



HAL
open science

Voyage(s) en train : pour que l'espace de nos déplacements redevienne un monde

Clara Goujon

► **To cite this version:**

Clara Goujon. Voyage(s) en train : pour que l'espace de nos déplacements redevienne un monde. Architecture, aménagement de l'espace. 2021. dumas-03480303

HAL Id: dumas-03480303

<https://dumas.ccsd.cnrs.fr/dumas-03480303v1>

Submitted on 14 Dec 2021

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

voyage(s) en train

pour que l'espace de nos déplacements redevienne un monde



mémoire de master

clara goujon

2020-2021

école nationale supérieure d'architecture de nantes
sous la direction de Laurent Devisme

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

remerciements

Merci à Madame Corre, professeur de français dans mon lycée normand, de m'avoir fait découvrir le poème de Blaise Cendrars.

Merci à Laurent Devisme pour son suivi, ses conseils avisés et son entrain.

Merci à Salomé d'avoir été la première à voyager avec moi et pour sa vision de la vie.

Merci à tous les copains qui n'ont pas pris les rails avec moi mais qui m'ont accompagné tout de même.

Merci à Zoé, pour tout !

Merci à Bérangère d'avoir supporté mes lamentations au quotidien.

Merci à Elsa d'avoir pris la suite.

Merci à Bastien pour le coaching dans la dernière ligne droite.

Merci à Antoine Houël de m'avoir écoutée, lue et motivée.

Merci à mes parents pour leur relecture attentive et pertinente.

Merci à mes sœurs, toujours !

Merci à tous ceux qui se sont enthousiasmés en entendant le sujet de mon mémoire et qui m'ont convaincu de continuer.

Merci à la SNCF (même si elle devrait plutôt me remercier au vu des sommes dépensées).

Et bien sûr, merci à tous ceux que j'ai rencontrés lors de mes voyages, assis à côté dans le train ou attablé au café de la gare, d'avoir été une merveilleuse source d'inspiration.

En route !!!

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

avant-propos

avant-propos

Fille de l'Education nationale (ayant des parents tous deux professeurs d'histoire-géographie - et donc, *ejusdem farinae*, les mêmes vacances), j'ai passé une enfance formidablement chanceuse à prendre le temps de voyager en famille. Durant parfois cinq semaines de bourlinguage* à travers la France, faisant des heures de route pour visiter la plus petite église d'un village perdu de l'Ariège ou le musée de la métallurgie de Bogny-Sur-Meuse, mon père aimait à nous rappeler, à mes sœurs et à moi-même, cette phrase d'un obscur auteur : « *voyager ouvre l'esprit, mais un âne qui voyage reste un âne* ». Malgré les différentes variantes qu'a pu avoir cette citation à travers les ans et les fluctuations de l'humour paternel, la maxime a fait mouche dans mon jeune cerveau en construction. En quoi les pérégrinations (plus ou moins forcées) de ma prime jeunesse m'auraient-elles « *ouvert l'esprit* » ?

Grosso modo, à quoi sert le voyage ?

*terme d'argot popularisé par le poète et écrivain Blaise Cendrars (notamment dans le recueil de nouvelles *Bourlinguer*, 1948), exprimant l'idée de voyager « *non sans peine ni aventures* », « *rouler sa bosse à travers le monde* »

sommaire

Gare de Nantes _ février 2021



10 introduction

18 1^{er} arrêt histoire des voyages en train

- 21 1_ la révolution du chemin de fer !
- 30 2_ unification et/ou uniformisation ?
- 38 3_ le déclin d'un symbole

46 2^{ème} arrêt voyages en train en loire-atlantique

48 0_ *protocole*

60 ● —————→ **récits de voyage**

- 104 paysage & voyage local (inroduction à la suite)
- 110 1_ paysage élémentaire
- 116 2_ paysage signal
- 122 3_ paysage flottant
- 127 4_ paysage naturel
- 132 5_ paysage résidentiel
- 140 6_ paysage résiduel

144 3^{ème} arrêt prospective des voyages en train

- 146 0_ *intérêt de la prospective*
- 148 1_ cabotage ferroviaire
- 152 2_ hyperloose
- 155 3_ le petit train du raisin
- 156 4_ voyage scolaire en pays naturel mariligérien
- 159 5_ crédit voyage
- 161 6_ wagon-suisse
- 165 7_ révolution citoyenne
- 168 8_ magie du train de nuit

170 conclusion

180 bibliographie

190 table des matières

introduction



Gare de Nantes _ février 2021

introduction

Pour définir le voyage

D'après le CNRTL, le mot voyage référerait en premier lieu au « *déplacement que l'on fait, généralement sur une longue distance, hors de son domicile habituel* ». Ainsi, voyager est le fait « *d'accomplir un déplacement vers une destination précise en empruntant un moyen de transport* »¹. Il faut donc nuancer dans ce mémoire le coup de force sémantique qui consiste à penser que le mot voyage correspond également à la durée d'un séjour touristique : ici, le voyage est le chemin parcouru pour arriver à destination, qui peut être plus ou moins long et effectué sous plusieurs moyens. Un voyage en train, en tramway ou un voyage en avion sont alors finalement de la même nature ; il s'agit d'être transporté d'un endroit à un autre grâce à un mode de locomotion plus ou moins rapide, plus ou moins technique. Le mot voyage vient en outre du latin *viaticum*, qui se traduirait par « *provision pour le chemin* ».

Pourquoi voyager ? Le concept de voyage, ou pourrais-je même dire du « *grand voyage* », qui a lancé sur les routes nombre d'explorateurs et transformé la face du monde (je pense ici aux aventuriers comme Christophe Colomb, Magellan ou Marco Polo qui en s'élançant sur les eaux ont ouvert la voie à la mondialisation et à quelques génocides) me paraissait déraisonnable, voire irrationnel. Le voyage est-il véritablement bénéfique pour soi et pour les autres ? Pourtant, on le sait bien, et de nombreux auteurs ont écrit sur le sujet : voyager permet de prendre conscience de la grandeur du monde et donc de notre relative insignifiance. Comme le dit déjà Flaubert au XIXe siècle, « *voyager rend modeste* ». Les

1. <https://www.cnrtl.fr/definition/voyage>

introduction

bienfaits du voyage vantés par les écrivains (et autres propagateurs de récits de voyage, d'Ulysse à Kerouac, de Saint-Augustin à Mark Twain) ont donc ouvert la voie à une flopée de voyageurs qui ont arpenté les routes du monde dans le but de vivre ce dépaysement, cette remise en question de soi annoncée quand ils découvriraient de nouveaux territoires, paysages, cultures et peuples.

Le voyage en crise

Aujourd'hui, nous voyageons à tour de bras. **La mobilité est devenue une composante essentielle de nos sociétés.** Nous parlons, entre autres, de multimodalité, d'intermodalité, de hub, de correspondances, de flux, de « *nouveaux nomades* »... La philosophe polonaise Alicja Gescinska tente de comprendre cette injonction au voyage présente dans nos pays en expliquant que le voyage serait un gage de réussite sociale. « *Nous recherchons une histoire réussie parce que nous voulons nous distinguer. Cela dit quelque chose sur la formation de notre identité : nous avons tendance à lier notre identité à l'endroit où nous avons été.* » « Je suis intéressé. Et je suis plus intéressant que toi. Parce que j'ai été dans différents endroits du monde où tu n'étais pas allé. » *Cela conduit à une obsession de voyage, presque une névrose.* »². Le philosophe néerlandais Ruud Welten propose également de remettre en question cette apparente volonté de découverte : « *Je n'ai rien contre les globe-trotters. Je dis juste qu'aujourd'hui*

2. Inge Taucher, « *Non, vos voyages ne font pas de vous de meilleures personnes* », Courrier International, 2020

introduction

plus personne ne se pose la question du sens véritable de tous ces voyages. Pourquoi ressentons-nous ce besoin de voir tel ou tel endroit? Qu'est-ce que ça nous apporte? Et va-t-on réellement à la rencontre d'autres cultures?»³

Quelle est alors aujourd'hui la valeur du voyage ?

Outre cette injonction sociétale plus ou moins perçue, la manière de voyager actuelle est également un phénomène dangereux pour l'état du monde et pour sa représentation. En effet, la conversation entre Paul Virilio et Raymond Depardon dans l'introduction du catalogue d'exposition *Terre Natale, l'Ailleurs commence ici*, montre une certaine angoisse de ces intellectuels sur le futur du voyage dans le siècle qui sera celui des grandes migrations. Virilio l'exprime ainsi : « *bientôt on aura tout vu, on aura voyagé partout* »⁴. Et en effet, depuis 1950, les mobilités sont quarante fois plus élevées tandis que la population a seulement triplé⁵. **Nous assistons donc de nos jours à une explosion des modes et de la vitesse de déplacement qui, outre le fait d'accentuer les inégalités spatiales** (le nouveau nomade est celui qui est chez lui partout grâce à une hyper-connexion tandis que le sédentaire, malgré ses envies d'ailleurs, reste souvent bloqué pour différentes raisons, économiques ou sociales), **est une véritable menace pour l'état de la planète**. Le secteur des transports est en effet le deuxième plus gros pollueur en terme de CO₂, surtout dû au transport routier, fluvial et aérien. L'avion émet par exemple 285g de CO₂/km par passager (contre 14 pour le train)...

3. Inge Taucher, « *Non, vos voyages ne font pas de vous de meilleures personnes* », Courrier International, 2020

4. Paul Virilio, Raymond Depardon. *Terre natale : ailleurs commence ici*, 2009

5. Tim Cresswell, Mikaël Lemarchand, Géraldine Lay. *Ne pas dépasser la ligne : fabrique des identités et contrôle du mouvement dans les lieux de transit*, 2015

introduction

Pour que l'espace de nos déplacements redevienne un monde

Toutefois, et Virilio l'affirme : « *on a besoin de la grandeur du monde, de la rotondité et de l'immensité du globe [...] or on l'épuise dans [...] sa distance de temps* ». La notion de voyage serait-elle donc devenue obsolète ? Quel rapport au monde, quelle notion des distances pouvons-nous avoir en voyageant en avion à 800 km/h à des centaines de mètres au-dessus-du sol ? Le manque de « *résonnance avec le monde* »⁶ est ce que reproche également le journaliste Matthieu Giroux, où il explique que le monde, d'atteignable, est devenu disponible. **Le voyage, par le tourisme notamment, est entré dans une logique de consommation plutôt que de découverte, et ce qui fait la valeur du voyage – l'inattendu, l'imprévisible, a été anéanti notamment par le besoin de contrôle.** Depardon, plus radical et à partir de toutes ces réflexions, se demande simplement : « *faut-il arrêter de voyager* » ?

A cette question sans appel, je tente ici d'apporter une réponse. Le problème ne serait donc pas tant le fait de voyager en lui-même (« *voyager ouvre l'esprit* » !), mais la manière dont les voyages sont effectués. La concentration des efforts sur l'arrivée et non sur la route, l'intention portée au voyage, et le choix de modes de déplacement. **Comment alors pouvons-nous « prendre le temps » du voyage ?** Le premier moment où j'ai compris l'intérêt du voyage dans sa dimension

6. Matthieu Giroux, *Comment résonner avec le monde*, Socialter, Juin-Juillet 2020

introduction

Le train pourrait-il « sauver » le voyage ?

d'ouverture et de découverte, où j'ai ressenti ce que Mark Twain écrit (« *voir le monde de ses yeux est mille fois mieux que n'importe quel rêve* »), où j'ai saisi l'importance de l'expérience de la mobilité au sens où le dit Tim Cresswell : « *comme manière d'être au monde* »⁷, c'était à bord d'un train. Un voyage de nuit entre Paris et Venise avec mes parents, un couple d'amis et mes deux sœurs dans un compartiment à couchettes - je me souviens, du haut de mes douze ans, avoir obtenu celle du haut. Une nuit en famille bercée par le roulement du train et surtout un réveil prodigieux partagé entre l'émerveillement provoqué par la beauté des environs vénitiens au lever du soleil et l'excitation d'arriver bientôt à bon port pour des vacances qui s'annonçaient douces (l'Italie !).

Mon rapport sentimental au train s'est renforcé lors de mon semestre de mobilité Erasmus à l'école d'architecture. Ne voulant pas prendre l'avion, j'ai choisi de me rendre à Istanbul en train, en traversant l'Europe grâce au pass Interrail. Un voyage éprouvant de deux semaines mais qui a été une sorte de révélation. Sentir la distance, faire des rencontres de façon impromptue, voir le paysage se transformer au fur et à mesure de l'avancée vers l'Orient... Ce trajet a été aussi important - voire plus, que l'Erasmus en lui-même dans la construction de la jeune étudiante que j'étais. Tant de souvenirs que je ne pourrais pas développer ici mais qui sont ancrés dans mon esprit et qui ont été à l'origine du thème de ce mémoire.

7. Tim Cresswell, Mikaël Lemarchand, Géraldine Lay. *Ne pas dépasser la ligne : fabrique des identités et contrôle du mouvement dans les lieux de transit*, 2015

introduction

Le train pourrait-il nous permettre de renouer avec « l'ampleur du monde » tel que le regrette Paul Virilio ? Qu'est ce que le train peut encore nous apprendre sur la notion de voyage, sur nos territoires, sur notre rapport au monde et aux autres ? Je rejoins les questionnements sémantiques de l'architecte Solène Gaudron (« au sens de l'émotion, nos transports nous transportent-ils ? »⁸), et j'y ajouterais : l'espace de nos déplacements peut-il redevenir un monde ?

8. Solène Gaudron, *Transport(s). Mémoire de Projet de Fin d'Etudes*, Ecole Nationale Supérieure d'Architecture de Nantes, 2016

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

Gare de Saint-Nazaire _ février 2021





Claude Monet, *La Gare Saint-Lazare*,
huile sur toile, 75x105 cm, 1877

ECOLE NATIONALE SUPERIEUR
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT DE PROPRIÉTÉ INTELLECTUELLE DE NANTES

premier arrêt :

histoire des voyages en train

Comprendre brièvement les origines, l'imaginaire, les impacts géographiques et sociétaux ainsi que l'état actuel d'un moyen de transport devenu aujourd'hui familier.

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

« Le chemin de fer montre ainsi comment l'innovation technologique réagit immédiatement sur la mentalité, le goût, la subjectivité de tout un chacun et infléchit le cours de ce que nous considérons comme notre réalité. »

Wolfgang Schivelbush dans *Histoire des voyages en train*. Paris, Le Promeneur, 1990

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

1_ la révolution du chemin de fer !

L'angoisse de l'accélération

La révolution industrielle et notamment **la création de la machine à vapeur** ont profondément transformé les sociétés européennes au début du XIX^{ème} siècle. Tous les domaines ont été bouleversés par l'arrivée des innovations techniques. Techniquement, culturellement et socialement parlant, les pays européens sont entrés dans une nouvelle époque, l'industrie naissante infusant sur tous les pans de la société. **Le voyage et la mobilité ne sont pas épargnés et en sont même le fer de lance.** Nous assistons alors à la genèse d'un monde de la vitesse et de la reproductibilité technique modifiant les rapports qu'entretiennent les gens avec les objets, l'espace et le temps et préfigurant le monde globalisé dans lequel nous évoluons aujourd'hui. « *Depuis vingt ans, la matière, l'espace, le temps ne sont plus ce qu'ils ont toujours été* »¹.

Les premiers trains sont lancés sur les rails en Angleterre dans les années 1800 grâce à l'application de la machine à vapeur au domaine des transports. Cherchant à remplacer la diligence, calèche tirée par des chevaux et naviguant sur les routes selon la force physique de l'animal, l'apparition du train a bouleversé la représentation du déplacement. **Il n'est plus lié à un effort concret et dépasse donc le référentiel humain et tangible** ; l'idée que le train ne soit qu'une immense machine l'a tout d'abord rendu presque effrayant. Pas de prise sensible possible ! Pas de rapport direct avec ce qui fait mouvoir l'ensemble. Le train, cet ensemble machinique et fumant, angoisse une population habituée

1. Paul Valéry en 1901
Sur les rails : de Victor Hugo à Jacques Roubaud
de Anne Réverseau, 2018

1_ la révolution du chemin de fer !

au claquement des pas équestres, à la flexibilité et à la lenteur d'un voyage en diligence. « *Le train est un signe pur, ouvert à tous les temps, à toutes les images et à tous les sens* »².

Mais ce scepticisme est de courte durée. En effet, en supprimant les diligences tirées par des chevaux, la population est mieux nourrie car huit habitants peuvent être alimentés avec la ration en céréales d'un seul cheval. L'argument de la nécessité de se nourrir transcende alors la peur de l'innovation machinique. La machine à vapeur se développe également en premier lieu en Angleterre grâce aux mines de charbon fleurissant sur le territoire. Minerais foisonnant et bon marché, la mécanisation des forces motrices a un coût moindre en termes de ressources « *essentiels* » et autorise donc sa propagation rapide. **Le chemin de fer, à ses débuts, est donc intrinsèquement lié à un contexte économique et technologique.** Ce qui n'avait sans doute pas été prévu, c'est le cataclysme dans la notion de voyage, dans la représentation du monde, dans l'imaginaire collectif et dans le rapport au paysage qu'a provoqué son développement...

« *À l'image de tous les autres modes de transport aspirant à occuper une place de choix dans la société, le voyage en train a dû répondre, se confronter, changer et s'adapter à un ordre existant, à un milieu social, culturel, technologique et politico-économique avec lequel il évolue de concert.* »³

2. Roland Barthes, 1957

Sur les rails : de Victor Hugo à Jacques Roubaud
de Anne Réverseau, 2018

3. Javier Caletrio, *Histoire des voyages en train*
de Wolfgang Schivelbusch, Forum Vies Mobiles,
2013

1_ la révolution du chemin de fer !



Arrivée d'un train en gare de la Ciotat,
Frères Lumières, 1896

*Lors de la projection de ce court-métrage des Frères Lumière, les spectateurs se sont levés d'effroi face à la locomotive qui leur arrivait dessus à l'écran. Les innovations technologiques au cinéma ou dans le domaine des transports ont le même effet sur la population : **surprise, angoisse et fascination.***

1_ la révolution du chemin de fer !

La muse du progrès

La masse mécanique, la fumée, la vitesse... et surtout **la rupture avec le passé** dont fait preuve le chemin de fer devient une source d'inspiration infinie pour les artistes de l'époque industrielle. Objet à la fois mystérieux, énergique, immense et inhumain, ce « *monstre mécanique* »⁴, égérie moderne, a droit à son apparition dans tous les domaines artistiques.

« *Le train est sans doute, après l'amour et la guerre, le thème favori de la littérature d'hier et d'aujourd'hui. Depuis le XIXe siècle, les auteurs n'ont cessé d'évoquer le voyage en train, les rencontres inattendues, les paysages, mais aussi l'agitation menaçante, les accidents et les terribles séparations. Entre le train que l'on attend, celui que l'on prend et celui que l'on rate, le chemin de fer est un véritable chemin de vie.* »⁵

Les artistes et le chemin de fer détiennent ainsi un rapport fort et réciproque : **les effets produits par le train sur les esprits et les paysages fascinent les poètes, peintres et écrivains, qui en construisent une image singulière et puissante.** « *Il faut beaucoup d'effort pour ne pas se figurer que le chemin de fer n'est pas une bête véritable* »⁶. Une évolution parallèle entre l'innovation technologique et la vie culturelle se met alors en place, les deux s'entrechoquant et se nourrissant mutuellement. Se crée alors autour du chemin de fer un imaginaire influent et vaste. Les récits sombres et angoissants invoquant le train comme une créature en fureur côtoient les textes d'auteurs apercevant les nuances romantiques et

4. Anne Réverseau, *Sur les rails : de Victor Hugo à Jacques Roubaud*, 2018

5. Anne Réverseau, *ibid.*

6. Victor Hugo, *Lettre à Adèle du 22 août 1837*
ibid

1_ la révolution du chemin de fer !

poétiques d'un voyage ferroviaire. Entre les récits de voyage d'aventuriers et les comparaisons de l'arrivée du train en gare à des actes sexuels, le train et le voyage qui lui est inhérent est un objet inédit à étudier selon sa propre sensibilité.

Entre rejet total et adoration absolue, ces oeuvres inspirées par le train cristallisent également l'éternel combat entre ancien et nouveau, entre tradition et modernité. Avec d'un côté les défenseurs d'un voyage à l'ancienne où les distances sont vécues, senties et décidées - mais qui sont surtout angoissés à l'idée même de la nouveauté et de l'absence de contrôle qu'ils peuvent avoir sur le train ; et de l'autre les chevaliers du progrès, ces créateurs d'avant-garde partisans d'un changement brutal, de la *tabula rasa*, bien que les conséquences en soient inconnues. Cette ambivalence se retrouve à l'intérieur même de certaines oeuvres : la toile du peintre romantique William Turner en est un exemple manifeste (cf. page suivante). Le chemin de fer est donc à l'époque le symbole du présent, d'un monde en mouvement à toutes les échelles, aspirant à inventer de nouvelles croyances pour remplacer celles du passé considérées comme obsolètes. Un parallèle rapide peut ainsi être effectué avec les avant-gardes modernistes érigeant la machine et l'industrie au rang de vérité, rejetant l'aura de l'objet unique au profit de la production en masse. Le bon vieux temps ou la nouvelle ère ? Le temps nous a donné la réponse : **le train, aujourd'hui définitivement apprivoisé, est passé de l'autre côté de la controverse...**

*« Nous n'aimons pas assez la joie
De voir les belles choses neuves
Ô mon amie hâte-toi
Crains qu'un jour un train ne t'émeuve
Plus
Regarde-le plus vite pour toi
ces chemins de fer qui circulent
Sortiront bientôt de la vie
Ils seront beaux et ridicules »*

Guillaume Apollinaire en 1917
Sur les rails : de Victor Hugo à Jacques Roubaud
de Anne Réverseau, 2018

1_ la révolution du chemin de fer !



Pluie, vapeur et vitesse, Le Grand Chemin de Fer vers l'Ouest,
William Turner, huile sur toile, 1844

Les lignes floues de ce tableau représentent la fascination pour la vitesse mais aussi l'absence de prise sur cet objet qui n'a plus de contours. Debussy, musicien du XIXe siècle, le décrit ainsi : « La lumière flamboie, les formes semblent fusionner les unes dans les autres mais l'aspect onirique se double parfois d'angoisse ».

1_ la révolution du chemin de fer !

