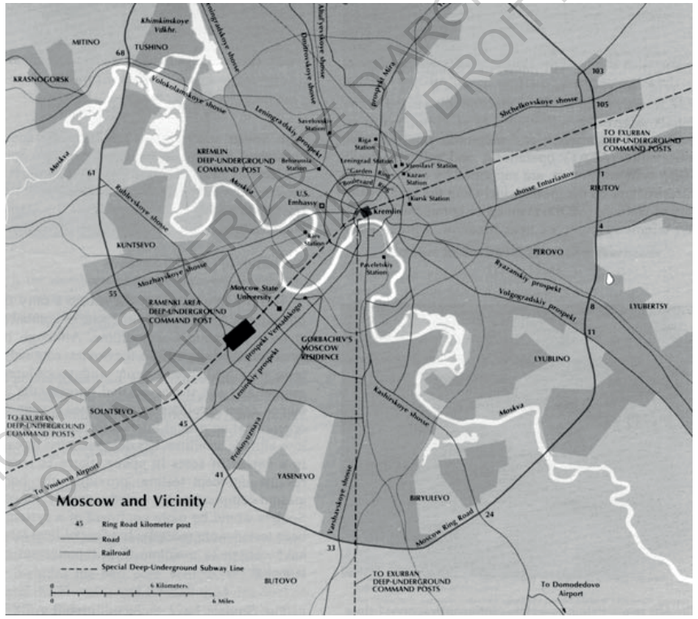
soviétique, les marques ethniques et culturelles Ouzbeks, et même centre-asiatiques. En effet, jusqu'en 2011 et la construction d'un métro à Alma-Ata, ce fut le seul métro de l'ex-Turkestan russe.

Donc s'il est aujourd'hui décrié par les tachkentois les plus aisés, le métro a, à Tachkent comme dans d'autres capitales d'ex républiques socialistes soviétiques, joué un rôle diplomatique important. Cela a permis une unification, en termes de services, tout en respectant à peu près la culture locale. Je me permets ce « à peu près » car on pourrait, particulièrement dans le cas de Tachkent, pointer du doigt certains aspects un peu biaisés de la notion de « culture locale ». Un des symboles de l'Ouzbékistan est le coton. Pendant la période soviétique, les terres cultivables du pays ont été mono-orientées sur la production quasi-exclusive du coton, et ce, par les plus hautes instances du parti. Ce pays est donc devenu le fournisseur de coton officiel de toute l'URSS*, ce qui en a fait naturellement un symbole et un emblème national. Il se retrouve sur les armoiries du pays, et même dans de nombreux domaines, même les plus incongrus comme le sport. A titre d'exemple, le club de foot de la ville est le Pakhtakor Tachkent, et ses joueurs, souvent surnommés les Pakhtakorlar. Pakhtakor signifiant « coton », et Pakhtakorlar, « les cueilleurs de coton ». Pas étonnant donc que le métro soit, lui aussi, rempli de ces doux symboles. Évidemment, du coton était déjà produit en Ouzbékistan avant l'ère soviétique, et la « spécialisation » planifiée par Moscou dans les années 60 à 80. Aujourd'hui, il représente toujours une part très importante de l'économie du pays[8]. Mais il demeure évident que l' « or blanc » n'est pas tant un motif ouzbek hérité des nombreux peuples qui en constellent l'histoire, que d'une volonté éminemment politique, qui laisse aujourd'hui des traces.

Si « l'affaire du coton ouzbek[9] » n'est qu'un exemple, le métro de Tachkent est donc bien un élément représentatif de cet édifice conçu comme dénominateur commun d'une population très diverse. Des phénomènes comparables sont observés dans les différentes capitales des Républiques Socialistes où sont construits plusieurs métros à partir des années soixante : Kiev, Minsk, Bakou ou encore Tbilissi. Mais ces architectures soviétiques utilisées comme une forme de soft-power seront au moment de l'indépendance de ces pays, en 1991, autant de symboles à se réapproprier par ces jeunes nations. Dans la lignée initiée de ce qui se déroula à Moscow, une part de reconquête passa par d'importants changements sémantiques, dans la ville et ses souterrains. Ainsi, la station place Lénine sur la ligne rouge du métro tachkentois devient la station place de l'Indépendance, Mustaqillik maydoni[10], suite au changement de nom de la place elle-même.

[8] L'Ouzbékistan est le 6ème producteur mondial de coton (après la Chine, l'Inde, les Etats-Unis, le Pakistan et le Brésil). L'agriculture, toujours très portée sur le coton avec cependant une vraie volonté de diversification, représente 38 % du PIB du pays.

[9] C'est comme cela qu'est appelé ce phénomène dans la politique de spécialisation des républiques soviétiques décidée et gérée par Moscow dans les années 60 à 80.



Carte présumée de Métro-2, supposément créée par le Département de la Défence des Etats-Unis

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT PROTEGE PAR LE DROIT D'AUTEUR

Aujourd'hui encore, au sein même de la Russie, cette revendication identitaire et politique trouve écho dans les métros des villes qui en sont pourvues. Le métro de Kazan en est un exemple flagrant. Dans la capitale du Tatarstan, se chevauchent plusieurs enjeux. Après la chute de l'URSS, la république refuse de signer le compromis proposé par Moscou. Dans une opposition sans trop de heurt comparé à la Tchétchénie qui est dans le même cas à cette même période, le Tatarstan obtient un statut particulier qui lui donne beaucoup d'autonomie par rapport aux autres sujets* de la Fédération de Russie[11]. Ainsi, à l'image des métros soviétiques, le métro de Kazan doit représenter le Tatarstan, dans sa beauté et sa grandeur, afin d'affirmer cette indépendance. La construction des autres métros russes simultanément creusés est largement ralentie afin que toutes les forces vivent soient réunis pour faire en sorte que l'inauguration ait bien lieu à Kazan en 2005, pour le 1000ème anniversaire de la ville. Le pari sera gagnant, le métro est inauguré en bonne et due forme, à la date souhaitée. Ici encore, mosaïques, tableaux, et matériaux nobles peignent une image glorieuse de la République du Tatarstan, comme la triomphale représentation du communisme que livrait le métro de Moscou à ses débuts.

Fort de leurs contenus politique, artistique et social, les métropolitains ex-soviétiques et russes ont toujours servi de lieu commun à une population globalement très hétérogène. Ce type de métro est le modèle qui, jusqu'à présent, a toujours fait école. Ces théâtres du quotidien, bâtis sur l'idéologie du moment autant que sur la durée, sont donc devenus des lieux fantasmés.

Un lieu de légende

L'universalité du lieu ajoutée à son grand mystère archéologique sont autant de raisons qui en font émerger une forme de légende. Dès sa construction par exemple, la légende raconte que lors d'une réunion censée fixer un premier tracé pour les lignes de métro, Staline* aurait posé sa tasse de café, dessinant un cercle brun sur le plan. On raconte alors que c'est cet heureux hasard qui aurait entériné la décision de creuser cette ligne circulaire, et qu'elle prenne une couleur marron sur les plans. Considérant que chaque projet préalable à celui réalisé présentait déjà une ligne circulaire, le

[10] Nom ouzbek de la station.

[11] Le Tatarstan dispose par exemple d'une constitution, langue officielle, politique économique propre, d'une représentation permanente à Paris indépendante de celle de la Russie etc.

doute est plus que permis. Énième manifestation du mythe autour de la personnalité de Staline, c'est également le goût des Russes pour ces anecdotes, et légendes à raconter qui transparaît. Cela traduit aussi peut-être l'opacité de la société, inconsciemment ressentie. En effet, sous couvert d'un système prétendument égalitaire, jamais les systèmes de renseignements n'ont autant fonctionné, particulièrement durant la guerre froide, où, en l'absence de conflits armés directs, la défiance envers l'ennemi devait s'entretenir idéologiquement.

De cet « affrontement » des systèmes de renseignement naît le plus grand mythe du métropolitain moscovite, le fameux Métro-2. Nommé de la sorte dans les archives de la CIA qui en étudiait l'existence, il s'agirait d'un système de quatre lignes souterraines partant du Kremlin et desservant différents postes d'intérêt nationaux. Ces lignes, creusées plus profondément que le reste du métro, devaient servir à l'évacuation des dignitaires, et leur permettre de rejoindre des points stratégiques tels que le ministère de la défense, les quartiers généraux du FSB … Aucune confirmation ni démenti ne furent jamais apportés, ni de son existence, si même de sa commande au KGB par Staline. Sans que le sujet soit vraiment de savoir si un tel réseau existe, ou non, l'obsession dont cette histoire fait l'objet reste fascinante. Des dizaines de témoignages affirment qu'ici ou là se trouve une entrée, que certains s'y sont rendus, sans preuve tangible. Dans le film catastrophe Métro[12], il est déjà question de Metro-2 dans les quelques premières minutes du film. Un nouvel arrivant parmi les techniciens pose plusieurs fois la question. On l'emmène alors auprès d'un des plus vieux travailleurs issus d'une dynastie prolétarienne du métro. Ce-dernier lui répond que si un tel réseau existait, il en aurait sûrement déjà entendu parler. En parallèle de cela, un ancien chef du métro de Moscou s'exprimait sur le sujet en 2011 :

Je ne nierai rien. Je serai surpris qu'un tel réseau n'existe pas.

Dmitri Gaïev, dans le journal Izvestia, 2011

Ainsi cette histoire passionne les russes friands d'un tel mystère, confirmant une sorte de génie stalinien qui serait parvenu à faire construire encore plus profond (50 à 200 m sous terre) et simultanément au réseau officiel, un second réseau, dans le plus grand secret, et ce jusqu'en 1992. C'est d'ailleurs un auteur de science-fiction publié dans un journal qui explique en avoir entendu parler, puis l'avoir étudié pendant vingt ans pour s'en servir comme décor de sa nouvelle. Le mythe est dévoilé, vraisemblable[13], mais reste aujourd'hui encore sans preuve tangibles. A présent, Metro-2 est très présent dans la culture populaire, avec Dmitry Glukhovsky et son œuvre Métro 2033 en meneur de file[14].

[12] *Metro,* Merpo. dir.Anton Megerdichev, 126 min, 2013

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

Cet ouvrage dépeint le portrait d'une société recluse dans le métro après une apocalypse nucléaire qui a anéanti toute forme de vie à Moscou. Les quelques milliers de personnes qui sont parvenue depuis 20 ans maintenant à reconstituer une forme de société dans les tunnels du métro moscovite, sont face à une nouvelle menace. Nous suivons Artyom, jeune homme n'ayant jamais connu la vie en dehors du métro, dans une quête qui a tout du voyage initiatique pour sauver les siens. Station après station, le jeune homme parcourt le métro, devenu un pays à part entière. Le regroupement des quatre stations en centre-ville est appelé Polis, et fait office de capitale. Les partis politiques s'opposent, fournissant un regard actuel et apaisé sur l'histoire. Les commerçants ont créé une monnaie, les littéraires ont sauvé leurs livres. Les militaires, eux, sont partout, mais tous différents. Ce grand voyage transporte un personnage de stations en stations, et de légendes en légendes. Peu de stations trouvent grâce à ses yeux. Après tout, il est né dans le métro, et n'en est jamais sorti. A l'image de certains moscovites, la beauté sobre, élégante, et déjà si exceptionnelle, de certaines stations lui échappe, surtout en considérant qu'elles ont perdu leurs lumières. Mais sa « chère station »[15], bien qu'elle ne soit pas aussi belle que celles du centre-ville, ou mieux encore que celles de Metro-2, est belle est bien sa maison. De nombreux pans de la société russe jalonnent ces quelques huit cent pages. Le plus marquant, peut-être celui auquel on se raccroche le plus dans ces cas de bouleversements extrêmes comme en a connu consécutivement la Russie, est la croyance. En tout. En rien. En peu de chose, mais très forte.

On vit de légendes, pas du pain qu'on avale.

Melnik, personnage de Métro 2033, Dmitry Glukhovsky

Ce roman haletant, au grand succès en Russie et en dehors, participe donc à la vision globale et internationale du métro moscovite comme d'un lieu d'exception, et utilise ses antécédents, en tant qu'abris et lieux de vie durant la guerre notamment, pour rendre la fiction plausible. D'ailleurs, le roman se finit sur ces quelques mots :

Il retournait dans le métro. Chez lui.[16]

[13] Des analogies peuvent être faites avec d'autres systèmes comme le métro du Capitole des Etats-Unis à Washington (qui transporte les membres accrédités du Capitole au Sénat, ou à la Chambre des députés), ou encore les stations interdites du métro de Beijing (fermées car situées dans des zones militaires).

[14] Glukhovsky Dmitry, *Métro 2033*, p. 822

[15] *Ibid.* p. 613

[16] *Ibid.* p. 822

Au-delà de l'histoire en elle-même et de ce qu'elle reflète de la société russe[17], l'écrivain a tenu, dans son intérêt et dans celui de ses lecteurs, à en faire une œuvre globale et collective. La publication du roman est en effet due à un engouement général et populaire pour l'histoire publiée d'abord sur le net, en réponse à de nombreux refus des maisons d'édition. Devant le succès du livre, Glukhovsky cherche à ne pas s'enfermer, seul dans un univers et ses personnages. Il parle d'un effet J.K. Rowling qu'il souhaite éviter à tout prix. Ainsi, il invite la communauté de fans qui le suivent à écrire leurs propres fictions, dont certaines seront publiées sous le label « Univers Métro 2033 ». Outre les « Métro 2033, 2034 et 2035 », œuvres de l'auteur, une série d'histoires est donc publiées. Les personnages changent, le métro change aussi. A titre d'exemple, la question de Saint Pétersbourg, déjà soulevée dans Métro 2033, fera l'objet d'un de ces "spin-off" nommé *Piter*[18]. Du mode de publication à la continuité de l'œuvre aujourd'hui, l'auteur compte plus que jamais sur le collectif, les nouvelles technologies et la jeune génération pour densifier cet univers. Cela s'avère finalement logique si l'on considère le métro comme l'essence même de l'usage collectif codifié. Si les œuvres de fictions ont rejoint et élargi la réalité en installant une vie exclusive et quotidienne dans le métro, nous avons déjà vu que le métro concentre en l'état une multitude d'usages qui lui sont plus ou moins spécifiques.

II - Les usages spécifiques au métro moscovite

Nous allons donc nous attarder sur une multitude de points qui sont autant de curiosités du métro moscovite pour tout observateur. Que ses traditions soient propres à Moscou ou non, qu'elles soient anecdotiques ou relèvent de l'universel, elles révèlent toutes un aspect de cette société. De plus, nombre de ces usages ont muté au fil du temps pour prendre aujourd'hui de nouvelles formes, tout en restant fidèles aux anciennes. L'ordinaire et l'original, la tradition et l'innovation, le public et le privé, c'est tout cela qui converge vers le métro.

[17] Dmitry Glukhovsky est un journaliste et romancier russe. Très critique de son pays, tout en restant patriote, il explique souvent utiliser la fiction comme un moyen de dépeindre des phénomènes sociaux d'une manière plus admissible, détournant la censure.

[18] Vrochek Shimun, Titre original : Питер (non traduit en français), AST, Moscou, 2010.

ÉCOLE NATIONALE SUPÉRIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
MENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

Les traditions qui perdurent

Surpersition

Il est fort probable qu'une des première stations dans laquelle pénètre un touriste à Moscou soit Plochad' Revolioutsiy, précédemment décrite, avec ses quatre-vingt statues. Chacun sera capable de discerner que certaines sculptures ont perdu leur teinte bronze au profit d'une patine dorée. En chef de file, le chien, fidèle allié du soldat, dont le museau dore sous les caresses des passagers attentionnés. Petits et grands viennent quotidiennement, et presque inconsciemment poser une douce paume sur la statue lisse. En heure de pointe, certains font l'impasse, mais en horaires creux, la totalité des passagers qui la longe ne peut s'en empêcher. On raconte que ce geste serait un porte bonheur. A travers cet exemple transparaît l'énorme tendance superstitieuse des russes. Au-delà même de toute croyance, il s'agit bien de ces petits riens qui veulent tout dire, dont sont remplis les romans russes. La plupart du temps, l'éditeur se fend d'une petite note de bas de page pour expliquer ces gestes qui peuvent paraître incongrus.

- En route, en route !" cria Anatole.
Balaga allait sortir.
"Non, attends, dit Anatole. Ferme la porte, il faut nous asseoir. Comme ça." On ferma la porte et tout le monde s'assit [1].
"Et maintenant, en avant marche, mes enfants !" dit Anatole en se levant

[1] *Le rituel russe des adieux veut que l'on s'assoie et se recueille pendant quelques instants en silence avant le départ.*

Léon Tolstoï, La Guerre et la Paix

Ce spectacle est donc un véritable petit morceau de Russie qui s'apprécie également dans le métro. Plochad' Revolioutsiy est une station essentielle de par ce qu'elle renvoie de la société russe. Située en plein centre-ville et desservant le Kremlin et la Place Rouge, cette station est empruntée autant par les moscovites que par les touristes. Personne ne repart sans avoir ne serait-ce qu'effleurer le fameux museau, observer la cadence moscovite, ou au contraire, l'attente.

Rendez-vous

C'est peut-être dans cette fonction majeure que le métropolitain endosse au mieux son rôle d'espace public. Face à la rudesse du climat, il est tout à fait logique que les Moscovites aient cherché le lieu idéal pour se retrouver, s'attendre, et s'enlacer à l'abri du froid ambiant. D'une part, deux points de rencontre sont privilégiés. La fontaine

Statue du garde-frontière avec son chien dans la station Plochad' Revolioutsiy
Sculpt. : M. Manizer.

centrale du GOuM est, pour peu que l'on prévoit une balade en hyper centre, une solution prisée. Mais plus généralement, les rendez-vous sont fixés dans le métro, ce qui libère de toute contrainte géographique et météorologique. D'autre part, nous avons déjà évoqué l'organisation urbaine, ces cœurs d'îlots, les importantes distances qui séparent les stations de certaines habitations … Ainsi, vos hôtes vont souvent préférer vous indiquer une sortie de métro à laquelle se retrouver. "Prenez la sortie du premier wagon". Dans les stations simples, éloignées du centre-ville, un escalier de sortie se trouve à chaque extrémité du quai central. La sortie du premier wagon est donc, métro à l'arrêt, celle qui se trouve du côté du conducteur. Cela participe du langage qui, sans être tout à fait propre à Moscou, est propre au métro et naturel pour les habitués, là où les novices ont besoin d'un temps de réflexion.

Le métro a toujours été cet endroit protégé qui permet d'attendre, serein, sans souffrir d'un retard éventuel, le plus souvent dû à un apprêt soigné. Mais là encore, les histoires individuelles se mêlent aux liesses de groupes lorsque le métro devient le point de réunion de tout un groupe.

Le 9 mai, jour de la victoire et jubilation nationale s'il en est, nous nous sommes regroupés avec les étudiants de mon université dans la station Kropotkinskaïa afin de nous joindre au Régiment des immortels. Des milliers de gens descendent la rue principale de Moscou, celle qu'en bon français, nous aimons appeler "les Champs Elysées de Moscou", brandissant les portraits de ses aïeux ayant participé à la Grande Guerre Patriotique. Le défilé commençait à la station Tverskaïa, du nom de cette fameuse allée, mais les choses étaient organisées de manière à ce que tous les groupes ne convergent pas au même endroit en même temps. De même à la fin du défilé, on nous invita à ne pas stationner sur la Place Rouge, mais plutôt à traverser la Moskova pour nous disperser. Au fur et à mesure que les vagues de la marée humaine engorgées les stations du sud du centre-ville, celles-ci fermaient, obligeant les salves suivantes à aller un peu plus loin pour chercher une station.

Le métro vit donc au rythme du pays. Il est un lieu de rassemblement conscient, ou de concentration inconsciente. Deux mois avant l'événement décrit plus tôt, le 8 mars, c'est la journée de la Femme. Nous allons revenir sur la place de la femme en Russie, et particulièrement dans l'espace public, mais comprenons bien que si cela ne fait l'objet que de vagues mentions en France, il s'agit d'une journée vraiment importante en Russie. Les hommes doivent chérir les femmes qui les entourent, sans exception ni demi-mesure. Lorsque j'habitais Moscou, le 8 mars était un mardi, et je m'en souviens car j'avais rendez-vous, tous les mardis, avec Alexandra Vladimirovna, ma professeure de russe à l'université. Une septuagénaire, à la beauté et l'énergie

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

Station Serpukhovskaïa, décembre 2018

ECOLE NATIONALE SUPÉRIEURE DE NANTES
DOCUMENT

juvénile. Les temps n'étaient pas tendres avec elle, et pourtant, nos échanges étaient toujours souriants et positifs. Il semble que je n'étais pas la seule à admirer cette âme douce et généreuse puisqu'elle repartie chez elle, le soir du 8 mars avec pas moins de trois bouquets de fleurs, et d'énormes gâteau emballés et maintenus par un nœud en ruban. Elle remerciait tous les jeunes hommes venus lui présenter par ces attentions leur respect et affection. Une fois la porte refermée, elle ne pouvait s'empêcher de se désoler. Elle n'appréciait pas de voir ces jeunes gens se mettre en frais pour elle, s'indignant de constater que les femmes étaient portées aux nues 24h dans l'année, alors que le reste du temps, leurs conditions en Russie sont de plus en plus précaires … Ce jour-là, en effet, les bras de chaque femmes (ou parfois ceux des hommes qui, après avoir offert le présent, se chargeaient de le porter) étaient remplis de fleurs, dans les rues, sur les quais des stations, dans les rames de métro. C'est sûrement ce 8 mars 2017 que l'idée de ce mémoire est né, avec, au commencement, l'illustration d'Alisa Yufa qui m'est apparue sur les réseaux sociaux. Je crois que j'ai, à ce moment précis, compris à quel point le métro représentait la ville, au sens très large, non seulement pour ce qu'il était, mais ce qu'il représentait, le tout dans une routine et une inconscience quasi-collective.

Les traditions qui s'actualisent

Dans la station ou dans la rame, Moscou exprime ses valeurs. Une grande chaleur, souvent en contraste avec le froid extérieur, peut se dégager de simples gestes. Une jeune personne cédant sa place naturellement à une plus âgées, une femme à qui l'on propose de s'asseoir par galanterie. Cette discipline qui touche directement aux rapports humains et aux valeurs sociales a toujours été présente. D'autres pratiques se sont, en revanches, trouvées modifiées par les bouleversements sociaux, technologiques ou globaux. Nous avons déjà évoqué par exemple la traduction en alphabet latin des panneaux d'indications. Cette habitude traduit nettement la volonté d'intégration de la capitale russe au système mondial globalisé. Nous pourrions presque aller plus loin en parlant d'une réelle "américanisation" de la société russe. Aussi surprenant que cela puisse résonner, aux vues de l'Histoire.

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

Illustration "Journée internationale des Femmes" d'Alisa Yufa

La culture

Le métro a endossé, dès ses débuts, le rôle d'incubateur culturel. Véritable musée souterrain, il a toujours eu la vocation de donner à *la masse* l'accès à différentes formes d'art, à l'image de sa soirée d'inauguration, déjà évoquée.

Comme dans de nombreux métros, la musique est omniprésente dans celui de Moscou. Des points sont spécifiquement aménagés et un planning est rigoureusement géré et mis en place. Ces espaces privilégiés sont particulièrement agréables puisqu'ils profitent d'une acoustique de cathédrale, d'une visibilité assurée, et même parfois, d'une largeur suffisante pour que l'audience s'arrête, sans que cela ne gêne le flux de passants plus pressés. Nous habitions avec Léra dans une chambre à proximité de la station Kourskaïa. Celle-ci disposait d'une grande coupole après les tourniquets d'accès, ce qui dessinait un espace circulaire au creux duquel les musiciens égayaient notre quotidien. Autour du pilier central se regroupaient les moins pressés des passagers, dont j'aimais faire partie. Tant d'espace dans l'antre du métro est un luxe, et celui-ci se doit d'être exploité dans d'encore plus grandes proportions.

Un programme culturel entier, nommé Une Nuit dans le Métro, Ночь в Метро, *Notch' v metro*, s'applique à populariser la représentation et la pratique culturelle dans le métro. A raison d'une à deux nuits par mois, concerts, ballets, théâtre, opéra, projections, magie et même cours de yoga sont planifiés et ouverts à tous gratuitement. Chaque station investie se révèle alors sous un autre jour à des usagers qui en avaient presque oublié la beauté. Alexandre Popov, un des photographes souvent mandaté pour photographier le métro, m'a cependant confié que la fréquence élevée de ces évènements tendait à les rendre plus insipides que ce à quoi ils aspirent réellement. Bien que cela ne relève que d'un sentiment personnel.

Le soir, l'agitation caractéristique des stations de métro de Moscou s'efface, vous permettant de profiter de la beauté des palais souterrains et de sentir l'esprit du temps suspendu au-dessus du quai.

Traduction personnelle d'un extrait du site officiel du métro de Moscou

La majestueuse station Maïakovskaïa est toujours restée le symbole de la vie sous-terre, au sens propre. Aujourd'hui, encore, c'est une de stations les plus prisées pour ce genre d'événement. Et puisqu'il s'agit de comprendre, à travers ces manifestations, les mutations de la société russe, laissez-moi mentionner la soirée de clôture de la saison 2016-2017 de la Nuit dans le Métro. Dans la station de Douchkine s'est tenue la projection du premier épisode de la nouvelle saison de la série à grand succès Game of Thrones. Bien que le titre de la série fût traduit[19], nous sommes loin de l'image première de cette station, symbole de la vie sous Staline. Théâtre de certains de ces discours pendant la guerre, dortoir de fortune pour le peuple, elle est peut-être la plus représentative du soviétisme. Aujourd'hui elle continue de jouer avec son temps. La société, confrontée à une mondialisation dont les Etats-Unis étaient la figure de proue, s'est elle aussi américanisée, dans son style de vie, sa culture, ses habitudes etc. Cela n'est pour autant pas très étonnant. En effet, si nous les avons longtemps opposées idéologiquement, ces Russie et États-Unis n'ont, pour autant, jamais été diamétralement opposées. Grandeur du territoire, métissage ethnique, fierté exacerbée, et tout ce qui en découle … autant d'aspects qui lient ces deux pays. Donc, à travers des évènements qui se diversifient, ne tournant plus exclusivement autour d'arts ou d'artistes uniquement russe (le Yoga, le cinéma étranger …), nous percevons clairement les apports extérieurs de nos jours pleinement intégrés au quotidien des Russes.

Une importante face de la société moderne globale visible dans le métro est l'aspect technologique. Téléphones, tablettes, liseuses, ces nouveaux objets ont intégré, depuis longtemps maintenant, leur quotidien comme le nôtre, modifiant ainsi assez significativement certaines habitudes.

19 Игра престолов, *Igra prestolov*, en russe, littéralement "Le jeu des trônes".

Une Nuit de Yoga dans le métro, 29 novembre 2015

Game of Thrones dans le métro, 18 juillet 2017

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

Station Rasskazovka, à l'inauguration en août 2018

La lecture

Cela n'est plus à prouver, les Russes sont des amoureux des belles lettres. Conjuguée à la longueur, même relative, des trajets dans le métro, cette passion commune devient un passe-temps collectif du haut de l'escalator à l'intérieur de la rame. La profondeur des stations nécessite une descente qui peut durer jusqu'à quelques minutes. Elle est déjà une première occasion de se laisser absorber par un livre. Ce loisir explique également assez largement l'engouement autour des livres écrits pendant la construction du métro, de retour en 1935. Aujourd'hui, c'est donc assez naturellement que les tablettes, et liseuses ont fait leur grande entrée dans le métro, côtoyant toujours les livres physiques dont il semble difficile de se séparer pour l'instant. Malgré tout, le MosMetro[20], encourage cette pratique dématérialisée de la lecture.

Ce qui m'a le plus surpris : les gens lisent (je veux dire des vrais livres ou des journaux !) dans le métro.

Témoignage recueilli dans le sondage, le sondé ayant vécu en russie de 2012 à 2017

En 2014, en même temps que l'installation des bornes Wi-Fi, fut mise à disposition des utilisateurs du métro une bibliothèque gratuite de grands classiques russes. Dans la même veine, la station Rasskazovka, Рассказовка[21], une des dernières ouverte en 2018, propose une plongée dans l'univers de la bibliothèque. Sa décoration, bien qu'un peu lourde, fut pensée pour donner accès à une partie de la littérature russe et internationale. En effet, les colonnes centrales sont couvertes de sortes de casiers portant chacun le nom d'un grand auteur, associé à un QR code pour en apprendre plus. Le métro est donc un endroit privilégié dans de nombreuses villes pour lire, Moscou ne fait pas exception. Au contraire, elle s'applique à allier la conception classique et la passion de la lecture, avec les nouvelles technologies. D'ailleurs, telles ont toujours été ses aspirations. En URSS, l'innovation était un des points de comparaisons essentiels entre bloc américain et bloc soviétique. Michael Adas théorise cela en affirmant que l'on mesure et compare une société en fonction de sa capacité à dominer la technologie et la nature[22]. Et nous avons déjà vu que le

Les vieux réseaux se mettent à l'heure de la circulation de l'information, ils n'ont plus à faire la preuve de leur existence concrète. Leur pouvoir originaire est un acquis, l'image de leur croissance et de leur rayonnement suppose un renversement de la représentation traditionnelle de leur inscription territoriale. Et la simple désignation de leur fonction ne suffit plus, la référence à l'immatérialité de l'information, à la vitesse de la communication s'impose comme la nécessité d'un dépassement de la distribution fonctionnelle des prestations.

Henry-Pierre Jeudy, Métro : des réseaux nommés désirs

[20] Organisme qui gère le métro de Moscou. Équivalent de la RATP francilienne.

[21] Rasskazovka est le nom du quartier que dessert la station. Ce terme vient du mot рассказ, *rasskaz*, signifiant "le récit".

[22] Michael Adas, *Machines as the Measure of Men: Science, Technology, and Ideologies of Western Dominance*, Ithaca, N.Y., 1989

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

progrès technique et industriel a toujours été au coeur du chantier, du temps de Staline, comme de celui de Khrouchtchev*, qui sont pourtant des périodes radicalement différentes. Nous sommes donc aujourd'hui dans une continuité logique qui, à l'ère technologique actuelle a modifié non seulement le bâti, mais également les usages et plus intimement, les passagers.

Les nouveaux comportements et usages dans le métro

Voici le récit d'une furtive rencontre faite dans le métro alors que je le faisais visiter à mes parents lors de leur première visite en Russie. Appareil photo à la main, nous immortalisions ces « palais souterrains » au fil de clichés (certes, bien pâles copies de ce qui est trouvable sur le net, mais qui ont aujourd'hui le mérite d'être les nôtres). Alors un monsieur d'un certain âge s'approche de moi spontanément pour me dire quelque chose du genre :

« Avant, les gens lisaient dans le métro et ne le regardait plus. Aujourd'hui, avec les téléphones qui ont des appareils photos, les gens, même les russes, s'arrêtent pour photographier. C'est bien, il faut photographier ! »

Je n'y vivais pas depuis bien longtemps, la traduction est peut-être approximative, mais le sens est là. Si certaines technologies ont simplement modifié les attitudes, d'autres ont fait émerger de nouvelles pratiques. Ces œuvres architecturales sont autant de sujets graphiques à photographier, pour le plus grand plaisir des professionnels, comme Alexandre Popov cité plus-haut, mais aussi et surtout celui des amateurs. En effet, les smartphones ont envahi les rames et les quais tant la jeune génération raffole des réseaux sociaux.

Bien que Moscou ne soit pas la ville la plus touristique de Russie, les gens qui la visitent semblent garder un mémorable souvenir du métro, grand incontournable. A en croire le sondage[23], le métro serait, pour les touristes français qui ont répondu, le cinquième lieu le plus important à visiter de la capitale, sur la vingtaine citée. Pour les Russes, peut-être plus habitués, et moins impressionnés, le métro vient en onzième position.

[23] Voir annexe p. 207

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

Le tourisme

Les touristes sont évidemment venus de tout temps dans le métro dès lors qu'ils visitaient la ville. Mais depuis la chute de l'URSS, le tourisme a explosé en Russie[24], donc les visites du métro aussi. Aujourd'hui, des touristes seuls (encore assez peu nombreux) ainsi que des groupes entiers de dix, vingt, trente touristes que l'on retrouve dans le métro, en même temps que le reste de la population. Cette dimension patrimoniale et touristique offre au métro une célérité multiple tout à fait particulière. Il pourrait être considéré comme un espace public à trois vitesses.

Dans un premier temps, le métro regorge quotidiennement de personnes plus ou moins pressées, très habituées des lieux, qui s'y arrêtent peu et tracent la carte des flux dominants. Comme chaque métropole, Moscou a théoriquement sa cadence, un peu plus élevée qu'ailleurs en Russie, mais un peu moins que ce qu'impose le rythme new-yorkais par exemple. Nous y reviendrons. Ces personnes constituent donc un flux assez permanents et rapides.

Ensuite nous avons déjà évoqué ces rendez-vous qui figent, particulièrement en fin de journée, quelques individus dans le métro. Dans l'attente, ils sont bien souvent statiques, adossés à un pylône, téléphone dans une main, et, en cas de rendez-vous galant, bouquet de fleurs de l'autre. Cette vitesse nulle tranche totalement avec la vitesse des usagers lambda. Elle est également plus définie dans le temps puisqu'on observe cela plutôt le soir.

Les touristes offrent, dans le centre-ville, un dernier flux intermédiaire, cependant moins étendu dans le réseau métropolitain. Si l'on pondère leur immobilité sur les quais et l'inertie importante qu'ils dégagent en changeant de stations, nous pouvons considérer ce groupe comme moyennement rapide. En dehors des touristes autonomes, finalement assez rares et moins marquants, qui préféreront visiter le métro en soirée, les groupes sont plus présents en journée. Ils n'ont donc d'autre choix que de côtoyer assez directement les usagers courants du métro.

Ainsi le métro possède son propre rythme, qui est multiple et assez spécifique lorsqu'entre en jeu ces nouveaux comportements. Aujourd'hui, l'univers web, la photographie, le tourisme etc. font partie des usages récemment développés dans le réseau

[24] Peu de chiffres précis, mais entre 1990 et 2013, d'après les chiffres de l'UNTWO, le nombre de touristes venus de l'extérieur, globalement en Europe de l'Est (ce qui comprend l'Ukraine, la Bulgarie, la Russie …) est passé de 34 million à près de 120 millions.

du métropolitain. Si ces nouvelles technologies restent sujettes à certains débordements, pas uniquement en Russie d'ailleurs, ces activités restent relativement saines. Cependant, il arrive que le métro soit le théâtre de sombres phénomènes.

La violence

Malgré une forte présence policière dans le métro globalement très sécurisant, celui-ci est parfois sujet à nombre d'incidents, plus ou moins graves. Si nous oublions les accidents "techniques", qui bien que tragiques ne révèlent que peu de choses de la société[25], les attaques dans le métro peuvent être de plusieurs types et ordres de gravité. Comme exprimé auparavant, le cœur du métro bat au rythme de la vie moscovite. Ainsi, certains évènements du métro peuvent être liés à des passions un peu exacerbées. Me vient en tête l'exemple très précis d'un derby de foot[26]. Au milieu de l'après-midi, les supporters convergeaient déjà vers le sud, écharpes sur les épaules. A mi-parcours, dans la station Kouznetskiy Most, déjà les esprits s'échauffaient. Les hooligans des deux camps avaient, je suppose, commencé à se battre dans la rame, une fois à la station, ils en sont sortis pour poursuivre sur le quai. Les policiers sont intervenus, comme troisième équipe, sans ménagement. Quatrième équipe, le reste des passants du métro, smartphones à la main, qui filmaient l'improbable scène, plutôt que de s'en dégager. C'est personnellement ce que nous fîmes avec mes parents, peu habitués à ce genre de scène. Pourtant, il y a fort à parier que personne ne fut blessé, et peut-être bien que les hooligans se rendirent finalement au stade dans la soirée. Ce cas, comme on en retrouve dans de nombreuses villes, est typique d'incident sans grande gravité humaine, lié aux évènements chers aux cœurs (un peu trop) passionnés des moscovites. Avec de nombreuses équipes de football, et surtout, de hockey sur glace, le sport est un des moteurs de la ville qui s'exprime dans le métro.

D'autres fois, les incidents peuvent être plus violents. Le métro de Moscou a connu sa première attaque à la bombe (répertoriée) en 1977. Ces pratiques assez récentes tirent, malheureusement, avantage de la profondeur d'un métro difficilement évacuable en urgence. Conçu pour se protéger des bombardements aériens, il est victime aujourd'hui ce genre d'attaques en son sein. Cela symbolise assez fortement le changement radical des affrontements actuels. Nous nous souvenons par exemple de l'attentat dans le métro de Saint Pétersbourg, le 3 avril 2017 qui a fortement marqué la population. Ces attaques sont autant de traumatismes pour une population qui, loin des débats qui nous animent en France, apprécie l'atmosphère assez policière de la ville. Elle considère cette présence des forces de l'ordre comme garante d'une certaine sécurité, que l'on retrouve dans le métro. De même, ces actes terroristes sont des manifestations directes d'un climat géopolitique dont pâtit le métro[27] aujourd'hui. Heureusement, si ces actes sont loin d'être anecdotiques, ils restent rares. Au quotidien, le calme du métro reflèterait plutôt la sécurité et la discipline chère aux Russe.

[25] Le film catastrophe Métro, titre original : Метро, d'Anton Megerdichev est basé, par exemple, autour du scénario d'une inondation du réseau du métro de Moscou.

[26] Spartak Moscou vs. CSKA Moscou le 29 octobre 2016.

III – Immensités, Intensités, Intimités : les traits d'une société visibles dans son métro

Après avoir traité un ensemble d'exemples assez précis, appuyant différents facettes de la société, nous allons reprendre les trois thèmes abordés en première partie. Nous finirons ainsi ce tour d'horizon souterrain comme il s'est ouvert, sur une vision globale de la société russe à travers ces trois mêmes termes : immensité, intensité, intimité. Nous les appliqueront au contexte du métropolitain, ce territoire partagé et commun auquel se confronte quotidiennement l'individualité de chacun.

Immensité

Moscou est une ville immense. La plus grande de ce que certains considèrent comme l'Europe géographique[28]. La partie de Moscou qui se trouve à l'intérieur la MKAD est la plus peuplée (12 millions d'habitants) et correspond en surface à Paris et sa petite couronne (7 millions d'habitants). C'est sur cette zone géographique que rayonne le métro, chargé de dompter l'immensité de la ville et de toute sa région, dont les habitants sont inévitablement drainés vers le centre. Bien qu'elle se densifie, Moscou

[27] Ces attaques sont généralement perpétrées par des indépendantistes, de différentes parties de la Russie, ou auparavant, de l'URSS, ou encore d'organisations intégristes religieuses.

[28] L'Oural en constituant la limite orientale.

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

s'étend également, sa banlieue comme la ville elle-même. Nous avons en effet évoqué les quartiers de Nouveau Moscou, entrés récemment dans les limites administratives officielles de la ville. Le métro ne permet, pour l'instant, que d'approcher ces quartiers, alors que la superficie de la ville a doublé.

L'implantation des réseaux fait figure de conquête d'une unité territoriale. Par elle, les Etats semblent construire l'image de leur unité, le renforcement de leurs institutions et démontrer aussi leur volonté d'organisation sanitaire.

Henry-Pierre Jeudy, Métro : des réseaux nommés désirs

A titre de comparaison, l'ensemble du métro parisien compte 302 stations, là où celui de Moscou, ville pourtant bien plus grande que Paris, en compte 206. Ainsi, l'immensité se ressent dans chaque trajet, y compris en métro. On m'a dit un jour qu'à Paris, pour calculer un temps de trajet, il suffisait généralement de compter deux minutes par stations à parcourir et d'ajouter environ 5 minutes par changement. Arrivée à Moscou, il me fallait compter 5 à 8 minutes entre deux arrêts. De même en surface, là où l'on se laisserait tenter par une petite promenade pour deux à trois stations parisiennes, un voyage entre deux stations voisines peut représenter jusqu'à quarante minutes à pied à Moscou[29]. Les voyages sont donc longs, même en métro, d'autant plus lorsqu'on ne peut s'asseoir.

Ma professeure de russe à l'université, la déjà citée Alexandra Vladimirovna, m'a un jour invitée à déjeuner chez elle. Elle m'indiqua la station et l'itinéraire qu'elle préférait pour s'y rendre. En regardant sur l'application pour téléphone du métro de Moscou, d'autres itinéraires étaient conseillés. Elle m'expliqua alors que le sien permettait d'avoir une place assise presque tout le long du trajet puisqu'il parcourait pratiquement toute une radiale. Elle préférait passer quarante minutes assise plutôt que deux fois quinze minutes debout, pour pouvoir lire notamment, et moins gêner les personnes qui se seraient senties obligées de lui céder leur place. Quitte pour elle à perdre du temps…

Pour le confort qu'il apporte et l'équité territoriale, le métro se doit alors d'être et de rester le réseau privilégié dans la capitale. Il y a dans ce métro, inconscient de l'immensité moscovite, un enjeu majeur dans la logique d'expansion de la ville. En parallèle, l'utilisation de la voiture s'est confortablement installée à Moscou dans les années soixante-dix par, d'un côté, l'essor de l'industrie automobile en Russie[30] et de l'autre, le manque de développement du métro au même moment. Aujourd'hui encore, la voiture reste très utilisée, sous différentes formes[31], avec des bouchons constants sur les routes moscovites. Bien moins rapide que les transports en commun, elle est surtout symbole de richesse. Lors d'un voyage à Moscou en février 2018, Léra a tenu, avec son futur-mari à venir nous chercher, ma mère et moi, à

[29] Légèrement moins en centre-ville et légèrement plus au-delà des premières ceintures.

[30] Création de l'entreprise connue aujourd'hui sous le nom de Lada en 1966.

[31] Taxi, chauffeur privé (Uber), voiture individuelle, co-voiturage, auto-partage …

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

l'aéroport. Ayant loué un appartement en plein centre-ville, nous avons mis en soirée près de deux heures à nous y rendre, alors qu'en métro, une heure aurait largement suffi. Mais entre l'impatience de se revoir et la fierté de nous présenter son homme avec sa voiture française (une Sandero homologuée Renault en Russie), elle insista, contre tout sens pratique, pour venir nous chercher. Si le trajet fut long, il fut aussi agréable, plein de rires, de fleurs (évidemment) et de thé, mais surtout très symptomatique de l'usage parfois irraisonné qu'il est fait de la voiture à Moscou.

Le métro se doit donc de maîtriser ces impressionnantes distances urbaines. Face aux développements d'autres transports, il se porte garant d'une forme d'équité et d'efficacité quotidienne que le MosMetro conforte et renforce à travers les prolongements et améliorations.

Intensité

Dans l'ouvrage déjà cité de José Ferreira, ce dernier donne des pistes d'améliorations pour le métro parisien. Nombreuses sont celles déjà en place à Moscou. Un des plus marquants : la fréquence. Il faut s'imaginer qu'en heures de pointe, les métros se suivent avec parfois moins d'une minutes entre chaque. Rien n'indique sur le quai quand arrive le prochain métro. La seule indication temporelle dans une station se trouve au niveau de l'entrée du tunnel sur les deux panneaux digitaux. L'un indique l'heure alors que l'autre signale depuis combien de temps est parti le train précédent.

Mais paradoxalement, la fréquence des passages du métro atténue la vitesse des passagers. Il est vrai que cela est finalement assez logique. Personne n'est jamais pressé au point de courir dans le métro puisque les moscovites savent que grâce au peu de temps entre deux trains, ils n'attendent jamais vraiment le métro qu'une minute au maximum. Une petite minute ne saurait les mettre en retard. De plus, la pente que présentent les escalators n'encourage que les plus téméraires à s'y engouffrer en courant. Ajoutons à cela la gardienne des escalators, rarement souriante, qui observe et régule le tout au micro. Le rythme est donc soutenu mais jamais rapide, ni précipité, dans le métro comme à la surface.

Il en a déjà été question, Moscou a, comme de nombreuses métropoles, sa cadence propre. Loin de la folie du tempo new-yorkais, on marche malgré tout plus rapidement à Moscou que dans notre douce Cité des Ducs. Je serais tentée d'affirmer

qu'outre le système compétent de métro, l'intensité climatique y est pour beaucoup. En effet, la neige recouvre les rues et trottoirs moscovites de fin octobre au mois de mars, voire avril. Elle est constamment dégagée, mais l'essentiel des forces de travail est concentrée sur les axes principaux. De plus, nous avons déjà longuement parlé des cœurs d'îlots, ces itinéraires bis souvent empruntés par les piétons où sont également garées la plupart des voitures. Ceux-ci, ainsi que les plus petites voies ne peuvent être continuellement déblayés. Durant cinq à six mois dans l'année, marcher à Moscou nécessite donc une attention soutenue. Sur ce point, je fus souvent fièrement surprise de ne constater que peu de différence entre les moscovites aguerris et moi, bien peu habituées à la neige. Dans les deux cas, la chute n'est jamais loin. Le pas est donc, la moitié de l'année naturellement ralenti. Le métro diminue fortement ce risque permanent de glissade. La vitesse des passagers du métro peut donc s'apparenter à une moyenne entre la lenteur imposée par l'hiver, et le rythme habituel, rapide, en vigueur le reste de l'année.

L'intensité du climat met également en lumière le caractère immuable du métro[32]. Pas de neige dans le métro, donc pas de ce mélange boueux et brun qui inonde les trottoirs au dégel.

> Lentement, avec hésitation, vint le printemps si longtemps attendu. Il se déversa en ruisseaux malpropres dans les rues de Moscou [...]. C'est la nature elle-même qui procéda à la toilette printanière de la ville.
>
> *Michel Ossorguine, Une rue à Moscou, 2001*

Si les transferts de neige de l'extérieur à l'intérieur sont inévitables, ils sont souvent cantonnés aux vestibules, puis bien vite nettoyés. Le métro est bel et bien une exception urbaine qui ne laisse entrer la neige, malgré les millions d'usagers. Ce lieu qui brave le climat est pourtant si routinier que les moscovites entretiennent un rapport non-seulement intense mais presque intime avec lui.