La métamorphose du paysage

Si le train a été le sujet numéro un de discussions et de matière littéraire dont se plaint Flaubert (« *trop de gens parlent du chemin de fer. [...] On en est tanné. Il y a de quoi avoir une colique de wagons.* »⁷), c'est en partie à cause du **voyage panoramique** qu'il permet. C'est une petite révolution : le monde tel qu'on le connaissait n'est plus, la machine ferroviaire l'a transformé irrémédiablement dans les esprits. Comment reconnaître un environnement familier quand il est vu à toute vitesse à travers une fenêtre ? Les maisons ne sont plus des maisons, les arbres ne sont plus des arbres mais des formes et des couleurs que l'œil ne peut fixer qu'une fraction de secondes. « *C'est un mouvement magnifique qu'il faut avoir senti pour s'en rendre compte. La rapidité est inouïe. Les fleurs du bord du chemin ne sont plus des fleurs, ce sont des taches ou plutôt des raies rouges ou blanches ; plus de point tout devient raie ; les blés sont de grandes chevelures jaunes, les luzernes sont de longues tresses vertes ; les villes, les lochers et les arbres dansent et se mêlent follement à l'horizon.* »⁸

Par rapport au voyage en diligence où les voyageurs se sentaient intégrés directement au paysage qu'ils traversaient, les voyageurs ferroviaires sont, à cause de la vitesse, déconnectés de ce qu'ils voient à travers la fenêtre. Le voyageur est spectateur d'un tableau dont il ne fait plus partie, et surtout, ne reconnaît plus les territoires traversés. Néanmoins, il les redécouvre ! **Le train offre ainsi un panorama dynamique et inédit des régions** pour ses utilisateurs, s'ils s'habituent à ne pas se concentrer sur un premier plan dont les détails ne sont pas appréhendables.

7. Flaubert dans une lettre à un ami ;
Sur les rails : de Victor Hugo à Jacques Roubaud
de Anne Réverseau. 2018

8. Victor Hugo, *Lettre à Adèle du 22 août 1837*,
ibid

1_ la révolution du chemin de fer !

Le paysage dans sa dimension d'espace vécu est donc bouleversé, mais il l'est aussi dans sa dimension physique. Le train est considéré lors de son apparition comme « *contre-nature* » car il nécessite de transformer la géographie terrestre. Pour éviter les frottements et pour qu'il puisse passer de façon uniforme et droite, les montagnes doivent être creusées, les fossés remblayés, les vallées traversées. Les rails modifient donc durablement le paysage naturel, il est un projectile qui le détruit par des travaux de grande ampleur. La ligne droite impose sa forme, au détriment des éléments naturels. De gigantesques ouvrages d'art sont donc construits : viaducs, ponts, tunnels... Les ingénieurs innovent afin que le chemin de fer réponde aux normes imposées par l'administration, des accidents dus aux glissements étant si vite arrivés... Ces immenses infrastructures appartenant désormais à nos paysages connus sont devenus constitutifs de nos territoires : le viaduc de Garabit par exemple, permettant le franchissement des gorges de la Truyère dans le Cantal, construit entre 1880 et 1884 et long de 565 mètres, a été classé monument historique en 2017. « *Ces travaux s'inscrivent incontestablement dans la tradition des Ponts et Chaussées. En particulier, les ouvrages d'art maçonnés flattent un certain goût pour le monumental.* »⁹

9. Marc Desportes, *Paysages en mouvement : transports et perception de l'espace XVIIIe – XXe siècle*. 2005

1_ la révolution du chemin de fer !



Le viaduc de Garabit, conçu par l'ingénieur Léon Boyer et réalisé par Gustave Eiffel, classé monument historique en 2017

2_ unification et/ou uniformisation ?

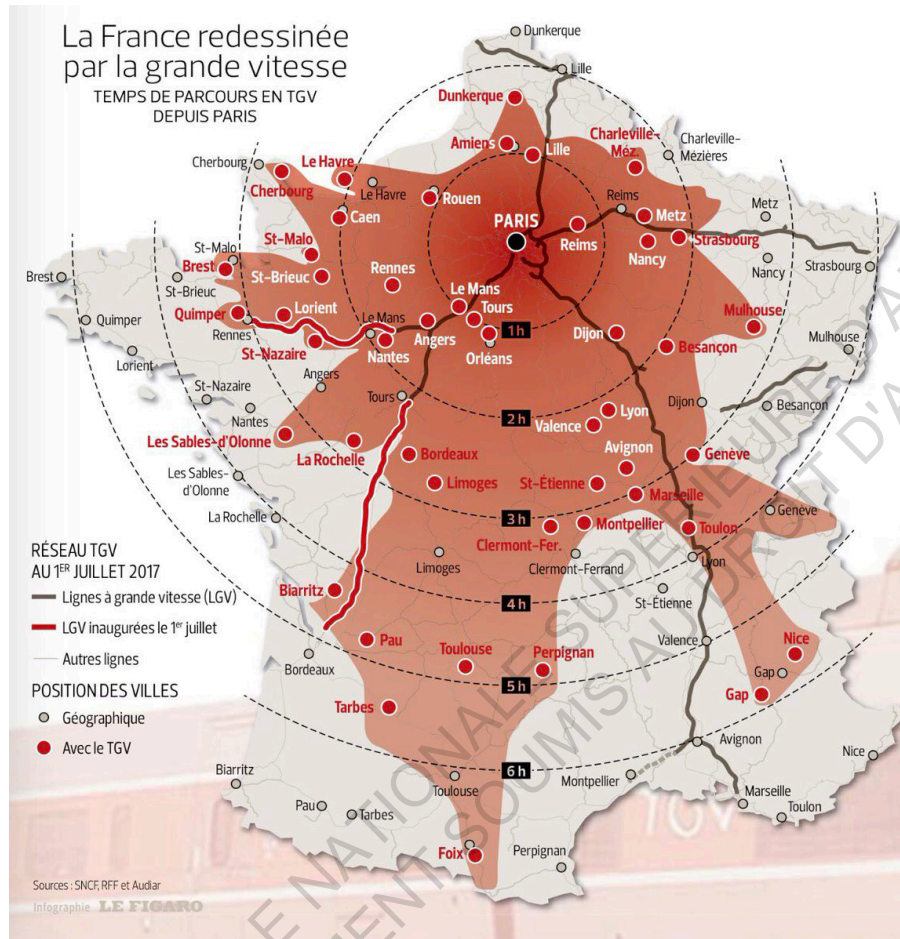
La machine à voyager dans le temps

Le chemin de fer transforme donc les paysages, dans la représentation qu'en ont les voyageurs et dans la réalité physique de la terre ferme. Mais le bouleversement agit également sur une autre dimension : la relation entre l'espace et le temps. Ainsi, avec le chemin de fer, s'opère une **élasticité des distances** causée par la rupture entre l'espace vécu mécanique de la mobilité et celui matériel de la surface de la terre.

Nous assistons alors à un **rétrécissement de la surface territoriale**. Pour reprendre les mots de l'économiste Constantin Pecqueur : « *le chemin de fer opère un rapprochement de toute distance. Tout d'un coup, Lille est transportée à Louvres, Calais à Pontoise, Le Havre à Poissy, Rouen à Sèvres ou Asnières, Reims à Pantin, Strasbourg à Meaux, Lyon entre Melun et Corbeil, Marseille à Nemours, Perpignan à Pithiviers, Bordeaux à Chartres ou à Etampes, Nantes à Arpajon etc* »¹⁰. Aujourd'hui, avec l'apparition du TGV dans les années 1980, cette fracture entre espace et temps est d'autant plus flagrante (voir carte page suivante), sans parler de l'anéantissement des distances produit par l'avion ! Un voyageur peut donc être, en 2 heures, en partant de Nantes et en allant vers l'Est selon le moyen de transport : à Carquefou (à pied), à Ancenis (en vélo), au Mans (en voiture), à Nogent-le-Retrou (en TER), à Paris (en TGV), et à Prague (en avion). En d'autres termes, les kilomètres ne sont plus liés au temps de parcours : le train, pour ses contemporains, est devenu **une machine à voyager dans le temps qui rapproche les territoires et les populations**.

10. Constantin Pecqueur, *L'économie sociale*.
1839

2_ unification et/ou uniformisation ?



« Comment le TGV a transformé la France », Le Figaro, 2017

« La ligne Paris – Bordeaux a transformé la physionomie des transports dans l'ouest de la France. Avec 302 km de ligne nouvelle et des trains circulant à 320 km/h, SEA (LGV Sud Europe Atlantique) divise par plus de deux les temps de parcours et rapproche les territoires et les populations. »

Systra - groupe international d'ingénierie et de conseil dans le domaine de la mobilité

« Avant, il existait une proportionnalité stricte entre espace et temps : le temps de parcours augmentait avec la distance parcourue [...] aujourd'hui, la proportionnalité entre espace et temps est rompue car les vitesses varient considérablement selon les véhicules employés »

Kévin Cappelli, *L'expérience du monde*, 2018

2_ unification et/ou uniformisation ?

La démocratisation du voyage ou *la première révolution touristique*

Si les villes sont « rapprochées », il devient plus facile de partir un week-end ou plusieurs jours en voyage. Les citadins peuvent donc aller « prendre l'air » à la mer en moins de 3h de Paris (Paris/Boulogne-sur-Mer en 2h50 début XX^{ème} selon les affiches publicitaires de l'époque), et à l'inverse les ruraux peuvent « monter » à la ville plus rapidement et facilement. D'après l'anthropologue spécialiste du tourisme Saskia Cousin, le chemin de fer est la première révolution touristique au sens économique du terme¹¹. Les voyageurs peuvent faire leur choix entre telle ou telle ville en fonction de la durée du voyage et du prix ; ils achètent alors une destination comme un billet de cinéma. **Le chemin de fer, c'est alors l'industrialisation du voyage qui est à l'origine du tourisme de masse** et la démocratisation d'une pratique autrefois réservée à une certaine « élite ». D'après Marc Desportes, ingénieur des Ponts et Chaussées travaillant notamment sur la notion de paysage en mouvement, le train « prélude à la massification d'une pratique qui ne concernait encore, au début du siècle, qu'un nombre restreint de personnes »¹². En effet, le train ouvre les portes de l'inconnu et du voyage à une population autrefois sédentaire, il devient l'apanage de la « modernité », il est tout simplement à la mode.

Dans le wagon, au XIX^{ème} siècle, que les voyageurs soient riches ou pauvres, ils ont l'impression d'être traités comme de simples « paquets de marchandise »¹³ dont la compagnie assure le transport. L'utopie de l'égalité devant la machine est néanmoins mise à mal par la constitution de « classes de voyageurs » : le

11. Saskia Cousin, *Comment le Covid-19 va bouleverser nos imaginaires du voyage* dans la revue Socialter, Juin-Juillet 2020

12. Marc Desportes, *Paysages en mouvement : transports et perception de l'espace XVIIIe – XXe siècle*. 2005

13. Wolfgang Schivelbush, *Histoire des voyages en train*, 1990

2_ unification et/ou uniformisation ?



Affiches publicitaires éditées par la SNCF début XXe

« Le train offre à tout provincial la possibilité de quitter à l'aube sa petite ville morte aux places désertes où le soleil, la poussière et le vent s'amuse languissamment, et de se promener le soir dans une capitale hérissée de gestes de lumières et de cris. »

F.T. Marinetti, *Manifeste futuriste*, 1909

2_ unification et/ou uniformisation ?

confort de la première classe dans les premiers compartiments, bien que ne valant pas celui des trains d'aujourd'hui, est un luxe que la plupart des voyageurs de dernière classe ne peuvent pas posséder, devant se résoudre à passer des heures ballottés par le rythme saccadé du train assis sur des bancs en bois. **Les classes hiérarchisées imposent donc une segmentation sociale malgré le caractère collectif du voyage**, qui est, en outre, très peu apprécié. Toujours d'après Desportes, l'indifférence des voyageurs envers leurs compagnons de voyage s'expliquerait par plusieurs raisons, créant une nouvelle sociabilité de la mobilité marquée par **le repli sur soi**. **L'impression de masse submergerait le voyageur et l'individualisme propre à la société industrielle empêcherait les conversations**, l'homme seul ayant peur du caractère fermé du compartiment et de l'impossibilité de se défaire de son voisin si celui-ci s'avèrerait ennuyeux ou gênant. Que font alors les voyageurs ? Ils s'ennuient ferme, ou profitent de l'inactivité imposée pour laisser leur esprit divaguer. D'autres lisent, d'autres écrivent, certains travaillent même. Mais la conversation et les rencontres ferroviaires se font plus rares que lors des voyages en diligence...



Affiche publicitaire éditée par la SNCF début XX^e

2_ unification et/ou uniformisation ?

Le train responsable de l'uniformisation des territoires ?

Le chemin de fer, projectile détruisant le paysage, nécessite une coordination sur l'ensemble du territoire. En France notamment, une entente entre l'Etat, les propriétaires et entreprises privées doit être trouvée quant il s'agit de savoir où vont bien pouvoir passer les rails. Chacun voulant forcément agir dans son propre intérêt, les parties prenantes de la grande aventure ferroviaire doivent s'atteler à trouver des compromis. L'Etat décide alors de grandes orientations tandis que les sociétés privées qui achètent les concessions se chargent de dessiner précisément le tracé des lignes. Maintenant que les villes de France sont reliées par un seul et même réseau avec la création du service public de la SNCF en 1938, une cohérence est indispensable pour le bon fonctionnement de l'ensemble machinique qu'est le train. C'est donc grâce au réseau ferroviaire que les horloges françaises se sont uniformisées. De la Bretagne aux Alpes, les montres s'accordent sur « *l'heure de France* » qui permet au chemin de fer de fonctionner correctement. Ce dernier étant une grande machine avec plusieurs composants indissociables nécessitant un traitement global ; les dimensions des wagons et des rails a également été une grande question sur laquelle une solution nationale a été inévitable. Néanmoins, le manque de coordination à l'échelle européenne a été un souci dans le déploiement d'un réseau ferroviaire continental... **Contrairement à la voiture individuelle, le train exige ainsi un traitement commun et collectif, à la fois des chemins et des horaires. Il a, d'une certaine manière, unifié la France** : à la fois par le rapprochement des villes dans le temps, mais également dans les manières de voir le territoire

« Selon Fernand Braudel dans Les structures du quotidien (1979), c'est à un « bouleversement total du monde » que donnent lieu l'apparition et la généralisation du déplacement mécanique à grande vitesse à partir du XIXe siècle »

Kévin Cappelli, *L'expérience du monde*, 2018

2_ unification et/ou uniformisation ?

français comme un grand tout, chaque région méritant les mêmes aménités. Ici, une controverse apparaît. D'un côté, les différents territoires ont été mis à égalité, certaines régions peu desservies par les routes ou des richesses locales liées au transport de marchandises (la mer, les fleuves, la proximité avec la frontière etc) ont pu bénéficier des mêmes avantages que d'autres favorisées géographiquement (le centre de la France a notamment pu développer des industries grâce au transport de fret et ainsi pallier les inégalités territoriales comme par exemple dans certaines villes d'Auvergne comme Clermont-Ferrand qui ne bénéficie pas d'accès fluvial) ; de l'autre, cette uniformisation des territoires a pu faire disparaître les caractéristiques propres à un endroit. « *D'un côté, le train est glorifié : c'est l'instrument du progrès, certes matériel, mais aussi spirituel, puisque, reliant tous les peuples du monde, il est un facteur de paix* »¹⁴. Cependant, quand le train sert à « *civiliser la Bretagne* »¹⁵ nous pouvons nous réjouir que certains équipements arrivent dans cette région, mais nous pouvons également être effrayés du sous-entendu : civiliser la Bretagne, c'est d'abord considérer la Bretagne comme une région sauvage, peu développée, et alors anéantir tous les éléments originaux et identitaires qui font de la Bretagne ce qu'elle est.

Jusqu'où le mode de vie promu par la « *modernité* » se fait-elle au détriment de cultures existantes ? **A quel point l'homogénéisation des territoires est due au développement des modes de transport et donc au chemin de fer ?**

14. Marc Desportes, *Paysages en mouvement : transports et perception de l'espace XVIIIe – XXe siècle*. 2005

15. Marc Desportes, *ibid.*

2_ unification et/ou uniformisation ?

Sans parler de la géographie des villes se trouvant fortement altérée à cause de l'arrivée du train. Non transformée tout à fait directement (à part avec les constructions de gares) mais surtout par ricochets, dus aux activités que permet le chemin de fer. Ainsi, dans tous les quartiers de gare, des hôtels et restaurants poussent, des commerces apparaissent. Les quartiers ouvriers se développent auprès des gares de marchandises. **Des villes entières sont même presque créées grâce au chemin de fer.** Par exemple, la station balnéaire de La Baule, qui était avant l'arrivée du chemin de fer une simple caserne de douaniers surveillant le commerce du sel de la presqu'île de Guérande, est conçue de toutes pièces par la volonté de riches parisiens (« *station* » vient par ailleurs de l'anglais qui veut dire « *gare* » !). **Le train amène donc des touristes, en masse, transformant les villes en profondeur car favorisant un développement urbain rapide et radical,** un certain étalement urbain entraîné par la simplicité d'accès qu'offre le chemin de fer. Une relative homogénéisation des territoires emmenée par les rails et aujourd'hui constitutive de leur histoire.

« Et nous, qu'avons nous fait de nos voyages et de nos découvertes ? Quel plaisir pourrions-nous prendre aujourd'hui au spectacle stéréotypé d'un monde globalisé et en grande partie misérable ? Entendons-nous bien : voyager, oui, il faut voyager. Mais surtout ne pas faire de tourisme. Ces agences qui quadrillent la terre [...] sont les premières responsables de la mise en fiction du monde, de sa déréalisation d'apparence – en réalité, de la conversion des uns en spectateurs et des autres en spectacle. »

Augé Marc. *L'impossible voyage : le tourisme et ses images*, 1997

3_ le déclin d'un symbole

La grande vitesse, moderne mais hautaine

L'État français, avec l'entreprise publique de la SNCF, a énormément investi dans l'innovation ferroviaire depuis l'inauguration de la première ligne de chemin de fer en 1827, servant à acheminer le charbon de Saint-Etienne à la Loire. En effet, après la création et le foisonnement du réseau ferré français tout le long du XIXe et du XXe siècle, l'apparition du « *train du futur* », le TGV (Train à Grande Vitesse) dans les années 1980 a été, pour les cheminots et les voyageurs, un véritable évènement !

Cependant, les bénéfices que procure le grand projet du TGV (la rapidité, l'efficacité, la position de la France en tant que leader des innovations techniques) naissent dans la douleur. En effet, cet investissement tout azimut dans le « *tout TGV* » semble être un choix politique grandiloquent, en dehors de considérations respectueuses des habitants. Cette décision d'accélérer le chemin de fer est néanmoins cohérente avec son époque, celle des grands travaux présidentiels, où la modernité réside dans la rapidité et le monumental, dans « *l'extraordinaire* » (construction de bâtiments emblématiques comme le centre Beaubourg commandé par Pompidou, la pyramide du Louvre par François Mitterand...). **Au détriment d'une desserte équilibrée du pays : la grande vitesse redessine le territoire français en mettant Paris et les grandes métropoles au centre des mobilités.**

« Toutes ces dispositions, plus proches du transport aérien que du transport ferroviaire traditionnel, ont pour effet de déterritorialiser la voie ferrée : ce nouveau chemin de fer fait du voyage en TGV une sorte de « vol terrestre » qui traverse désormais en parasite l'espace parcouru à grande vitesse, un peu à l'image d'un avion dans les airs, à cette différence notable près que la ligne à grande vitesse s'inscrit de manière continue au sol, mais à travers un territoire superbement ignoré. »

Etienne Auphan, *Le TGV ou le démantèlement du réseau ferré français*, 2012

3_ le déclin d'un symbole

Cette recherche de l'accélération et de la centralisation a un prix élevé. Financier d'abord, car nécessitant de nouvelles infrastructures et du nouveau matériel roulant (sans parler de la Recherche & Développement), le TGV coûte cher à l'État français et à ses utilisateurs. Par ailleurs, certaines qualités qu'avait le chemin de fer ne se retrouvent pas forcément avec l'arrivée des LGV (lignes à grande vitesse). En effet, le paysage vu du TGV est encore plus déformé par la vitesse ; le train n'est plus une machine qui roule mais un avion qui glisse sur le sol, traversant des territoires sans les voir ni s'en préoccuper. De nouvelles gares sont construites spécialement pour accueillir ces trains. Souvent situées tels des aéroports en périphérie des villes, elles ne profitent pas de l'avantage des gares des centres d'être une « porte d'entrée sur la ville ».

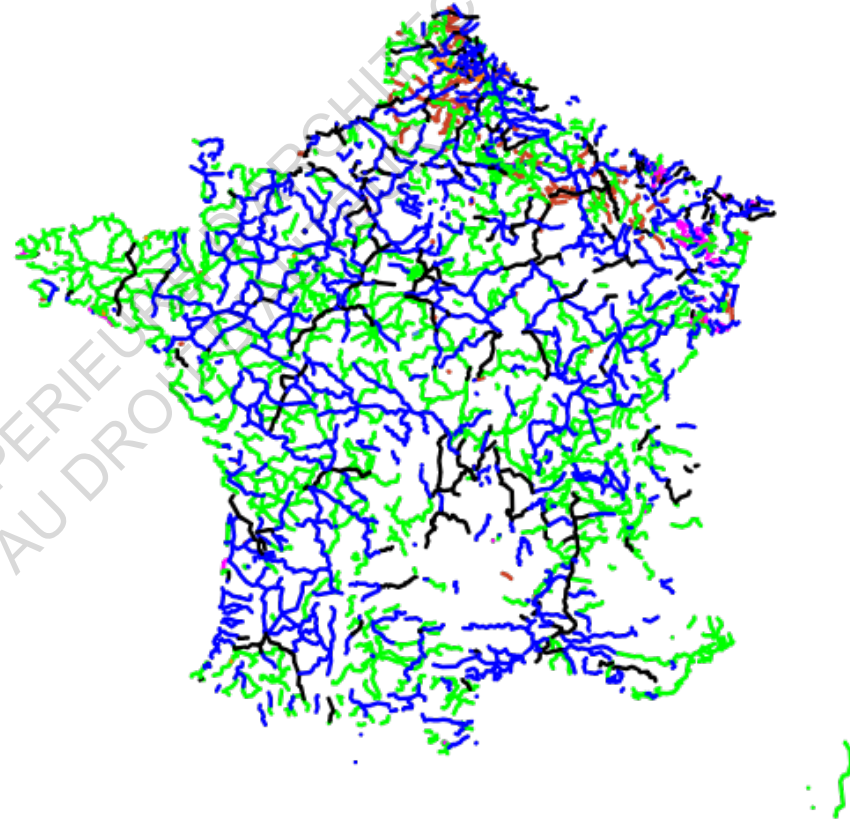
Le manque d'investissement dans le reste du réseau au profit de la grande vitesse fait alors périlcliter nombre de « petites lignes », ces lignes secondaires de desserte fine du territoire. La carte du site internet *Archéologie ferroviaire* (cf page suivante) est parlante à cet égard : répertoriant toutes les lignes fermées et disparues depuis la création du chemin de fer, elle étonne par la quantité de lignes dessinées. La France n'est donc plus finement maillée et l'offre de trains se fait plus restreinte. **Les trains de nuit, autant que les petites lignes, font les frais de ces choix politiques axés sur la vitesse.** Plus les rails sont laissés à l'abandon, plus les dépenses de remise en état sont excessives : c'est ainsi que disparaissent la plupart des petites lignes françaises, des lignes dont la fréquentation n'est pas assez rentable pour pallier le prix d'entretien...