Intimité

Comme le rapport au langage défini plus tôt, l'intime sera ici traité selon deux axes. L'intimité du métro, et l'intimité dans le métro. Rappelons-nous tout d'abord que les moscovites sont fiers de se considérer comme habitants d'un "grand village", avec, pour autant, un certain dédain pour le reste de la population. Mais c'est réellement l'idée d'une grande métropole "intime" qui est mise en avant à travers cette expression un peu trompeuse.

[32] A l'image de Moscou, qui, dans le roman de Michel Ossorguine, est décrite par Tanioucha, une des personnages principaux, comme une ville "inaltérable".

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

> Ce sont les gens qui changent, mais la ville est toujours la même, un peu attristée peut-être, mais aussi absurde, aussi peu ordonnée qu'autrefois, mais toujours aussi chère, aussi belle, aussi intime.
>
> *Michel Ossorguine, Une rue à Moscou, 2001*

Retour sous terre pour évoquer les formes d'intimités qui peuvent se développer avec le métro-même. Si l'intime est lié au caractère intrinsèque des choses, alors nous pourrions commencer à nous intéresser aux sens humains et la façon dont ils sont stimulés dans le métro. S'il semble évident que le métro s'immisce en chacun à la simple vue de son architecture frappante, d'autres biais cognitif sont également touchés. La superstition, traduite par toutes ces caresses canines à Plochad' Revolioutsiy. Moins évident, l'odeur que dégage le métro est tout à fait particulière. Une personne en a témoignée dans le sondage par cette simple allégation :

> Le métro de Moscou a une odeur tout à fait particulière, qui vous fait tout de suite comprendre que vous êtes à Moscou...
>
> *Témoignage recueilli dans le sondage, le sondé est originaire de Moscou*

Dans son travail sur l'inconscient, Luka Novak se rappelle également de l'odeur du métro de Paris comme d'une madeleine de Proust, souvenir romantisé, autant qu'indélébile. Les mélanges d'effluves de parfums caractérisent également le métro, matin et soir, signe du culte que les Russes vouent au parfum. Ma grand-mère se rendit à Saint Pétersbourg durant l'année tout à fait particulière de 1991. Elle m'expliqua y avoir observé des queues pour se rendre chez Lancôme, et y dépenser un salaire entier pour un parfum, alors que nombre de magasins et de ventres étaient vides. Forme d'un raffinement pour eux, expression de la gallomanie russe, le parfum est parfois si exagérément porté qu'il envahit les wagons. Contrairement à ce que l'on pourrait penser, le résultat n'est d'ailleurs pas toujours agréable. L'odeur étant intimement liée au goût, on peut imaginer un lien ténu à ce sens également. Plus largement, le goût peut être activé dans le métro, notamment parce qu'ils s'y trouvaient de nombreux restaurants appelés sobrement Buffet, Буфет, Boufyet, suivi d'un numéro. Ces restaurants (ou cantines) éminemment prolétariens ont disparu aujourd'hui, mais ont longtemps participé à l'activation des papilles à l'intérieur même du métro. Aujourd'hui, ce sont les quelques vendeurs dans les couloirs du métro qui ont pris le relais, même si les moscovites achètent plus volontiers de la nourriture en sortant qu'en entrant dans le métro.

Ainsi, la vue, l'odorat, le toucher et le goût trouvent toutes formes d'expression, mêmes ponctuelles dans le métro. Mais le sens qui donne au métro l'occasion d'instaurer et de rompre une certaine forme d'intimité serait, d'après moi, l'ouïe.

Espace public, foule constante, musiciens, guides touristiques, volumes et acous-

tiques de cathédrales, départs et arrivées des rames … le son est plus que présent dans le métro. Attardons-nous plus précisément sur deux sollicitations auditives majeures qui induisent une forme d'intimité. Dans un premier temps, évoquons la rame de métro qui couvre *de force* toute autre forme de discussion. En effet, tout comme le métro annihile l'intensité du climat pour garder son immuable apparence en toutes circonstances, l'arrivée d'une rame réduit à néant tout espoir de discussion. Je crois que cela est particulièrement vrai dans les rames les plus anciennes qui, inconsciemment, couvrent tout autre bruit, sur le quai, comme dans la rame.

> Le bruit qui emplit le wagon, le vacarme, dans lequel on se retrouve plongé à peine quittée la station, rend très difficile de tenir une conversation.
>
> *Témoignage recueilli dans le sondage*

Dans ces moments-là, le regard prend le relais, silencieux devant le vacarme des wagons. Et pourtant, paradoxe s'il en est, le métro moscovite est un réel lieu de communication.

Second point qu'il me semblait important d'aborder et que mentionne José Ferreira : cette constante du métro parisien, muet et calme, même en heure de pointe. La communication s'y déroule quasi-exclusivement par le regard, alors que les métros ne sont pas très bruyants. Il explique même avoir joué sur les nerfs de ses co-passagers[33] afin d'observer à quel moment une première parole pouvait émerger face à ce comportement volontairement marginal. La plupart du temps, il n'obtint que d'insistants regards désapprobateurs, mais guère plus. En Russie, l'oralité entre inconnus est très présente, surtout dans le métro. Si cela tranche avec l'image renfrognée des Russes (qui mériterait un chapitre à elle toute seule), il semble que cet usage codifié de la parole soit issu d'une discipline collective qui s'est bâtie à l'épreuve de la vie en communauté en URSS. Si Ludmila Oulitskaïa a admirablement illustré de ses mots l'ambiance de l'appartement communautaire*, l'organisation du métro tient sûrement d'un autre fragment de l'ordinaire soviétique : la queue. Vladimir Sorokine décrit admirablement et sans artifice l'ambiance de la queue dans un texte publié en 1985 dans un journal et grâce auquel il obtiendra une notoriété, tout en restant affilié à l'underground littéraire de la fin de la période soviétique. Tout y est : les formules d'usages, l'attente, le résultat incertain (et inconnu du lecteur) de cette quête quotidienne. Le dialogue est fourni, bien que personne ne se connaisse, et débute sur un classique "Camarades, qui est le dernier ?", "Товарищи, кто последний ?", *"Tovarichi, kto poslyedniy ?"*. Encore aujourd'hui, à la gare, à la caisse des supermarchés, aux guichets des administrations, ces pratiques sont monnaie courante. Vous gardez

[33] En refusant de se lever de son strapontin, en ne laissant pas sa place, en s'adossant sur la barre de l'espace debout par exemple.

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

Extrait de **La Queue**

VLADIMIR SOROKINE

- Camarades, qui est le dernier ?
- Je crois que c'est moi, mais derrière moi, il y a encore une dame en manteau bleu.
- Je suis derrière elle, alors ?
- C'est ça. Elle revient tout de suite. Mettez-vous derrière moi en attendant.
- Et vous, vous restez là ?
- Oui.
- Je voulais m'absenter une minute, juste une minute…
- Il vaudrait mieux attendre la dame parce que y'en a d'autres qui vont arriver et qu'est-ce que vous voulez que je leur dise, moi ? Attendez, elle a dit qu'elle ferait vite …
- Bon, d'accord, je vais attendre. Ça fait longtemps que vous faites la queue ?
- Non, pas très …
- Et on a droit à combien pas personne, vous ne savez pas ?
- Non, je n'en sais rien … j'ai même pas demandé. Vous ne savez pas combien on peut en acheter par personne madame ?
- Aujourd'hui, je ne sais pas, mais hier, j'ai entendu dire que l'on pouvait en acheter deux.
- Deux ?
- Oui. Au début, c'était quatre et ensuite, deux.
- Eh ben, dites-donc, c'est pas beaucoup ! Ça ne vaut pas le coup de faire la queue alors …
- Mais faites-la à deux, vous en aurez deux fois plus. Il y en a ici qui la font à trois.
- à trois ?
- Oui.
- Mais y'en a pour toute la journée comme ça !
- Mais non, voyons. Les vendeuses sont rapides ici.
- On dirait pas. On a pas bougé …
- C'est parce que ceux qui s'étaient absentés là-bas sont revenus et ils sont nombreux …
- C'est ça, ils s'absentent et ensuite ils reviennent !
- C'est rien, ça va aller vite maintenant …
- Et vous ne savez pas combien on peut en acheter par personne ?
- Trois, on dit.
- Bon, ça peut encore aller ! Du côté de la gare de Saviolovski, c'est toujours un par personne.
- Ça ne rime à rien d'aller-là-bas, de toute façon les premiers raflent tout …
- Dites-moi, la queue était aussi longue hier ?
- Presque, oui.
- Et vous avez déjà fait la queue hier ?
- Oui.
- Longtemps ?
- Non, pas très …
- Ils ne sont pas trop froissés ?
- Au début, ça va, mais sur la fin il y a vraiment de tout.
- Sûrement qu'aujourd'hui encore ils prendront les mieux, et les défraîchis, c'est nous qui les aurons …
- Mais non, je les ai vus, et ils sont tous pareils.
- C'est vrai ?
- Oui, les défraîchis, ils les mettent de côté.
- Tu parles qu'ils les mettent de côté !
- Mais si, ils sont obligés de les retirer provisoirement de la vente et d'en faire l'inventaire.
- Mais qu'est-ce que vous racontez ! Ils sont obligés, ben voyons ! Ils se font du beurre avec ça, vous inquiétez pas … Ils les revendent au noir ensuite …
- De toute façon, on verra bien, c'est pas la peine de se chamailler …
- Ah, voilà la dame qui revient. Vous êtes derrière elle.
- La grande, là ?
- Oui.
- Je suis derrière vous, alors ?
- Sûrement. Moi je suis derrière ce citoyen.
- Alors, je suis derrière vous.

la place, ou bien on garde la vôtre. On vous interroge sur le dernier arrivé, dans un réel souci d'équité. Des listes sont parfois même rédigées, afin que chaque personne se voit attribuer sa juste place dans la queue. Le métro possède également cet ensemble codifié de questions qui ont pour but d'organiser collectivement la montée et descente du wagon. Il est de coutume, surtout lors des périodes de grande affluence, de se lever et de se rapprocher de la porte dès la fermeture des portes à la station précédente. Et pour ce faire, vous pouvez (et devez) demander aux personnes vous précédant : « Sortez-vous à la prochaine ? ». En cas de réponse négative, votre interlocuteur vous laissera passer devant lui, en cas de réponse positive, vous devrez considérer que vous êtes au plus proche de la porte et que chaque personne vous en séparant sortira également à la prochaine station. Enfin, lorsque les portes s'ouvrent, vous ne verrez que très rarement une personne en plein milieu de l'ouverture. Dans le cas contraire, il y aurait fort à parier qu'il s'agit d'un touriste, les moscovites étant, eux, bien rangé de part et d'autre de la porte sur le quai. Une fois tous les passagers descendus, le second groupe s'autorise à monter.

Par cette oralité, des rapports simples s'établissent entre les personnes. Si on ne peut pas parler d'intimité au degré le plus fort du terme, il n'en demeure pas moins que ces contacts oraux sont autant de connexions importantes entre les personnes. D'autant plus si l'on considère le contexte social dans lequel ces règles implicites s'installèrent, soit une période où la méfiance était de mise.

En 1977, les moscovites ne se parlaient pas dans la rue ou les lieux publics. Ils s'ignoraient, étaient toujours seuls. Dans cette ville grandiose, culturellement très riche, régnait un silence oppressant. Dans l'intimité des wagons du métro, j'ai entendu des échanges verbaux et vu les seuls sourires qu'il m'ait été permis de voir. Je pense y avoir découvert un peu de l'âme cachée des habitants. J'y ai été draguée chose impensable en surface. Avec mes longs cheveux blonds et mes yeux en amande, on me prenait pour une Ukrainienne. [...]Le métro était-il une soupape de sécurité ? J'en ai eu souvent l'impression.

Témoignage recueilli dans le sondage

Une fois de plus, nous pouvons faire appel au film Romance à Moscou qui s'ouvre justement sur cette forme de conversation dans le métro de Moscou, lorsque Volodia demande son chemin, déclenchant ainsi une vive discussion entre un vieux monsieur et Kolya, qu'il choisira finalement de suivre pendant tout le film. Cela est donc d'une étonnante banalité à Moscou, là où l'expression orale est bien plus inhibée dans d'autres espaces publics.

Enfin, l'intimité, au-delà des sens, peut se percevoir dans le rapport des moscovite avec leur métropolitains, et ses stations uniques. La fierté russe se ressent dans ce métro dont chacun est capable d'indiquer sa station préférée. C'est l'histoire récente, avec laquelle chacun est encore en prise, qui y transparaît, c'est une société et une ville que l'on perçoit dans cet antre souterraine. Et en même temps, le métro ne déroge pas à la règle de cette âme russe indescriptible, qui ne saurait se résumer ni à un terme unique, ni à un lieu défini. Si certains éléments, parmi ceux que j'ai tenté d'ordonner, mettent sur la voie, le chemin ne peut se faire qu'en parcourant ce pays, historiquement, géographiquement, et socialement, avec la seule certitude que sa découverte ne s'achève jamais.

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

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

Conclusion & remerciements

Заключение и благодарности

Zaklyoutcheniye i blagodarnosti

Conclusion

Si le plan actuel prévoit une extension du réseau du métropolitain moscovite jusqu'en 2023, il y a fort à parier que cet édifice ne cessera de se développer. Lui qui porte tant d'enjeux sociaux et architecturaux ne devra jamais perdre son époque de vue pour conserver les devants sur toutes les strates sociales et autres domaines auxquels il s'entremêle. Mais pour l'instant, c'est la fin de notre voyage au coeur de Moscou. Ce mémoire est loin d'avoir la prétention de prendre la suite de Josette Bouvard qui termine son introduction sur ces quelques lignes :

> Les stations les plus récentes, construites après 1954, sont ici par choix de l'auteur laissées de côté. Elle feront sûrement l'objet d'autres livres.
>
> *Josette Bouvard, Le Métro de Moscou*

J'ai cependant espoir que ces lignes permettent à chacun de développer une vision plus fine de cette société russe, si peu représentée dans nos médias occidentaux, au profit d'une classe politique, à mon sens, bien moins surprenante. La société civile russe est jeune. Même les personnes âgées sont jeunes d'avoir su s'adapter à tant de changements en si peu de temps. Elle n'a pas conscience d'elle, puisqu'elle vit au jour le jour. Un pied dans ses traditions, un pied dans ses innovations, bien ancrée, enfoncée, parfois embourbée dans chaque monde, elle qui ne connaît pas *le gris*. La Russie aime la France, éperdument, intensément, comment pourrait-il en être autrement ? La France le lui rend mal. Les médias sont concentrés sur le Kremlin, et YouTube sur le reste de l'absurdité russe. Le reste du spectre est invisible. Et quel dommage...

Alors merci d'avoir fait le chemin avec moi, au creux de ma subjectivité qui, je l'espère, vous aura donné envie de vous créer la vôtre, si ce n'est déjà fait. Andreï Platonov décrit son héroïne, Moscou, comme *irrésumable, donc invincible*. Ainsi est le métro, inconscient urbain de la capitale russe, ainsi est la Russie, toute entière.

C'est d'ailleurs là que réside la difficulté de l'exercice. Comment dégager des généralités qui gardent du sens, tout en ayant pleinement conscience de la diversité des cas ? Comment trouver sa légitimité sur un sujet qui implique des millions de personnes ? Disons qu'il s'agit de ma propre et petit échelle du paradoxe de l'ethnologue, idée selon laquelle "toute les cultures sont différentes, mais aucune n'est radicalement étrangère ou incompréhensible aux autres".

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

Les questions sont donc, encore aujourd'hui, plus nombreuses que les réponses, mais n'est-ce pas le principe même de cet exercice qui force à tremper notre petit doigt dans le travail de recherche. Que l'immersion soit un succès ou pas, je nourris secrètement l'espoir que ces quelques pages donnent aux non-initiés l'envie de se plonger dans cette culture, et aux connaisseurs, des pistes d'auto-réflexions pour un futur qui reste à écrire.

Remerciements

Puisque nous avons longuement discuté *des* Russies, je voudrais remercier la mienne. Ma Russie, c'est Léra, Ali, Miro, acteurs principaux de ce qui reste ma plus belle année. Cette famille serait incomplète sans l'exceptionnelle Alexandra Vladimirovna. Ma Russie est aussi une Russie très nantaise avec Julia, Alina, Julia (encore une), Yana, Macha qui m'ont guidée, corrigée, initiée et apprise. Ma Russie, c'est aussi François, mon unique repère français dans l'immensité moscovite. Merci à vous d'avoir été là dans ces moment clés de cette grande aventure qui a débuté pour moi en seconde. Votre apport fût si inconscient qu'il en est d'autant plus crucial et beau.

Merci également aux participants conscients, voire forcés, à ce mémoire. Merci aux 329 personnes qui ont répondu à mon sondage parfois tortueux et expérimental. Merci à Maroussia et Alexandre d'être venu discuter avec moi sans appréhension. Merci aux professionnels qu'il m'a été donné de rencontrer. Alexandre Popov et ces photos qui n'ont de cesse d'illuminer l'image du métro et de ses travailleurs. Alexandre Zmeul, si passionné que nous aurions pu discuter des heures. Irina Tchepkounova, qui me reçut au pied levé dans son bureau du Musée national d'architecture de Moscou, une aubaine. Enfin, un grand merci à Fabien Bellat, pour cette rencontre qui leva un certain nombre de doutes quant à l'intérêt de ce travail et de certitudes concernant tout ce que la recherche architectural n'a pas encore exploré.

Plus académique, mais pas moins sincère, un grand merci à Marie-Paule, pour votre curiosité sur le sujet et votre suivi confiant.

Enfin, merci à ma famille, pour vos relectures, vos conseils, votre confiance et votre soutien, tout au long du chemin. Celui qui me conduisit à Moscou, comme celui qui mena à ce travail.

J'espère ne pas vous avoir déçu.

Спасибо вам большое !

Bibliographie et iconographie

Библиография и иконография

Bibliografiya i ikonografiya

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

Bibliographie

Métro

Les métros du monde

- AUGE Marc, *Un ethnologue dans le métro*, Paris, Hachette Littératures, 1986, p. 125.
- FERREIRA José, Métro, *Le combat pour l'espace*, L'Harmattan, Paris, 1996, p.126.
- JEUDY, Henri-Pierre. « Le métro : des réseaux nommés désir », dans *Les Annales de la recherche urbaine n°34*, pp. 87-94, 1987.
- KUZNETSOV Sergueï et TCHOBAN Sergueï, Speech, metro, n°13, Moscou, 2014, p.272.
- MEISSONNIER, Joël, RICHER, Cyprien, « Métro-boulot-dodo : quoi de neuf dans nos routines de mobilités ? », Espace populations société, 2015, en ligne.
- NOVAK, Luka. *Le métro, inconscient urbain*, Editions Léo Scheer, 2017, p. 77.
- PAULE Bernard, « Les Lumières du métro », dans *Vingt mille lieux sous les terres : espaces publics souterrains*, sous la direction de Pierre VON MEISS et Florinel RADU, Presses polytechniques et universitaires romandes, 2004, p.97.
- PENY, André. « Le paysage du métro : Les dimensions sensibles de l'espace transport », dans *Les Annales de la recherche urbaine n°57-58*, pp. 17-23, 1992.
- ZERDOUN, Catherine. *Under Ground: Subways & Metros of the World*, Firefly Books Ltd, 2016, p. 207.

Métro de Moscou

- BORNGRAEBER, Christian. « Constructivistes et académistes dans le métro de Moscou au milieu des années trente », dans *URSS 1917-1978 : La ville – L'architecture* COHEN, Jean-Louis.
- BOUVARD, Josette, *Le métro de Moscou : la construction d'un mythe soviétique*, Paris, Sextant, 2005, 319p.
- BOUVARD, Josette. « Réalisme socialiste et métro de Moscou (1935-1954) », dans *Cahiers slaves n°8*, pp 43-58, 2004.
- CHEVION Noga, Screening Moscow Metro, 2014.
- DEMICHELIS, Marco. TARUFI, Manfredo. Edition L'Equerre, 1979.
- GROYS, Boris. « U-Bahn als U-Topie : über den Mythos und die Symbolik der Moskauer Metro », dans *Werk, Bauen + Wohnen n°4*. pp. 34-41. 2004.
- JENKS Andrew, « A Metro on a Mount, The Underground as a Church of Soviet Civilization », dans : *Technology and Culture, Vol. 41, N° 4*, The Johns Hopkins University Press and the Society for the History of Technology, 2000, pp. 697-724.
- KUZNETSOV Sergueï, *Hidden Urbanism: Architecture and Design of the Moscow Metro 1935-2015*, DOM Publishers, Berlin, 2016, p.352 .
- LEMON, Alaina. « Talking transit and spectating transition: the Moscow metro », dans *Altering States: ethnographies of transition in Eastern Europe and former Soviet Union*. BERDHAL, Daphne. BUNZL, Matti. LAMPLAND, Martha. The University of Michigan Press, 2000.
- O'MAHONY Mike, *Archeological fantasies : constructing history one the Moscow metro*, University of Bristol.

Moscou

Architecture & Urbanisme

- CARTON DE GRAMMONT Sarah. « Débats : Moscou est un grand village : Touristes, commerçants, migrants ruraux et intelligentsia », dans : *Les Annales de la recherche urbaine*, N°94, 2003. L'accueil dans la ville. pp. 33-35.
- ESSAÏAN, Elizabeth. *Le rapport à la ville existante dans le plan général de la reconstruction de Moscou de 1935 à travers l'exemple de la reconstruction de la rue Gorki [DEA]*, EA Paris-Belleville, 1992.
- ESSAÏAN, Elizabeth. « Le plan général de la reconstruction de Moscou de 1935. La ville, l'architecte et le politique. Héritage culturels et pragmatisme économique », dans *Les Annales de la recherche urbaine n°107*. pp. 46-57, 2012.
- KOPP, Anatole. *L'Architecture de la période stalinienne*. Grenoble : Presses universitaires de Grenoble, 1978.

Russie

Histoire

- WERTH, Nicolas. *Histoire de l'Union Soviétique de Lénine à Staline (1917-1953) et Histoire de l'Union Soviétique de Khrouchtchev à Gorbatchev (1953-1991)*, Editions PUF, 2017.

Société russe aujourd'hui

- BERELOWITCH, Alexis. « Le problème de l'identité dans la Russie d'aujourd'hui », dans *Revue Russe n°4*, 1992, pp. 49-54.
- DELETROZ Alain, *Russie, Les cendres de l'Empire*, Editions Névicata, Bruxelles, 2014, p. 91.
- MARCHAND, Pascal. *La Russie par-delà le bien et le mal : idées reçues sur la « puissance pauvre »*, Editions Le Cavalier Bleu, 2017, p. 253.