« D'une façon générale, nous assistons depuis 30 ans à une refonte profonde de la configuration et du fonctionnement du réseau ferré français. Les transformations du processus en cours ont pour effet de briser radicalement l'unicité de son fonctionnement en le scindant en deux parties largement indépendantes l'une de l'autre : les TGV d'un côté et le réseau TER de l'autre. »

Etienne Auphan, *Le TGV ou le démantèlement du réseau ferré français*, 2012

3_ le déclin d'un symbole

Carte de France des lignes de chemin de fer fermées ou disparues
Archéologie Ferroviaire, 2021



3_ le déclin d'un symbole

Le TGV est mort, vive le TGV ?

Le TGV a-t-il encore la cote ? Ces dernières années, au vu du déclin du nombre de voyageurs en train, le gouvernement commande en 2017 à Jean-Cyril Spinetta un rapport sur l'état du réseau ferroviaire français. Le dossier est plutôt préoccupant sur l'état du chemin de fer en France et préconise de **recentrer le transport ferroviaire en privilégiant les investissements dans les transports autour des agglomérations (RER par exemple) et sur les TGV entre les métropoles.** Base de travail pour la loi d'orientation sur les mobilités, Spinetta propose des pistes d'action pour « *redynamiser* »¹⁶ le train à la française : reprise en partie de la dette SNCF par l'État, transformation de la SNCF en Société Anonyme, mise en place de l'ouverture à la concurrence, revoir le statut cheminot... Et surtout, cet ancien PDG de Air France propose de mettre les petites lignes restantes du territoire sur la sellette. Suite à ce rapport désastreux constatant les grandes difficultés du réseau ferré français, le gouvernement crée un nouveau pacte ferroviaire (loi du 27 juin 2018), reposant sur quatre grands piliers : investir pour la remise en état du matériel vieillissant, ouvrir le secteur à la concurrence, revoir le statut des cheminots, et réorganiser le fonctionnement de la SNCF. **Toutefois, aucun engagement n'est pris sur la fermeture des petites lignes ni sur la création de nouveaux TGV.** Au contraire, en 2019, le gouvernement missionne François Philizot, énarque (et qui n'a cette fois aucun lien avec une quelconque entreprise aérienne) de monter un rapport sur le devenir de ces lignes de desserte fine du territoire. Le dossier, qui a mis du temps à sortir, déçoit¹⁷ : bien que l'état des lieux soit accablant (état déplorable de certaines lignes, vieux

16. Jean-Cyril Spinetta, *Rapport sur l'avenir du transport ferroviaire*, 15/02/2018

17. N.A. (anonyme), *Petites lignes. L'interminable rapport Philizot*, La Lettre du cheminot, 27/09/2019

3_ le déclin d'un symbole

matériel, peu d'utilisateurs...), **les plans d'action par régions sont soit faibles soit inexistants.** La FNAUT (Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports) exprime ainsi son désappointement : « *pour les villes moyennes et les territoires ruraux, l'urgence n'est pas le désenclavement routier ou aérien. En Allemagne, 1 200 kilomètres de voies ferrées ont été rouverts depuis 1994. Économe en espace et en énergie, le train est, de loin, le mode de transport le plus écologique.* »¹⁸. En effet, même si l'époque n'est plus aux grands projets de LGV, le gouvernement n'a pas l'air encore enclin à encourager une action en faveur des mobilités ferroviaires en circuit-court et à investir dans le rééquilibrage du réseau ferré. Peut-être que le rapport de Philippe Duron¹⁹, homme politique socialiste, du début d'année 2021 changera la donne : il préconise de prioriser l'amélioration et la maintenance de l'existant, le déploiement de matériel moins rapide que les TGV, un rééquilibrage des financements entre les différents moyens de transport par une gouvernance renouvelée associant Etat, régions et intercommunalités et en privilégiant l'intermodalité. Le rapport du *Réseau Action Climat*²⁰ (en collaboration avec la *Fondation Nicolas Hulot* et *France Nature Environnement*) présente la même conclusion : **pour une vraie relance ferroviaire, il faut profiter du réseau existant et doubler, voire tripler les financements sur ce secteur.**

18. *Un bilan honorable s'il n'y avait pas des urgences environnementale et sociale*, FNAUT, 2021

19. Philippe Duron, *Rapport sur le modèle économique des transports collectifs* (Ministère de la Transition écologique), février 2021

20. Réseau Action Climat & France Nature Environnement, *Transpot ferroviaire : sommes nous sur les rails ? Proposition pour une véritable relance du transport ferroviaire*, octobre 2020

3_ le déclin d'un symbole

Le train, chronique d'une mort annoncée ?

L'État Français est-il prêt à investir massivement dans le ferroviaire ? Le chemin de fer, autrefois un bouleversement des imaginaires et des territoires, s'est peu à peu fait voler la vedette par d'autres révolutions dans les transports : hégémonie de la voiture individuelle pour les déplacements du quotidien et donc construction de nouvelles routes, puis d'autoroutes, mais aussi la démocratisation des voyages aériens qui sont devenus bien plus avantageux en termes de temps et de transport sur les longues distances. Les voyages en train ne sont donc plus au XXI^{ème} siècle en France le moyen de locomotion privilégié dans une période où la majorité de la population est pourtant hyper-mobile : trop chers, trop lents, pas assez fréquents... Les reproches sont nombreux et souvent justifiés. Pourtant, le train est le moyen de transport le plus écologique, et **si la France veut atteindre les objectifs de réduction massive des émissions de gaz à effet de serre** (dont 39 % sont à cause du secteur des transports d'après l'Ademe en 2018), **l'investissement dans le ferroviaire est une solution à envisager sérieusement.**

Cependant, la vision sur le court-terme rôde toujours : construction de routes au lieu de proposer plus de trains (comme par exemple projet de 4 voies entre Nantes et Pornic alors qu'une ligne de train existe déjà et est sous-exploitée), investissement dans un service d'autocars entre les métropoles et les villes moyennes (les « cars Macron »²¹) plutôt que dans des lignes intermédiaires de chemin de fer, délégation de l'exploitation des petites lignes au bon vouloir

« Voilà donc le train au milieu du gué, cette impression qu'entre auto et avion, le rail est souvent le transport de trop, le mal aimé, le représentant d'une France à l'ancienne, cette cinquième roue de la charrette que l'on ne prend que par dépit (hors RER/TER) ou quand on n'a vraiment pas d'autres solutions »

Entre l'avion et l'auto, où se situe le train ? Forum Vies Mobiles, mars 2014

21. Les « cars Macron », une offre de transport low-cost à l'épreuve de la durabilité et de la désirabilité, Forum Vies Mobiles. 2019

3_ le déclin d'un symbole

des régions... Alors que la concurrence est rude ! Les vols aériens low-cost proposent même des vols à l'intérieur du pays (Paris-Lyon, Nantes-Toulouse...) et le covoiturage fait fureur dans des territoires mal desservis par le train.

Quand on voit les exemples étrangers, il est clair que le bon fonctionnement d'un réseau ferré sur un territoire est majoritairement un choix politique. En effet, l'Allemagne a vu sa fréquentation de trains régionaux augmenter de 50 % grâce à une forte politique de réactivation du chemin de fer (investissements financiers lourds et ouverture à la concurrence), et en Suisse un habitant sur deux est abonné au système ferroviaire, le réseau bénéficiant de moyens financiers importants et l'État fait participer les usagers dans les décisions prises en matière de transport²².

Quand l'État français va-t-il investir clairement dans ce moyen de transport pratique et écologique qu'est le train ? Il faut sortir du cercle vicieux « moins de passagers donc moins de trains, moins de trains donc moins de passagers, etc » !

22. CESER Centre-Val de Loire, *Rapport sur l'ouverture à la concurrence des TER en région Centre-Val de Loire*, février 2020

Le bouleversement des esprits et des territoires provoqué par le train n'est donc plus à prouver. Il paraît néanmoins désormais en perte de vitesse bien qu'il soit plus que jamais nécessaire d'investir dans le chemin de fer pour développer les mobilités décarbonnées.

*Mais qu'est-ce que c'est, en pratique, prendre le train, aujourd'hui ?
Quelle expérience réelle des territoires ?*

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



Gare de Saint-Nazaire _ février 2021

deuxième arrêt :

voyages en train en Loire-Atlantique

Proposer un récit sensible et personnel - voire intime - d'un territoire connu mais aussi inconnu (proche mais finalement peu arpenté), grâce à des voyages à bord d'un moyen de transport « ordinaire »

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

0_ protocole

Voyager chez-soi

L'idée de voyager en train en Loire-Atlantique était d'aller à la rencontre d'un territoire où je vis depuis maintenant cinq longues années mais qui m'était encore inconnu. J'étais allée quelque fois à la plage, du côté de Pornic, mais outre la traversée en voiture du nord du département pour rejoindre ma Normandie natale ou une sortie vers le lac de Grand-Lieu, je n'avais jamais réellement fait d'excursions dans mon département d'adoption. Et pourtant, j'en avait fait des voyages en cinq ans ! De l'Auvergne à Prague, de Strasbourg à Istanbul, de Cherbourg à Athènes, j'avais eu la chance d'arpenter l'Europe en n'ayant même pas 20 ans. Face à ce constat (habituel finalement, car je ne connais pas vraiment plus toute la Normandie alors que j'y ai vécu 18 ans – décidons-nous toujours de partir le plus loin de chez soi ?), je décidais, alors que je me questionnais sur quel(s) train(s) prendre dans le cadre de l'enquête de ce mémoire, de me contraindre à voyager exclusivement dans le 44.

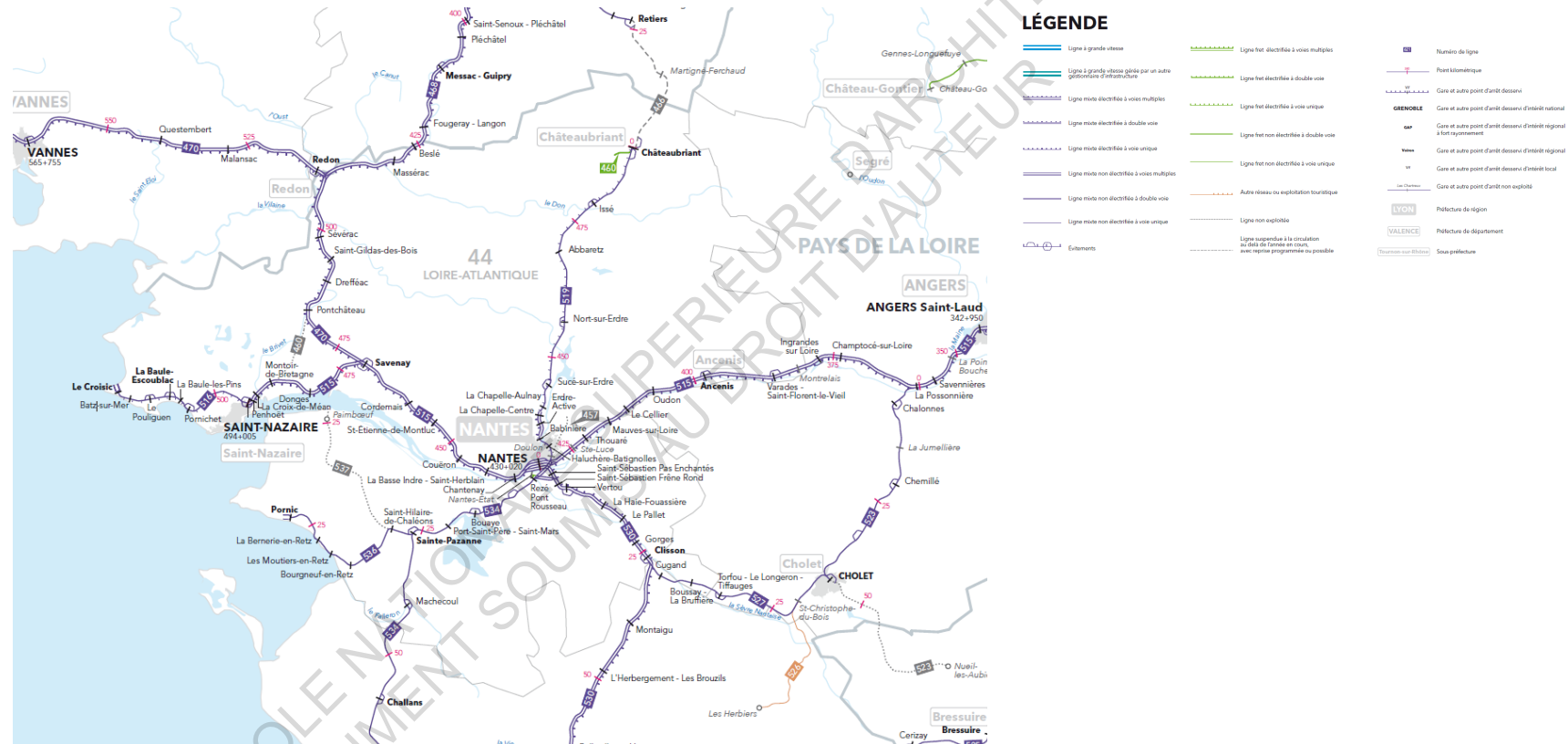
D'abord, me concentrant uniquement sur la ligne entre Nantes et Pornic, en écho au travail de Elisabeth Pasquier dans *La Passagère du TER* que je développerai plus tard, je souhaitais finalement découvrir davantage que les paysages de cette ligne ou ceux de la périphérie nantaise. J'avais des envies d'exploration insatiables, surtout au sortir des périodes de confinement et couvre-feu auxquels nous avons été soumis. Je voulais également me situer dans une temporalité différente de celle de mon quotidien. Citadine, me déplaçant toujours à vélo ou en tram, je cherchais à me confronter à des rythmes de vie autres comme

par exemple aller au travail dans une autre ville chaque matin en train. Bref, en tant qu'étudiante en architecture, ma volonté était d'aller à la rencontre de ce territoire, à travers ce moyen de transport si ordinaire, territoire si proche physiquement et pourtant si lointain dans les représentations et expériences que j'en avais. Comprendre et restituer ce que des centaines de personnes voient tous les jours lors de leurs déplacements, l'environnement où habitent, travaillent, où vivent tant de gens. Voyager à côté de chez-soi pour finalement mieux l'habiter ?

Aujourd'hui, depuis Nantes, où le train nous permet-il d'aller ? Que nous permet-il de découvrir ? J'ai regardé la carte du réseau ferré de Loire-Atlantique élaboré par la SNCF. J'ai pointé les villes aux extrémités du 44 : voilà mes destinations. Pornic donc, mais aussi (dans le sens inverse des aiguilles d'une montre, de l'ouest au sud en passant par le nord et l'est du département) Saint-Nazaire, Le Croisic, Redon, Châteaubriant, Ancenis, Clisson et Machecoul. A part Pornic je ne m'étais jamais rendue dans aucune de ces villes. Je connaissais Clisson de nom grâce (ou à cause) du Hellfest. J'avais déjà entendu parler de Saint-Nazaire car ville portuaire d'une taille plus conséquente, fréquemment évoquée en cours, dans les discussions ou médias. Je n'avais au demeurant aucune idée de ce que j'allais y trouver. C'est ainsi, vierge de tout guide touristique ou d'images Google, que je pris les rails, accompagnée d'un carnet, d'un stylo et d'un appareil photo jetable*.

*Je refusais de prendre un véritable appareil photo qui, je pensais, aller me freiner dans l'observation attentive du paysage et de sa retranscription par écrit. La qualité de l'appareil jetable est le nombre limité de photos : il fallait que le cliché que je prenais sur le vif soit représentatif du voyage, nécessitait donc un temps de réflexion et au contraire un temps très court d'action. Le résultat est mitigé, mais la démarche a le mérite de ne pas avoir entravé mes récits.

Carte du réseau ferré de la Loire-Atlantique, SNCF, 2021



Se laisser surprendre

La manière de procéder pour l'enquête de ce mémoire s'apparente à ce que l'on pourrait appeler un protocole déambulatoire. Choisir une aire d'étude – la Loire-Atlantique donc, pour y déambuler, « *aller sans but précis, selon sa fantaisie* ». Comme le fait Elisabeth Pasquier, sociologue, dans *La passagère du TER* : « *prendre le train uniquement pour prendre le train* »¹, car elle et moi n'avons aucune raison de faire ces voyages à part nos enquêtes. Son ouvrage raconte ainsi, en un seul texte, les voyages qu'elle a décidé d'effectuer sur la ligne Nantes-Pornic, le train des plages, pendant deux années ; les rencontres alors faites, les sentiments divulgués, la découverte spontanée d'un territoire et de ses habitants, le regard renouvelé. J'ai lu attentivement sa première partie expliquant ses raisons et sa manière de procéder, mais aussi ses doutes et ses questionnements, que je partageais. Ayant découvert son texte après mon propre voyage de Nantes à Pornic, je me retrouvais dans la description des paysages rencontrés, mais également - et surtout, **dans son rapport au monde, dans sa manière d'enquêter.** Se laisser happer par ce que l'on voit, se laisser surprendre par des instants (une lumière, un arbre, quoi que ce soit), en un mot (par ses mots) : « *réussir à s'émerveiller de tout* ». C'est cet état d'esprit, déjà vanté par Georges Perec dans *L'infra-ordinaire*, consistant à retrouver une joie de s'étonner de ce qui est « *déjà-là* », que j'avais en tête et que je cherche à partager dans ce mémoire. « *Je mise sur l'ouverture à l'étrange, au fortuit, à la puissance de l'ordinaire, du quotidien et de la banalité voire à l'aventure (à la fois en tant qu'elle est permise dans les espaces arpentés mais aussi vécue par les habitants dont ce sont les espaces quotidiens)* ».² **Rendre compte de la beauté des voyages ordinaires, voilà mon objectif.**

1. Elisabeth Pasquier, *La passagère du TER*, 2015

2. Elisabeth Pasquier, *ibid.*

0_ protocole

Au risque de faire fausse route ? Nous verrons, j'ai confiance en ma capacité à être surprise par ce monde, à condition de se laisser faire. Lâcher prise et m'immerger dans les rythmes ferroviaires, prête à tout moment à ressentir le plaisir de la découverte inattendue. **Profiter du manque de contrôle sur le train pour me concentrer sur mon regard et mes sensations.** Je voudrais ici citer Salomé, une amie qui m'a accompagnée pour mon premier voyage vers Pornic et dont les longues discussions sur le voyage et les trains m'ont aidée à saisir l'intérêt de ma démarche : *« le train c'est le mouvement, c'est une routine mais qui amène à quelque chose de nouveau, qui emmène vers l'inconnu [...]. Dans un voyage tu vas forcément être surpris, tu vas avoir une étincelle, un truc va se passer, tu vas apprendre de trois milliards de manières. C'est l'aventure, quel que soit ton voyage ! »*. C'est le moment d'écouter Georges Brassens : *« il suffit de passer le pont, c'est tout de suite l'aventure ! »*



Voyage vers Machecoul_juin 2021

Se coltiner le réel

Comme Elisabeth Pasquier, mon protocole ressemble donc plus **au travail d'écrivains** comme François Maspéro ou Jean Echenoz, dans les perspectives et processus employés. François Maspéro, dans *Les Passagers du Roissy-Express*, accompagné par la photographe, Anaïk Frantz, part en expédition dans la banlieue parisienne en suivant le tracé de la ligne de RER B. « *Se coltiner le réel* »³, sans prétention, aller à la rencontre de ses habitants en parcourant simplement leurs lieux de vie. Jean Echenoz dans sa nouvelle *Trois sandwich au Bourget* (tiré du recueil *Caprice de la Reine*), fait trois fois l'aller-retour en RER jusqu'au Bourget pour manger un sandwich au saucisson. Le sandwich est à la fois un prétexte et une raison de prendre le train pour visiter et raconter cette banlieue inconnue. Une quête aussi saugrenue que pertinente dans des contrées peu ou mal représentées. **Comme eux, je cherche donc à aller au-devant du monde qui m'est proche, et à m'y confronter.**

« *Tu peux toujours prendre l'air compétent et professionnel pour annoncer qu'à Shanghai il y a deux mètres carrés de logement par habitant, mais que sais-tu de la manière dont on vit à une demi-heure des tours de Notre-Dame ? Tu te moques de tous ces gens qui vont faire un petit tour en Chine et qui en rapportent un livre, mais toi, que serais-tu capable de rapporter de La Courneuve ou de Bobigny-Pablo Picasso où mènent les métros que tu prends tous les jours dans le pays où tu vis (...) es-tu jamais descendu, rien que pour voir, à Sevrans-Beaudottes ou aux Baconnets, ces stations où tu passes si souvent, depuis tant d'années ?... »⁴*

3. Elisabeth Pasquier, *La passagère du TER*, 2015

4. François Maspéro, *Les passagers du Roissy-Express*, 1990

0_ protocole

Mais contrairement à François Maspero ou Jean Echenoz, ce travail ne cherche pas à renouveler les représentations de territoires perçus par clichés. La Loire-Atlantique n'est pas un territoire confronté à des mauvais *a priori*, il est bien sûr sous le joug de controverses de différents ordres (par rapport à la mobilité à développer notamment : réhabiliter des lignes de chemin de fer ou construire de nouvelles routes ? Est-ce une bonne décision d'ouvrir les TER à la concurrence ? Etc), mais le département profite d'une reconnaissance somme toute convenable, bien que discrète. En effet, n'étant pas le département le plus connu de France (dixième département le plus touristique de France, après les Landes, d'après le site www.planet.fr), il possède néanmoins une réputation grâce notamment au rayonnement touristique-culturel de Nantes et aux charmes de la côte Atlantique. Ce mémoire ne cherche donc pas à transformer des représentations erronées, mais à **laisser voir ce qu'est ce territoire singulier, à en apporter une représentation qui me semble juste, car ressentie.**

La Loire à Ancenis_juillet 2021



Se reconnecter au monde

Je veux prendre le train pour me rendre compte des territoires que je franchis. Je cherche à répondre à la question que pose Kevin Cappelli, philosophe : « *[notre monde] est-il toujours constitué d'une diversité de lieux habités par les hommes et ancrés sur la surface de la terre ?* »⁵. Il dépeint dans son ouvrage une « *déterritorialisation* » due aux nouveaux moyens de transports (l'avion notamment) et à l'omniprésence des médias qui nous donnent l'impression de connaître ce qui se trouve ailleurs sans y avoir mis les pieds. Il regrette que l'élasticité des distances et du temps due aux nouveaux modes de voyage, cet « *évanouissement du proche et du lointain* » fasse disparaître les espaces intermédiaires, les territoires franchis. D'après lui, les lieux sont de plus en plus déconnectés les uns des autres physiquement, sauf par le numérique qui les connecte virtuellement. « *L'expérience du monde* » alors vécue n'est plus réelle, ni palpable, ni authentique. **Prendre le train serait-il alors un moyen de se reconnecter au monde, d'en faire de nouveau l'expérience ?**

5. Kevin Cappelli, *L'expérience du monde*, 2018

« *Le relâchement de la fixation territoriale constitue un incontestable enrichissement personnel à travers les voyages de découvertes (pensons au grand tour accompli par les élites au XVIIIe siècle), favorisant une certaine ouverture d'esprit et une tolérance pour les mœurs différentes, le nomadisme planétaire engendre des désastres humains et écologiques sans pour autant réduire la xénophobie, bien au contraire.* »

Décroissance et topophilie, Revue Topophile, Serge Latouche, 2019

Raconter le franchissement

Comment raconter un voyage en train ? Comment faire part de la vitesse, des paysages traversés, de tous les détails que les yeux happent puis oublient ? Comment exprimer le sentiment de roulement, l'impression d'être ailleurs, dans une autre temporalité, ou cette incapacité à se détacher de ce qui est aperçu à travers la fenêtre ? Comment représenter les différents plans qui se succèdent, l'horizon qui change toujours, la lumière qui évolue avec la distance et la durée du voyage ?