Architecture

- BELLAT Fabien, *Togliatti, Une ville neuve en URSS*, Edition parenthèse, Paris, 2014, p. 176
- BELLAT Fabien, *Amérique-URSS, Architecture du défi*, Editions Nicolas Chaubun, Paris, 2014, p. 304

Romans, fictions

- ALEXIEVITCH Svetlana Alexandrovna, BENECH Sophie, *La fin de l'homme rouge, ou le temps du désenchantement*, titre original : Время секонд хэнд *(*Конец красного человека*)*, Arles, Actes Sud, 2013, p. 676.
- DOSTOIEVSKI Fedor, GUERTIK Elisabeth, BERDIAEFF Nicolas, PHILIPPENKO Georges, *Crime et Châtiment*, titre original : Преступление *и* наказание, Paris, Librairie générale française, 1995, p. 625.
- EROFEEV Victor, ZEYTOUNIAN-BELOUS Christine, *L'Encyclopédie de l'âme russe*, titre original : Енциклопедия русской души, Nouvelles Editions Place, Paris, 2018, p. 254.
- GLUKHOVSKY Dmitri, SAVINE Denis E. *Métro 2033*, titre original *:* Метро 2033, Librairie l'Atalante, Paris, 2010, p. 850.
- KOUPRIACHINA Sofia, JURGENSON Luba, *La Reine des Terminus, l'Histoire de l'armoire*, titre original : Видоискательница, Louison éditions, Paris, 2016, p. 191.
- OULISTKAIA Ludmila, BENECH Sofie, *Les sujets de notre tsar*, titre original : Люди нашего Царя, Editions Gallimard, Paris, 2010, p. 428.
- PLATONOV Andreï, COLDEFY-FAUCARD Anne, *Moscou heureuse*, titre original : Счастливая Москва, Paris, Editions Robert Laffont, 1996, p.189.
- TOLSTOÏ Lev Nikolaevitch, GUERTIK Élisabeth, & AUCOUTURIER Michel, *La Guerre et la Paix,* titre original : Война *и* мир, Paris, Librairie générale française, 2010, p. 1572.

Recueils

- BARILLE Elisabeth, *Le goût de la Russie*, Mercure de France, Paris, 2015, p. 126.

ÉCOLE NATIONALE SUPÉRIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

- THIBAUDAT Jean-Pierre, *Le goût de Moscou*, Mercure de France, Paris, 2004, p. 107.
- THIBAUDAT Jean-Pierre, *Le goût de Saint-Pétersbourg*, Mercure de France, Paris, 2005, p. 132.

Médiagraphie

Films

- Les Volontaires, titre original : Добровольцы, Youri Yegorov, 1958
- Romance à Moscou, titre original : Я шагаю по Москве, Georgui Danieliya, 1964, 78 min
- Métro, titre original : Метро, Anton Megerdichev, Russie, 2013, 132 minutes

Documentaires

- Communisme – Le murmure des âmes blessées, Daniel LECONTE, ARTE, France, 2017
- Comment nous avons construit le métro de Moscou, Xavier VILLETARD, ARTE, France, 2013
- Un continent derrière Poutine ? Anne NIVAT, Fabrice PIERROT, Tony CASBLANCA, Troisième Œil Production et Petrouchovo 21ème siècle, 2018

Sites internet

- http://www.mosmetro.ru/ *(Site officiel du métro de Moscou)*
- https://www.lecourrierderussie.com/ *(Site du Courrier de Russie)*
- http://www.cercec.fr/ *(Site du CERCEC : Centre d'études des mondes russe, caucasien et centre européen)*
- http://www.alexeygoncharov.com/ *(Site d'Alexeï Goncharov, avec un grand travail graphique et cinématographique sur le métro de Moscou)*
- http://www.cnrtl.fr
- https://fr.rbth.com/ *(Russia Beyond the Headline, ou Russia Beyond est un média gouvernemental tourné vers l'étranger)*

Iconographie

Iconographie du mémoire

Sauf indication contraire, les photos sont les miennes.

Alexandre Savin : p. 4-5, 62-63, 84-85, 100-101.1, 103, 106-107.2
Archives du Comité central du PCUS : p. 25
Thomas Ravasini : p. 51
Andreï Kruchenko : p. 68-69,
Hidden Urbanism, S. Kuznetsov : p. 70-71, 76-77, 80, 93, 99, 108, 111
MosMetro : p. 73, 97
Galerie Tretiakov : p. 75
Eugeny 1988 : p. 82,
Alexandre Fedorov : p. 83.1
Ludvig14 : p. 83.2
Le Métro de Moscou, J. Bouvard : p. 90, 96-97
Antares610 : p. 100-101.2, 104-105,
Benjamin (Flickr) : p. 106-107.1
Alexandre Popov : p. 112-113, 115, 117, 136-137, 141, 142
Kamil Enikeev : p. 127
Vladimir Astapokovich (Sputnik) : p. 132
Lori (Legion Media) : p. 134
Alisa Yufa : p. 139
Romance à Moscou : p. 157
Odi et Amo : p. 161

EXPOSITION NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

Iconographie des annexes

Liste des stations du métro de Moscou

Mikhaïl Shcherbakov : 1.1, 3.20, 4.1, 4.9, 7.2, 7.18, 7.19, 9.4, 10.10, 10.21, 10.22, 11a.3, 12.4, 12.6.
Alexandre Savin : 1.2, 1.8, 1.10, 1.11, 1.14, 1.21, 1.22, 2.6, 2.8,2.9,2.10, 2.11, 2.14, 2.16, 2.18, 2.19, 2.20, 2.21, 3.1, 3.7, 3.11, 3.14, 3.19, 3.21, 3.22, 4.2, 4.3, 4.5, 4.7, 4.11, 4.13, 5.7, 5.11, 6.3, 6.4, 6.5, 6.6, 6.10, 6.11, 6.12, 6.18, 6.20, 6.21, 7.1, 7.3, 7.5, 7.6, 7.12, 7.13, 7.20, 8a.12, 8.1, 8.3, 8.5, 8.6, 8.7, 9.2, 9.3, 9.5, 9.7, 9.10, 9.11, 9.12, 9.13, 10.4, 10.5, 10.6, 10.12, 10.15, 10.16, 10.17, 10.18, 10.19, 12.5, 13.2, 13.3, 13.4, 14.5, 14.9, 14.10, 14.14, 14.16, 14.22, 14.24, 14.26, 14.27, 14.29.
Cybersky : 1.3, 1.18, 1.19.
Alexandre Fedorov : 1.4, 1.5, 1.12, 1.15, 1.16, 1.17, 2.5, 2.7, 2.12, 2.13, 2.22, 3.12, 3.13, 3.16, 4.12, 5.1, 5.9, 7.7, 7.10, 7.11, 9.1, 9.6, 9.8, 10.7, 10.23.
Antares 610 : 1.6, 1.20, 3.5, 3.6, 3.15, 3.18, 4.4, 5.3, 5.4, 5.5, 5.6, 6.1, 6.2, 6.7, 6.8, 6.9, 6.13, 6.14, 6.15, 6.16, 6.17, 6.19, 6.22, 6.23, 6.24, 7.14, 7.15, 7.16, 7.17, 7.21, 7.22, 7.23, 8.2, 8.4, 9.14, 9.17, 9.18, 9.19, 9.20, 9.21, 9.22, 9.23, 9.24, 9.25, 10.8, 10.13, 10.14, 12.2, 12.3.
Tycho : 1.7, 2.1, 8a.1, 8a.2, 8a.3, 8a.4, 8a.5, 8a.6, 8a.7, 14.1, 14.2, 14.3, 14.17, 14.18, 14.20, 14.23, 14.25, 14.28, 14.31.
Ludvig 14 : 1.9, 1.13, 2.3, 2.4, 5.2, 5.8, 5.10, 5.12.
Alexandre Popov : 2.2, 4.6, 7.4, 8a.8, 8a.9, 8a.10, 10.1, 11.1, 11.2, 11.4, 11.5, 11a.1, 14.19, 14.21.
Brateevski : 2.15, 2.23, 10.2, 14.15.
Eternal triangle : 3.2, 3.3.
Stal… engenerring : 3.4.
Autre : 2.17.
Andreï Volykhov : 3.8, 11a.2.
Yauza02 : 3.9, 10.9.
Robert Montgomery : 3.10, 8a.11.
Eugeny 1988 : 3.17, 4.8, 12.7, 13.1.
Ivengrichenko : 4.10.
Anastasia Lvova : 7.8, 7.9.
Special advisor : 8.8.
Alex Rave : 9.5, 10.4.
NVO : 9.9, 9.15, 9.16, 10.11.
Sealle : 10.3, 11.3.
Serguaï Rodovnichenko : 10.20.
Paulanders : 12.1.
Lit : 13.5.
Dmismir : 13.6.
Igor Lazarev : 14.4.
Ilyanel : 14.6, 14.8.
Darsdm : 14.7.
NWNH : 14.11.
Vladimier Medeyko : 14.12, 14.13.
Artom Svetlov : 14.30.

Cartes schématiques

Alexey Goncharov

Romance à Moscou

Captures du film, disponible sur Youtube
https://www.youtube.com/watch?v=vuEWpdLatLI

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

Annexes

Le Métro de Moscou

Marqueur identitaire et miscrocosme de la société russe

Sommaire

Annexe 1 171
Liste des stations du métro : janvier 2019

Annexe 2 199
Cartes schématiques : développement passé, présent et futur du métro

Annexe 3 207
Sondage & résultats : questionnaire créé et publié en janvier 2018

Annexe 4 235
Ya shagayou po Moskvye : romans photo de quelques scènes clés du film

Annexe 5 249
Marie dans le métro : égotrip léger

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

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

Annexe 1

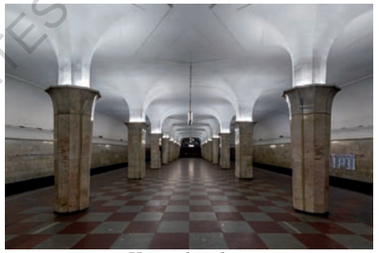
Liste des stations

du métro de Moscou, janvier 2019

Ligne 1
Sokolnitcheskaïa

Boulvar Rokossovskovo

Bibliotek imeni Lenina


Kropotkinskaïa

Park Kultury

Tcherkizovskaïa

Preobrajenskaïa

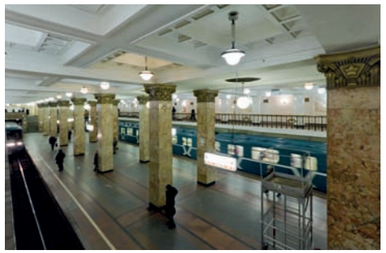
Sokolniki

Frounzenskaïa

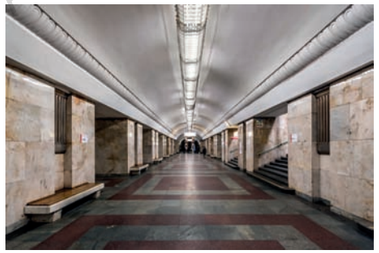
Sportivnaïa

Vorobyovy Gory

Krasnoselskaïa


Komsomolskaïa

Krasniye Vorota


Ouniversitet

Prospekt Vernadskovo

Yougo-Zapadnaïa

Tchistiye Prudy

Loubyanka

Okhotniy Ryad

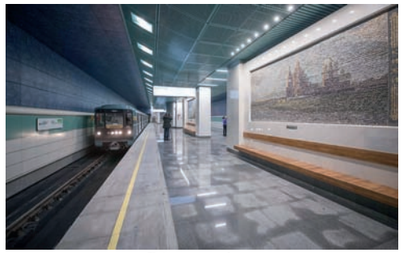
Troparyevo

Roumyanstevo

Salaryevo

Ligne 2
Zamoskvoretskaïa

Khovrino


Bielomorskaïa

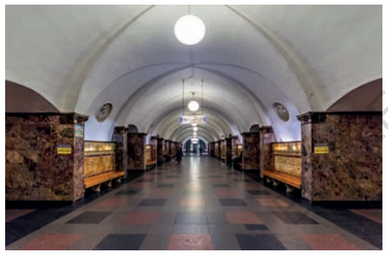
Retchnoy Vokzal

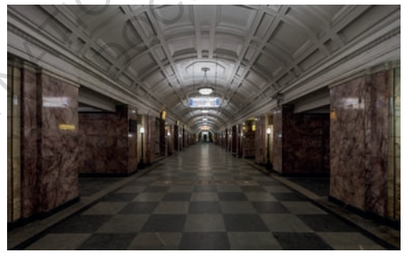
Vodniy Stadion

Boykovskaïa

Sokol

Aeroport


Dinamo


Bielorousskaïa

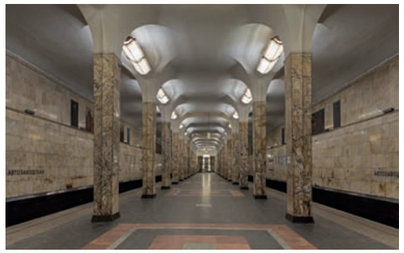
Maïakovskaïa

Tverskaïa

Teatralnaïa

Novokuznetskaïa

Paveletskaïa


Avtozavodskaïa

Tekhnopark

Kolomenskaïa

Kashirskaïa

Kantemirovskaïa

Tsaritsino

Orekhovo

LE MONDE DE L'ÉDITION
TOUTES REPRODUCTIONS SUPERIEURE DU TEXTE OU DU DOCUMENT
MIS AU PRÉALABLE

Domodyedovskaïa

Krasnogvardeyskaïa

Alma-Atinskaïa

Kuntsevskaïa

Slavianskiy Boulvar

Park Pobedy

Ligne 3
Arbato-Pokrovskaïa

Pyatitskoye Chossye

Kievskaïa

Smolenskaïa

Arbatskaïa

Mitino

Volokolamskaïa

Myakinino

Plochad' Revolioutsiy

Kurskaïa

Baoumanskaïa

Strogino

Krilatskoye

Molodyojnaïa

Elektrozavodskaïa

Semyonovskaïa

Partizanskaïa

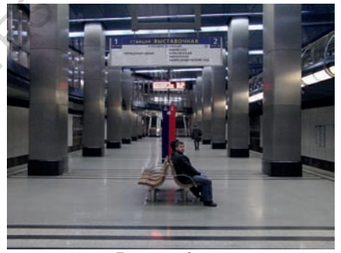
ÉCOLE NATIONALE SUPÉRIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
ÉCOLE NATIONALE SUPÉRIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT PROTÉGÉ DE DROIT D'AUTEUR

Izmaïlovskaïa

Pervomaïskaïa

Shchiolkovskaïa

Mejdunarodnaïa


Bistovotchnaïa

Kievskaïa

Ligne 4
Filiovskaïa

Kuntsevskaïa

Smolenskaïa

Arbatskaïa

Alexandrovskiy Sad

Pionerskaïa

Filiovskiy Park

Bagationovskaïa

Fili

Kutuzovskaïa

Studentcheskaïa

Ligne 5
Koltsevaïa (ligne circulaire)

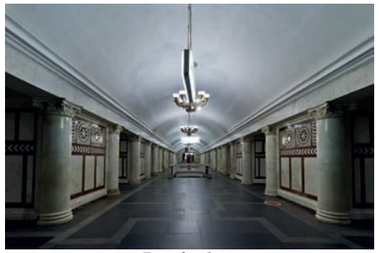
Park Kultury

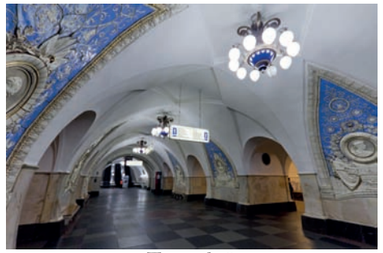
Oktyabrskaïa

Dobrininskaïa

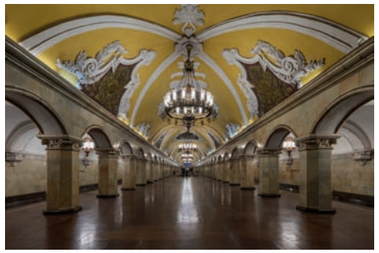
ÉCOLE NATIONALE SUPÉRIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
TOUS DROITS RÉSERVÉS, DOCUMENT DIFFUSÉ À L'ÉTUDIANT DÛMIS AUDITEUR

Ligne 6
Kaloujsko- Rijskaïa

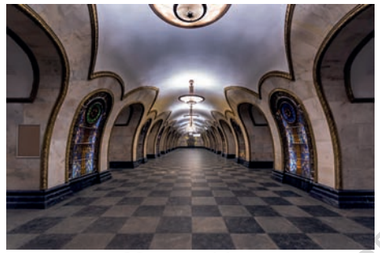

Paveletskaïa


Taganskaïa

Kurskaïa

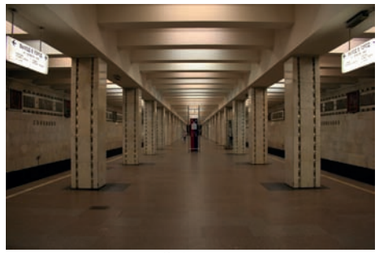

Komsomolskaïa

Prospekt Mira


Novoslobodskaïa

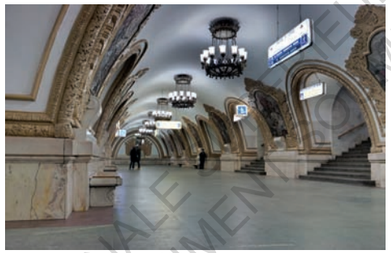
Medvedkovo

Baboushkinskaïa


Sviblovo

Bielorousskaïa

Krasnopresnenskaïa


Kievskaïa

Botanitcheskiy Sad

VDNKh

Alexeyevskaïa

Rijskaïa

Prospekt Mira

Sukhrevskaïa

ECOLE NATIONALE SUPÉRIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT MIS AU DÉPOT LÉGAL PAR L'AUTEUR

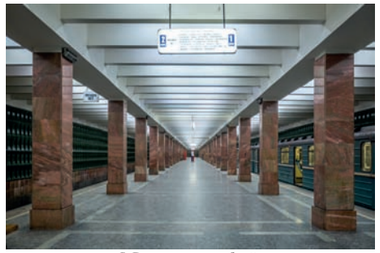
Tourgenievskaïa

Kitaï-Gorod

Tretriakovskaïa

Tyopli Stan

Yasenevo


Novoyasenevskaïa

Oktyabrskaïa

Shabolovskaïa

Leninskiy Prospekt

Ligne 7
Tagansko-Krasnopresnenskaïa

Planernaïa

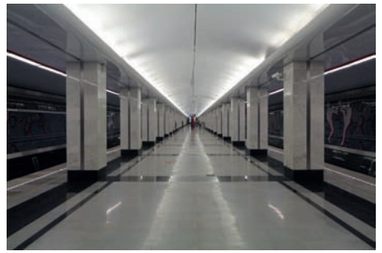
Skhodnenskaïa

Akademitcheskaïa

Profosoyouznaïa

Novye Tcheryomushki

Tushinskaïa


Spartak

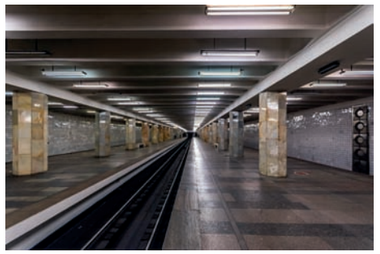
Shchukinskaïa

Kaloujskaïa

Bielayevo

Konkovo

Oktyabrskoye Polye


Polejaevskaïa

Begovaïa

ECOLE NATIONALE SUPÉRIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

Ulitsa 1905 Goda

Barrikadnaïa

Pouchkinskaïa

Lermontovskiy Prospekt

Julebino

Kotelniki

Kuznetskiy Most

Kitaï-Gorod

Taganskaïa

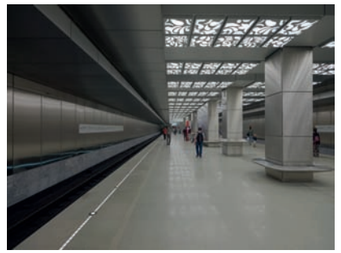
Ligne 8a
Solntsevaïa

Proleternaïa

Volgagradskiy Prospekt

Tekstilshiki

Rasskazovka


Novoperedelkino

Borovskoye Chossye

Kuzminski

Ryazanskiy Prospekt

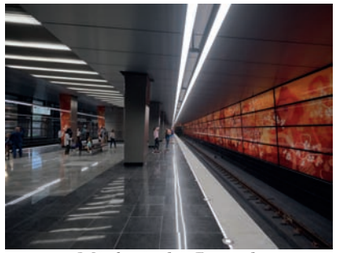
Vikhino

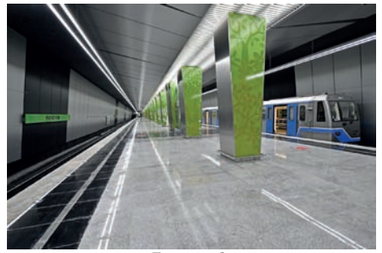
Solntsevo

Govorovo

Ozyornaïa

ÉCOLE NATIONALE SUPÉRIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT PROTÉGÉ PAR LA LOI SUR LE DROIT D'AUTEUR


Mitchurinskiy Prospekt


Ramyenki

Lomonosovskiy Prospekt

Perovo

Novogireyevo

Novokosino

Minskaïa

Park Pobedy

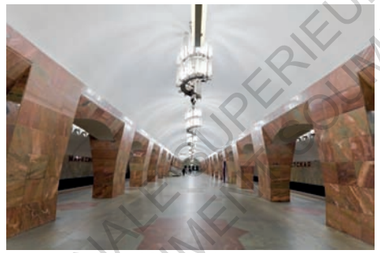
Delovoy Tsentr

Ligne 9
Serpukhovsko-Timiryazevskaïa

Altufyevo

Ligne 8
Kalininskaïa

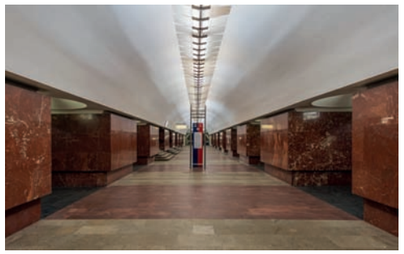
Tretiakovskaïa


Marxistskaïa

Bibiryevo

Otradnoye

Bladikino


Plochad' Ilitcha

Aviamotornaïa

Chossye Entuziastov

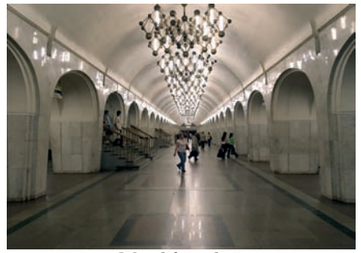
Petrovsko-Razumovskaïa

Timiryazevskaïa

Dmitrovskaïa

ÉCOLE NATIONALE SUPÉRIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT PROTÉGÉ PAR LA LOI SUR LE DROIT D'AUTEUR

Savyolovskaïa


Mendeleïevskaïa

Tsvetnoy Boulvar

Tchertanovskaïa

Yujnaïa

Prajskaïa

Tchekhovskaïa

Borovitskaïa

Polyanka

Ulista Akademika Yangelya

Annino

Boulvar Dmitriya Donskovo

Serpukhovskaïa

Tulskaïa

Nagatinskaïa

Ligne 10
Lyublinsko-Dmitrovskaïa

Seligerskaïa

Verkhniye Likhobori

Nagornaïa

Nakhimovskiy Prospekt

Sevastoloskaïa

Okrujnaïa

Petrovsko-Razumovskaïa

Fonvizinskaïa

ÉCOLE NATIONALE SUPÉRIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENTS SOUMIS AUX DROITS D'AUTEUR

Boutirskaïa

Marina Roshcha

Dostoïevskaïa

Lyublino

Bratislavkaïa

Marino

Troubnaïa

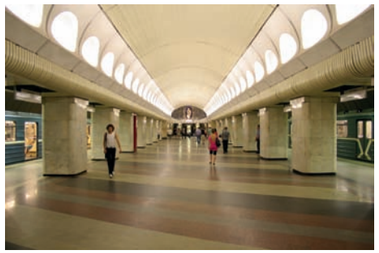
Sretenskiy Boulvar

Tchkalovskaïa

Borisovo

Shipilovskaïa

Zyablikovo


Rimskaïa

Krestyanskaïa zastava

Dubrovka

Ligne 11 et 11a
Bolshaïa koltsevaïa et Kakhovskaïa

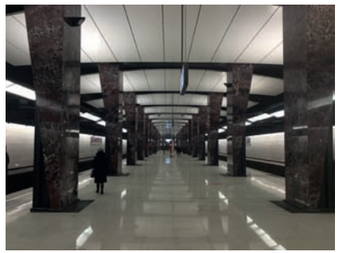
Kojukhovskaïa

Petchatniki

Voljskaïa

Delovoy Tsentr

Chelepikha


Khoroshchovskaïa

ÉCOLE NATIONALE SUPÉRIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AUX DROITS D'AUTEUR

CSKA

Petrovskiy Park

Salyolovskaïa

Boulvar Admirala Uchakova

Ulista Gortchakova

Bouninskaïa Aleya

Kashirskaïa

Varshavskaïa

Kakhovskaïa

Ligne 13
Moskovskiy Monorels

Ligne 12
Boutovskaïa

Bitevskiy Park

Timiryazevskaïa

Ulista Milachenkovskaïa

Teletsentr

Lesoparkovaïa

Ulitsa Starokatchalovskaïa

Ulista Skobelevskaïa

Ulitsa Akademika Korolyeva

Vistavotchniy Tsentr

Ulista Sergueïa Eisensteina

LE NATIONAL D'ARCHITECTURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
TOUS DROITS RÉSERVÉS AU DROIT D'AUTEUR

Ligne 14

Moskovskoye Tsentralnoye Koltso (MTsK)

Okyjnaïa

Andronovka

Nijegorodskaïa

Novokhokhlovskaïa

Bladikino

Botanitcheskiy Sad

Rostokino

Ougrechskaïa

Dubrovka

Avtozavodskaïa

Bielokamenaïa

Boulvar Rokossovskovo

Lokomotiv

ZIL

Verkhnye Kotli

Crimskaïa

Izmaïlovo

Sokolinaïa Gora

Chossye Entuzyastov

Plochad' Gagarina

Loujniki

Kutuzovskaïa

LE MONDE SOUTERRAIN DE MOSCOU
DIE UNTERIRDISCHE WELT VON MOSKAU
THE UNDERGROUND WORLD OF MOSCOW
LA MONDE SOUTERRAIN DE MOSCOU
DIE UNTERIRDISCHE WELT VON MOSKAU
THE UNDERGROUND WORLD OF MOSCOW

Delovoy Tsentr

Chelepikha

Khorochyovo

Zorgye

Panfilovskaïa

Strechnevo

Baltiyskaïa

Koptevo

Likhobori

ECOLE NATIONALE SUPÉRIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT MIS AU DROIT D'AUTEUR

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

Annexe 2

Cartes schématiques

du développement passé, présent et futur du métro

Traductions personnelles de travaux existants

Schéma du déveoppement du réseaux jusqu'en 2023

Légende

- construction d'installations de maintenance du matériel roulant
- construction de nouvelles issues sur les stations existantes
- Section de métro en construction
- 2018 — Date d'ouverture de la station initialement prévue

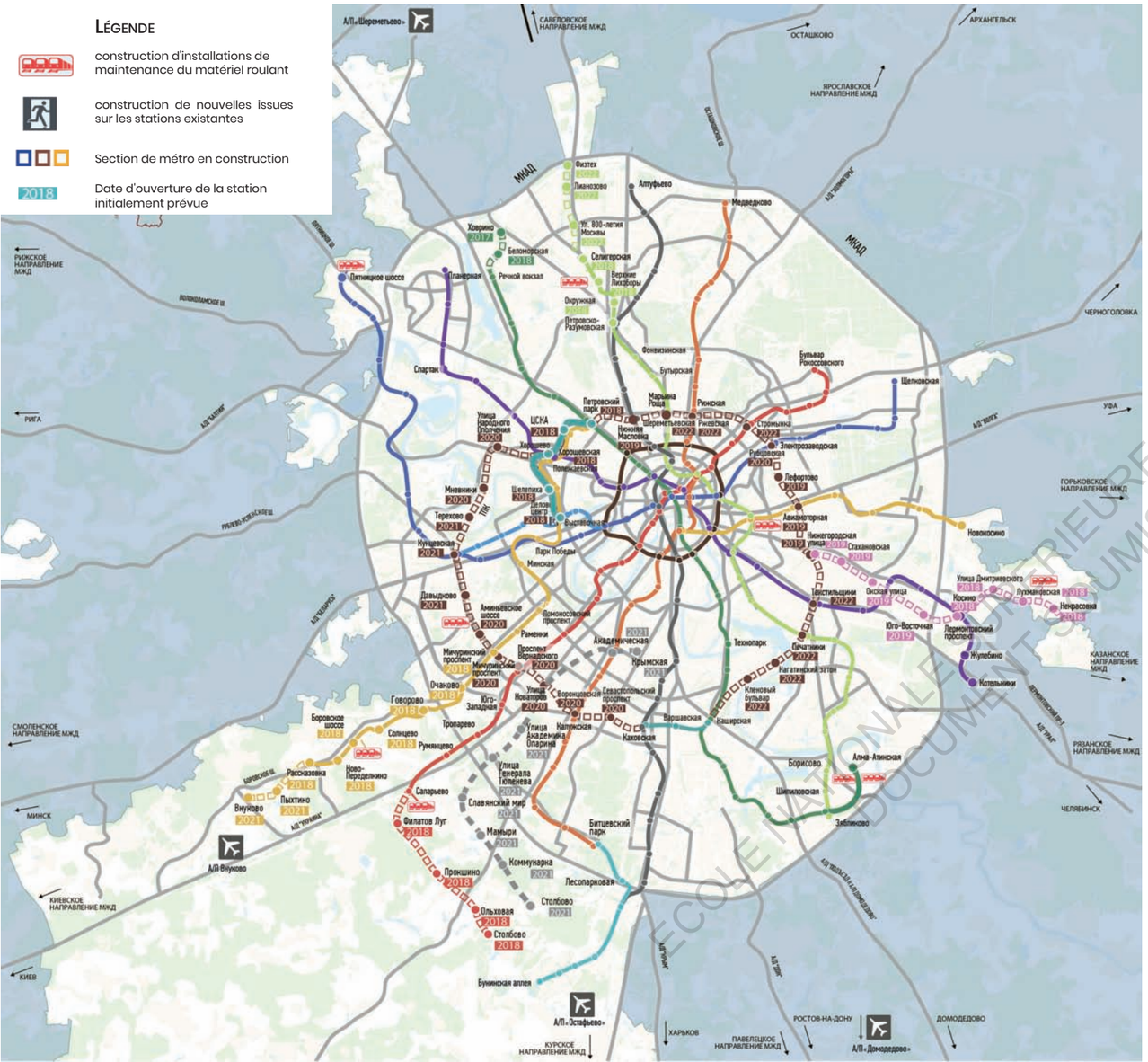


Schéma politique du métro de Moscou

Алексей Гончаров
www.alexeygoncharov.com
www.alexeygoncharov.livejournal.com
goncharov@bk.ru

Mars 2017

Staline I.V.
Jusqu'en 1953

Malenkov G.M.
1953-1955

Khrouchtchev N.S.
1955-1964

Brejnev L.I.
1964-1982

Andropov Yu.V.
1982-1984

Tchernenko K.Ou.
1984-1985

Gorbatchev M.S.
1985-1991

URSS
Russie

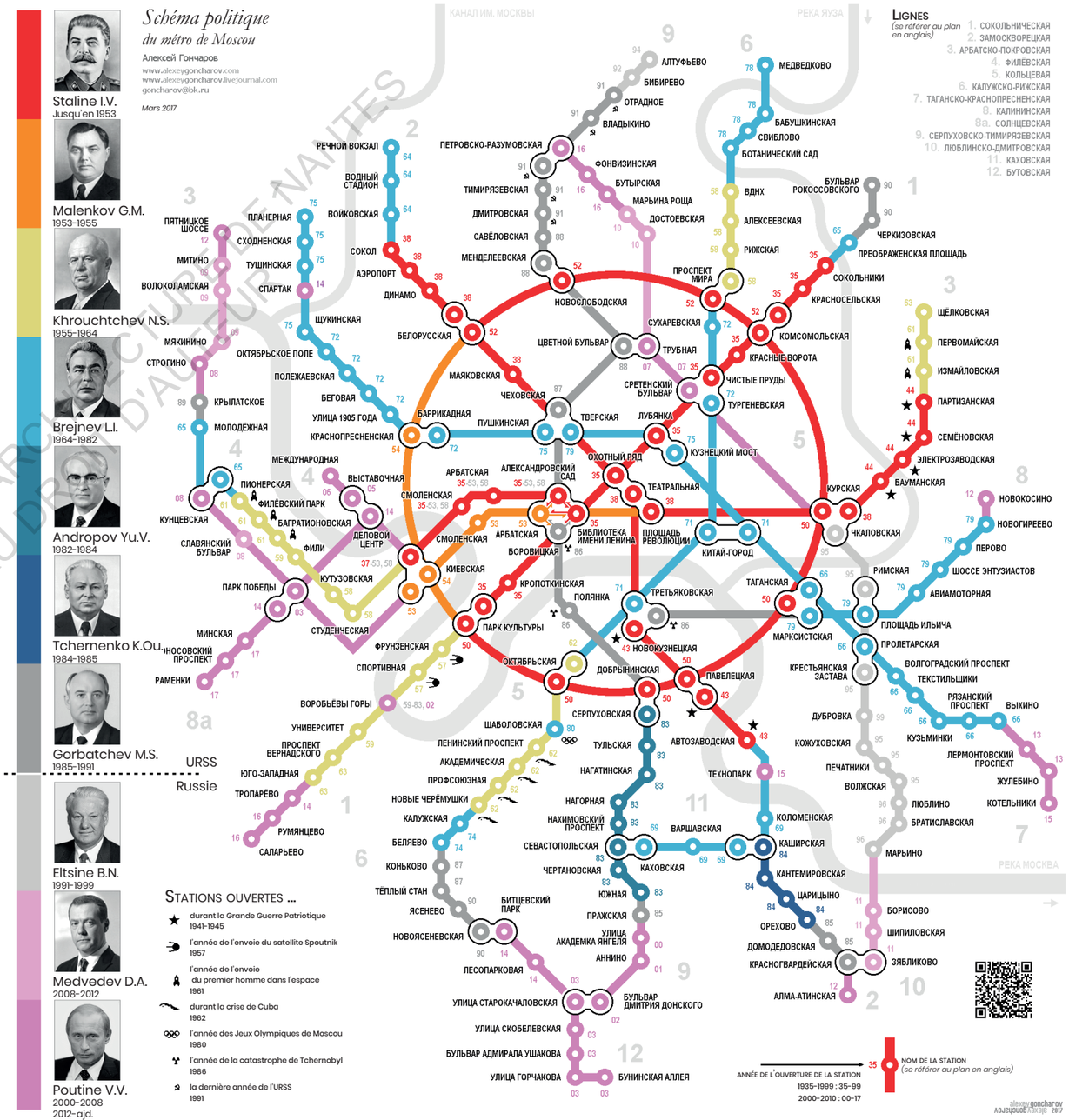
Eltsine B.N.
1991-1999

Medvedev D.A.
2008-2012

Poutine V.V.
2000-2008
2012-ajd.

Stations ouvertes ...

- ★ durant la Grande Guerre Patriotique 1941-1945
- l'année de l'envoie du satellite Spoutnik 1957
- l'année de l'envoie du premier homme dans l'espace 1961
- durant la crise de Cuba 1962
- l'année des Jeux Olympiques de Moscou 1980
- l'année de la catastrophe de Tchernobyl 1986
- la dernière année de l'URSS 1991

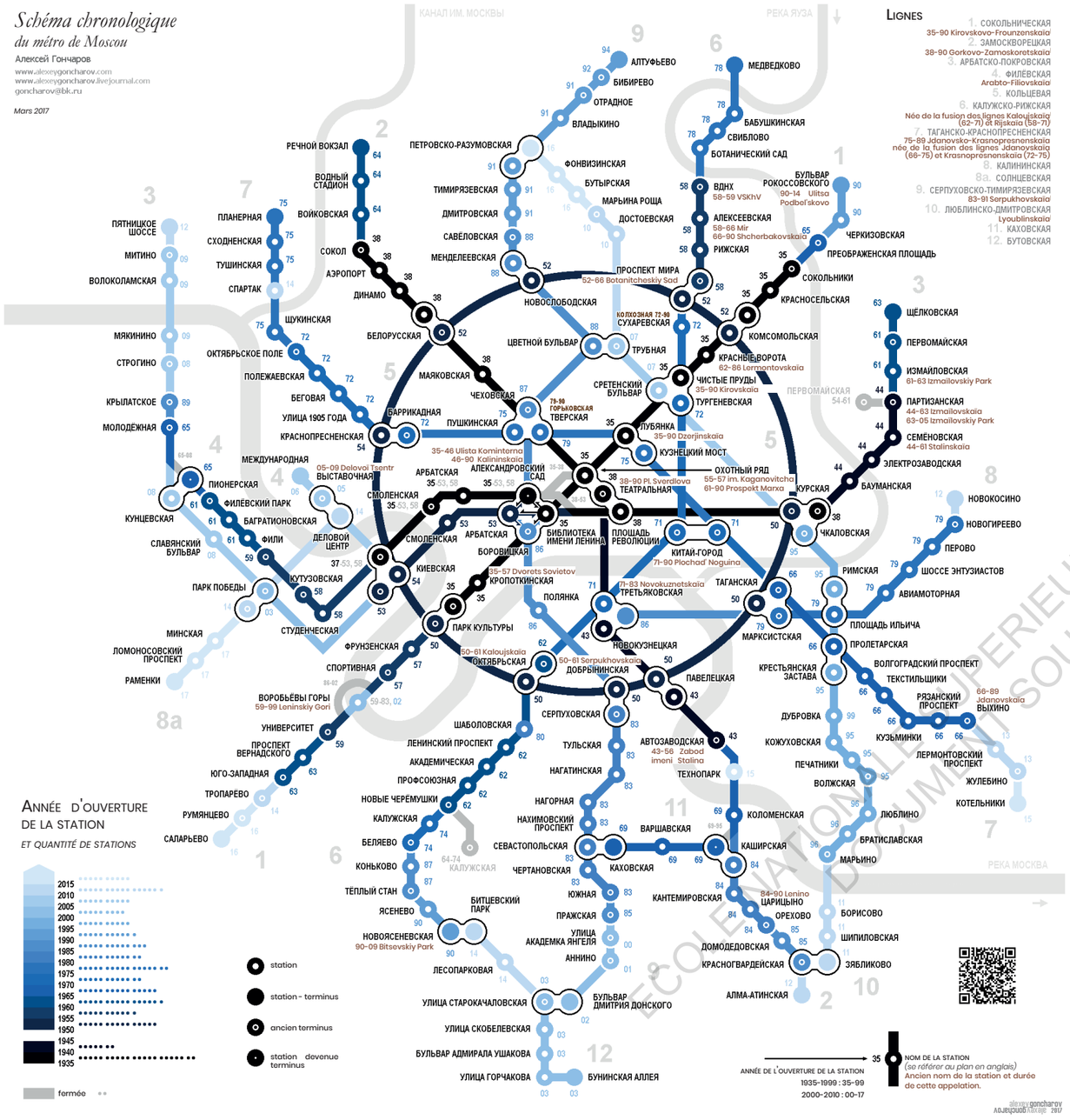


ÉCOLE NATIONALE SUPÉRIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AUX DROITS D'AUTEUR

Schéma chronologique
du métro de Moscou

Алексей Гончаров
www.alexeygoncharov.com
www.alexeygoncharov.livejournal.com
goncharov@bk.ru

Mars 2017



Lignes

1. СОКОЛЬНИЧЕСКАЯ
35-90 Kirovskovo-Frounzenskaia
2. ЗАМОСКВОРЕЦКАЯ
38-90 Gorkovo-Zamoskoretskaia
3. АРБАТСКО-ПОКРОВСКАЯ
4. ФИЛЁВСКАЯ
Arbata-Filiovskaia
5. КОЛЬЦЕВАЯ
6. КАЛУЖСКО-РИЖСКАЯ
Née de la fusion des lignes Kaloujskaia (62-71) et Rijskaia (58-71)
7. ТАГАНСКО-КРАСНОПРЕСНЕНСКАЯ
75-89 Jdanovsko-Krasnopresnenskaia
née de la fusion des lignes Jdanovskaia (66-75) et Krasnopresnenskaia (72-75)
8. КАЛИНИНСКАЯ
8a. СОЛНЦЕВСКАЯ
9. СЕРПУХОВСКО-ТИМИРЯЗЕВСКАЯ
83-91 Serpukhovskaia
10. ЛЮБЛИНСКО-ДМИТРОВСКАЯ
Lyoublinskaia
11. КАЛОВСКАЯ
12. БУТОВСКАЯ

Année d'ouverture de la station
et quantité de stations

2015, 2010, 2005, 2000, 1995, 1990, 1985, 1980, 1975, 1970, 1965, 1960, 1955, 1950, 1945, 1940, 1935

fermée

station
station - terminus
ancien terminus
station devenue terminus

ANNÉE DE L'OUVERTURE DE LA STATION
1935-1999 : 35-99
2000-2010 : 00-17

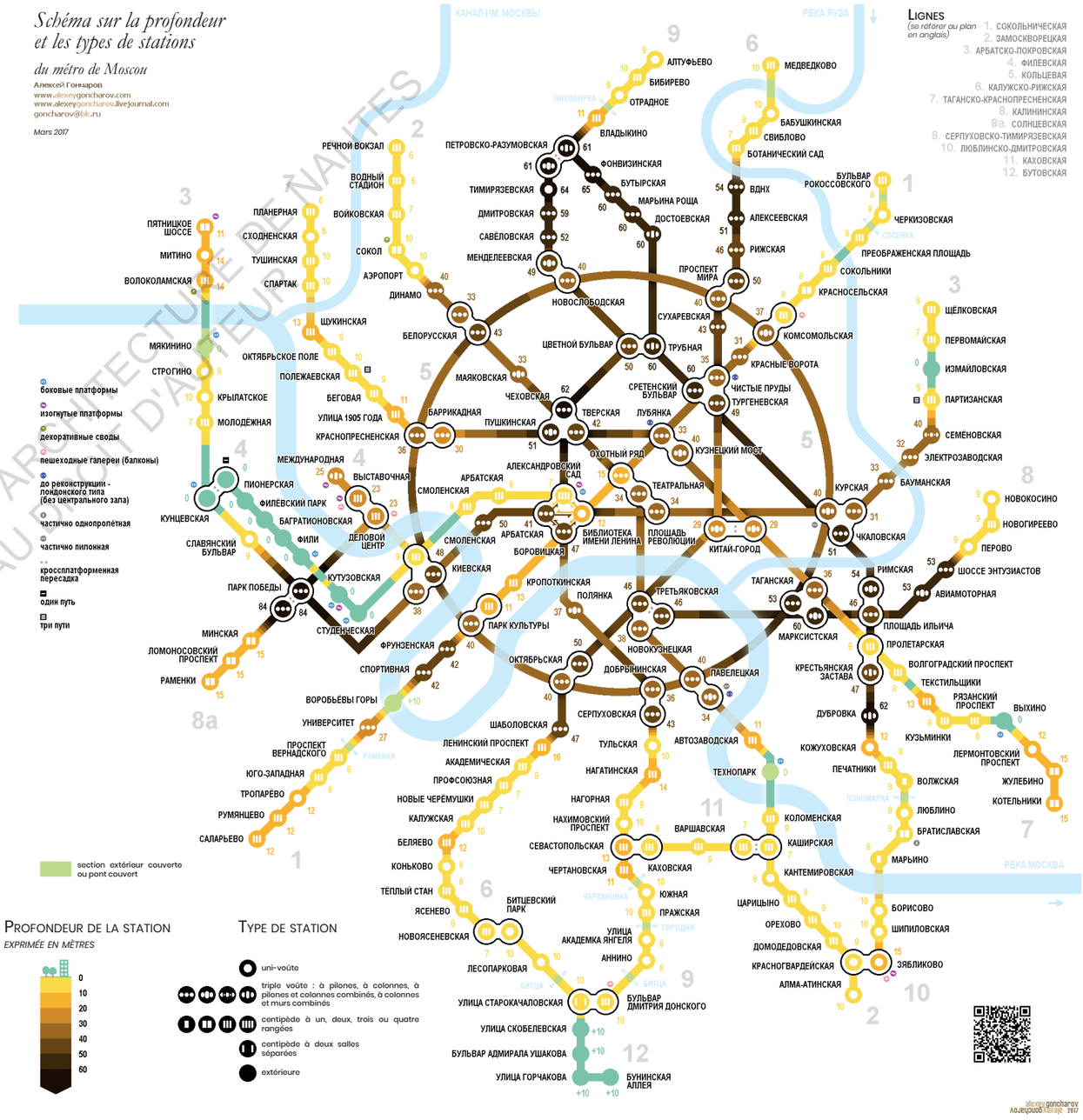
35 NOM DE LA STATION
(se référer au plan en anglais)
Ancien nom de la station et durée de cette appelation.

alexey goncharov
Алексей Гончаров 2017

Schéma sur la profondeur
et les types de stations
du métro de Moscou

Алексей Гончаров
www.alexeygoncharov.com
www.alexeygoncharov.livejournal.com
goncharov@bk.ru

Mars 2017



Lignes
(se référer au plan en anglais)

1. СОКОЛЬНИЧЕСКАЯ
2. ЗАМОСКВОРЕЦКАЯ
3. АРБАТСКО-ПОКРОВСКАЯ
4. ФИЛЁВСКАЯ
5. КОЛЬЦЕВАЯ
6. КАЛУЖСКО-РИЖСКАЯ
7. ТАГАНСКО-КРАСНОПРЕСНЕНСКАЯ
8. КАЛИНИНСКАЯ
8a. СОЛНЦЕВСКАЯ
9. СЕРПУХОВСКО-ТИМИРЯЗЕВСКАЯ
10. ЛЮБЛИНСКО-ДМИТРОВСКАЯ
11. КАЛОВСКАЯ
12. БУТОВСКАЯ

боковые платформы
изогнутые платформы
декоративные своды
пешеходные галереи (балконы)
до реконструкции - лондонского типа (без центрального зала)
частично однопролётная
частично пилонная
кроссплатформенная пересадка
один путь
три пути

section extérieur couverte ou pont couvert

Profondeur de la station
exprimée en mètres

0, 10, 20, 30, 40, 50, 60

Type de station

uni-voûte
triple voûte : à pilones, à colonnes, à pilones et colonnes combinés, à colonnes et murs combinés
centipède à un, deux, trois ou quatre rangées
centipède à deux salles séparées
extérieure

alexey goncharov
Алексей Гончаров 2017

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

Schéma de fréquentation du métro de Moscou

www.alexeygoncharov.com
goncharov@bk.ru АЛЕКСЕЙ ГОНЧАРОВ
2011

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

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

Annexe 3

Sondage & résultats

Sondage créé, et publié en janvier 2018,

Diffusion par Internet

Profil des sondés

Etes-vous un homme ou une femme ?