J'ai dans la tête (et c'est sans doute à cause de ça que ce mémoire existe aujourd'hui), depuis de nombreuses années maintenant, le long poème en prose de Blaise Cendrars sur son (soi-disant) voyage en Transsibérien lors de la révolution russe de 1905. Ce premier choc poétique fut tel que je tentais, un été il y a quelques années, d'apprendre par cœur ces huit pages racontant la Russie autant en flammes que son auteur. Cela prenait vingt minutes pour le réciter ; dorénavant, certains passages me reviennent en pensées sans raison, comme une mélodie lancinante impossible à oublier. Je pouvais ressentir si fortement les effets du train sur le corps, les paysages glacés de la Sibérie, la lassitude des passagers à travers ces mots que je tentais également de faire de même lors de mes propres voyages. C'est pourquoi, sans aucune prétention poétique cependant, **je fais dans ce mémoire le récit des pérégrinations ferroviaires avec ce texte en toile de fond, guidant mes mots malgré moi.** Car, même si je le voulais je ne pourrais m'en détacher - certaines phrases sont bien trop ancrées dans ma mémoire et agissent plus activement que je ne le crois sur mon écriture pour pouvoir m'en séparer un jour.

*« [...] Et pourtant, et pourtant
J'étais triste comme un enfant
Les rythmes du train
La « moëlle chemin-de-fer » des
psychiatres américains
Le bruit des portes des voix des essieux
grinçant sur les rails congelés
Le ferlin d'or de mon avenir
Mon browning le piano et les jurons des
joueurs de cartes dans le compartiment
d'à côté
L'épatante présence de Jeanne
L'homme aux lunettes bleues qui se
promenait nerveusement dans le couloir et
me regardait en passant
Froissis de femmes
Et le sifflement de la vapeur
Et le bruit éternel des roues en folie dans
les ornières du ciel
Les vitres sont givrées
Pas de nature !
Et derrière les plaines sibériennes le ciel
bas et les grandes ombres des taciturnes
qui montent et qui descendent [...] »*

Blaise Cendrars, *La Prose du Transsibérien et de la petite Jehanne de France*, 1913

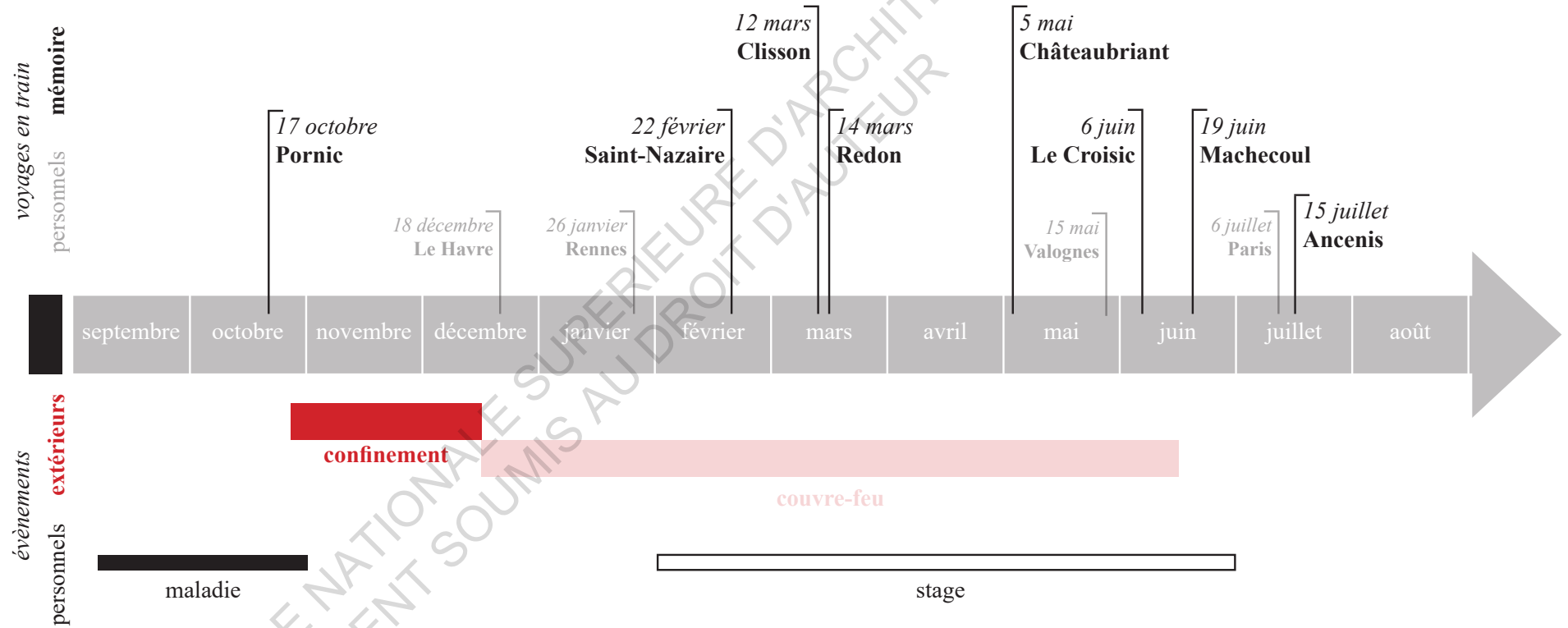
Décrire ou écrire

Forcément, je n'arrive pas à tout noter. Mettre un paysage entier avec plusieurs plans dans toutes les directions, à la fois en hauteur, en largeur et en profondeur sur papier est un exercice compliqué rien que pour un paysage immobile. Alors, un paysage en mouvement ! Je ne prends donc que des bribes de ce que je vois. Je note ce qui me marque, je ne cherche pas un récit exhaustif. Et je me rends compte, au fur et à mesure des voyages que mon œil s'habitue et repère de plus en plus de détails. Il se fixe surtout sur des éléments que j'ai déjà vus auparavant, il s'exerce à regarder des choses que je suis prête à voir. Mes derniers récits deviennent plus simples, plus directs. De grandes tendances se dessinent et la frustration la plus grande est de commencer à apercevoir une histoire qui se construit, que je veux pouvoir approfondir mais qui passe à toute vitesse, qui repart avant même que je ne puisse la noter correctement. Que font ces deux personnes habillées de noir dans un champ entre Redon et Savenay ? **Regarder par la fenêtre du train attise la curiosité et stimule l'imagination.** Tant d'histoires se croisent ! Chaque parcelle de terrain a quelque chose à raconter. Que fait ce bus abandonné dans ce champ ? Pourquoi ce clocher a cette forme atypique ? Qui joue sur ce trampoline au fond du jardin ? **Les textes suivants cherchent donc à être descriptifs malgré leur impulsivité. Ils décrivent ce qui a été depuis le wagon de mes yeux vu : au-dehors, et au-dedans. Ils expriment par ailleurs, au-delà du déjà-là, ce qui advient par le mouvement et la mémoire.** La vitesse du train rend les paysages hypnotiques, me plonge dans un rêve éveillé qui m'attire à formuler des phrases de manière instinctive. Comme André Breton et son écriture automatique, je vide mon esprit et laisse les mots jaillir spontanément.

« Assis dans le train et ayant pris des lignes lentes, celles qui parcourent le paysage à une allure rendant possible une observation moins furtive que celle qu'imposent les trains à grande vitesse, je me suis mis dans la tête de tout noter, ce qui revient à dire tout perdre, non parce que les mots seraient à la traîne mais parce que chaque parcelle de réel découpée dans la séquence est un monde [...]. »

Jean-Christophe Bailly, *Le dépaysement : voyages en France*, 2013

Temporalités



0_ protocole

Départ de la gare de Nantes
Nantes - Châteaubriant_mai 2021



gare de Nantes



Veronique
Directrice commerciale
Follereau

L'aider à mettre son projet de bout,
ça nous aime.

Follereau

4V

50

BUROU & PARTENAIRES
D'ARCHITECTURE DE NANTES



Follereau
L'aider à mettre son projet de bout,
ça nous aime.

Follereau
L'aider à mettre son projet de bout,
ça nous aime.

PORNIC - NANTES

samedi 17 octobre, 18h35

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

TER. Début d'année scolaire, sortie de convalescence, liberté retrouvée. Voyage avec une amie, d'autres amis nous rejoignent en voiture. Sortie à la mer pour prendre l'air et sortir de Nantes. Protocole en construction. Travail en amont sur les controverses de la ligne Nantes-Pornic. Discussions sur le train et le voyage à l'aller. Écriture au retour : premier récit de voyage.

À la sortie de Pornic le soleil qui se couche
la végétation encore beaucoup de vert
le train accélère
une falaise et nous passons sous un pont
maintenant déjà la campagne et les champs
des manoirs et des fermes dans une trouée entre deux haies
des mobiles-homes
une zone industrielle
le soleil rasant
des arbres encore des arbres
une route et des voitures
puis le bocage
des traces de vie soudaines
la lumière dans le wagon
le chauffage sous mes pieds
nous arrivons déjà à la Bernerie
le reflet de mes mains et de mon stylo dans la vitre
l'arrivée en douceur et la mer qui se dévoile totalement
le soleil qui commence à s'y coucher
tout est rose et bleu
même les toits des maisons
tout est chaud
et la mer au loin en contrebas qui brille
un homme dit au revoir de la main sur le quai
nous repartons
le train file
le soleil luit toujours derrière les nuages
des toits en tuile
de l'herbe et des palissades
nouvel arrêt
à côté de nous une jeune femme en face d'un jeune homme
ils ont des gros sacs et une valise
quand le train ralentit nous sommes plongés dans les jardins
nous pouvons y observer chaque détail
la gare des Moutiers est grise et a des briques autour de ses
ouvertures
les lumières du TER s'allument il commence à faire plus sombre
le jour se finit
nous repartons

le *broun roun roun* des roues
le paysage s'éclaire et s'éclaircit
des ruisseaux et des étangs
comme si la mer s'était retirée et découvrait un nouveau sol un
nouveau décor
le ciel s'y reflète
tout est plus clair
gare de Bourgneuf-en-Retz désormais
les maisons ont toujours un toit en tuile orange mais ont l'air
neuves
des nouveaux pavillons étalement urbain
plus nous nous approchons de la gare plus les maisons semblent
anciennes
le train grince quand il s'arrête
des jeunes l'attendent sur le quai
les quais sont goudronnés et il y a des barrières vertes qui les
ferment
la pointe d'un clocher au loin
la lumière du crépuscule et les premières feuilles de l'automne
dorent le paysage
une table de pique-nique sous des arbres
des chemins de terre avec des barrières en bois
des étendues d'herbe
des bottes de foin
des chevaux et une ferme
le train remue et accélère
ça devient dur d'écrire droit
des infrastructures agricoles
à côté le couple ne parle plus ils ont mis des écouteurs
Salomé en face de moi remplit son carnet d'écritures oranges
des vaches mangent du foin
l'herbe est vert pomme
un héron s'y pavane
prochain arrêt Saint-Hilaire de Chaléons
des pins nous surplombent
un terrain de sport entre deux bois
un quartier pavillonnaire
des maisons blanches à toit en tuile et des vérandas
toujours les mêmes barrières vertes protégeant les quais

des panneaux jaunes criant « attention ne vous approchez pas
trop des rails SVP »

cette fois personne ne monte dans le wagon

la gare est belle et propre semble restaurée

le soleil perce encore au dessus des habitations

un avion laisse une traînée dans le ciel

le train passe dans des chemins creux

et soudain tout s'éclaircit de nouveau quand le premier plan se
libère

déjà la gare de Sainte-Pazanne

un jardin potager nous accueille

notre voisine a ouvert un ordinateur

un moulin sans palmes apparaît dans les champs

une autre voie arrive à nos côtés

un premier passage à niveau

toujours les jardins

les jeux pour enfants les barbecues et les chaises longues

les cabanes de bricolage

les entrepôts de stockage

le clocher au dessus des hangars d'une zone industrielle

la gare est plus grande il y a maintenant quatre voies

un jeune homme en doudoune bleue descend

l'arrêt est long

le TER est plus rempli qu'à l'aller

les oiseaux volent en V

le ciel rosit

le train a un sursaut

un autre TER arrive en face direction Saint-Gilles-Croix-de-Vie

une dame avec un gilet orange fait des allers-retours sur le quai

le train est toujours arrêté il sursaute de nouveau

nous repartons enfin

le café de la gare ne semble pas avoir changé depuis cinquante
ans

dés bambous au fond d'un jardin pour se cacher de la voie ferrée

des trampolines et des piscines

la traînée dans le ciel s'évapore

les arbres deviennent sombres

un château d'eau se dresse au-dessus

des vaches brunes au fond du champ

des vaches blanches tachetées de noir broutent près de la voie
ferrée
du gui dans les branches des arbres
un passage à niveau bloque la route
un parking
une mère embrasse sa fille avant qu'elle ne monte
je me sens toujours mieux quand le train repart quand il est en
mouvement
des arbres des arbres des arbres qui passent à une vitesse folle
filent entre les yeux fuyant le regard
une plaine humide
nous traversons une rivière
les vignes !
prochain arrêt Port Saint Père
une construction moderne avec un bardage en bois
des potagers des vignes une rivière
les barrières vertes de la SNCF
toujours des vignes
et une petite éolienne au milieu
un jeune homme avec un sweat à capuche noir descend
c'est reparti
les gares se ressemblent
la lumière du jour baisse
les arbres sont désormais vert foncé
même si le ciel est toujours bleu de mon côté
un manoir se dessine là-haut un vieux château en pierre au toit
en ardoises
une grande zone industrielle désormais
AIRBUS
des cheminées des poteaux électriques
des terrains de sport des pavillons
nous arrivons sûrement à Rezé
un chantier
la gare des trams de la TAN
une nouvelle zone pavillonnaire en construction
des immeubles d'habitation encore et encore
nous passons sous un pont
deux
le train ralentit

je reconnais Rezé
avant-dernier arrêt
quatre personnes descendent
19h27
il commence à faire nuit
les barrières sont blanches
nous repartons
nous traversons la Loire sur le vieux pont métallique
il strille la vue de ses contreventements
voilà l'île de Nantes
nous passons au dessus du square Mangin
je peux presque voir mon appartement
après Beaulieu l'arrivée est proche
les immeubles sont les plus grands du voyage
lycée Nelson Mandela
je retrouve mes marques
nous traversons la Loire une seconde fois
vue sur le pont à haubans
le ciel est complètement rose de l'autre côté
Malakoff
je retrouve un paysage connu
des immeubles à la place des arbres
nous survolons des routes automobiles
les rails se multiplient
il fait nuit et nous sommes arrivés.

NANTES - SAINT-NAZAIRE

lundi 22 février, 12h54

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

TGV. Sortie de confinement. Situation personnelle compliquée. Début de stage. Besoin d'air. Réécriture du protocole d'enquête, décision de s'ouvrir à l'entièreté de la Loire-Atlantique. Voyage en solo, choix de Saint-Nazaire car attrait intime pour les villes portuaires. TGV à l'aller, TER au retour. Voyage un lundi pour éviter l'effet « touriste » du week-end. Protocole encore en construction.

TGV INOUI !

Les sièges sont confortables il y a une prise électrique et sûrement la wi-fi

à côté de moi un adolescent demande à sa mère si on est à Nantes

il a l'air fatigué du voyage d'où vient-il ?

Terminus Le Croisic

le début du voyage se passe dans un tunnel

encore beaucoup de places libres

il a un bocal de bonbons en collier du type qu'on avait aux

anniversaires d'enfants que ma mère achetait

toujours à Nantes de tunnels en périurbain

gare de Chantenay et zones industrielles

des bocages et la ville au loin

maisons ouvrières toutes pareilles

retour des jardins et du trampoline

écran de nature morte

un manoir derrière les poteaux électriques !

Pavillons pavillons

toutes formes mêmes couleurs

plus ou moins restaurés plus ou moins modernes

un bébé essaye de chanter dans le wagon

personne ne lui dit de se taire

les bocages sont les pieds dans l'eau

des taches blanches dans les champs

des oiseaux se mêlent aux vaches

réunion sauvage

talus qui cachent la vue

talus que caches-tu

sapin et trois vaches blanches sur un mont

les mimosas en fleurs seule couleur du paysage

sinon tout est marron ou un peu vert

mais l'herbe ne s'impose pas

dés champs sans bêtes

une zone pavillonnaire mais on ne la longe pas cette fois

un bâtiment en tôle blanche

des buses rôdent

un jésus est crucifié sur une place

je suis vraiment au ras des rails il y a sans doute une autre vue à

l'étage

le train file dépasse les seules voitures que l'on aperçoit
un grand palmier à l'air royal dans un jardin

tout est relativement plat

relativement monotone

mimosas !

Seule extravagance du paysage

s'émerveiller de ce qu'on peut

poteaux bocages en eau

talus pavillons végétation nue

ciel gris

station électrique et bancs d'oiseaux sur les fils

là ça construit une serre

à côté une tablette est ouverte mais elle ne regarde que son
portable

devant ça discute

« ils sont partis tous les deux ? »

le train ralentit la végétation se densifie

les pavillons aussi

clocher atypique au loin

celui de Savenay nous dit le panneau de la gare

mais on ne s'y arrête pas

le train fonce

on retrouve la route à nos côtés

des épineux débarquent

l'horizon s'agrandit

une grosse ferme et des tracteurs

une maison en construction

un autre bourg

des autres haies

d'autres champs

un silo à béton et des caravanes

une chapelle et des camions

une plaine industrielle

où est la Loire ?

Et soudainement des grosses machines

des tuyaux des raccords

des couleurs des silos des bassins des cuves

des tours de cheminées !

ça n'en finit pas
ils se rapprochent de plus en plus
de grosse cuves
d'abord bleues puis grises
et d'un coup disparaissent
safari dans les vestiges de l'industrialisation encore vivace de la
raffinerie de Donges
des ruines
l'ossature d'une maison de pierres
industries
air liquide
château d'eau bleu
un grand plan d'eau
des hangars couleur terre ou pastel
les maisons sont en contrebas
les pavillons tous les mêmes cette fois
SOFLOG espaces de stockage
au loin les grues du port
industries
un homme rejoint sa voiture
des containers sont empilés construisent le paysage
les arbres sans feuilles
le chef de bord dit mon prénom quand je lui montre mon billet
« Clara ? Oui, Clara »
il a un air enjoué
de nouveau les pavillons
ça repose l'œil
pas de jardins mais des grandes terrasses
un frontage minéral privé
super U on arrive
Saint-Nazaire me voilà
après la plaine
les bateaux de croisière bloquent l'horizon
mastodontes !

CLISSON - NANTES

samedi 12 mars, 18h01

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

TRAM TRAIN. Couvre-feu avancé à 18h. Nécessité de faire des choses dans sa journée, de voir ailleurs. Voyage avec la même amie qu'à Pornic, cherchant à aller à Clisson depuis longtemps mais personne pour l'accompagner. Discussions sur ses projets de voyage à venir à l'aller. Écriture au retour. Pas d'objectif ou de visites décidés en amont de Clisson, on se laisse porter. Sur place, volonté de découvrir la ville en discutant avec les habitants.

le train démarre très vite
on a pas le temps de voir les zones pavillonnaires de la périphérie
de Clisson
les jardins les campings-cars dans une spirale de vitesse
un clocher au loin
il pleut au dernier plan
les vignes arrivent
tout est gris sous la pluie
les maisons s'espacent
encore des vignes
le paysage se vallonne
un talus le cache
j'attends les vignes
un pont
Salomé en face et ses bijoux
les arbres sans feuilles
du gui dans les branches
deux chevaux dans un pré
les talus sont arborés
un jardin et une grand-mère avec un pull bleu
des jardins artisanaux des potagers en construction des abris en
tôle ondulée
les pavillons ont des toits en tuile
une centrale désaffectée
des vignes des vignes
des maisons au loin
un étang
des oiseaux dans un carré de terre
désormais les vignes sont cachées et se reflètent dans la vitre
des maisons orangées derrière les arbres
une maison en pierres en ruines
un pavillon lego gris
des clôtures rouges comme ma bague tout juste achetée dans la
boutique d'Amélie ancienne nantaise
un parking de gare mais on ne s'arrête pas
les vignes ne sont pas en feuilles
juste des petits troncs qui sortent de terre
les vignes en quadrillage
avec la cinétique du train la vitesse dessine des formes

géométriques sur le sol
un mur en pierre court
des bouleaux anarchiques
un cimetière d'arbres couchés et tronçonnés
le rythme graphique des vignes m'hypnose
un potager improvisé
un bus au milieu de nulle part
une barrière de troncs
les vignes en pente montante
un manoir gris
une gigantesque tour de télévision au loin
le TER grince
des toits oranges
des cubes de couleur
une grue
les lampadaires sont allumés
un entrepôt en tôle grise
un parking végétal qui dégouline de verdure
burger king et toute la troupe de chaînes de fast food
internationale
où sommes-nous ?
Derrière ces maisons ouvrières avec fond de jardins la zone
commerciale
de nouveaux immeubles collectifs blancs
et une usine désaffectée peinte en bleue
du stockage de toute sorte
une grosse biocoop
et juste devant un panneau « McDo à 4 mètres »
« ici prochainement votre appartement »
une salle de sport municipale
une autre gare
tout a l'air plus vieux maintenant
Saint-Sébastien
les toits sont bleu ardoise
on traverse une rivière
un grand terrain de jeu des familles se promènent une grande
structure aussi peinte en bleu comme une maquette de maison
en plastique
la station nuage du voyage à Nantes

et soudainement la Loire !
Immense !
Elle n'en finit pas
nous sommes déjà arrivés
trop rapidement
pas le temps pour profiter du fleuve
j'aurais voulu que ça dure plus longtemps
nous sommes déjà à Malakoff
déjà là
gare de Nantes terminus

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

REDON - NANTES
dimanche 14 mars, 15h45

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

TER. Sortie vers Quimperlé avec deux amies pour le week-end. Décision de cette destination car le train passe par Redon. Dimanche, contexte de retour de week-end. L'écriture est plus fluide, je commence à mettre au point ma technique et à savoir comment écrire. Bientôt le printemps, le temps est plus clément, bonne humeur ambiante.