Quel âge avez-vous ?

Que faites-vous dans la vie ?

Questionnaire

Les métros du monde

Avez-vous déjà utilisé, de façon fréquente, le métro durant une partie de votre vie ?

Dans quelle(s) ville(s) ?

Ce métro est-il un endroit pour lequel la ville fait des efforts particulier (entretien, embellissement, décoration, confort, coût ... ?)

Préférez-vous une ou plusieurs station(s) en particulier ?

Sauriez-vous dire pourquoi ?

J'y ai passé du temps / Souvenirs liés à cette station / Décoration / Lumière / Je ne saurais pas dire / Autres

Que faites-vous / faisiez-vous dans le métro ?

Je suis sur internet (réseaux sociaux, recherches internet ...) car il y a la wifi dans le métro / Je lis (livres physiques, virtuels, journaux physiques, virtuels ...) / J'écoute de la musique / Je regarde des vidéos / Je discute / Rien / Autres

Votre relation à la Russie

Avez-vous déjà été en Russie / URSS (peu importe le contexte) ?

[oui] [yes] [da] *[non] [no] [niet]*

En quelle année avez-vous été en Russie / URSS ?

Année / Périodes

Dans quel cadre avez-vous été en Russie / URSS ?

Votre relation à Moscou

Avez-vous déjà été à Moscou ?

[oui] [yes] [da] *[non] [no] [niet]*

Avez-vous été dans le métro ?

L'avez-vous visité (comme lieu touristique), pratiqué (comme moyen de transport), ou les deux?

Pourriez-vous indiquer quelques parcours habituels que vous avez été amenés à faire ou êtes amenés à faire ?

Distance entre votre localisation d'origine et la station d'origine / Station d'origine / Ligne / Station de changement / Ligne / .... / Station d'arrivée / Distance entre votre station d'arrivée et la localisation d'arrivée

Pourrez-vous estimer le temps de trajet ?

Les autres métros de Russie

Dans quelle ville de Russie / URSS avez-vous déjà été ?

Y a-t-il un métro dans cette ville ?

[oui] [yes] [da] *[non] [no] [niet]*

Dans quelle(s) ville(s) ?

Ce métro est-il un endroit pour lequel la ville fait des efforts particulier (entretien, embellissement, décoration, confort, coût ... ?)

Préférez-vous une ou plusieurs station(s) en particulier ?

Sauriez-vous dire pourquoi ?

Préférez-vous une ou plusieurs station(s) en particulier ?

Sauriez-vous dire pourquoi ?

J'y ai passé du temps / Souvenirs liés à cette station / Décoration / Lumière / Je ne saurais pas dire / Autres

Que faites-vous / faisiez-vous dans le métro ?

Je suis sur internet (réseaux sociaux, recherches internet ...) car il y a la wifi dans le métro / Je lis (livres physiques, virtuels, journaux physiques, virtuels ...) / J'écoute de la musique / Je regarde des vidéos / Je discute / Rien / Autres

Imaginez des touristes qui visitent Moscou pour la première fois et qui sont confronté à ce genre de dilemme, que conseilleriez vous ?

Visiter le Métro ou visiter le Kremlin / Bolshoï / Parc Gorki / Place Rouge / Goum / Kitai-Gorod / Galerie Tietriakov / Moscou City / Monastère Donskoï / Monastère Novodovitchi / Monastère St Pierre d'En-Haut / Musée historique d'Etat / Cathédrale du Christ Sauveur / Rue Arbat / Etang des Patriarches / Cathédrale Basile le Bienheureux / Musée Le Garage / VDNKh / Mausolée Lénine

Quels autres moyens de transports utilisez-vous à Moscou et quels sont leurs avantages par rapport au métro?

Bus / Taxi / Vélo / Tramway / TrolleyBus / Voiture personnelle Autres

Les échos du métro de Moscou

Que faites-vous / faisiez-vous dans le métro ?

Avez-vous déjà entendu parlé du métro de Moscou ?

En quels termes, où, par qui ?

J'ai vu des images / On m'en a déjà parlé à l'école / J'ai lu un article dans un journal / Des proches m'en ont déjà parlé Autres

Expression libre & contact

Pour finir, j'aimerais recueillir par le présent questionnaire un maximum d'anecdotes, de petites histoires, d'habitudes ou n'importe quel texte sur le métro, dans le monde et à Moscou. Je vous propose donc d'écrire ici un petit texte, qui peut n'être composé que de quelques mots, qui raconterait un moment dans le métro, un ressenti dans cet endroit si particulier de la vie urbaine.

Il est possible que je m'en serve pour illustrer mon discours dans la version finale de mon mémoire, mais cela sera anonyme.

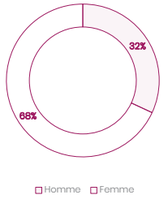
ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENTS SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

Réponses et pistes d'analyse

Dans les tableaux sont répertoriés les réponses obtenues comme suit : les colonnes "français, russe, anglais" correspondent aux réponses obtenues respectivement dans les questionnaires en langues française, russe et anglaise. Cependant, nous verrons par la suite que cela ne reste que linguistiques puisque certains russes ont pu répondre en français ou anglais. Chaque colonnes est sous-divisée en deux, la colonne de droite correspondant aux chiffres brut, et la seconde aux pourcentage, sauf indication contraire.

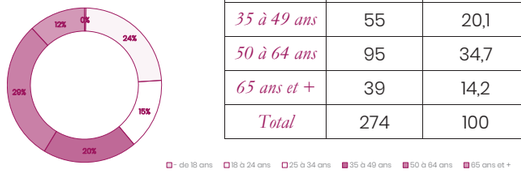
Qui êtes-vous ?

Vous êtes ... ?



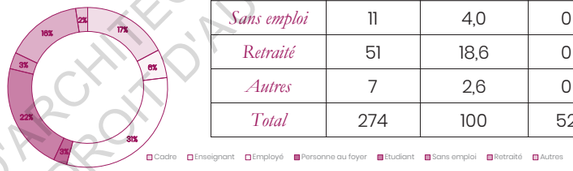
	Français		Russe		Anglais		Total	
Homme	86	31,4	17	33,3	2	50	105	31,9
Femme	188	68,6	34	66,7	2	50	224	68,1
Total	274	100	51	100	4	100	329	100

Quel âge avez-vous ?



	Français		Russe		Anglais		Total	
- de 18 ans	1	0,4	0	0,0	0	0	1	0,3
18 à 24 ans	58	21,2	20	39,2	0	0	78	23,7
25 à 34 ans	26	9,5	21	41,2	2	50	49	14,9
35 à 49 ans	55	20,1	9	17,6	1	25	65	19,8
50 à 64 ans	95	34,7	1	2,0	1	25	97	29,5
65 ans et +	39	14,2	0	0,0	0	0	39	11,9
Total	274	100	51	100	4	100	329	100

Que faites-vous dans la vie ?



	Français		Russe		Anglais		Total	
Cadre	51	18,6	4	7,7	2	50	57	17,3
Enseignant	19	6,9	0	0	0	0	19	5,8
Employé	74	27,0	29	55,8	0	0	103	31,2
Personne au foyer	5	1,8	4	7,7	0	0	9	2,7
Etudiant	56	20,4	15	28,8	1	25	72	21,8
Sans emploi	11	4,0	0	0	0	0	11	3,3
Retraité	51	18,6	0	0	0	0	51	15,5
Autres	7	2,6	0	0	1	25	8	2,4
Total	274	100	52	100	4	100	330	100

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

Les métros du monde

Dans quelle(s) ville(s) avez-vous déjà pris le métro ?

	Français	*Russe*	*Anglais*	*Total*
Paris	266	23	3	292
Londres	138	7	2	147
Lyon	95	2	2	99
Moscou	48	50	1	99
Barcelone	84	11	2	97
NYC	83	7	1	91
SPb	37	42	1	80
Rennes	77	2	0	79
Berlin	64	10	1	75
Lille	70	2	0	72
Toulouse	64	2	1	67
Bruxelles	61	3	1	65
Marseille	55	2	2	59
Prague	46	13	0	59
Montréal	47	1	0	48
Madrid	40	3	0	43
Milan	31	8	1	40
Vienne	31	6	0	37
Stockholm	21	7	1	29
Istanbul	22	5	1	28
Budapest	24	0	0	24
Copenhague	19	3	1	23
Bangkok	17	5	0	22
Chicago	20	1	0	21
Pekin	17	2	1	20
Kiev	4	11	1	16
Rouen	15	0	0	15
Rotterdam	14	0	1	15
Hambourg	12	1	0	13
Athènes	11	1	0	12
Tokyo	11	0	0	11
Shanghaï	10	0	1	11
Washington	9	2	0	11
Hong Kong	7	2	2	11
Rome	11	0	0	11
Lisbonne	10	1	0	11
Oslo	10	0	0	10
Helsinki	7	2	1	10
Kuala Lumpur	8	0	1	9
Mexico City	7	0	0	7
Le Caire	7	0	0	7
Séoul	5	1	1	7
Dehli	5	2	0	7
Dubaï	4	2	1	7
Taipei	6	0	0	6
Singapore	6	0	0	6
Porto	5	0	0	5
Buenos Aires	4	0	0	4
Sao Paulo	4	0	0	4
Rio de Janeiro	4	0	0	4
Munich	3	0	0	3
Medellin	3	0	0	3
Lausanne	3	0	0	3
Boston	2	0	0	2
Séville	2	0	0	2
Varsovie	2	0	0	2
Bucarest	1	0	1	2
Amsterdam	1	0	1	2
Sofia	2	0	0	2
San Francisco	2	0	0	2
Osaka	2	0	0	2
Recife	1	0	0	1
Fortalza	1	0	0	1
Kyoto	1	0	0	1
Atlanta	1	0	0	1
Anvers (Pré-métro)	1	0	0	1
Philadelphie	1	0	0	1
Busan	1	0	0	1
Caracas	1	0	0	1
Turin	1	0	0	1
S. du Chili	1	0	0	1
Hannover	1	0	0	1
Stuttgart	1	0	0	1
Gênes	1	0	0	1
Naples	1	0	0	1
Toronto	1	0	0	1
Francfort	1	0	0	1
La Haye	1	0	0	1
Malaga	1	0	0	1
Bombay	0	1	0	1
Nizhniy Novgorod	0	1	0	1
Tbilissi	0	1	0	1
Calcutta	0	1	0	1
Total	1644	600	308	2552

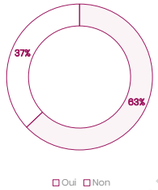
ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

Pour la suite des questions, choisissez parmi vos réponses précédentes un métro (celui que vous connaissez le mieux , ou dans lequel vous avez passé de bons moments etc...), en dehors de celui de Moscou.

	Français	Russe	Anglais	Total
Paris	154	4	1	159
SPb	3	17	0	20
Londres	13	1	1	15
NYC	9	3	0	12
Rennes	12	0	0	12
Montréal	8	0	0	8
Prague	5	3	0	8
Toulouse	6	0	0	6
Bruxelles	6	0	0	6
Munich	4	1	0	5
Stockholm	4	1	0	5
Lyon	3	1	0	4
Barcelone	3	1	0	4
Berlin	3	1	0	4
Lisbonne	4	0	0	4
Singapore	3	1	0	4
Aucun	2	2	0	4
Marseille	3	0	0	3
Madrid	1	2	0	3
Tokyo	3	0	0	3
Medellin	3	0	0	3
Lausanne	3	0	0	3
Milan	1	1	0	2
Vienne	1	1	0	2
Hong Kong	0	1	1	2
Kiev	1	1	0	2
Lille	1	0	0	1
Chicago	1	0	0	1
Copenhague	0	1	0	1
Pekin	1	0	0	1
Bangkok	1	0	0	1
Rouen	1	0	0	1
Shanghaï	1	0	0	1
Washington	1	0	0	1
Helsinki	1	0	0	1
Séoul	1	0	0	1
Athènes	1	0	0	1
Varsovie	1	0	0	1
Amsterdam	0	0	1	1
Hannover	1	0	0	1
Naples	1	0	0	1
Total	600	0	0	600

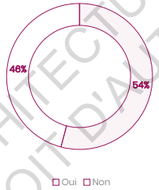
Pour les questions suivantes, relatives aux métros choisis par les sondés, nous ne nous attarderons que sur ceux ayant strictement reçu plus de 5 votes en plus d'une synthèse globale sur *"les autres métros du monde"*.

Le métro est-il un endroit pour lequel la ville fait des efforts particuliers (aspect architectural, entretien, embellissement, décoration, confort) ?



	Français		Russe		Anglais		Total	
Oui	171	62,4	33	64,7	3	75,0	207	62,9
Non	103	37,6	18	35,3	1	25,0	122	37,1
Total	274	100	51	100	4	100	329	100

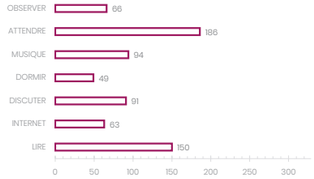
Avez-vous une « station préférée » dans ce métro ? ou bien plusieurs ? Ou bien des stations que vous aimez simplement plus que les autres ?



	Français		Russe		Anglais		Total	
Oui	142	51,8	33	64,7	3	75	178	54,1
Non	132	48,2	18	35,3	1	25	151	45,9
Total	274	100	51	100	4	100	329	100

Que faites-vous / faisiez-vous d'habitude dans le métro ?

Synthèse globale sur *"les autres métros du monde"*.



	Français		Russe		Anglais		Total	
LIRE	115	42,0	34	66,7	1	25,0	150	45,6
Livre	107	39,1	28	54,9	1	25,0	136	41,3
Tablette	8	2,9	9	17,6	0	0,0	17	5,2
Les deux	0	0,0	3	5,9	0	0,0	3	0,9
INTERNET	39	14,2	23	45,1	1	25,0	63	19,1
Réseaux Soc.	28	10,2	18	35,3	1	25,0	47	14,3
Vidéos	5	1,8	5	9,8	0	0,0	10	3,0
Internet seul	25	9,1	11	21,6	1	25,0	37	11,2
DISCUTER	80	29,2	11	21,6	0	0,0	91	27,7
DORMIR	40	14,6	9	17,6	0	0,0	49	14,9
MUSIQUE	74	27,0	18	35,3	2	50,0	94	28,6
ATTENDRE	164	59,9	21	41,2	1	25,0	186	56,5
OBSERVER	66	24,1	0	0,0	0	0,0	66	20,1
Nombre de réponses totales	274	100	51	100	4	100	329	100

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

Synthèse sur le métro de PARIS

Efforts particuliers ?

	Français		Russe		Anglais		Total	
Oui	92	59,7	1	25,0	1	100,0	94	59,1
Non	62	40,3	3	75,0	0	0,0	65	40,9
Total	154	100	4	100	1	100	159	100

Station préférées ?

	Français		Russe		Anglais		Total	
Oui	89	57,8	1	25,0	0	0	90	56,6
Non	65	42,2	3	75,0	1	100,0	69	43,4
Total	154	100	4	100	1	100	159	100

Activités dans le métro ?

	Total	
LIRE	71	44,7
Livre	54	34,0
Tablette	7	4,4
Les deux	2	1,3
INTERNET	16	10,1
Réseaux Soc.	10	6,3
Vidéos	1	0,6
Internet seul	11	6,9
DISCUTER	30	18,9
DORMIR	7	4,4
MUSIQUE	34	21,4
ATTENDRE	90	56,6
Nombre de réponses totales	159	100

Commentaires

(-) Saleté, éclairage, peu originales, mise en valeur des stations touristiques uniquement
(+) embellissement, rénovation, entretien, décoration, automatisation, tarifs

"En fait, ces efforts sont minimes, mais ils existent."

Louvre-Rivoli : 35 votes
Art et Métiers : 15 votes
Concorde : 10 votes
Aérien (enoncé comme tel) : 9 votes
"On voit la ville..."

Synthèse sur le métro de SAINT PETERSBOURG

Efforts particuliers ?

	Français		Russe		Total	
Oui	3	100	12	70,6	15	75
Non	0	0	5	29,4	5	25
Total	3	100	17	100	20	100

Station préférées ?

	Français		Russe		Total	
Oui	2	66,7	8	47,1	10	50
Non	1	33,3	9	52,9	10	50
Total	3	100	17	100	20	100

Activités dans le métro ?

	Total	
LIRE	7	35,0
Livre	5	25,0
Tablette	3	15,0
Les deux	1	5,0
INTERNET	9	45,0
Réseaux Soc.	7	35,0
Vidéos	1	5,0
Internet seul	3	15,0
DISCUTER	5	25,0
DORMIR	2	10,0
MUSIQUE	5	25,0
ATTENDRE	8	40,0
Nombre de réponses totales	20	100

Commentaires

(+) Sécurité, propreté, prix, architecture

Avtovo
Pouchkine
Plochad' Vostaniya
Admiratel'skaya

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

Synthèse sur le métro de LONDRES

Efforts particuliers ?

	Français		Russe		Anglais		Total	
Oui	10	76,9	1	100	1	100	12	80
Non	3	23,1	0	0	0	0	3	20
Total	13	100	1	100	1	100	15	100

Station préférées ?

	Français		Russe		Anglais		Total	
Oui	5	38,5	0	0	0	0	5	33
Non	8	61,5	1	100	1	100	10	67
Total	13	100	1	100	1	100	15	100

Activités dans le métro ?

	Total	
LIRE	7	46,7
Livre	7	46,7
Tablette	0	0,0
Les deux	0	0,0
INTERNET	3	20,0
Réseaux Soc.	2	13,3
Vidéos	1	6,7
Internet seul	3	20,0
DISCUTER	7	46,7
DORMIR	0	0,0
MUSIQUE	3	20,0
ATTENDRE	11	73,3
Nombre de réponses totales	15	100

Commentaires

(+) Propreté, accès, confort

Gloucester Road
Westminster
North Greenwich
Picadilly
Waterloo
Baker Street

Synthèse sur le métro de NEW YORK

Efforts particuliers ?

	Français		Russe		Total	
Oui	0	0	0	0	0	0
Non	9	100	3	100	12	100
Total	9	100	3	100	12	100

Station préférées ?

	Français		Russe		Total	
Oui	2	22,2	0	0	2	16,7
Non	7	77,8	3	100	10	83,3
Total	9	100	3	100	12	100

Activités dans le métro ?

	Total	
LIRE	4	33,3
Livre	3	25,0
Tablette	1	8,3
Les deux	0	0
INTERNET	3	25,0
Réseaux Soc.	3	25,0
Vidéos	0	0
Internet seul	3	25,0
DISCUTER	5	41,7
DORMIR	1	8,3
MUSIQUE	5	41,7
ATTENDRE	4	33,3
Nombre de réponses totales	12	100

Commentaires

(-) Absence globale d'efforts

Bedford
Franklin avenue
Union Square
Flushin Avenue
Là où le métro devient aérien

Synthèse sur le métro de RENNES

Efforts particuliers ?

	Français	
Oui	7	58,3
Non	5	41,7
Total	12	100

Station préférées ?

	Français	
Oui	7	58,3
Non	5	41,7
Total	12	100

Activités dans le métro ?

	Total	
LIRE	3	25,0
Livre	3	25,0
Tablette	0	0,0
Les deux	0	0,0
INTERNET	2	16,7
Réseaux Soc.	1	8,3
Vidéos	1	8,3
Internet seul	2	16,7
DISCUTER	3	25,0
DORMIR	1	8,3
MUSIQUE	6	50,0
ATTENDRE	9	75,0
Nombre de réponses totales	12	100

Commentaires

(+) Propreté, praticité

Ste Anne
Pontchaillou
République

Notes : Pas de réseau ni de Wi-Fi dans le métro, et peu de grandes distances.

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

Synthèse sur le métro de MONTREAL

Efforts particuliers ?

	Français	
Oui	3	37,5
Non	5	62,5
Total	8	100

Station préférées ?

	Français	
Oui	4	50
Non	4	50
Total	8	100

Activités dans le métro ?

	Total	
LIRE	2	25,0
Livre	2	25,0
Tablette	0	0
Les deux	0	0
INTERNET	0	0
Réseaux Soc.	0	0
Vidéos	0	0
Internet seul	0	0
DISCUTER	1	12,5
DORMIR	0	0
MUSIQUE	3	37,5
ATTENDRE	5	62,5
OBSERVER	1	12,5
Nombre de réponses totales	8	100

Commentaires

(+) Performances artistiques, propreté, lumière

Place des Arts
Champs de Mars
Bonaventure
Mont Royal

Synthèse sur le métro de PRAGUE

Efforts particuliers ?

	Français		Russe		Total	
Oui	5	100	2	66,7	7	87,5
Non	0	0	1	33,3	1	12,5
Total	5	100	3	100	8	100

Station préférées ?

	Français		Russe		Total	
Oui	1	20	0	0	1	12,5
Non	4	80	3	100	7	87,5
Total	5	100	3	100	8	100

Activités dans le métro ?

	Total	
LIRE	2	25,0
Livre	2	25,0
Tablette	0	0
Les deux	0	0
INTERNET	1	12,5
Réseaux Soc.	1	12,5
Vidéos	0	0
Internet seul	0	0
DISCUTER	3	37,5
DORMIR	0	0
MUSIQUE	2	25,0
ATTENDRE	3	37,5
Nombre de réponses totales	8	100

Commentaires

(+) Travail de communication (uniformité de la chartre graphique...), décoration, propriété, ponctualité

Jihir z Pobedrad

Synthèse sur le métro de TOULOUSE

Efforts particuliers ?

	Français	
Oui	6	100
Non	0	0
Total	6	100

Station préférées ?

	Français	
Oui	2	33
Non	4	67
Total	6	100

Activités dans le métro ?

	Total	
LIRE	1	16,7
Livre	1	16,7
Tablette	0	0,0
Les deux	0	0,0
INTERNET	1	16,7
Réseaux Soc.	0	0,0
Vidéos	0	0,0
Internet seul	1	16,7
DISCUTER	4	66,7
DORMIR	0	0,0
MUSIQUE	1	16,7
ATTENDRE	4	66,7
OBSERVER	2	33,3
Nombre de réponses totales	6	100

Commentaires

(+) La limitation de l'accès au centre-ville en voiture est justifiée par le métro. Propre, déco et information touristique.

Patte d'oie
Carmes

Synthèse sur le métro de BRUXELLES

Efforts particuliers ?

	Français	
Oui	5	83,3
Non	1	16,7
Total	6	100

Station préférées ?

	Français	
Oui	3	50
Non	3	50
Total	6	100

Activités dans le métro ?

	Total	
LIRE	2	33,3
Livre	2	33,3
Tablette	0	0
Les deux	0	0
INTERNET	0	0
Réseaux Soc.	0	0
Vidéos	0	0
Internet seul	0	0
DISCUTER	3	50,0
DORMIR	0	0
MUSIQUE	1	16,7
ATTENDRE	1	16,7
OBSERVER	2	33,3
Nombre de réponses totales	6	100

Commentaires

(+) Fresques, art, confort (chauffage par exemple)

Art Loi
Gare Centrale

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

Votre relation à la Russie

Avez-vous déjà été en Russie / URSS (peu importe le contexte) ?

	Français		Russe		Anglais		Total	
Oui	66	24,1	51	100	2	50	119	36,2
Non	208	75,9	0	0	2	50	210	63,8
Total	274	100	51	100	4	100	329	100

En quelle(s) année(s) avez-vous été en Russie / URSS ?

	Français	Anglais	Total	
Avant 1964	1	0,0	1	1,5
Avant 1985	10	0,0	10	14,7
Avant 1991	10	0	10	15
Avant 2000	13	0,0	13	19,1
Avant 2010	12	1,0	13	19,1
Avant 2016	20	0	20	29
Ces deux dernières années	15	0,0	15	22,1
Nombre de réponses totales	66	2,0	68	100,0

Dans quel cadre avez-vous été en Russie / URSS ?

		Français	Anglais	Total	
J'y susi né		2	0	2	2,9
Long séjour	*Famille*	6	0	6	8,8
	Travail	7	1	8	11,8
	Vécu	1	1	2	2,9
Court séjour	*Famille*	4	0	4	5,9
	Etudes	2	0	2	2,9
	Vécu	5	0	5	7,4
	Visite	35	0	35	51,5
Nombre de réponses totales		66	2	68	100

Les réponses du sondage russophone n'ont été donnée que par des personnes nées en Russies, qu'elles y vivent encore ou pas.

Ainsi, nous pouvons considérer que deux tiers des sondés dans ce sous-échantillon sont russes ou ont une bonne connaissance de la Russie (séjours longs), pour un tier restant qui a séjourné de façon brève en Russie, en posture de touriste.

Votre relation à Moscou

Avez-vous déjà été à Moscou ?

	Français		Russe		Anglais		Total	
Oui	51	77,3	51	100	1	50	103	86,6
Non	15	22,7	0	0	1	50	16	13,4
Total	66	100	51	100	2	100	119	100

Quels moyens de transports utilisez-vous à Moscou ?

	Français		Russe		Anglais		Total	
Bus	19	37,3	46	90,2	0	0	65	63,1
Tram	10	19,6	40	78,4	0	0	50	48,5
Vélo	0	0,0	22	43,1	0	0	22	21,4
Taxi	17	33,3	42	82,4	0	0	59	57,3
Métro	**47**	**92,2**	**50**	**98,0**	**1**	**100**	**98**	**95,1**
TrolleyBus	9	17,6	43	84,3	0	0	52	50,5
Voiture	10	19,6	33	64,7	0	0	43	41,7
AUTRES								
A pied	6	11,8	0	0,0	0	0	6	5,8
Car de tourisme	5	9,8	0	0,0	0	0	5	4,9
Croisière	1	2,0	0	0,0	0	0	1	1,0
Train de banlieue	0	0,0	2	3,9	0	0	2	1,9
Ligne fluviale (type Navibus)	0	0,0	1	2,0	0	0	1	1,0
Scooter	0	0,0	1	2,0	0	0	1	1,0
Nombre de réponses totales	51	100,0	51	100,0	1	100	103	100,0

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

Quel est d'après vous le plus pratique ? Pourriez-vous m'en dire d'avantage sur les avantages et inconvénients de ces autres moyens de transport comparé au métro ?

	Français		Russe		Anglais		Total	
Métro	28	54,9	33	64,7	1	100	62	60,2
Bus	1	2,0	5	9,8	0	0	6	5,8
Voiture	0	0,0	2	3,9	0	0	2	1,9
Taxi	3	5,9	7	13,7	0	0	10	9,7
Tram	1	2,0	7	13,7	0	0	8	7,8
Vélo	1	2,0	5	9,8	0	0	6	5,8
TrolleyBus		0,0	2	3,9	0	0	2	1,9
AUTRES								
Covoiturage		0,0	1	2,0	0	0	1	1,0
Bateau	1	2,0	0	0,0	0	0	1	1,0
A pied	3	5,9	0	0,0	0	0	3	2,9
Car de tourisme	3	5,9	0	0,0	0	0	3	2,9
Nombre de réponses totales	51	100	51	100	1	100	103	100

D'après les commentaires :
Il arrive que les touristes n'utilisent pas le métro mais y descendent juste pour le visiter. Nous remaquons certaines pratiques exclusivement moscovites, comme le vélo. Enfin, les moscovites insistent sur le fait qu'ils combinent tout le temps différents types de transports. La circulation donne au métro l'avantage de pouvoir gérer son temps assez précisement. La nuit, les taxis sont privilégiés, ils sont assez peu chers, nombreux, et rapides lorsqu'il n'y a pas de circulation.

Avez-vous été dans le métro de Moscou ?

	Français		Russe		Anglais		Total	
Oui	48	96,0	50	100	1	100	99	98,0
Non	2	4,0	0	0	0	0	2	2,0
Total	50	100	50	100	1	100	101	100

Quelle importance a le métro de Moscou au regard des autres lieux touristiques de la capitale ? Que conseilleriez-vous à des touristes qui visiteraient Moscou? Quel est le plus important d'après vous ?

Classement	Monument	% votes exprimés		Vote général		
		Plus important	Moins Important	Plus important	Moins important	Sans opinion
1	La Place Rouge	89,0	11,0	81,0	10,0	9,0
2	Le Kremlin	82,0	18,0	77,0	17,0	6,0
3	La Cathédrale de Basile le Bienheureux	73,0	27,0	68,0	25,0	7,0
4	L'ancienne Galerie Tretyakov	79,0	21,0	60,0	16,0	24,0
4	Le théâtre du Bolshoï	69,0	31,0	60,0	27,0	13,0
6	La Cathédrale du Christ Sauveur	59,0	41,0	50,0	35,0	15,0
6	METRO					
8	La nouvelle Galerie Tretyakov	61	39	44	28	27
9	Le Monastère Novodovitchi	51	49	41	39	19
9	Le parc VDNKh	54	46	41	35	25
9	Le quartier de Kitaï Gorod	59	41	41	29	30
12	La rue Arbat	46	54	37	43	20
13	L'Etang des Patriarches	49	51	33	34	33
14	Le GOuM	36	64	32	57	11
15	Le Monastère Donskoï	39	61	28	43	28
16	Vernissage / Le Kremlin Izmaïlovskiy	38	62	26	42	31
17	Le Monastère Saint Piere d'En-Haut	34	66	23	45	33
18	Le Musée d'art contemporain Garage	24	76	16	51	33
18	Le Mausolée Lénine	21	79	16	62	22
20	Moscou City	19	81	15	64	21

Classement général

Remarque : cette question fût compliquée à formulée et quelques confusions ont pu être faites dans les réponses. L'idée était de juger de la place du métro en tant de patrimoine, et incontournable touristique de la capitale russe. Il est donc interessant d'observer la différence d'opinion entre le sondage francophone et russophone. Là où le métro vraiment mis en avant par les touristes, il descend au classement pour les moscovites qui lui préfèrent d'autres lieux, peut-être plus "confidentiels".

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

Classement	Monument	% votes exprimés		Vote général		
		Plus important	Moins Important	Plus important	Moins important	Sans opinion
1	Le Kremlin	82	18	78	18	4
1	L'ancienne Galerie Tretyakov	83	17	78	16	6
1	La Place Rouge	89	11	78	10	12
4	Le théâtre du Bolshoï	73	27	71	25	4
5	La Cathédrale de Basile le Bienheureux	70	30	69	29	2
6	Le parc VDNKh	63	37	63	37	0
7	Le quartier de Kitaï Gorod	67	39	61	29	10
8	La nouvelle Galerie Tretyakov	62	38	56	34	10
9	L'Etang des Patriarches	60	40	55	37	8
10	METRO					
11	Vernissage / Le Kremlin Izmaïlovskiy	53	47	48	42	10
12	La Cathédrale du Christ Sauveur	50	50	44	44	12
13	La rue Arbat	46	54	41	49	10
14	Le Monastère Novodovitchi	45	55	40	48	12
15	Moscou City	28	72	26	66	8
16	Le GOuM	26	74	24	70	6
17	Le Monastère Donskoï	26	74	22	62	16
17	Le Musée d'art contemporain Garage	28	72	22	58	20
19	Le Monastère Saint Piere d'En-Haut	27	73	21	58	21
20	Le Mausolée Lénine	21	79	18	67	16

Classement russe

Classement	Monument	% votes exprimés		Vote général		
		Plus important	Moins Important	Plus important	Moins important	Sans opinion
1	La Place Rouge	91	9	77	8	15
2	Le Kremlin	84	16	77	15	8
3	La Cathédrale de Basile le Bienheureux	79	21	69	19	12
4	La Cathédrale du Christ Sauveur	72	28	58	23	19
5	METRO					
6	Le théâtre du Bolshoï	62	38	48	29	23
7	Le Monastère Novodovitchi	60	40	44	29	27
8	Le GOuM	50	50	42	42	16
9	L'ancienne Galerie Tretyakov	70	30	40	17	43
10	Le Monastère Donskoï	61	39	35	23	42
11	La rue Arbat	45	55	31	38	31
11	La nouvelle Galerie Tretyakov	58	42	31	29	40
13	Le Monastère Saint Piere d'En-Haut	46	56	25	29	46
14	Le quartier de Kitaï Gorod	39	61	19	29	52
15	Le Mausolée Lénine	21	79	15	56	29
15	Le parc VDNKh	30	70	15	33	52
17	Le Musée d'art contemporain Garage	16	84	8	44	48
17	L'Etang des Patriarches	21	79	8	31	61
19	Moscou City	9	94	4	60	36
19	Vernissage / Le Kremlin Izmaïlovskiy	4	96	4	42	54

Classement francophone

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

Parmi les adjectifs suivants, choisissez les 5 qui qualifieraient le mieux le Métro de Moscou :

Choix possibles :				
Lumineux	Calme	Unique	Actuel	Incommode
Sombre	Agréable	Ordinaire	Contemporain	Ouvert
Propre	Désagréable	Extraordinaire	Accueillant	Fermé
Sale	Vaste	Monumental	Austère	Culturel
Surpeuplé	Etroit	Idéal	Dynamique	Typique
Vide	Chaud	Dangereux	Elégant	Autre
Bruyant	Froid	Sécurisant	Inélégant	
	Humide	Vieux	Pratique	

	Français		*Russe*		*Général*	
	adjectif	*votes*	*adjectif*	*votes*	*adjectif*	*votes*
1	Monumental	32	Monumental	35	Monumental	67
2	Propre	30	Propre	21	Propre	52
3	Culturel	22	Pratique	15	Culturel	37
4	Unique	20	**Bruyant**	**19**	Pratique	34
5	Vaste	19	**Surpeuplé**	**17**	Ponctuel	29
5	Extraordinaire	19	Contemporain	14	Unique	28
7	Elégant	14	Elégant	8	Vaste	26
7	Pratique	14	Unique	7	Extraordinaire	22
9	Typique	13	Vieux	7	**Bruyant**	**22**
10	Ponctuel	11	Lumineux	7	Elégant	22

adjectif plutôt positif

adjectif plutôt négatif

Adjectif neutre

Là encore, l'aspect routinier du métro pour les moscovite se perçoit dans ces réponses, puisqu'aucun adjectif négatif n'est donnée par les francophones parmis les dix plus cités, alors que le sondage russophone en place deux en bonne position.

La partie sur les trajets est difficillement exploitable, du fait du faible nombre de réponses, dont certaines faussées (question mal comprise). Cependant, le but était de pointer du doigt les trajets et fréquentations types du métro de Moscou. Pour cela, la carte d'Alexeï Goncharov est traduite, en page 204.

Avez-vous une « station préférée » dans le métro de Moscou ? ou bien plusieurs ? Ou bien des stations que vous aimez simplement plus que les autres ?

	Français		*Russe*		*Anglais*		*Total*	
Oui	18	37,5	40	80	1	100	59	59,6
Non	30	62,5	10	20	0	0	40	40,4
Total	48	100	50	100	1	100	99	100

Classement	*Station*	*Russe*	*Français*	*Anglais*	*Total*
1	*Komsomolskaïa*	10	3	0	13
2	*Maïakovskaïa*	11	0	1	12
3	*Plochad' Revolioutsiy*	7	4	0	11
4	*Novoslobodskaïa*	7	3	0	10
5	*Kievskaïa*	5	3	0	8
6	*Arbatskaïa*	6	1	0	7
7	*Dostoïevskaïa*	3	0	1	4
8	*Elektrozavodskaïa*	1	2	0	3
8	*Teatral'naïa*	1	2	0	3
8	*Taganskaïa*	0	1	0	3
8	*Troubnaïa*	0	0	0	3
8	*Roumanstevo*	0	0	0	3
13	*Pouchkinskaïa*	1	1	0	2
13	*Okhotniy Riad*	1	1	0	2
13	*Biblioteka imeni Lenina*	1	1	0	2
13	*Kropotkinskaïa*	2	0	0	2
13	*Novokouznetskaïa*	2	0	0	2
13	*Troparyovo*	2	0	0	2
13	*Sretenskiy Boul'var*	1	0	1	2
20	*Park Pobedy*	0	1	0	1
20	*Smolenskaïa*	0	1	0	1
20	*Toulskaïa*	0	1	0	1
20	*Alexandrovskiy Sad*	0	1	0	1
20	*Borovitskaïa*	0	1	0	1
20	*Svetnoy Boul'var*	1	0	0	1
20	*Krasnopresnenskaïa*	1	0	0	1
20	*Sokol*	1	0	0	1
20	*Vorobyeviy Gori*	1	0	0	1
20	*Krasniye Vorota*	1	0	0	1
20	*Slavyanskiy Boul'var*	1	0	0	1
20	*Aviamotornaïa*	1	0	0	1
20	*Julebino*	1	0	0	1
20	*Oktryabrskaïa*	1	0	0	1
20	*CSKA*	1	0	0	1
20	*Park Kulturi*	1	0	0	1
20	*Bielorouskaïa*	1	0	0	1
20	*Tverskaïa*	1	0	0	1
20	*Paveletskaïa*	1	0	0	1

ÉCOLE NATIONALE SUPÉRIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

Que faites-vous / faisiez-vous d'habitude dans le métro ?

	Français		Russe		Anglais		Total
LIRE	10	20,8	35	68,6	1	100,0	46
Livre	10	20,8	31	60,8	1	100,0	42
Tablette	2	4,2	11	21,6	0	0,0	13
Les deux	2	4,2	7	13,7	0	0,0	9
INTERNET	3	6,3	24	47,1	0	0,0	27
Réseaux Soc.	1	2,1	20	39,2	0	0,0	21
Vidéos	0	0,0	6	11,8	0	0,0	6
Internet seul	2	4,2	16	31,4	0	0,0	18
DISCUTER	16	33,3	14	27,5	0	0,0	30
DORMIR	1	2,1	6	11,8	0	0,0	7
MUSIQUE	3	6,3	23	45,1	1	100,0	27
ATTENDRE	20	41,7	20	39,2	0	0,0	40
OBSERVER	16	33,3	0	0,0	0	0,0	16
Nombre de réponses totales	48	100	51	100	1	100	100

Un fort accent est mis sur internet et les réseaux sociaux. A Moscou, les distances permettent également une forte présence de la lecture dans le métro.

Les autres métros de Russie

Avez-vous été dans une autre ville de Russie/URSS possédant le métro ?

	Français		Russe		Anglais		Total	
Oui	32	66,7	45	90	1	100	78	78,8
Non	16	33,3	5	10	0	0	21	21,2
Total	48	100	50	100	1	100	99	100

Si oui, laquelle / lesquelles ?

	Français	Russe	Anglais	Total
Kazan	2	15	0	17
Nizhniy-Novgorod	4	18	0	22
Novossibirsk	2	7	0	9
Saint Pétersbourg	42	42	1	85
Samara	1	8	0	9
Ekatarinbourg	2	3	0	5
AUTRE				
Kiev	1	0	0	1
Erevan	1	0	0	1

Ces réponses aux questions suivantes (efforts particuliers, station préférée et activités) sont sensiblement les même que les réponses données par les sondés ayant choisi le métro de St Pétersbourg en première partie (voir p. 217).

Les échos du métro de Moscou

Avez-vous déjà entendu parler du métro de Moscou ou en aviez-vous déjà entendu parlé avant d'y aller ?

	Français		Russe		Anglais		Total	
Oui	150	54,7	50	98,0	3	75	203	61,7
Non	124	45,3	1	2,0	1	25	126	38,3
Total	274	100	51	100	4	100	329	100

Les sources de ses échos semblent souvent être des proches revenus de Moscou, divers reportages, ou encore la littérature comme celle de Dmitri Glukhovsky.

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

Vos mots en conclusion

Ma première descente dans le métro de St Petersbourg, accompagné de collègues nantais mais originaires de Russie: durant la descente, je prenais des photos et les Hauts-parleurs ont "craché" quelques phrases en Russe que je ne comprenais pas... jusqu'à ce que les collègues me disent que c'était pour moi et c'était la femme qui était tout au fond à l'arrivée de l'escalator qui descendait de pas loin de 100m (c'était pourquoi je prenais des photos)... Arrivé en bas , la femme en uniforme "à la Russe" avec sa casquette m'a regardé d'un oeil très noire... j'ai dit aux collègues qu'avant la fin de notre séjour, elle me sourirait... et petit à petit, jour après jour, en commençant à chaque passage par un petit signe de la tête, puis un petit signe de la main, puis un "bonjour madame" en Français... le quatrième jour j'avais le droit un large sourire et ensuite tous les jours c'était un petit signe de la main et un sourire de sa part ;-)

J'ai failli me perdre la première fois que j'ai pris le métro seul car ne connaissant pas le Russe, je ne comprenais pas le nom des stations. Comme ça fait bien longtemps, je ne me souviens que de quelques péripéties (comme d'avoir été confondu avec un tchétchène à cause de ma barbe) qui n'ont rien a voir avec le métro.

Le métro a été une source d'éblouissement quotidien lors de mon séjour, il est soumis à des règles implicites très bien respectées par les utilisateurs, les femmes avec enfants, puis les "anciens",les handicapés... on se lève 2 stations avant de sortir..... d'un coût modique, il a aussi été l'outil de mon apprentissage des rudiments de l'abc cyrillique... Se repérer et être autonome m'a obligé à reconnaître des mots "entrée sortie" et reconnaître les noms de stations ou de direction pour les connexions et les sorties....

Le message 'ostarojna dvieri zakrivaietsa" attention "les portes se ferment" est resté un souvenir sonore indélébile de la Russie.

Je me souviens 20 ans après d'une impression de décollage lors de la prise du premier Escalator descendant dans les entrailles du métro, de la discipline des moscovites restant bien à droite du faste des stations, des lustres, de la lumière, des dorures de la hauteur des plafonds.

En 1977, les moscovites ne se parlaient pas dans la rue ou les lieux publics. Ils s'ignoraient, étaient toujours seuls. Dans cette ville grandiose, culturellement très riche, régnait un silence oppressant. Dans l'intimité des wagons du métro, j'ai entendu des échanges verbaux et vu les seuls sourires qu'il m'ait été permis de voir.Je pense y avoir découvert un peu de l'âme cachée des habitants.J'y ai été draguee chose impensable en surface. Avec mes longs cheveux blonds et mes yeux en amande, on me prenait pour une Ukrainienne.Lorsque je riais de voir l'insistance de certains qui refusaient de croire que j'étais française et pensaient que je me moquais d'eux, j'ai pu voir des colères de dépit. Le métro était-il une soupape de sécurité ? J'en ai eu souvent l'impression."

Lors d'un parcours, nous nous sommes retrouvés dans un wagon ou étaient exposés des tableaux : Quelle surprise agréable et inattendue !
D'autre part nous avons connu en bas des escalators les petites guérites d'où une femme rappelait à l'ordre d'une voix très autoritaire les personnes qui ne tenaient pas leur droite .
Et surtout ne comptez pas qu'un Russe vous tienne la porte battante du métro, elle vous revient lourdement.

D'abord, ce qui m'a impressionnée c'est la profondeur du métro! À Saint-Petersbourg comme à Moscou. Ayant le vertige, je dois avouer que les premières descentes vers les voies n'ont pas été super agréables ! Apparemment on s'y habitue, tétanisée et cramponnée à la rembarde je regardais avec envie les moscovites descendre en courant les marches pour ne pas rater leur métro.
Ce qui m'a marqué aussi c'est la manière dont on s'habitue à la beauté d'un lieu. Toutes les stations sont belles mais quand les moscovites prenaient le métro ils ressemblaient tout à fait à un parisien prenant le métro, ils sont pressés, marchent vite et semblent déterminer si bien qu'ils ne semblaient plus faire attention au joli décor autour d'eux. Je me suis jamais sentie aussi gênante qu'au milieu des moscovites en essayant de prendre des photos de leur magnifique métro!

Le métro de Moscou a une odeur tout à fait particulière, qui vous fait tout de suite comprendre que vous êtes à Moscou...

J'ai énormément aimé utiliser le métro de Moscou au quotidien. Malgré un trajet habituel qui impliquait un détour, je préférai me retrouver dans la foule, éventuellement aux heures de pointes, même débout, plutôt que d'utiliser un trolleybus qui me donnait la nausée.
Le bruit qui empli le wagon, presque le vacarme, dans lequel on se retrouve plongé à peine quittée la station, rend très difficile de tenir une conversation. Pourtant, tout semble fait pour qu'un certain confort, apparemment sommaire, soit bien là : des banquettes qu'à peu près tout le monde rend disponible pour les personnes à peine passées la soixantaine d'année, la propreté, et surtout la beauté de la grande majorité des stations.
Une discipline collective semble vraiment parcourir les Moscovites dans le métro, contrastant avec l'extérieur : chacun ""tient"" parfaitement sa droit dans les très longs escaliers roulants, laisse sa place au besoin,...
Très rapide, beau et un fort marqueur de Moscou à mes yeux.
Une spécificité il me semble : le choix d'un éclairage qui n'éblouit jamais, qui met en valeur les volumes et les choix architecturaux.

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

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

Annexe 4

Ya shagayou po Moskve

Romans photos de quelques scènes clés du film Romance à Moscou

Disponible sur Youtube, traduction personnelle

Scène d'ouverture *1'10"*

Sur l'air de la musique thème du film, des images d'enthousiastes constructeurs du métro, dont le jeune Kolya, un des protagonistes, sont les images de fond du générique. La musique s'éteint en fondu sur les travailleurs prenant leur douche, puis des images idylliques de Moscou. La musique reprend sur des passages accélérés de citoyens se rendant au travail en métro.

1

2

3

4

Secousse dans la rame de métro :

5

Un passager, plutôt énervé à Kolya : Ne t'appuis pas sur moi. Doucement j'ai dit ! Et tu regardes quoi comme ça ??

Une voix hors champs : Tenez, asseyez-vous.

La rame se vide à l'arrivée dans une station.