« c'est parti mon kiki »
une maman et son bébé en face de nous
le train part lentement sous les porches
la voix SNCF est douce aujourd'hui
« en train tous responsables »
nous passons au dessus de Redon
au dessus du centre de l'office de tourisme
un fleuve ou une rivière des silhouettes qui se promènent balade
du dimanche
la ville s'éloigne on la voit au loin
les arbres les pieds dans l'eau
Redon revient en courant
les jardins
séparés des rails par un fossé rempli d'eau
des tas de bois coupés
la topographie s'accentue
le train trace
des fermes une serre une maison à panneaux solaires
« lui il a les cheveux fins »
de l'autre côté du fossé maintenant la forêt
« j'ai pas aimé la tarte aux pommes maman »
des étendues d'herbe entourées d'arbres
des vaches brunes
un héron les pieds dans l'eau
un étang et des cygnes
maintenant le paysage est plus haut
tout en herbe
en contrebas l'eau et la promenade dominicale
les talus sont plus arborés
une éolienne au loin
une maison très près des rails
le bar des voyageurs d'un village
des arbres sans feuilles
le train transperce véritablement le paysage
c'est le paysage qui s'adapte au train une fois en haut une fois en
bas
prochain arrêt Saint Gildas des bois
une usine avec des silos comme chez mes grands parents dans
la Beauce

la gare est petite mais originale
des strates de briques et enduit gris
les clôtures vertes SNCF que j'ai retrouvé dans tous mes voyages
on est repartis
quel soulagement quand le train repart
les jardins sont palissadés
des arbres fruitiers et des potagers
un cimetière bien rangé
les champs sont plus grands maintenant
toujours le trampoline dans le jardin
une barrière d'arbres devant nous
et une petite route de campagne qui suit les rails
le paysage s'éclaircit
où sont les bois de Saint Gildas
un passage à niveaux
une pépinière de sapins
des jardins artisanaux
des champs traversés par des poteaux électriques
grandes structures métalliques
plus d'horizon le talus revient
puis soudain des chevaux
le soleil éblouit
des vaches font la sieste
« c'est prêt maman »
elles jouent à la dinette
Zoé dessine à côté
et Clara somnole
cimetière et balade près de la rivière
toute la famille est réunie
gare de Pontchâteau
des amoureux s'embrassent sur le quai
prochain arrêt Savenay
beaucoup de monde monte
le retour à Nantes la fin du week-end
une mamie en béquilles lit en face
un étudiante travaille et fluote ses fiches
les proches sur le quai disent au revoir derrière la vitre
à leurs enfants leur compagne leur petit fils ?
pourquoi se quittent-ils ?

c'est reparti
on passe sous un pont dessus un homme regarde passer le train
une petite rivière et une promenade encore
le soleil est passé de l'autre côté
une femme en doudoune et pull bleu attend derrière le passage à
niveaux
tout le monde dort dans le train
des éoliennes au loin
des champs verts
Parsemés de bois
de vieilles fermes rouillées
les bois prennent de plus en plus de place
maintenant les pavillons paraissent vieux
un toboggan délavé au milieu du jardin
une maison proprette clôturée
une église sans clocher gothique
une église romane ici ?
Maintenant un pavillonnaire plus récent où les maisons se
ressemblent toutes
gare de Savenay
« tais-toi il y a des gens autour »
Point P
pavillons récents tout en ardoises
clocher rond et intrigant
du monde sur le quai
trois jeunes à vélo entrent
ils parlent d'Amphoux ils sont à l'école d'architecture
encore des amoureux qui se quittent dehors
pour combien de temps ?
Les lampadaires sont vert pastel
prochain arrêt Nantes
des maisons ouvrières tout en ligne sur un étage
un camping car derrière un mur
des abris en tôle au fond des jardins
un pavillonnaire ancien
des personnes en contrebas se baladent à pied
un talus sec et aride
des grosses maisons un peu loin face aux rails
les prés sont verdoyants

des poches de maisons poussent un peu partout
une station électrique un gros transformateur
un héron dans l'étang
des prés sans animaux
quelques chevaux
des chaises longues mais personne pour s'y avachir
on va plus vite que les voitures
un maison aux volets bleus
deux hommes en noir dans un champ
des industries et des pavillons maintenant
des arbres sur les talus
des bambous !
Une petite zone industrielle
Nantes périphérique ?
Un grand christ crucifié sur une place
une ferme en réhabilitation
une maison jaune qui contraste avec ses voisines
un tractopelle sur le talus
des vaches blanches allongées
des vaches brunes qui broutent dans le champ d'à côté
ça s'alterne vite talus paysage talus champs
les maisons du côté droit se reflètent dans la vitre et se
superposent aux arbres
double réalité
un gros corps de ferme
les jardins sont cachés par des haies épaisses
un pavillonnaire dense et vieux
les maisons sont toutes différentes
il y en a des rigolotes
plus ou moins travaillées plus ou moins originales avec des
formes étonnantes
une façade en pic
des jardins « zen » et kitsch
mais aussi les éléments habituels
comme le barbecue en pierre
au loin la tour rouge et blanche de la ZAC dont je ne me rappelle
plus le nom
un repère urbain vers Saint-Herblain
une zone industrielle

un cimetière de voitures et de bus
Paprec Plastiques une vaste usine avec de grands bacs et des camions bleus
on passe sous le pont de Cheviré mais du côté droit cette fois
les usines rouillées de Chantenay
un garage de la TAN
des palettes de parpaings
on passe sous un tunnel
on ressort et c'est la ville
tous les éléments historiques sont là
le château et le LU
un panorama de carte postale que l'on peut voir à travers le train
l'Erdre et la gare
on est arrivés.

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

NANTES - CHATEAUBRIANT

mercredi 5 mai, 7h35

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

TRAM TRAIN. Voyage en pleine semaine, très tôt. Sortir de Nantes une matinée, être de retour pour midi. Voyager comme d'autres vont à la piscine un mercredi matin. Voyager, une activité à faire seule. Se laisser porter, encore, par le lieu et ce qu'il s'y passe. Une pause dépaysante. Beaucoup de soleil. Un protocole de récit de destination qui se construit en même temps que je comprend comment je veux « saisir » les endroits où je vais.

Je me suis assise dans le sens contraire de la marche, à gauche
comme toujours
je commence à avoir mes habitudes de voyage
le train est clairsemé nous sommes peu nombreux
tout à coup un train est arrivé sur l'autre quai et une foule en
descend
où vont tous ces gens ?
le TER est moins confortable que celui pour aller à Redon
il n'y a pas de tablette pour écrire et il n'y a pas de première
classe
nous partons
nous quittons les immeubles de Malakoff
nous partons et ils restent
des arbustes verts une station de transformation électrique
les premiers pavillons apparaissent
je reconnais Doulon
une époque passée
cet arrêt où j'attendais que Paul vienne me chercher
Je passe devant mes souvenirs très précis,
Iris qui me montre son téléphone incassable et qui me dit pas
d'écran avant de dormir son père est médecin il sait il lui a
expliqué
le train est lent maintenant on a tout le temps de voir
des jeunes qui attendent leur bus
des entrepôts tagués derrière les arbres
soudain c'est un quartier entier qui apparaît,
flambant neuf et qui se construit encore !
des immeubles construits d'autres en construction des routes et
des voitures à perte de vue là en bas
désormais des pavillons puis des maisons de ville
un grand parking en silo
prochain arrêt Haluchère Batignoles
une grande avenue sans perspective
nous nous arrêtons au pôle d'échange multimodal
quelques personnes entrent
soit des sacs à main soit des sacs à dos
que des femmes et un homme avec un gros blouson en cuir
« site industriel de Nantes »
encore des immeubles en construction

une friche qui va l'être
ma voisine a mis de la musique, elle a mal branché ses écouteurs
on entend tout
un parc
le stade de la Beaujoire
le train accélère,
puis
un fleuve !
tout calme avec des bateaux qui attendent
le ciel est si bleu le soleil brille de mille feux dans mes yeux
prochain arrêt Babinière
des hommes descendent
soupir de satisfaction derrière moi
grognement plutôt
les rayons de soleil rasant les terrains de foot
derrière le mur de verdure
par rapport à mes derniers voyages les arbres sont verts c'est le
printemps
une forêt compacte
et le premier champ
sous un pont
des pavillons
forêt sous marais
champs gelés
prochain arrêt Erdre-Active
une monte et trois descendent
la bruyère n'est plus en fleurs
nous repartons nous passons devant un parking
maintenant Dacia Automobiles
des entrepôts de zone industrielle
zone pavillonnaire
les toits sont bleus en ardoise
contrairement à ceux oranges quand on va à Pornic prochain
arrêt la Chapelle-centre
après le terrain vague
les barrières ne sont plus celles de la SNCF
elles sont blanches ressemblent à des garde-corps de bateaux
nouvelle esthétique ou autre investisseur ?
du vert à tous les plans maintenant

prochain arrêt la Chapelle-Aulnay
parking paysagé
des maisons spacieuses et de grands jardins
là un cours d'eau l'Erdre ?
des vaches !
après le talus qui me cachait la vue
des champs verdoyants
des arbres et des plans d'eau
des chiens dans un chenil et un homme en gilet fluo derrière une
maison dans un jardin
un quartier résidentiel triste
tous les volets sont fermés
les façades sont sales
prochain arrêt Sucé-sur-Erdre
un parking et quelques arbres enfermés
l'arrêt est plus long que les précédents
personne ne descend
le clocher au loin
l'ancienne gare toute blanche
une petite serre et une haie d'hortensias
la nature revient
le paysage est vert à perte de vue
quelques maisons apparaissent çà et là
quand les haies du premier plan disparaissent
le temps semble plus lent
quelques arbres au sommet des collines attendent patiemment
un champ de terre retourné
derrière, une ferme
un cours d'eau très rectiligne un canal artificiel
Un champ jaune
qu'est ce qui y pousse ?
Des arrosoirs géants
des pavillons tout récents
et des plus vieux
un terrain de foot
encore des pavillons
cubes entre petites maisons travaillées avec le temps
le centre ville arrive les constructions se densifient
un horizon de toits

nous sommes juste au dessus des jardins
on voit tout
le barbeuc les tables et les chaises de jardin
personne n'est dehors mais si quelqu'un avait lu dans le jardin
j'aurais pu lire derrière son épaule
du linge sèche
une lumière a été oubliée

Nort-sur-Erdre

des collégiennes descendent avec leur sac à dos
les maisons paraissent plus bourgeoises
l'horizon est à la même hauteur, la *skyline* est plate et le ciel
prend toute la place
des travaux trois bétonnières
beaucoup d'ouvriers en gilets oranges
une carrière de terre
je regarde de l'autre côté
des fermes des maisons de campagne
le paysage se vallonne doucement
je suis bloquée dans mes souvenirs je n'arrive plus à écrire
le premier plan arboré m'hypnotise
Le paysage n'est que formes de couleur
on pourrait en faire un coloriage magique
Abbaretz

Et un beau château

par ci par là on aperçoit les toits en tôle des fermes
devant moi d'anciens voyageurs ont gravé leur marque dans le
siège

RUBO

ARM

des champs bocagés et des vaches encore
des champs bruns des vaches au loin
toutes rassemblées en bas à droite
au loin les champs jaunes et les pavillons
j'espère qu'on verra les éoliennes sur la photo
here we go again

Phospho Guano

ancienne usine desservie par le chemin de fer
du barbelé au-dessus des barrières vertes
sous un pont en béton le train s'arrête

gare de Issé
station presque flambant neuve
derrière, un terrain vague
une descend, une monte
avec une valise et un gros sac
une forêt de feuillus est épaisse et en feuilles
elle donne envie de s'y balader
un grand talus avec une multitude d'arbres
les voyageurs regardent par la fenêtre, se laissent bercer par le
rythme mécanique
le soleil perce
que du vert à l'horizon
des étangs de temps en temps
j'aimerais écrire des nouvelles à partir de ces voyages
nous surplombons la zone périphérique pavillonnaire
nous arrivons presque
un algéco, des toilettes et des camionnettes
même plus de barrière métallique sur le quai juste un filet orange
fluo de construction
paysage mitigé entre bâtiments à tentative de bardage moderne
en aluminium et vieilles bâtisses historiques
le fameux quartier mal-famé de la gare
les hôtels et les cafés-restaurants aux noms qui invitent au
voyage
« le Paris-Océan »

LE CROISIC - NANTES

dimanche 6 juin, 18h54

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

TGV. Un dimanche après-midi, chaleur, besoin de voir la mer, de se poser sur le sable. Décision de partir pour Le Croisic. Voyage avec une amie également en manque de plage. Rencontre avec d'autres jeunes dans notre cas à l'intérieur du wagon. Aller et retour complets, les citadins cherchent à prendre l'air.

le TER est très confortable
il y a des prises sous les sièges
il va direction Orléans
un vieux monsieur fait des allers-retours sur le quai
un papi et une mamie disent au revoir de la main à quelqu'un
dans le train
le train part !
des bateaux le long des quais
on dépasse des petites maisons avec des jardins potagers
un apéro dehors en famille
« la Loire en vélo à partir du 12 juin réservation gratuite » dit la
voix SNCF
on dépasse doucement les marais salants
formant une trame géométrique au sol
un grand jardin de roseaux
des pins un paysage de dunes
un moulin au loin
un camping de camping-cars près d'un petit terrain de sport
le cimetière
l'église au loin
les pavillons derrière la route
une balançoire décrépie
gare de Bath sur mer
une boîte relais enfant
la végétation ressemble au sud
pins cactus et palmiers
végétation de bord de mer
une chapelle au milieu des jardins
amas de toits et de jardins
jardins familiaux potagers
habitations récentes
le train accélère
de l'eau !
Des marais salants encore
quelqu'un y travaille
une charpente en parpaings
un château d'eau peint avec une image de marais salants
les jardins s'agrandissent
les constructions sont en forme de cube

de l'eau entre les rails et les pavillons
des mouettes y trempent leurs ailes
une petite véranda
marais/clocher/pavillons
horizon libéré
prochain arrêt le Pouliguen
l'eau paraît croupie
les immeubles au loin sont très blancs
les maisons toutes proches aussi
des couleurs primaires bleu et vert sur les volets
des formes rétro-futuristes comme à la Baule
architecture de bord de mer
un couple entre avec un gros sac de courses
un jeune avec une valise
un autre avec un sac à dos
dans le wagon du calme à l'agitation
ça rigole au loin
un cabinet médical derrière les barrières vertes de la SNCF
« je suis avec toi jusqu'à Tours donc si tu as besoin n'hésite pas »
le train repart du Pouliguen
une architecture balnéaire derrière les pins
Westotel kitsch
un grand parking et un stade
un chemin dans les roseaux
des gens qui s'y baladent
roseaux/hauts herbes/pins/estuaire/pavillons
sable pastel
couleur bleue comme les volets de ma maison en Normandie sur
les rambardes des balcons
bleu pétant aussi
rose parfois
immeubles balnéaires par excellence
pergolas antiques
avec les pins on se croirait presque en Italie
quelques toits en tuile
prochain arrêt la Baule Escoblac
architecture très américaine
pseudo moderne
mais beaucoup de balcons

pour profiter de la vue sur la mer et du soleil
car de toute façon ces logements ne sont occupés que l'été ?
grand parking dit « paysager »
des abris pour vélo en bois
une gare rustique aux ouvertures rondes et au soubassement en
grosses pierres grises
des familles sortent du train en vélo
l'arrêt est long beaucoup de monde entre et sort
ça donne envie de rester sur la plage le soir et manger une crêpe
en terrasse en regardant le coucher de soleil
ça donne envie d'être dans un film de Rohmer
nous repartons
la gare kitsch façon Disneyland au loin
derrière un terrain vague des immeubles de vacances
Zoé s'endort encore
des bâtiments tagués ayant l'air abandonnés
entre les pins
des quartiers d'habitation
multiples typologies
prochain arrêt la Baule les Pins
il y a comme un air de film dans l'air
cette virée impromptue à la plage
cette rencontre avec Margaux
ce vide maison de Marie France
ce retour en train tout doux tout lent
une tour ronde futuriste
on dirait une fusée prête à s'envoler
une femme s'est assise à côté de moi
elle ouvre son livre et pose son chapeau de paille sur la table
devant nous
des pins des pins des pins à la gare de la Baule les Pins
les immeubles me font penser à la ville allemande de Baden
Baden
une autre station balnéaire dans un autre pays
colonnes antiques sur la façade immaculée
vacances à la mer et mauvais goût
prochain arrêt Pornichet
« declaration of love » le nom du chapitre du livre de la dame d'à
côté

parking à pins

Pornichet, là où habitait la grand-mère de Elsa là où elle a travaillé l'été dernier

une ville occupée totalement seulement un quart de l'année

je me rappelle juste de la plage et du béton

la gare ressemble plus à ce que j'ai pu voir des gares de Loire Atlantique

petit bourg et commerces maintenant

pavillons de mer

grandes maisons blanches et jardins

beaucoup de jeunes dans le train

la nature prend toute la place maintenant à la fenêtre et à l'horizon

plus âme qui vive

on suit une route qu'on aperçoit au détour de la végétation

un motard et une femme derrière lui les cheveux au vent

à côté il a posé la main sur la cuisse de sa camarade de voyage

qui somnole

talus et arbres très verts

ils ont l'air amoureux

derrière les arbres arrive une zone industrielle

de grands hangars en tôle de couleur

des pavillons des cabanes en bois

nature ! qui prend toute la place maintenant

des meules de foin dans un champ

encore un autre champ encore d'autres meules

un chemin de terre sous les arbres

je ne sais pas où il va mais je voudrais bien l'emprunter

quelques maisons et potagers entre les champs

Zoé tressaute dans son sommeil

on arrive à Saint-Nazaire

une armée de bus derrière les rails

les maisons sont toutes alignées

de grands immeubles

on sent la plus grande ville qui se construit

et on sent le pétrole dans le train

terminus paris-montparnasse

« thaï ou indien qu'est ce que tu préfères ? »

les pavillons minéraux

les jardins arrivent lorsqu'on s'éloigne
un grand plan d'eau
des hangars couleur terre ou pastel
on traverse un pont
les maisons sont en contrebas
les pavillons tous les mêmes cette fois
au loin les grues du port
industries
la fumée se confond avec le ciel
une rivière jusqu'à la mer
les talus désormais
le TGV ralentit
après la grande plaine sur fond industriel
les gros silos si près
les gris puis les bleus puis les blancs
derrière ils décident du menu de la soirée
j'attends le clou du spectacle
l'immense machinerie de Donges
la structure mère
« c'est trop bon ça j'adore le tapioca »
je suis du du mauvais côté pour la raffinerie
même si les structures métalliques se déploient partout où l'on
peut poser le regard
le train est lent
de mon côté que des arbres maintenant
des algéco des campings cars
« cacahouètes et coriandre »
je ne sais pas si c'est à cause du bruit de mon jetable
mais les passagers regardent dehors
trois énormes silos et c'est la plaine encore
le train ré-accélère
une petite grue entre les arbres
les vaches les fermes
les champs parsemés de poteaux électriques
pavillons éclectiques et grands jardins
plan d'eau bocage et cuves en béton comme des soucoupes
volantes descendues sur terre
Savenay et des entrepôts désaffectés
tout est décolorisé

talus que caches-tu
des chevaux garés des voitures en liberté
des champs verts une embellie
le paysage est presque monotone
au loin de grandes cheminées rouges et blanches
un bourg de balançoires des trampolines
du foin rose on dirait des gros chamallows
et nantes qui pointe le bout de son nez

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

MACHECOUL - NANTES

samedi 19 juin, 13h08

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

TER. Voyage sous la pluie un samedi matin de juin. Couleur terne du paysage. Je commence à avoir des habitudes de voyage. Marcher en suivant les panneaux (pas de Google Maps), m'asseoir à un café, manger quelque chose, acheter des légumes au marché. Observer, écouter, discuter. M'ouvrir aux dynamiques locales et y participer, même malgré moi.