6

Volodia rentre dans la rame (à une jeune femme) : Dites-moi, comment puis-je me rendre dans la ruelle Stroitel'ny ?
La jeune femme en souriant : je n'en sais rien, je suis ici en visite.
Un autre passager : Quelle rue vous-dites ?
Volodia : La ruelle Stroitel'ny.
Un autre passager : Stroitel'ny, c'est dans le quartier de Cherymushki

7

Le passager qui s'était énervé contre Kolya : Non, ce n'est pas là ! Ecoute-moi, tu vas à Paveletskaïa, tu sors par l'escalator, à ta droite, vers le cordonnier, tu trouveras la rue !

8

Kolya : Mais qu'est-ce que vous racontez, vous ne savez même pas où cela se trouve ! Tu sors à Kirovskaïa, marches pendant 3 blocks, tournes à droite et tu y es !
Le passager virulent : Comment te le saurais toi ? Ne l'écoute pas, je connais Moscou comme ma poche !
Kolya : A oui, et vous aidez souvent les gens ?

9

Le passager virulent : Je suis né à Moscou moi ! Je pourrais t'en apprendre plus d'une sur la ville !
Kolya : ah oui ?
Le passager virulent :Et oui !! Ah tu te crois malin ?!
Kolya : Plutôt oui !

Scène de travaux dans Moscou *19'35"*

Deux amis, Kolya (Nicolas) et Sasha (Alexandre) rentrent chez eux. Ils traversent une avenue sur laquelle des travailleurs creusent le sol. L'occasion d'un peu de sarcasme sur le passage piéton.

1

Le chef des travailleurs à un de ses gars : Eric, viens voir ! De là, tu vas ici, et après, voilà, comme ça !

COPYRIGHT NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

Kolya, au chef : Excusez-moi, vous cherchez un trésor là-dessous ?
Le chef des travailleurs : T'es qui toi ? De quoi j'me mêle ?
Sasha, tentant de calmer le jeu : Allez Kolya, laisse tomber, on y va …

Kolya : Non mais simplement c'est la quatrième fois que vous creusez à cet endroit donc …

Le chef des travailleurs : Si on creuse, c'est qu'il faut creuser ! Compris !?
Kolya : Compris ! Compris !
Ils partent calmement

Les deux amis finissent leur traversée de l'avenue. Ils sont alpagués par un chauffeur de taxi qui promène un étranger. La contre-plongée permet une vision impressionnante sur les grues en arrière-plan.

Scène de la cours d'immeuble 19'35"

Le trio amoureux Kolya (Nicolas), Volodia (Vladimir) et Aliona (Elena) arrivent chez Sasha (Alexandre) qui devait se marier aujourd'hui avec Sveta (Svetlana). La musique joue fort, la table est dressée et fournie. Ils arrivent à l'appartement. Le buffet est dressé mais Kolya est dans son coin, triste. Son petit frère le prend de court et explique aux nouveaux arrivés qu'après s'être marié, Sveta est partie car Sasha a dit ne pas vouloir se marier comme il n'a pas pu se faire réformer plus tôt dans le film. Il partira donc à l'armée et pris de panique, a fait fuir Sveta. Volodia et Aliona sont descendus, le petit frère est parti dans sa chambre. Kolya et Sasha restent seuls.

Kolya s'approche de la fenêtre et soulève le saphir du tourne disque.

Sasha, sèchement : Rallume ! Les gens dansent en bas !

Nicolas repose le saphir et sort sur le balcon observer les gens qui dansent dans la cour, au rythme de la musique jouée par le tourne disque.

ÉCOLE NATIONALE SUPÉRIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

6

7

8

Le plan se resserre sur Volodia et Aliona, qui dansent au milieu d'autres couples.

Volodia : Ma journée a débuté en dansant, elle va s'achever de la même manière.
Aliona : Vous dansez le matin ?
Volodia : Non, pas moi, quand j'ai atterri ce matin, une femme dansait, seule, sans musique, en fredonnant simplement.
Aliona : Une ballerine peut-être …
Volodia : Je pense qu'elle se sentait juste bien. Quand les gens se sentent bien, ça se voit tout de suite !
Aliona : Elle était belle ?
Volodia : Belle, je ne sais pas, mais plutôt charmante oui. Comme les filles d'aujourd'hui en somme ! Je lui ai demandé « Tout va bien pour vous ? », et elle a répondu …
Aliona, lui coupant la parole : « Oui, vraiment bien ! »
Volodia, reprenant : Alors j'ai dit : « Impossible », et qu'est-ce qu'elle répondit ?
Aliona : « Si, c'est possible »

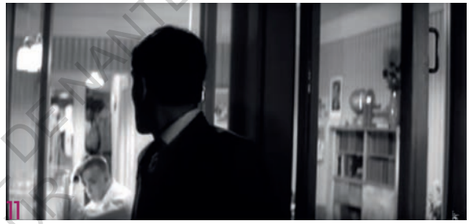
La caméra revient au balcon où Kolya est accoudé à la rambarde. Il saisit une fleur dans la jardinière et la laisse tomber. Elle se dépose au pied de deux fillettes dansant en contrebas.

9

10

Une des fillettes à Kolya : Merci !

Le fil de l'histoire se recentre sur Sasha et son « non-mariage ».


11

Kolya, toujours sur le balcon, à Sasha qui est resté dans l'appartement : Et où est ta mère ? Elle est chez Sveta ? Elles boivent ?
Sasha : Non. En fait, on s'est disputé au téléphone, alors j'ai dit à l'officier auprès duquel j'avais obtenu mon ajournement que je n'en avais plus besoin finalement. Mais on a quand même signé au registre, alors je suis retourné chez l'officier pour demander un nouveau report. Et voilà, tu sais tout. Là, elle a compris que je devais partir. Mais moi, je suis libre !

12

13

Kolya : Egoïste va !
Sasha : Quoi ?
Kolya : Egoïste j'ai dit !
Sasha : Egoïste ?
Kolya : Oui !
Sasha : A c'est facile de frapper un homme déjà à terre ! Ce n'est pas toi qui viens de te faire jeter par ta fiancée !
Kolya : Sveta t'aime, et toi ?
Sasha : Beaucoup de choses ont changé en deux ans !
Kolya : Comment tu crois que ma mère a attendu cinq ans !?
Sasha : C'était la guerre …
Kolya, saisissant la chemise de Sasha : Ca n'a rien à voir avec la guerre, mais plutôt avec les gens.
Kolya tire, déchirant la chemise de son ami
Sasha : T'as déchiré ma chemise … *(en augmentant le ton)* Je nous pensais amis, et toi tu déchire ma chemise ! Quand un ami se sent mal, toi tu lui déchire sa chemise !
Kolya : C'est toi qui a bougé.
Sasha, continuant de crier : Donc c'est ma faute, c'est ça ?!
Kolya : Arrête de crier.

ÉCOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

Sasha s'éloigne, s'assoit autour de la table, saisit de la nourriture avec sa fourchette, mais ne peut rien avaler. Il prend sa tête en s'apitoyant.

Sasha : J'me sens tellement mal maintenant … que je ne vois même pas comment avancer. *(Rejoint par Kolya qui lui caresse affectueusement le crâne rasé, Sasha lâche)* … Je suis vraiment un con Kolya.

La caméra remonte sur Kolya portant un masque accroché au mur qui acquiesce silencieusement. Puis, il se rapproche du téléphone, saisit le combiné et compose un numéro.

Sasha sèche ses larmes en arrière-plan : Ça ne sert à rien, elle ne décrochera pas.

Alors Kolya pose juste le téléphone, traverse la pièce, éteint la musique, puis retourne sur le balcon pour appeler.

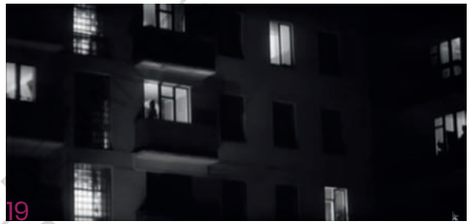
Kolya : Sveta ! Sveta !

Les gens dans la cour reprennent en chœur.

L'assemblée : Sveta ! Sveta !

Kolya : Sveta, répond au téléphone ! C'est moi, Kolya ! Décroche !

Sveta apparaît, avec son voile de mariée, dans l'encadrement de la fenêtre d'un appartement éclairé.



L'assemblée dans la cour reprend à nouveau : Décroche !! C'est Kolya !

Sveta retourne dans l'appartement, et la caméra nous remmène auprès du combiné chez Sasha. Kolya saisit le téléphone.

Kolya : Sveta ? Sveta, salut ! C'est Kolya ! ça va bien ?
Sasha, impatient derrière la cloison vitré qui sépare les deux pièces : Elle pleure ?

Kolya fait signe que non, Sasha le rejoint.

Kolya : Bon, en fait, il dit qu'il est désolé, que c'était une erreur.
Sasha : Dis-lui que je ne suis qu'un crétin.
Kolya : Il me dit de te dire que c'est un … abrutit.
Sasha : Je n'ai pas dit « abrutit », mais « crétin » !
Kolya : Bon, il va te le dire lui-même.

Kolya donne le combiné à Sasha qui marque une pause avant de reprendre, un peu penaud.

Sasha : Sveta … Svet *(Diminutif encore plus court pour Svetlana, svet, cœem signifie également « lumière » en russe)* … j'ai juste pris peur.

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

Le plan change et nous nous retrouvons dans la cour de l'immeuble où tout le monde s'est réuni en haie d'honneur pour accompagner Sveta vers Sasha, au son de la Marche Nuptiale de Mendelssohn. Au passage, quelqu'un lui donne une unique fleur en guise de bouquet. Elle rejoint Sasha et toute l'assemblée les suit en dehors de la cour d'immeuble pour la suite des festivités.

23

24

Scène finale 70'05"

Volodia, Kolya et Aliona sont dans le métro. Station Ouniversitet. Volodia, à qui Alyona s'était attachée, est reparti en métro dans un sens. Alyona porte un regard déjà mélancolique sur le métro qui s'éloigne.

1

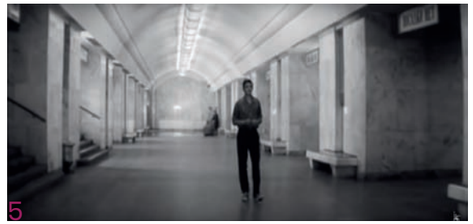
2

3

Kolya : Tu m'excuses, je dois aller travailler.
Alyona, toujours mélancolique, hoche la tête : Au revoir …
Kolya : Au revoir !

Alyona se met à courir pour traverser la salle central jusqu'à l'autre quai afin de prendre le métro dans l'autre sens. A la fermeture des portes, la musique débute. Kolya est pratiquement seul dans la station. Il se met à chanter la chanson thème du film.

4


5

6

7

Бывает все на свете хорошо	Tout va bien tout autour
в чем дело сразу не поймешь	Que pourait-il bien se passer
А просто летний дождь	Et la pluie estivale
прошел нормальный летний дождь	Juste la pluie estivale qui tombe
Мелькнет в толпе	Parmis la foule,
знакомое лицо	De visages familiers,
веселые глаза	Et des yeux malicieux
А в них блестит	Dans lesquels brille
Садовое кольцо	La ceinture des Jardins
а в них бежит	Dans lesquels court
Садовое кольцо	La ceinture des Jardins
и летняя гроза	Et l'orage de l'été
А я иду шагаю	Je vais me balader dans
по Москве и ...	Moscou et ....

8

La surveillante au pied de l'escalator : Jeune homme ! Que cries-tu ?
Kolya, entamant sa montée : je chante

ÉCOLE NATIONALE SUPÉRIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT PROTÉGÉ PAR LA LOI SUR LE DROIT D'AUTEUR

La surveillante, de façon toujours autoritaire :
Citoyen !
Kolya : Quoi ?
La surveillante : Viens ici !

Kolya se retourne, à contre sens des escalators :
Pourquoi ?
La surveillante : Viens je te dis !
Kolya, descendant des escalators qui montent :
Quoi ?
La surveillante, dont le ton s'est adouci :
Continue de chanter !

Il reprend peu à peu sa montée et sa chanson, avec malgré tout un regard pour la gardienne.
(La pancarte indique : Sortie vers l'université)

...	...
А я иду шагаю по Москве	Je vais me balader dans Moscou
и я еще пройти смогу	et je peux aussi
соленый Тихий океан	passer l'Océan Pacifique salé,
и тундру и тайгу	la toundra et la taïga
Над лодкой белый парус	Sur mon bateau blanc naviguer
распущу пока не знаю с кем	Je ne sais juste pas avec qui
А если я по дому	Et si de retour chez moi
загрущу под снегом	Je m'attriste sous la neige,
я фиалку отыщу	Je trouverai une violette
и вспомню о Москве	Pour me souvenir de Moscou.

ÉCOLE NATIONALE SUPÉRIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

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

Annexe 5

Marie dans le Métro

Egotrip léger.

Marie dans le métro

Мари в метро

Mari v myetro

Septembre 2010

Une suite de doux hasards, parmi lesquels une appétence et quelques facilités pour les langues, me pousse à apprendre une troisième langue vivante en seconde : le russe. Le premier cours, nous apprenons que le A s'écrit de la même manière en cyrillique qu'en latin. Ça a l'air facile.

Octobre 2010

Nous avons appris que le н est un *n*, que le п est en fait un *p*, que le p, lui est un *r,* que le B est un *v*, que le *f* est un ф (phi) grec, que le *y* se prononce « ou », que le *x* se dit « *kh* », que le *m* est un *t* en attaché, mais, n'ayez crainte, il reste т s'il est dactylographié, de même pour le *d* qui à la main s'écrira *g*. Le *i* est un *u* en manuscrit mais un *N à l'envers (I I)* une fois tapé, le *c* se dira toujours « *sss* », et qu'il est un mot à lui seul qui signifie « avec », que la lettre *R* n'existe qu'à l'envers, Я, se prononce « *ya* » et se traduit par « je » ou « moi ».
Et moi, avec tout ça, je suis encore loin du métro !

Trois ans plus tard …

Septembre 2013

L'entrée à l'école d'architecture sonne comme un nouveau départ. Happée par cette aventure qui me tend les bras, je me laisse faire, et finalement, je tire un trait sur beaucoup de petits plaisirs qui semblent, à ce moment-là appartenir à un passé déjà lointain. Je suis persuadée de ne jamais plus parler russe, et que les quelques mots qui me restent seront relégués au rang d'anecdotes pour amuser la galerie, mes nouveaux copains et futurs amis.

Et pourtant ...

Février 2016

Choisir Moscou a paru évident. Je pourrais bien sûr évoquer mon attrait pour l'inconnu et le brouillard qui flotte autour de ce pays, qui donne incontestablement l'envie d'aller le comprendre par soi-même. Je pourrais aussi parler de l'aventure linguistique et de cette opportunité de parler une troisième langue un peu originale. Elle ouvre les portes de tous ces pays recouvrant un sixième de la surface des terres du globe et que l'on appelait autrefois républiques socialistes. Je pourrais également évoquer mon attirance pour un pays dont l'histoire très récente a changé le monde. En effet, je pourrais expliquer tout ça … ou simplement dire que toutes ces pensées, sans être encore bien claires en moi ont constitué une réelle envie de pousser les portes de l'Europe politique pour se confronter à l'autre bout de l'Europe géographique.

29 août 2016

Après un été de péripéties administratives, nouvel (et j'espère dernier) aller-retour à Paris sans même savoir si mon visa sera prêt. Visite du musée d'Orsay. Pause sur le toit du musée. Coup de fil. Visa prêt. Explosion de joie. Mon cœur se tourne vers Moscou tout en ayant les yeux rivés sur l'une des plus belles vues de Paris.

14h. Récupération du passeport. Ouverture. Le visa est dedans. Ouf !

Marie 1 – 0 Russie.

1er septembre 2016

Départ pour Moscou.
Arrivée à Moscou.

Ce même jour, je prends le métro de Moscou pour la première fois. Gare de Bielorouskaya, où arrive l'aéroexpress venant de l'aéroport. La station est éblouissante pour mes yeux inexpérimentés. Pourtant, la lourdeur des bagages et le flux de passagers qui semblent trouver ça tout à fait normal m'obligent à parvenir au wagon en feignant presque l'indifférence.

Cette simple expérience pourrait sûrement à elle seule résumer mon année : des moments de surprise suivis de longues quêtes de compréhension.

23 septembre 2016

Premier voyage à Saint Pétersbourg. La nuit se couche déjà tôt sur la ville qui s'illumine dès 15h30. Les stations de métro y sont magnifiques et extrêmement profondes, même si tout moscovite qui se respecte évite de le souligner.

31 octobre 2016

A peine deux mois après mon arrivée à Moscou mes parents me rendent visite. La semaine est belle, tour à tour chaude, puis fraîche. Au soleil des premiers jours succèdent les premières neiges qui blanchissent élégamment les bulbes des églises orthodoxes.

Chaque trajet en métro est durant cette semaine l'occasion de s'arrêter pour quelques minutes dans une station pour observer les mosaïques. La fréquence des métros (un toutes les minutes et demi à peu près) permet facilement ce genre d'extra. Mais ce genre d'arrêt ne rend pas pleinement justice à cet édifice. Nous lui consacrerons donc une visite planifiée pour un jour peu ensoleillé.
Bilan de la semaine : à l'unanimité, le métro est l'endroit le plus surprenant de Moscou.

21 janvier 2017

Ce soir, ma colocataire, Léra, et moi sommes invitées dans le sud de la ville chez un ami pour la soirée. Un long trajet en métro nous mène à la station Troparyova, alors antépénultième station de la ligne rouge. La station est claire, structurée par une grande voûte unique supportée par des poteaux aux allures d'arbres chromés d'où provient une lumière blanche. Ce n'est pas tant son design, un peu tape à l'œil, qui m'a surpris, mais plutôt le fait de comprendre à ce moment-là l'importance à nouveau donnée aux stations de métro. Il semblait évident que celle-ci était récente, mais également coûteuse. Sa clarté et le travail fait sur son mobilier tranche avec les stations purement fonctionnalistes qui la séparait du centre-ville. Les efforts du passé pour construire le plus beau métro du monde reprennent de plus belle, près de 85 ans après.

24 janvier 2017

Départ pour la Sibérie. Le lac Baïkal. J'ai fait 6h d'avion depuis Moscou, mais je ne suis qu'à « la moitié » de la Russie, ou en tout cas, la moitié du parcours couvert par le Transsibérien, transport de choix pour de nombreux touristes. Ici, Moscou est une idée bien vague pour les gens, la plupart n'y est jamais allée. Le propriétaire d'un café me dit en m'offrant le citron à mettre dans mon thé : « Qu'est-ce que vous vous embêtez à la capitale, on n'est pas mieux ici ? »
M'étant débrouillée seule durant cette belle semaine sous le ciel dégagé de l'hiver sibérien, je me fais un peu

ÉCOLE NATIONALE SUPÉRIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

plus confiance à présent et à mon retour, je me promets de ne plus passer un seul week-end enfermée.

9 mars 2017

Voyage dans l'anneau d'or, ces villes princières, témoins d'un passé glorieux. Ces « villages » (à l'échelle de la Russie) de 30 000 habitants avec leur propre Kremlin, leurs monastères, des dizaines de clochers, et des centaines de bulbes. Les lacs sont toujours gelés, même si la neige sur les toits commence à fondre, déposant, à intervalles réguliers, un tintement métallique sur les gouttières de ferrailles. Le printemps chante son arrivée sous un ciel qui reste d'hiver. Pour Walter Benjamin, « plus rapidement que Moscou lui-même, c'est Berlin qu'on apprend à voir de Moscou. »[1]. Je commence personnellement à me rendre compte que plus précisément que Yaroslavl', Rostov, Pereslavl', Souzdal et les autres, c'est Moscou que l'on apprend à regarder depuis ces villes voisines.

13 mars 2017

Ma sœur me rejoint pour une petite semaine de vacances. La visite du métro est prévue. Cela va de soi. Depuis le tour fait avec mes parents, j'ai découvert de nouvelles stations, dont ma favorite à ce jour : Maïakovskaïa, qui a détrôné Novoslobodskaïa. Nous décidons d'aller faire un beau tour de métro vers 22h, l'occasion de le découvrir peuplé uniquement de quelques âmes désœuvrées mais pas méchantes pour autant, et de s'y amuser un peu.

20 avril 2017

Pour mon anniversaire, je décide de m'échapper pour rejoindre mes amis en Erasmus dans les pays baltes. Après un (très) (trop) long covoiturage de 14h (dont 3h à la frontière entre 2h et 5h du matin) avec des inconnus, j'ai hâte de retrouver des visages familiers. A Riga puis Tallinn, j'ai un statut un peu particulier. Tout en parlant une des langues courantes du pays, il est évident que je ne suis pas russe. Cela m'attire alors une sympathie, là où de « vrais » russes ne seraient vus jeter que de noirs regards.

19 juillet 2017

Retour en France avec la certitude de retourner à Moscou à la rentrée pour un stage trouvé dans une petite agence.

Novembre 2017

Fin malheureuse des démarches, je ne retournerai pas à Moscou, enfin pas tout de suite. Les papiers ne sont jamais arrivés. Marie 1 – 1 Russie. Balle au centre.

Février 2018

Une semaine à Moscou avec pour objectif principal de récupérer les deux valises laissées à Moscou en prévisions de mon retour qui n'a jamais eu lieu. Comme cela est un peu pauvre comme objectif, je l'assortis de la nécessité de revoir ma colloc qui me manque terriblement. J'ajoute quelques prises de contacts et rendez-vous fixés pour avancer sur le sujet de mon mémoire. Avec grande surprise ce sont les professionnels russes qui ont répondu à mes sollicitations, là où la plupart des spécialistes français sont restés, si ce n'est sourds, au moins muets[2].

[1] Benjamin, Walter, *Moscou, titre original : Moskau*, Editions Mille et Une Nuits, 1999

[2] A l'exception de Fabien Bellat, que je remercie à nouveau chaleureusement.

Juillet 2018

Voyage en Ouzbékistan. Léra, avec qui je partageais ma chambre, mon temps, mes rires et la moindre de mes pensées à Moscou est russo-ouzbèke. Sa famille est russe, mais vit depuis l'époque soviétique en Ouzbékistan. Cela explique sûrement la chaleur de son âme. Ce voyage est alors l'occasion, auprès d'Anora tout d'abord, Ouzbèke francophone, de découvrir la richesse culturelle et patrimoniale de son merveilleux pays, et de redécouvrir Léra, mariée à présent, chez elle également, entourée de sa famille. Les traces de la Russie tsariste et soviétique sont bien présentes, à commencer par le métro, même si le brassage social y est moins fort qu'à Moscou puisque le taxi est très abordable. Ce-dernier est donc le moyen de locomotion privilégié des classes moyennes et aisées. L'Ouzbékistan est le pays d'Anora, comme celui de Léra. Un pays dont l'histoire passée est à la hauteur des enjeux à venir et dont l'élan de liberté s'accorde en parfaite symétrie avec ses belles et fortes traditions.

Moscou, la Sibérie, Saint Pétersbourg, Budapest, les pays baltes, l'Ouzbékistan, Bratislava sont autant de points de fuite permettant la mise en perspective de mon expérience russe, aussi bien culturellement qu'humainement.

Depuis ma première approche de la culture russe, d'abord linguistique et distraite, un long chemin a été parcouru, rendant toujours plus urgente la volonté d'en parler, de diffuser à mon échelle, la richesse et la profondeur de cette culture.

Je crois que « j'ai vieilli ».

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

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

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