C'est le déluge !
Nous attendons le train dans un petit abri près des rails
la gare est fermée à clefs
une femme est en vélo elle va à Vannes ça fait plusieurs jours
qu'elle roule
mais ce soir elle ne dormira pas en tente trop de pluie
elle prendra un hôtel à Nantes
le train est complet
je fais tous les wagons avant de trouver une place côté fenêtre
tout le monde veut partir de Machecoul ?
ni la mer ni Nantes
le train a redémarré
petits pavillons toits en tuile
puis nature
arbres et clairières
un champ
tout est morne sous la pluie
pourtant du monde partout
une barrière d'arbres cache la vue
les frites et la bière de Machecoul me pèsent sur le ventre
encore des prairies
des vaches des fermes
le train m'apaise
au dehors c'est le vide
il n'y a rien juste un rideau de pluie
plus d'animaux dans les prés
les gouttes sur la fenêtre perturbe le champ de vision
tout paraît déformé
un petit chemin près des rails
des poteaux électriques dans un champ
retour des vaches
des champs séparés par des haies composées d'arbres et
d'arbustes
bocage
une croix à la croisée des chemins
un hameau de vieilles maisons
des champs cultivés
six meules de foin alignées
à côté une vieille dame lit

un monsieur regarde son smartphone
des graviers de la bruyère une montagne d'arbres
le train ralentit
les champs sont jaunes avec des reflets oranges
la croisée pour Pornic
un jardin avec camping car et des plantes en pot sur une table de
camping
et des fils de linge
sans linge dessus
des pavillons récents avec des toits en tuile
encore
des jardins vivants
une piscine et un trampoline
un terrain vague des stocks de rails
un vieux hangar en tôle trouée
le monsieur en face de moi n'a pas mis son masque
il a l'air énervé désagréable
gare de Sainte Pazanne
la petite dame de la gare de Machecoul sort
les trois autres jeunes filles aussi
elle mettent leurs lunettes de soleil alors que le ciel est gris
Sainte-Pazanne doit être la grande ville du coin
réceptacle de colis Amazon à côté du parking de la gare
pub pour Super U
palissade en bois but de foot
arbres à feuilles dures
poteaux électriques imposants qui nous surplombent
des palmiers dans les jardins
une petite serré et des chaises longues
une piscine et encore une autre
riche banlieue à Sainte-Pazanne !
quartier pavillonnaire les jardins sont bien rangés
maintenant les champs
une belle maison en pierre recouverte de lierre
tant de lieux tant d'histoires entraperçues
derrière les raies filantes des arbres des jardins
une route et un chemin
l'horizon est sous la pluie
champs jaunes haies vert foncé

prochain arrêt Port-Saint-Père
« pour votre sécurité prenez garde à la marche entre le
marchepied et le quai »
le train ralentit devant les meules de foin
dans un jardin un abri a été fait avec une porte de garage
un clocher tout rond au loin
une maison grise avec un toit à deux pans en ardoise
derrière les grilles vertes de la SNCF
des panneaux publicitaires
un petit chemin encore en contrebas
un immense champ inondé
une rivière
des marais ?
toujours des sentiers qui suivent les rails
des meules de foin encore
prochain arrêt gare de Bouaye
un grand potager
et des vignes
avec des fleurs plantées à chaque début de ligne
plus que Rezé et on arrive à Nantes
encore un potager tout près des rails
des maisons blanches en crépi
serres, maisons
pavillons plus récents
terrains plus vastes
bric-à-brac dans les jardins
champs arbres champs arbres route arbres
poteaux électriques
maison typé hacienda
le monsieur s'endort en face de moi
il a l'air fatigué
moi aussi le train m'endort
je n'ai pas envie d'arriver, la pluie m'attend
on croise encore une route en perpendiculaire
le mur d'arbres est hypnotisant
je suis encore dans le sens contraire de la marche
airbus !
sans transition
un pas dans la grande métropole

zone industrielle de la périphérie nantaise
pavillons et grues
ça se construit encore par ici
gare de la TAN
vieux immeubles universitaires
pavillons à tuiles
gare de Rezé Pont Rousseau
immeubles et maisons se chevauchent
grand immeubles colorés
je vais m'arrêter là prendre le tram jusqu'à chez moi
c'est le déluge
et je ne veux pas prendre froid
tant pis pour la Loire
je la verrai une autre fois

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

NANTES - ANCENIS

jeudi 15 juillet, 9h10

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

TER. Dernier voyage. Un jeudi matin d'été, presque les vacances. Hâte de suivre la Loire, voyage effectué de nombreuses fois sans l'avoir raconté. Hâte de découvrir Ancenis. Dernier voyage, seule, comme un pèlerinage. Satisfaction de savoir désormais pourquoi je voyage.

Je commence à connaître par cœur le départ de Nantes vers l'Est
les grands immeubles géométriques de Malakoff
les grues les nouveaux bâtiments en bois un stade
après arrive Doulon
les entrepôts tagués
les rails les wagons de fret
bientôt je vais apercevoir l'ancienne maison des parents de Paul
où on allait faire de la musique
le camp de Roms au bord des rails
la cheminée bleue de l'usine de traitement des fumées
une gare désaffectée
le technicentre des Pays de la Loire
le ciel est si gris pour un jour de juillet
le TER direction Saumur n'est pas bien rempli
mais c'est un des plus modernes que j'ai pu prendre
une vraie tablette pour écrire et une prise électrique sous chaque
siège
les couleurs à l'intérieur violet et bleu pastels
une belle maison en pierres au détour d'arbres
on quitte la grande ville
derrière l'écran de verdure des pavillons
tout à coup une gare et de grands immeubles résidentiels en un
battement de cils
j'ai loupé le seul TER du matin qui s'arrêtait dans chaque petite
gare
maintenant je fonce directement sur Ancenis
les haies s'aèrent et découvrent des champs
des tracteurs des hangars et des grues
image très industrielle pour un paysage de nature
et soudain ! La Loire !
Qui arrive sans crier gare
immense et calme
grise comme le ciel mais plus brillante plus éclatante que lui
le train la suit patiemment
au dessus de la Loire des châteaux
surplombant les rails et l'eau
nous observant de leur promontoire immobile
j'ai fait plusieurs fois le voyage vers Ancenis
la Loire n'était jamais la même

mes compagnons de voyage non plus
une fois seule avec de la musique à fond dans les oreilles
planant avec le courant l'eau le paysage
me noyant dans la vitesse et les basses
comme aujourd'hui attendant que les arbres découvrent la Loire
mais Ancenis arrive toujours trop vite
on voudrait pourtant continuer à plonger dans le fleuve.

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



enseignements →

LEURER D'ARCHITECTURE DE NANTES

paysage & voyage local (introduction à la suite)

Le concept de paysage, très large et fluctuant selon les époques et les domaines, notion complexe et complète, est primordial dans des champs comme l'architecture et l'aménagement du territoire. Une mission de définition des termes est alors nécessaire avant de présenter la synthèse des récits de voyages, la Loire-Atlantique vue du train étant constituée de nombreux paysages à déchiffrer.

Venant du latin pagus, « *petit pays délimité* », le mot paysage est en 1983 une « *étendue de pays que l'on embrasse d'un seul coup d'œil* »⁶. Mais la complexité du mot paysage est qu'il intègre deux dimensions : celle objective, qui a trait à la réalité « *physique* » du territoire (géographie, géologie, architecture, nature etc) ; et celle plus subjective, liée à la perception de l'individu qui possède sa propre histoire, ses propres expériences, références et imaginaires.

Néanmoins, ces deux dimensions se superposent, la géographie « *concrète* » d'un territoire pouvant par exemple entrer en résonance avec l'histoire du passant qui l'arpente. C'est ce que Marc Augé présente en partie dans son ouvrage *Un ethnologue dans le métro*, en expliquant que chaque usager du métro possède sa propre géographie de Paris selon son vécu autour des différentes stations ; que l'arrêt Denfert-Rochereau, par exemple, est pour le parisien du 14^e arrondissement son quotidien, son environnement familial, et pour le touriste la station à ne pas loucher afin de visiter les Catacombes. Cela est valable également pour l'auteur : « *certaines stations de métro sont suffisamment associées à des périodes précises de ma vie, néanmoins, pour qu'y penser ou en rencontrer le nom puisse m'être l'occasion de feuilleter dans mes souvenirs comme un album photo* »⁷. Chacun entretient alors avec un certain paysage un rapport sensible qui fait du territoire arpenté un **espace vécu**.

« *Paysage désigne une partie de territoire telle que perçue par les populations, dont le caractère résulte de l'action de facteurs naturels et/ou humains et de leurs interrelations.* »

Définition de la Convention européenne du paysage de Florence, 2000.

6. Jean-Charles Filleron, « *Paysage* », *pérennité du sens et diversité des pratiques*, Actes Sémiotiques, 2008

7. Marc Augé, *Un ethnologue dans le métro*, 1986

paysage & voyage local (introduction à la suite)

Regarder un paysage n'est donc pas seulement appréhender les reliefs et ce qu'il s'y passe ; regarder un paysage c'est le trouver émouvant car c'est celui de notre enfance, c'est s'étonner devant des détails car nouveaux à la vue, c'est le comparer, inconsciemment parfois, avec un paysage déjà dans les esprits... Comme le souligne élégamment Baudelaire : « *si un tel assemblage d'arbres, de montagnes, d'eaux et de maisons que nous appelons paysage est beau, ce n'est pas par lui-même mais par moi* »⁸. J'ai pu expérimenter directement cette notion de paysage subjectif, notamment grâce au voyage à Saint-Nazaire. Me promenant sur la jetée, je me rendis compte que le paysage (le gris du ciel et de la mer, le vent marin, l'horizon et les bateaux, le port industriel, une certaine langueur latente dans les pas des passants) ressemblait à celui de mon enfance, la rade de Cherbourg. Le paysage se rapprochait également, dans les couleurs et les matières, du parc Moda à Istanbul où j'allais souvent me balader lors de mon semestre d'Erasmus. Et que c'était sans doute pour ces raisons que j'appréciais particulièrement me promener à Saint-Nazaire... **En voyage, le beau ne serait-il pas tout simplement le familier ?** Plus tard, sur la plage, je découvrais dans la revue *Socialter* l'anthropologue Saskia Cousin tenant à peu près le même discours : « *le désir d'altérité est toujours un désir d'altérité de proximité, même si c'est à l'autre bout du monde [...] on part reconnaître ce qui est déjà connu* ». Elle continue avec une hypothèse sur nos raisons de voyager : « *on va quelque part parce que quelqu'un qui nous est proche en termes d'imaginaires, de désirs et de classe sociale nous a donné envie d'y aller* »⁹. Cela remet en question l'injonction au voyage lointain, et invite à la réflexion autour du voyage local. **Pourquoi aller à l'autre bout du monde si l'on peut retrouver les mêmes sensations dans les paysages à deux pas de chez-soi ?**

8. Charles Baudelaire, Salon de 1859 dans *Le sentiment de paysage* de Herman Parret, Actes Sémiotiques, 2008

9. Saskia Cousin, *Comment le Covid-19 va bouleverser nos imaginaires du voyage* dans la revue *Socialter*, Juin-Juillet 2020

Quel portrait de la Loire-Atlantique à partir de mes voyages en train ?

Quels paysages ? J'ai repéré dans les textes de mes voyages les mots, sujets, thèmes qui revenaient dans chacun. L'eau, toujours, les espaces naturels (végétal et animal), le logement, mais aussi l'industrie, le patrimoine, les équipements, les matières et la topographie. Pour ordonner les différentes parties qui vont suivre, j'ai donc lié les thèmes déterminés dans les récits de voyages et la notion de paysage : paysage flottant (eau), paysage résidentiel (logement), paysage naturel (espaces naturels végétal et animal), paysage signal (industries et patrimoine), paysage résiduel (équipements et autres « restes ») et paysage élémentaire (sol et ciel). Paysages complexes se superposant parfois, s'alternant toujours, mais revenant à chaque voyage de manière variée. Afin d'accorder paysage ressenti, paysage connu et paysage découvert, j'ai confronté les informations empiriques en provenance de mes voyages avec le travail de professionnels ayant déjà travaillé sur la connaissance de territoires et les caractéristiques des paysages de la Loire-Atlantique. Voici donc les différents documents qui m'ont été utiles dans ce portrait du département :

_ Le CAUE 44 a déjà fait un formidable travail sur les paysages de la Loire-Atlantique, assez exhaustif et très sensible, en faisant participer les marilégiens sous la forme d'une exposition de photographies disponible en ligne mais également sur des panneaux faisant le tour des différentes villes du département. Pour chacune des six grandes parties (littoral, marais, vigne, ville, campagne et Loire), le dossier présente la géographie physique du territoire et le ressenti de ses paysages à travers les photos de ses habitants et des paroles d'acteurs. Le carnet *Paysages perçus* cherche alors à mettre en valeur l'identité du département par la présentation de ses paysages, car « le paysage est notre lieu de vie commun »¹⁰.

Exposition du CAUE à Ancenis_juillet 2021



10. CAUE 44, *Carnets paysages perçus* : une exposition du CAUE de Loire-Atlantique, 2019

paysage & voyage local (introduction à la suite)

_ La **DREAL** (direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement) des Pays de la Loire a commencé en 2014 à constituer un atlas très complet des paysages de la région. Outil de connaissance, de sensibilisation et d'aide à la décision à destination des acteurs de l'aménagement du territoire, il est composé « *d'unités paysagères* »¹¹ découpant la région en différentes parties suivant les logiques paysagères plutôt que les frontières administratives. Les blocs-diagrammes et les cartes ainsi obtenues donnent ainsi une image extrêmement précise des paysages du 44 et des enjeux qui y sont liés.

11. *Les unités paysagères de Loire-Atlantique*, Atlas de Paysage des Pays de la Loire, 2019

_ L'**Atlas des Régions Naturelles** est un travail d'archivage photographique des paysages de France créé par Eric Tabucchi et Nelly Monnier, artistes multitâches. Lancé en 2020, avec aujourd'hui plus de 12 000 photos (principalement du nord de la France), le site internet en constante évolution tente de documenter l'architecture vernaculaire et le territoire français « *dans toutes ses nuances* »¹². Pays Nantais, pays de Retz, pays Guérandais, pays de Redon, pays d'Ancenis et pays de la Mée : voilà les différentes parties de la Loire-Atlantique répertoriés par les auteurs, constituant donc son paysage (si l'on considère que paysage est à pays ce que plumage est à plume!).

12. *Atlas de Régions naturelles*, Eric Tabucchi, Nelly Monnier, 2020

_ Le livre de Jean-Christophe Bailly, ***Dépaysement, voyages en France***, bien que différent des travaux très méthodiques des ouvrages précédents par son style littéraire (voire parfois poétique), présente une France ordinaire, habitée, constituée de « *séquences de pays* »¹³ (rejoignant en outre l'idée des « *unités paysagères* » de la DREAL) qu'il explore simplement et sincèrement. Manifeste d'un voyage local, le texte de Bailly tente de repérer les « *tonalités locales* », tout ce qui n'est pas forcément visible mais tout ce qui fait finalement que la France est bien la France. Il parle de « *la coloration locale qui agit sur les choses* »,

13. Jean-Christophe Bailly, *Dépaysement, voyages en France*, 2013

paysage & voyage local (introduction à la suite)

terme que je trouve très juste et que j'ai essayé de discerner également dans mes voyages, à mille lieux du folklore touristique : « *ce mystère de la tonalité locale est puissant et non spectaculaire et il se distingue entièrement du volontarisme patrimonial* »¹⁴. **Quelles sont les tonalités de la Loire-Atlantique ?**

Nantes - Machecoul_juin 2021



14. Jean-Christophe Bailly, *Dépaysement, voyages en France*, 2013

« *Dépaysement : lorsque j'ai pensé à ce mot pour le titre, j'ai aussitôt vu sa richesse polysémique, mais le sens premier était le plus simple et le plus immédiat, celui qui arrive lorsque l'on dit que l'on est « dépaycé » devant telle scène de genre ou tel paysage, soit parce que l'on se retrouve effectivement ailleurs, transporté très loin de ce que l'on connaît, soit au contraire parce que ce que l'on connaît ou croyait connaître s'est transformé de soi-même dans un ailleurs indiscernable mais présent. Quel est donc, se demande-t-on alors, quel est donc cet ailleurs qui est ici ?* »

Jean-Christophe Bailly, *ibid*

paysage & voyage local (introduction à la suite)

Je vois donc le travail qui va suivre comme un complément à ces ouvrages, montrant le 44 au travers d'un prisme particulier, un déplacement ordinaire, à bord de ce chemin de fer qui a participé à la création de ces paysages. Le train comme une manière de déchiffrer son territoire, d'apprécier ces lieux où l'on habite (les descriptions présentées ici étant bien sûr plus simples que la réalité géographique, sociale et historique).

- 1_ paysage élémentaire
- 2_ paysage signal
- 3_ paysage naturel
- 4_ paysage flottant
- 5_ paysage résidentiel
- 6_ paysage résiduel



1_ paysage élémentaire

Ciel !

La vitesse et le « *laisser-aller oculaire* » spécifique aux voyages ferroviaires peut parfois résumer le paysage vu du train à deux éléments : **le ciel et la terre, séparés par un horizon**. C'est ce que note Clément Chéroux, historien de la photographie : « *le paysage qui défile, lorsqu'il ne disparaît pas dans les tunnels ou les tranchées, se résume alors souvent à deux larges bandes colorées azur et brune : le ciel et la terre* »¹⁵. C'est ce que découvre également Elisabeth Pasquier lorsqu'elle raconte son voyage vers Pornic : « *chantier de voirie, le TER est reparti, le ciel est plus large, cette ligne c'est un déplacement régulier vers le ciel autant que vers la mer, la peinture hollandaise, c'est le ciel* »¹⁶. Et c'est en effet ce que l'on ressent lorsque l'on prend le train ; **l'immense place que prend le ciel dans le paysage et ses mille et une nuances qui apparaissent au fur et à mesure du voyage font de mobilités ferroviaires des déplacements ouverts à la contemplation**. Le train devient un observatoire privilégié des couchers et levers de soleil, des « *horizons en feu* » donnant parfois aux voyages, quand on part aux bonnes heures, des airs relevant du merveilleux.

15. Clément Chéroux, « *Vues du train* », *Études photographiques*, 1996

16. Elisabeth Pasquier, *La passagère du TER*, 2015

« *le ciel prend toute la place* »
Nantes-Châteaubriand

1_ paysage élémentaire



Saint-Nazaire - Nantes_février 2021

1_ paysage élémentaire

« *Maintenant le paysage est plus haut* »

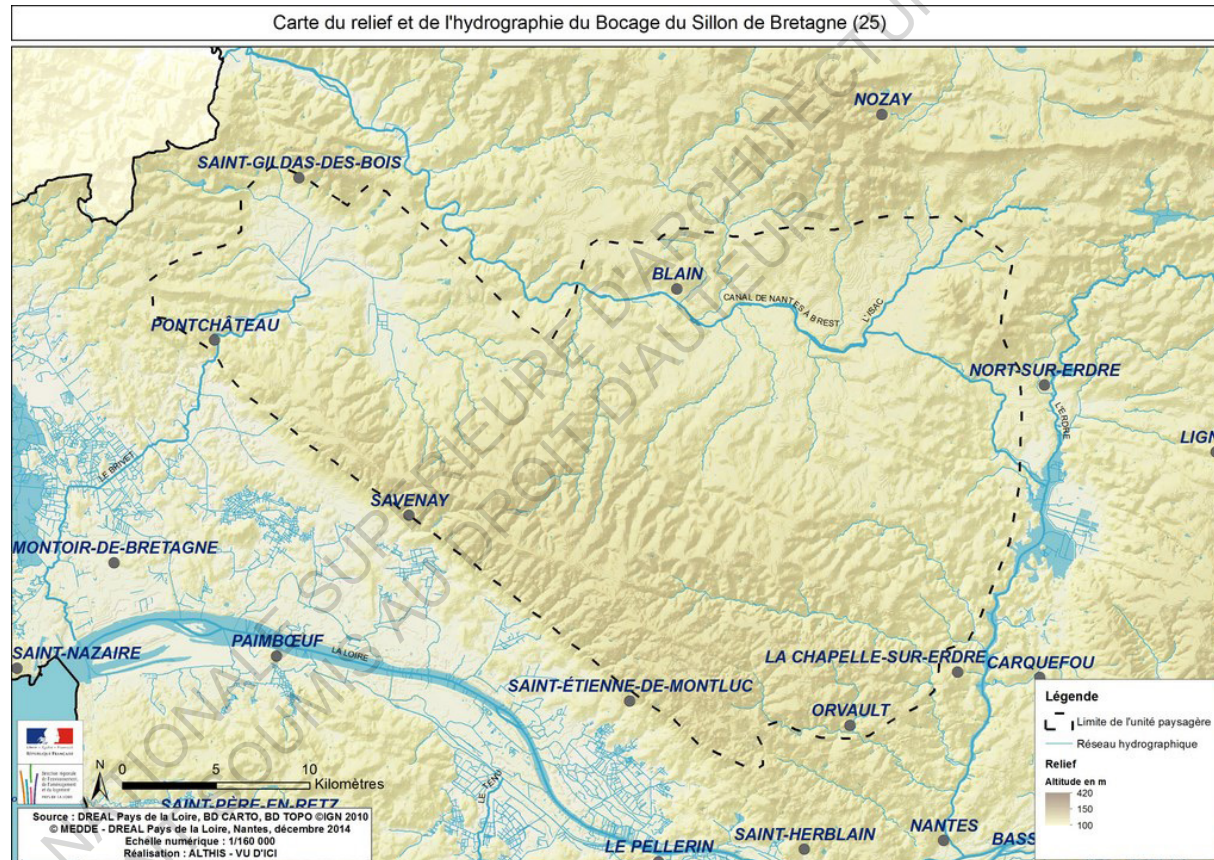
Ce rapport au ciel fluctue cependant selon la topographie du territoire. Le train, ce « *projectile détruisant le paysage* »¹⁷ trace sa route sans se préoccuper de ce qu'il traverse, fleuve ou montagne. Il permet donc d'apprécier le relief d'une manière directe, le train passant soit en contrebas, soit au dessus de l'horizon, comme remarqué notamment lors du voyage vers Redon : « *c'est le paysage qui s'adapte au train/une fois en haut/une fois en bas* ». Le ciel prend alors plus ou moins de place dans le paysage. La Loire-Atlantique n'est donc pas extrêmement vallonnée, le train ne passant dans aucun long tunnel et les reliefs étant plutôt monotones. **Toutefois, le nord-Loire possède une topographie plus accentuée que le sud**, les talus et collines revenant plus souvent dans les récits. Nous pouvons confirmer cette observation en étudiant la carte topographique du département et en examinant les unités paysagères entre Nantes et Châteaubriant/Redon. Ainsi, l'unité Marches entre Anjou et Bretagne (vers Châteaubriant) est donc composée d'un « *relief marqué par de grandes ondulations est-ouest orientant le paysage* », tandis que celle Marches de Bretagne (vers Redon) définit un relief rectiligne très particulier, **le sillon de Bretagne**, un « *ressaut topographique traversant en écharpe la Loire-Atlantique [...] formant la bordure méridionale du plateau nantais* »¹⁸, vestige du massif armoricain.

17. Wolfgang Schivelbush, *Histoire des voyages en train*, 1990

18. *Les unités paysagères de Loire-Atlantique*, Atlas de Paysage des Pays de la Loire, 2019

« *la topographie s'accroît* »
Nantes-Redon

1_ paysage élémentaire



1_ paysage élémentaire

« *Coloration locale* »

La vitesse est responsable d'une perception unique des paysages. Comme tout bouge en permanence et que les détails sont difficilement appréhendables, **ce sont les éléments permanents comme la lumière et les couleurs qui peuvent facilement être mémorisées et retranscrites.** A chaque voyage son ambiance lumineuse et colorée donc, la « *coloration locale qui agit sur les choses* »¹⁹ de Jean-Christophe Bailly. Évidemment liée à l'état du ciel, au moment de la journée et de l'année, les couleurs de la Loire-Atlantique oscillent néanmoins pour moi entre **le orange, le rose, le blanc et le bleu du côté océan, le vert, le marron et le gris de l'autre.** Avec une touche de jaune au milieu.

19. Jean-Christophe Bailly, *Dépaysement, voyages en France*, 2013

« *les mimosas en fleurs seule couleur du paysage
sinon tout est marron ou un peu vert* »
Nantes - Saint-Nazaire

1_ paysage élémentaire



Pays de Retz

Pays de Redon

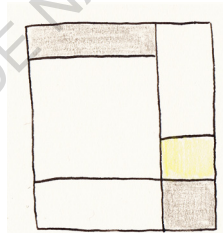
Atlas de Régions naturelles, Eric Tabucchi, Nelly Monnier, 2020

« le paysage n'est que formes de couleurs on pourrait en faire un coloriage magique »
Nantes-Châteaubriant

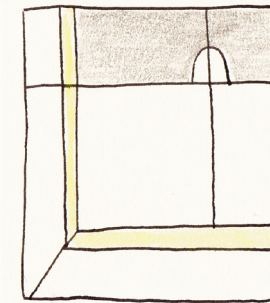
2_ paysage signal

Balises ferroviaires

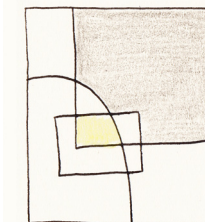
Des éléments iconiques ressortent des différents voyages en Loire-Atlantique. Comme des indices, ils permettent de se repérer, contrastant avec le reste du paysage par leur unicité ou leur extravagance. Exemple manifeste, la cheminée bleue de l'usine des traitements des fumées de Doulon annonce l'arrivée à Nantes quand on arrive de l'Est mais aussi la tour de télévision rouge et blanche de la ZAC de Saint-Herblain (qui a une jumelle à Langon dans le pays de Redon!) ou le clocher de Savenay, que l'on reconnaît par sa forme en demi-bulbe, lorsque l'on vient du Nord. Des lieux remarquables, impressionnants par leur hauteur (les clochers, les grues, les cheminées...), leur complexité et leurs formes (raffinerie de Donges, éoliennes, poteaux électriques...), leur familiarité (gare des tramways de la TAN, usine AIRBUS...) rythment ainsi le paysage mariligérien. Des infrastructures souvent imposantes, considérées comme phares et parfois transformées dans ce but : souvenir d'une peinture de marais salants sur un château d'eau vers Le Croisic, image d'une fierté locale exposée à la vue de tous les voyageurs attentifs.



*tout est relativement
plat relativement
monotone*



*au loin un
clocher rond*



*elle regarde son
téléphone*

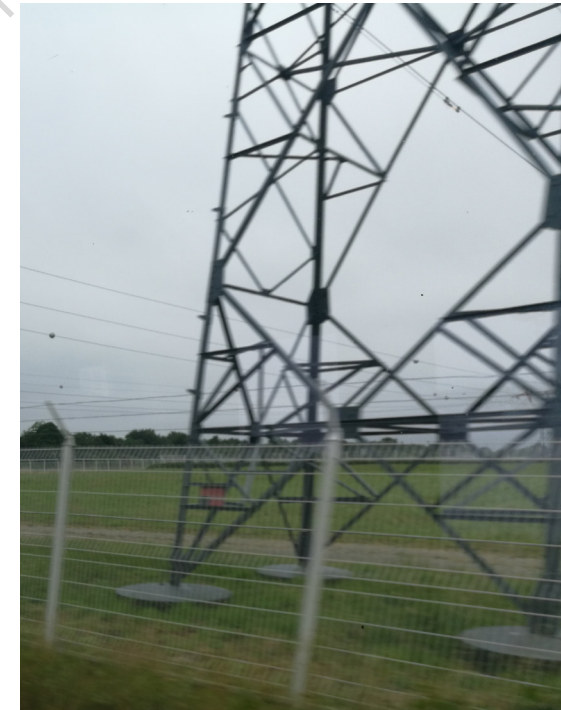
Récit de voyage graphique et retranscription sensible -
Extrait de dessins du voyage en train entre Nantes et Saint-Nazaire

2_ paysage signal

Patrimoines en mouvement

Ces objets et infrastructures expriment aussi une autre facette du département, liée à un passé plus ou moins lointain, plus ou moins sacré, et à une histoire parfois encore présente. Un patrimoine bâti faisant partie intégrante des paysages de la Loire-Atlantique et de son identité, aussi bien les calvaires entraperçus sur les places de village et les clochers d'église révélant l'influence catholique dans la construction de ces bourgs, les châteaux et manoirs en belvédère sur la Loire témoins d'un riche passé, que les gigantesques grues dans la plaine avant Saint-Nazaire indiquant l'activité du port industriel. En effet, c'est lorsque l'on passe au travers de la monumentale raffinerie de Donges quand le train va vers Saint-Nazaire ou Le Croisic, ou bien quand, du train et à chaque voyage, on voit des usines, entreprises, Phospho Guano ou Saunier Duval, hangars et technicentres que l'on se rend compte de l'importance qu'a eu le train pour le développement industriel du département et à quel point **les infrastructures portuaires et industrielles ont marqué et marquent encore le paysage naturel**. Une éolienne dans les vignes lorsque l'on va vers Pornic ou Machecoul, des poteaux électriques dans les champs, des cheminées dans les plaines... Observations rejoignant directement les pensées de François Bon dans *Paysage Fer* : « *ce n'est pas un pays sauvage, qu'on voit, mais la trace de l'homme sur sa terre* »²⁰.

Nantes - Machecoul_juin 2021



20. François Bon, *Paysage fer*, 1999

2_ paysage signal



Site industriel Saunier Duval
Châteaubriant - Nantes_mai 2021

2_ paysage signal

Imaginaire iconique

Témoins de l'imaginaire puissant lié au chemin de fer, les cafés et bars des « *quartiers de la gare* » ont tous des noms qui invitent au voyage. Je me souviens particulièrement de l'arrivée à Châteaubriant et de la vieille enseigne du restaurant, « *le Paris-Océan* », qui brillait comme elle pouvait en face des rails. Sinon, les fameux « *hôtel des voyageurs* » ou « *café de la gare* » reviennent évidemment toujours au bout des voyages. Les gares elles-mêmes, quand le TER prend le temps de s'y arrêter, donnent envie de se plonger plus dans le récit de ces lieux et de comprendre les raisons de leur construction, voir leurs évolutions au fil des âges et découvrir les mille histoires renfermant leurs murs. Bien que l'architecture soit sensiblement la même : une bâtisse à deux étages, des ouvertures symétriques entourées de briques et des volets de couleur, avec parfois un préau donnant sur le quai et des bancs, chaque arrêt a ses spécificités, ses nuances et son identité propre. « *La gare des Moutiers est grise* », à Saint-Hilaire de Chaléons la gare est « *belle et propre, semble restaurée* » ; à Saint-Gildas-des-Bois la gare est « *petite et originale* », elle a des strates de briques et un enduit gris ; et ma préférée, la gare de la Baule-Escoublac, qui semble en carton-pâte, gare « *rustique aux ouvertures rondes et au soubassement en grosses pierres grises* », un peu kitsch, mais annonçant avec brio l'architecture post-moderne de cette station balnéaire. Des fois, les gares sont en accord avec leur nom (ou vice-versa) : on trouve des pins près la gare de la Baule-les-Pins ; d'autres se mettent au goût du jour (réceptacle de colis Amazon auprès de la gare de Sainte-Pazanne ou la gare de Sucé-sur-Erdre qui n'est plus en fonction, mais

La gare de Saint-Nazaire et un paquebot au loin
_ février 2021



2_ paysage signal

repeinte toute en blanc, elle accueille de nouveaux usages), sûrement pour ne pas cesser leur activité. Car certaines gares sont définitivement fermées au public, on voit alors leurs vestiges, tagués et en ruines depuis la fenêtre, et plus aucun train ne s'y arrête. D'autres sont remplacées par de simples arrêts, sur un quai étroit en béton, derrière les barrières vertes SNCF que l'on remarque à chaque voyage et qui font définitivement partie du paysage ferroviaire de Loire-Atlantique. Bien que le tram-train vers Châteaubriant ne les arbore pas, remplacés par des clôtures plus petites et blanches : folie esthétique due au renouvellement récent de la ligne (le tram-train vers Châteaubriant a été mis en service en 2014) ?

Les barrières blanches des quai du tram-train
Nantes - Châteaubriant_mai 2021



2_ paysage signal



Clôtures vertes SNCF et éolienne dans les vignes entre Nantes et Pornic_octobre 2020

3_ paysage flottant

Ressenti

Quand je replonge dans mes récits et mes souvenirs de mes voyages en Loire-Atlantique, l'eau y possède une place particulière, liée à des sensations, à une fascination faisant appel à un sentiment profond et primitif. Plus que des paysages « emblématiques », **les paysages « flottants » vus du train s'adressent aux émotions**, la vitesse les transformant parfois en une danse hypnotique que j'ai voulu retranscrire ici dans un texte plus subjectif, « investi », intime. Car là où apparaît l'eau se ressent quelque chose d'existentiel, de mouvant et d'incontrôlable.

Rivière, mer, fleuve, canal artificiel, marais, cours d'eau, étangs, ruisseaux, l'Erdre et surtout, bien sûr, la Loire, qui se doit d'être là lorsque le département où l'on voyage se nomme judicieusement Loire-Atlantique, qui n'est pourtant pas aussi présente que prévu mais qui arrive toujours par surprise, qui se dérobe souvent ; que l'on attend toujours quand Nantes se rapproche et que l'on vient du Sud et qui alors se déploie sans crier gare, ouverture totale, respiration, qui s'enfuit après en un battement de cils et dans la tête il reste simplement le sentiment de l'immensité ronde et inaltérable de l'eau et du ciel qui se confondent. Striée par le métal quand les TER empruntent le pont de Mangin elle tressaute. Le train l'accompagne jusqu'à Ancenis ou n'est-ce pas plutôt elle qui vient épouser les rails ? Les habitués du voyage savent de quel côté s'asseoir pour s'y laisser voguer. Hélas, « Ancenis arrive toujours trop vite ». On voudrait pouvoir continuer à plonger dans la Loire jusqu'à épuisement des

La Loire à Ancenis_juillet 2021



3_ paysage flottant

nuances de l'eau, de ses courbes évanescentes et de la fougue du courant et, tant pis, déborder sur le Maine-et-Loire, s'affranchir des frontières et la suivre jusqu'à ce qu'elle ne soit plus qu'un ruisseau, continuer, Tours, Orléans, Nevers, et après ? Ou s'arrêter à Ancenis et descendre de la gare jusqu'aux rives du fleuve. S'asseoir sur les pavés en contrebas de la promenade. Regarder et ressentir l'eau et le sable sauvages toujours en mouvement, cette fois plus rapides que nous. Eau douce, eau salée, Loire, Atlantique, fleuve, océan. Le TGV Paris-Montparnasse – Le Croisic ne voit pas l'eau du fleuve et fonce pourtant dans l'estuaire ! Car si la Loire ne suffit pas il y a toujours l'océan. Mais tout au bout du voyage seulement, car depuis le train ni vagues ni embruns, juste les remous mécaniques d'une machine trop peu naturelle. C'est par contre en revenant de Pornic que l'horizon timide de l'océan se dévoile par touches, par ci et par là, entre les tuiles des pavillons du pays-de-Retz aux couleurs du couchant. Et le sel de la mer emprisonné dans les marais salants du Croisic, mosaïque de miroirs qui scintillent sous les roues du train ! Et les marais plus loin, partout le long de voies, baignant les arbres du bocage, liquéfiant le sol et reflétant le ciel, une trappe vers un monde parallèle et les troncs et les sièges qui y sombrent. La tonalité de la Loire-Atlantique c'est bien l'eau, seul élément naturel du voyage, par endroits encore complètement farouche, et même si la main humaine tente de la dompter à sa manière, son aura rejaillit sur les paysages comme le souvenir d'une chanson ancienne et éternelle.

L'Atlantique à Pornic_octobre 2020



3_ paysage flottant

Une eau à multiples visages

L'eau a été pour la Loire-Atlantique une géographie particulière à laquelle s'adapter, mais également une formidable richesse qui a permis un développement industriel et des zones d'activités liées au travail maritime.

On le perçoit directement depuis le train : les gigantesques infrastructures portuaires que l'on voit au loin, se découpant sur le ciel quand on arrive dans la plaine avant Saint-Nazaire ou les trames des marais salants qui se répètent longtemps, dans le pays Guérandais, lorsque le train part du Croisic. Un pays de pêche également, pour les professionnels ou les particuliers (souvenir d'un homme qui pêchait un mardi matin aux abords de la Loire avant Ancenis), sans parler des nombreuses activités de loisirs liée à la mer ou au fleuve (bateaux, sentiers cyclables, balades le long de la Loire...). Un développement du tourisme balnéaire et une urbanisation littorale, permis en particulier grâce au chemin de fer, comme l'explique également le CAUE : *« le chemin de fer résout les contraintes des distances et devient un catalyseur du développement urbain. Les paysages industriels apparaissent autour des voies de communication. Les quartiers ouvriers se développent auprès des gares de marchandises et de voyageurs. Dans le contexte départemental, cette période permet l'évolution des ports de commerce comme Nantes et Paimboeuf, en sites d'activités industrielles. Entre 1850 et 1930, du fait des voies ferrées et de l'attractivité du littoral, naissent les premières stations balnéaires. »*²⁴. **Un paysage toutefois contraignant**, que les habitants ont essayé de maîtriser et qu'ils cherchent encore à apprivoiser, par la transformation du relief en creusant des canaux

24. CAUE 44, *Carnets paysages perçus : une exposition du CAUE de Loire-Atlantique*, 2019

3_ paysage flottant

artificiels et des étiers, en installant des écluses, en érigeant des digues... Ou en construisant des ponts pour faire traverser le chemin de fer et les véhicules au-dessus de la Loire. Des infrastructures parfois monumentales, comme le pont de Saint-Nazaire au-dessus de l'estuaire, ou celui de Cheviré, à Nantes. L'eau entraperçue à travers la fenêtre du train est donc présente de différentes manières en Loire-Atlantique : **sous la forme d'un fleuve**, la Loire, parfois sauvage et large, au creux de versants (vers Ancenis), parfois plus enfermé et séquencé par de nombreux ponts, ouvrages d'art construits à différentes époques selon les besoins des population (lorsque le train traverse la Loire pour quitter Nantes, vers Pornic ou bien Clisson) ; **sous la forme de marais** (les abords de la Loire vers Saint-Nazaire accueillant les extensions des crues), **parfois salants** (au bout du voyage vers Le Croisic) **et parfois bocagers** (marais de l'Isac et de Vilaine vers Redon) ; **sous sa forme la plus démesurée, l'océan** que l'on voit quand on arrive à Pornic ; mais également **sous sa forme la plus simple, la plus humble, un réseau de rivières, canaux et ruisseaux, étangs**, abreuvent le paysage et accueillant une biodiversité spécifique, comme ces hérons vus « *les pieds dans l'eau* » pendant le trajet au retour de Redon. **Industriels, sauvages, de loisir, mystérieux, sereins, naturels, etc, les paysages liés à l'eau sont complexes et cependant emblématiques du département.**

La Loire à Ancenis_juillet 2021



3_ paysage flottant



Clisson - Nantes_mars 2021

4_ paysage naturel

Bocage à taille humaine

La Loire-Atlantique est nettement représentée par ses paysages de bocage, qui constituent une grande partie des paysages considérés comme « *naturels* » vus lors de voyages en train. Pour l'atlas des paysages de la DREAL, le bocage est une « *structure végétale emblématique de l'Ouest de la région* »²¹, intrinsèquement liée à son histoire agricole et aux caractéristiques de ses sols, car, *grosso modo*, les haies facilitaient la rétention d'eau (le département étant fortement connecté à l'eau comme raconté dans la partie « *Paysage flottant* »). Le bocage n'est donc pas un paysage 100 % naturel, car comme vu également dans la partie « *Paysage signal* », aucun paysage vu du train n'est totalement sauvage. Toujours travaillé par la main de l'homme, la nature aperçue est soit délibérément transformée (champs et bocage), soit altérée par des éléments artificiels (poteaux électriques ou éoliennes), soit « *domestiquée* » (plantes en pot dans les jardins...). C'est ce que remarque aussi le CAUE 44 dans son carnet de paysages, présentant la campagne comme un assemblage d'éléments « *naturels* » : arbres, animaux, champs mais composant un tableau « *idéalisé* »²² d'une nature autonome et insoumise. Des fermes et complexes agricoles sont en outre toujours présents et parsèment constamment les espaces de végétation. Le bocage est donc un paysage artificiel, mais est représentatif de l'image que les mariligériens se font de la campagne et de la nature dans leur département.

21. *Les unités paysagères de Loire-Atlantique*, Atlas de Paysage des Pays de la Loire, 2019

22. CAUE 44, *Carnets paysages perçus : une exposition du CAUE de Loire-Atlantique*, 2019

« *nature ! Qui prend toute la place maintenant* »

Le Croisic-Nantes_juin 2021

4_ paysage naturel

Agriculture(s)

Les paysages de bocage, bien que très familiers dans leur forme, ne sont pas tous uniformes. **Ils témoignent d'espaces agricoles multifformes, entre terre d'élevage au nord de la Loire, maraîchage et viticulture au sud.** Cependant, le train rend compte de la vocation de la Loire-Atlantique à être principalement une terre d'agriculture et d'élevage. Dans chaque voyage, presque sans exception, on retrouve les vaches dans les champs. Blanches tachetées de noir, brunes, mais la plupart blanches, elles font la sieste ou mangent de l'herbe à tous les plans (l'expression « *comme une vache qui regarde passer les trains* » n'aura ainsi jamais été aussi pertinente que lors de voyages en train dans le 44). Nous retrouvons donc bien les « *prairies permanentes (pâturages et foin)* » et les « *terres labourables* »²³ décrites dans l'atlas des paysages perçus du CAUE. Si nous comparons les données officielles de l'atlas du Département de Loire-Atlantique en 2018 (atlas.loire-atlantique.fr) avec mes observations ferroviaires, le résultat est cohérent : 468 106 hectares pour les territoires agricoles contre 12 810 ha de vignobles et 7 189 ha de maraîchage/horticulture (concentrés au sud-est de la Loire). Quelques chevaux dans des prés également, exclusivement vers Pornic, Redon et Le Croisic, mais en nombre bien moindre. **La particularité du bocage au sud de la Loire est donc la très forte présence des vignes**, que l'on retrouve exclusivement lors des voyages vers Pornic et Machecoul (la branche commune avant la séparation des voies à Sainte-Pazanne), et surtout vers Clisson, où le paysage graphique que forme les vignes avec la vitesse du train compose l'essentiel du voyage ! Par ailleurs, le maraîchage s'aperçoit et se différencie

Redon -Nantes_mars 2021



23. CAUE 44, *Carnets paysages perçus* : une exposition du CAUE de Loire-Atlantique, 2019

4_ paysage naturel

de l'élevage par la couleur des champs, jaunes lors de mes voyages, que l'on voit surtout vers Machecoul, ou au début du trajet vers Châteaubriant, quand le tram-train part d'abord vers l'Est avant de partir au Nord. **Un paysage de bocage donc, mais diversifié par ses trames variées entre bocages d'élevage et vignes, créant un paysage plutôt géométrique, très graphique (rectangles de couleurs séparés par des lignes de haies foncées).** Des paysages cinétiques que la vitesse du train fait bouger dans un rythme magnétisant.

Vignes au dessus du talus
Clisson - Nantes_mars 2021



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

4_ paysage naturel



Paysage de bocage maraîcher
Redon - Nantes_mars 2021

4_ paysage naturel

Arbres rois

Élément naturel par excellence, les arbres sont la richesse des voyages. Pouvant former un paysage géométrique par leur disposition, ornementant l'horizon en ombres chinoises, déterminant l'ambiance du voyage selon la couleur de leurs feuilles et leurs essences, créant un univers fantastique quand ils sont « *les pieds dans l'eau* » à cause des marais, et bien que cachant la vue parfois, ils sont fondamentaux et font partie intégrante du paysage. Ils inspirent même le nom de certains arrêts (Saint-Gildas-des-Bois, La-Baule-les-Pins) et manquent quand ils ne poussent pas (déception quand les « *talus sont nus* »). Les arbres sont partout (et c'est tant mieux), à tous les plans, devant nous et au loin, sur les parkings, dans les champs ou les jardins. Plus on va vers l'océan plus les épineux débarquent comme les pins, caractéristiques des bords de mer, car dans les bocages et la partie du département plus dans les terres, ce sont plutôt des feuillus. Ils sont parfois organisés de façon plus denses, des forêts et bois sont ainsi visibles lors des trajets du Nord-Loire, vers Redon et Châteaubriant. « *Des arbres, encore des arbres* », ai-je pu écrire lors d'un de mes voyages, me rendant compte seulement après de **l'importance de cette entité végétale, élément clé des paysages naturels de Loire-Atlantique.**

*« des arbres des arbres des arbres qui
passent à une vitesse folle filent entre les
yeux fuyant le regard »*

Pornic-Nantes_octobre 2020

5_ paysage résidentiel

« *Learning from* les zones pavillonnaires du 44 »

L'étalement urbain est un phénomène clairement visible depuis le train. Plus on s'éloigne des bourgs plus les maisons sont récentes et leur densité diminue au fur et à mesure que le train sort des villes. Le paysage résidentiel se transforme alors de maisons mitoyennes en pierre à pavillons avec jardins. Nous pouvons observer un certain palimpseste entre les premières maisons du centre-bourg et les derniers pavillons, à quelques minutes de train, encore en construction. Entre ces deux extrêmes temporels, différentes zones d'habitation selon la taille de la ville : maisons ouvrières, immeubles collectifs, vieilles zones pavillonnaires des premières extensions urbaines, zones plus récentes... Qui finalement ne quittent pas longtemps le champ de vision : les espaces ruraux alternent rapidement avec les zones urbanisées, la plupart pavillonnaires, qui sont presque le principal paysage des voyages. En outre, même la campagne est parsemée d'habitations, de hameaux ; la limite entre territoire urbain et rural est extrêmement floue. Jérôme Mazas, paysagiste-conseil, le notifie aussi dans le carnet de paysages du CAUE à l'intérieur de la partie sur la ville : « *C'est aussi un territoire rural et très urbanisé à la fois. La vue d'avion est édifiante : le bocage à proximité de Nantes et à sa périphérie même éloignée est extrêmement mité par les lotissements et de nombreux espaces construits (qui sont en fait des lotissements bien souvent quelconques) sont disséminés dans le territoire quasiment partout dans le département.* »²⁵. Nous pourrions préciser que la vue du train est également manifeste de cette « *ville diffuse* » particulièrement présente en Loire-Atlantique. S'étendant toujours plus, certains professionnels de l'aménagement du territoire

25. CAUE 44, *Carnets paysages perçus : une exposition du CAUE de Loire-Atlantique*, 2019

5_ paysage résidentiel



Habitations à Rezé
Nantes- Machecoul juin 2021

5_ paysage résidentiel

s'inquiètent de voir fleurir ces nouvelles habitations dans des milieux naturels originaux – dans des cadres environnementaux uniques C'est ce que note déjà la DREAL en 2011, dans son rapport sur les paysages des Pays de la Loire. **Jusqu'où ces zones vont-elles s'étendre ?** Uniquement accessibles en voiture, elles participent également à l'hégémonie automobile maillant le territoire de routes en tous genres, transformant également les espaces naturels présents.

« La continuité de l'urbanisation essentiellement d'habitat secondaire de type pavillonnaire contribue aujourd'hui à accentuer la perte de lisibilité de ce contexte paysager côtier en s'épaississant progressivement sur le plateau rétro-littoral. Cela pose la question de la structuration de ces tissus urbains, du repérage nécessaire dans ces agglomérations et surtout de la limite à donner à ce développement en épaisseur qui franchit de plus en plus la route bleue (axe routier Guérande-Pornic). »²⁶

26. extrait de l'Atlas des Paysages élaboré par la DREAL des Pays de la Loire en 2011, unité paysagère de la côte bretonne méridionale

5_ paysage résidentiel

Architecture balnéaire, pavillons d'eau douce et phares métropolitains

La Loire-Atlantique présente néanmoins une grande variété de typologies résidentielles, liées à des environnements singuliers, participant aux différentes ambiances ressenties lors des voyages. Les pavillons, déjà, bien qu'étant construits sur le même schéma - quatre murs et un toit entourés d'un bout de terrain, sont multiples et originaux par leur forme, leur taille, leur orientation, leur couleur, leur âge... Il n'y en a donc pas deux pareils ! De grandes familles se dégagent cependant, formées en fonction de l'apparence extérieure et des matériaux utilisés. Ainsi, lorsque les toits sont en tuile orange, dans le pays de Retz ou vers Clisson par exemple, la couleur vivifie le paysage et donne une teinte chaude au voyage. Elle fusionne avec le ciel du couchant que l'on voit à bord du TER revenant de la plage de Pornic. Au nord de la Loire, vers Redon ou Châteaubriant, les toits en ardoise bleue et les maisons en pierre grise annoncent d'autres nuances, d'autres procédés constructifs, d'autres influences. On se sent alors effectivement plus proche de la Bretagne. En bord de mer, ce sont les façades blanches qui ressortent. Plus le train arrive vers la côte, plus les façades sont enduites et immaculées, à la fois pour les pavillons, les maisons ou les immeubles. Car l'architecture balnéaire de la côte Atlantique est très reconnaissable : de forme post-moderne (avec inspiration antique notamment) ou rétro-futuriste, extérieur blanc, grands balcons et/ou loggias pour les immeubles collectifs, volets de couleurs primaire (bleu ou vert)... L'architecture résidentielle aperçue à travers la fenêtre lors de l'arrivée au Croisic est alors significative de celle que l'on va trouver au bout du voyage. Par contre, un type d'architecture

5_ paysage résidentiel

découvert à travers la fenêtre du train n'a pas réellement d'ancrage territorial. Celle des nouveaux lotissements, constituée majoritairement de constructions en béton et de formes cubiques, à toit plat, paraît incongrue, décontextualisée, à côté du pavillonnaire ancien ou des immeubles aujourd'hui décalés des stations balnéaires.

Nantes fait néanmoins figure d'exception dans ce paysage résidentiel partagé sommairement entre Nord-Loire, Sud-Loire et côte Atlantique, bien que l'on retrouve certaines caractéristiques particulières comme les différences de toiture : les tuiles orange sont en effet bien présentes aux environs de la gare de Rezé Pont-Rousseau lorsque l'on va à Pornic ou Machecoul, tandis que des toits en ardoise apparaissent lors des destinations nordiques comme Redon ou Châteaubriant. Cependant, la métropole est plutôt marquée par les opérations immobilières de grande ampleur alternant avec les lotissements ou les maisons de ville avec rez-de-chaussée commercial lorsque les trains se rapprochent de la gare. Les immeubles de Malakoff ou par exemple l'immense ZAC en construction de Bottière Chénaie à proximité des rails lorsque le train court vers Châteaubriant donnent une échelle monumentale et écrasante au voyage et perturbe la lisibilité des logements aperçus. En effet, les colossales tours de ce nouveau quartier périphérique arrivent sans crier gare alors que le paysage urbain se dé-densifie doucement. Une nouvelle ville dans la ville ! Une étude plus précise, en tram notamment, permettrait de définir plus exactement les différents quartiers

5_ paysage résidentiel

résidentiels de la métropole et d'en dresser le portrait afin de comprendre la politique urbanistique de l'aménagement « à la nantaise ». **Toutefois, comme un phare, l'imposante skyline de la métropole est rassurante : elle annonce bien l'arrivée en gare de Nantes.**

Atlas des
Régions
Naturelles

Pays nantais x

RECHERCHER
RAFFRAÎCHIR
REVENIR

Pays Nantais



2019 | Été | Scène | Stations anciennes | 1919 - 1945 | Vestige | Béton | Pays nantais x



2010 | Été | Non | Signalisation | Pays nantais x



2019 | Ensemble | Été | Site | Périphérie | 1946 - 1975 | Béton | Pays nantais x



2018 | Été | Grande ville | Chantier | Béton | Pays nantais x



Discothèque | Contemporain | Pays nantais x



2016 | Été | Agro-industrie | 1919 - 1945 | Pays nantais x



2018 | Été | Chantier | Béton | Pays nantais x



2010-16 | Automne | Nouvelle architecture nouvelle | Grande ville | Contemporain | Bardage | Triangle | Pays nantais x

Atlas de Régions naturelles, Eric Tabucchi, Nelly Monnier, 2020

1_ paysage résidentiel

Dans l'intimité des jardins mariligériens

A la manière de Bailly (cf. citation à côté) je voudrais moi aussi faire un texte décrivant les jardins des habitants de la Loire Atlantique. Que le train aille vers Clisson ou Redon, Châteaubriant ou Pornic, un loto gagnant pourrait être joué des éléments que l'on retrouve partout, également ressemblant, au demeurant, au récit qu'en fait Bailly. Ce qui est formidable, bien que tous les jardins se ressemblent presque au brin de pelouse près, **c'est que chaque terrain est singulier dans sa disposition, les usages entraperçus et les formes que créent les multiples bric-à-brac...**

Tout le temps des vérandas et, accessoire moderne du jardin, le trampoline, grande cage ronde, que l'on voit partout dépasser des clôtures, mais jamais avec des enfants dedans. D'autres jeux pour les petits, bien que ne rivalisant pas avec l'armée de trampolines évoluant en Loire-Atlantique, des balançoires plus ou moins décrépies et des toboggans plus ou moins délavés. Quelques piscines apparaissent, même si le climat se prête moins à la baignade que dans le Sud. Beaucoup de potagers et de serres, en travaux ou déjà en terre au fond du jardin, des fois sur de vastes terrains où poussent fruits et légumes et des serres d'une taille presque professionnelle bien qu'artisanales. Des abris de jardins soit déjà tous faits, bardage bois et toit à deux pans, soit improvisés avec les moyens du bord : tôle ondulée souvent, bois parfois, et même un avec une porte de garage en guise de façade. Le camping-car des vacances attendant son tour au fond du jardin, à l'autre bout de la véranda, à côté du fil à linge et du

« [...] ou encore le continuum d'objets réglant les jardins et surtout les arrière-cours tels qu'on les voit, depuis le train surtout, quand il ralentit en s'approchant des gares – palettes empilées dans un coin à côté d'une bétonneuse hors d'usage, chaise en plastique rouge où s'est accumulée un peu d'eau de pluie, jouets d'enfants aux couleurs vives éparpillés sur une pelouse, rangs de poireaux aux longues feuilles bronze un peu jaunies, rosiers parfois étincelants, cabane aux parois passées d'une lasure sombre, portails standards et voitures, voitures toujours et presque toujours sans rapport avec l'état de la maison, de rutilantes neuves devant des bicoques et de très vieilles oubliées au fond de jardins. »

Jean-Christophe Bailly, *Dépaysement, voyages en France*, 2013, page 457

1_ paysage résidentiel

barbecue que l'on déplace sur la terrasse lorsque le beau temps et les copains arrivent. La table en plastique et les fauteuils d'extérieur, les chaises longues sous les palmiers en pot, les massifs de fleurs et la pelouse bien verte. Là des bambous pour se cacher des rails, là une grande palissade, là une haie épaisse et bien taillée, là-bas une haie d'épineux moins bien taillée, ici une haie colorée d'hortensias. Des tentatives de jardins à thème – jardins « zen » avec plan d'eau pour carpes koï et agencement relaxant de pierres ou jardin/grenier/fourre-tout où s'amoncelle tout ce qui ne rentre pas à l'intérieur ; mais surtout, partout, des jardins ressemblant aux maisons qu'ils jouxtent, et sûrement aux familles qui les habitent.

Des jardins mettant en valeur la plasticité pavillonnaire et la créativité habitante malgré la relative ressemblance de ces zones périphériques ; **des scènes de vie réelles du quotidien montrant comment on vit, ici.** Comme le souligne parfaitement François Bon, lors de son périple ferroviaire entre Paris et Nancy : *« alors, on voyage dans son pays même, comme en pays étranger. L'interrogation que c'est, vivre, quand on voit par l'arrière la vie des autres : à quelques objets qui traînent, des fauteuils en plastique, une balançoire pour les enfants, une manière d'arranger le jardin, et c'est un monde qu'on traverse aussi vaste qu'un pays lointain »*²⁷.

27. François Bon, *Paysage fer*, 1999

6_ paysage résiduel

Relégation

Le train nous permet de voir les espaces relégués, qui, contrairement aux paysages emblématiques de la Loire-Atlantique vus précédemment (la Loire, les marais salants, le bocage...), ou même aux paysages « ordinaires » (zones pavillonnaires, champs...), **sont des espaces mis volontairement à l'écart des villes**. En effet, les abords des rails sont de manière générale bruyants et répulsifs, peu propices à accueillir des lieux habités et occupés en permanence. Ainsi, ils sont les endroits privilégiés où placer les « relégués » des centres-ville, comme ce camp de gens du voyage que l'on aperçoit après Doulon quand le train va vers l'Est. Disposé à côté des espaces de stockage, les entreprises profitant également de « l'ingratitude spatiale » des bordures de rails, il est coïncé entre les clôtures de la SNCF et une rangée d'arbres, donc invisible depuis la ville. D'autres espaces cherchant à être cachés se voient pourtant depuis le train : un cimetière de voitures et de bus sur la ligne Nantes-Redon par exemple, et, surtout, beaucoup de terrains de stockage de professionnels ou de particuliers, créant un autre paysage, moins beau sûrement que celui des vignes ou des manoirs en promontoire sur la Loire mais cependant tout aussi « authentique ». **Physiquement loin des yeux mais à la vue de tous, les environs des rails sont aussi des lieux d'expression informelle**. En effet, les hangars, friches industrielles et autres bâtiments en ruine le long des voies sont la proie des tagueurs qui ornent les murs de leurs créations. **Un paysage toujours mouvant, profitant de ce « no man's land » entre rails et ville, pour accueillir activités et population plutôt malvenues ailleurs.**

*« Je commence à connaître par coeur le
départ de Nantes vers l'Est
les grands immeubles géométriques de
Malakoff
les grues
les nouveaux bâtiments en bois un stade
après arrive Doulon
les entrepôts tagués
les rails les wagons de fret
bientôt je vais apercevoir l'ancienne maison
des parents de Paul où on allait faire de la
musique
le camp de Roms au bord des rails
la cheminée bleue de l'usine de traitement
des fumées
une gare désaffectée
le technicentre des Pays de la Loire
le ciel est si gris pour un jour de juillet »
Nantes-Ancenis_juillet 2021*

6_ paysage résiduel



Bâtiments tagués au sortir de Nantes
Nantes- Ancenis_juillet 2021

6_ paysage résiduel

Impersonnalité

Routes, parkings, zones commerciales... **Ces espaces qui sont clairement visibles depuis le train ne font pas partie des paysages définis dans les différents atlas étudiés** (à part un magasin de zone commerciale du pays Guérandais dans l'atlas de régions naturelles de Tabucchi et Monnier, et encore, il ne fait pas partie des grandes chaînes que l'on retrouve au fil des voyages, comme Mc Donald's ou Point P). Ce sont les lieux « *qui restent* », sans une identité assez forte pour être mis en valeur ou même énoncés, mais qui sont tout de même présents sur le territoire. Caractérisés par une forte présence de la voiture, ils ne sont pas repérés sur les paysages typiques du 44 car ressemblant à ceux que l'on pourrait trouver dans n'importe quel autre département. **Les parkings prennent en outre une grande place dans le paysage vu du train** lorsqu'il arrive en gare. Jamais exactement les mêmes (des efforts de « *parking paysager* » peuvent être notés notamment dans certains arrêts du tram-train vers Châteaubriant), cependant, forcément, aucune gare n'échappe au stationnement automobile. Les terrains de sport situés près des zones pavillonnaires sont également tous pareils, et, souvent placés près des rails, on peut voir parfois, lorsque le train ralentit, des petites silhouettes de couleur se passer un ballon.

Parking vers Rezé
Nantes - Machecoul_juillet 2021



Le train permet de voir mille mondes à travers la fenêtre et donc autant de sujets d'enquêtes. Traversant des paysages à un moment donné précis, il est une expérience ouverte et unique. Il donne à voir un panorama qui peut se transformer en une multitude de motifs de recherche quand on l'analyse plus profondément (*la maison pavillonnaire : possibilité d'un chez-soi ? Le paysage est-il intégralement artificiel ? Quelle reconnaissance des arbres dans le paysage mariligérien ?* Parmi tant d'autres !). Réflexions qui sont donc **autant de chemins pour construire un territoire que pour s'y ancrer** ; à la fois témoignages du passé et pistes pour le futur, les voyages en train sont ainsi plus qu'un simple déplacement.

Comment aménager leur avenir ?

Comment tirer avantage de la richesse « projectuelle » de ces paysages ?



Image tirée du film *Mr. Nobody* de Jaco van Dormael

ECOLE NATIONALE SUPÉRIEURE
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT

troisième arrêt :

prospective des voyages en train

Imaginer le futur des voyages en train grâce à des récits fictionnels inspirés des voyages effectués et des dynamiques actuelles - proposer des avensirs ferroviaires

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

0_ intérêt de la prospective

Comme l'explique le professeur de sciences politiques Gilles Pinson dans *Trois scénarios pour la métropole*, un exercice de style paru dans la revue *Place Publique* où il fait le récit de la métropole nantaise dans trois futurs différents : « pour le chercheur qui pense que les sciences sociales fabriquent le monde autant qu'elles le constatent, l'exercice de la prospective peut s'avérer extrêmement profitable. »¹. L'écrivain Alain Damasio va plus loin, et affirme que la fiction est une arme de transformation massive du monde car elle passe par le changement des imaginaires (« *La couche rationnelle s'épuise : on a beau expliquer, analyser, ça ne donne plus envie de lutter. Les ouvrages théoriques ne suffisent plus. [...] Il faut mener une guerre des imaginaires. Par l'imaginaire on peut faire éprouver un monde meilleur. Ce qui m'intéresse c'est de donner l'envie aux gens de se battre.* »²). Il rejoint sur ce point le philosophe Baptiste Morizot, qui racontait dans l'émission *L'Art est la Matière* du 6 juin 2021 sur France Culture qu'il nous faut ré-apprendre à voir, que l'important est de changer les représentations que l'on a de ce qui nous entoure afin de remanier en profondeur notre façon d'être au monde. Pour cela, la fiction est un moyen privilégié car pouvant inventer un nouveau monde qui donne matière à réfléchir et à se questionner sur le nôtre.

Je me suis appuyée sur mes propres expériences pour construire cette dernière partie de prospective. Je désirais un récit cohérent avec de mon enquête que j'ai effectuée depuis le début à la première personne ; je trouve donc logique de continuer comme si je prenais encore le train, mais cette fois-ci dans des futurs pas encore arpentés. En plus des expériences et recherches exclusivement sur le chemin de fer convoqués dans l'écriture de ces scénarios, je me suis servie d'une

« la fiction ce n'est pas la belle histoire ou le vilain mensonge qui s'oppose à la réalité ou que l'on veut faire passer pour elle. Fingere ne veut pas dire feindre mais forger. »

Jacques Rancière, *La Fable cinématographique*, Seuil, 2001, p. 202

1. Pinson Gilles, *Trois scénarios pour la métropole*, Place Publique, Mars-avril 2011

2. Alain Damasio, « *Il faut mener une guerre des imaginaires* » : les utopies concrètes d'Alain Damasio », L'Invité.e des Matins (Florian Delorme), France Culture, 2019

0_ intérêt de la prospective

formidable source d'inspiration, capable de transformer les imaginaires, et plus liée au train qu'il n'en a l'air : le cinéma. **Croisant donc les réflexions qui se sont dégagées lors de mes voyages avec les films vus, ma culture personnelle d'étudiante en architecture et une conscience relativement inquiète sur l'avenir du monde**, je livre ici des textes plus ou moins dramatiques et fictionnels, subjectifs bien sûr mais le résultat de vingt-deux ans d'une curieuse expérience du monde, de cinq ans en école d'architecture et de un an et demi de voyages en train en Loire-Atlantique.

Cette partie se compose de huit scénarios, liés aux huit voyages que j'ai effectués en Loire-Atlantique (Pornic, Saint-Nazaire, Châteaubriant, Ancenis, Machecoul, Redon, Clisson et Le Croisic). Chaque scénario a lieu dans un univers qui lui est propre, dans des mondes parallèles rendus possible par les décisions spécifiques que nous (et d'autres) sommes en train d'effectuer aujourd'hui. Avez-vous vu le film *Mr. Nobody* et la scène sur le quai de la gare, où le garçon hésite entre partir avec sa mère ou rester avec son père ? La suite du film montre les mondes différents dans lequel le garçon aurait évolué si il avait choisi l'une ou l'autre option. Cette partie est construite à peu de choses près de la même manière : voilà les scénarios qui peuvent peut-être arriver, tout dépendra des choix que nous allons faire.

« la mise en texte est apparue comme une opération fondamentale : l'observé, à partir du moment où il est construit comme informateur par l'anthropologue ou par le sociologue est tout de suite pris dans une stratégie discursive et textuelle qui lui échappe. D'où la question de savoir si la véritable finalité de l'anthropologie n'est pas la production de fictions narratives, et le travail du chercheur en sciences sociales essentiellement un travail d'écriture supposant en retour l'examen critique de ces expériences scripturales. »

Chérel Emmanuelle, Pasquier-Merlet Elisabeth. *La fiction et le réel*. Lieux Communs - Les Cahiers du LAUA (Langages, Actions Urbaines, Altérités - Ecole Nationale Supérieure d'Architecture de Nantes), 2013

1_cabotage ferroviaire

Machecoul

Enfin arrivée à Machecoul, je me souviens de la dernière fois où je suis venue. C'était le 19 juin 2021, le jour des 52 ans de mon père, je l'avais appelé sous la pluie après avoir marché jusqu'à l'abbaye des Chaumes où seul le pigeonnier tenait encore debout. Aujourd'hui la ville s'est développée grâce à sa position stratégique dans le réseau de l'Ouest, maintenant que la montée des eaux, bien qu'élevée de un mètre seulement, a noyé tout le littoral, elle est devenue une station balnéaire assez renommée et a décidé de reconstruire son patrimoine bâti, de préserver ses « *vieilles pierres* ». L'abbaye a donc été reconstruite et est visitée par les touristes en vacances à la mer quand le temps est trop chaud pour rester dehors, le cloître étant un îlot de fraîcheur particulièrement apprécié des voyageurs et des locaux, des concerts, lectures et projections y ont lieu tous les soirs de la saison, et chaque année le salon numismatique. Certaines villes de la côté Atlantique n'existent plus, créant une nouvelle Atlantide sans colonnes antiques mais avec des toits en tuile servant de maisons aux poissons. Toute la population a dû se rapatrier sur les terres plus hautes, la plupart a migré plus au nord vers le sillon de Bretagne, son relief plus marqué protégeant les terres de la hausse de l'océan. Mais les machecoulais.e.s, eux, sont en sursis, si le niveau monte encore, même de 50 cm, la ville est submergée. Heureusement elle bénéficie d'aides européennes et internationales (en plus de celles départementales) pour ériger le mur de protection « *habité* » voulu par le collectif citoyen « *Faire le mur* » inspiré par les initiatives développées en Belgique et aux Pays-Bas, confrontés plus tôt que nous à ces problématiques. Entourant la ville à l'ouest

Land below 1.0 meters of water, Climate Central



1_cabotage ferroviaire

comme une muraille ou les anciennes fortifications des villes (l'ironie des cycles de la vie : c'en est fini de la ville diffuse ! Retour à la ville forteresse, cette fois contre un ennemi incontrôlable, l'eau). Je me promène sur la place centrale, il pleut, c'est jour de marché. « *La frite des ch'tis* » où j'avais mangé il y a plus de dix ans maintenant, a été remplacé par un magasin de plongée. Je me rappelle de Mercedes, une habituée de la maison, qui me disait bonjour alors qu'elle ne me connaissait pas, comme si, en étant entrée là, j'étais devenue une habitante comme les autres. Qu'en lisant le magazine *La vie des Rails* de 1966 que j'avais trouvé dans le magasin Au bon vieux temps, tenu par Christine (qui vendait principalement des médaillons Johnny Hallyday et des pierres d'énergie), j'avais remué les souvenirs de la patronne, elle m'avait alors parlé de son père cheminot, de l'arrivée du TGV, que ça avait été « un sacré événement » ! Je me demande ce qu'elle penserait des nouveaux trains 100 % hydrogène qui cisailent la France de toutes parts à plus de 400 km/h... Je me dirige vers la plage en passant devant les différentes franchises qui ont remplacé les opticiens et les « *Rapid' Couture* » : même le bar/tabac du centre s'est fait racheter et est devenu un Starbuck. Je prends l'ascenseur jusqu'en haut du mur de protection offrant un point de vue privilégié sur l'ancien pays de Retz totalement sous l'eau d'un côté, et de l'autre sur le territoire urbanisé du pays Machecoulais, des toits oranges à perte de vue et de grands immeubles végétalisés qui rythment l'horizon. Je vois le mur qui se construit au Sud, immenses banches rouges qui rampent sur le béton comme des insectes et ferment peu à peu le paysage.

1_cabotage ferroviaire

[...]

Je repars à Nantes. Je marche vers la gare, ré-ouverte depuis peu. Des travaux ont été faits ces dernières années pour accueillir les nouveaux trains amphibies, car les rails sont souvent inondés, surtout quand il pleut. Je m'installe alors dans le THR (train hybride régional), le train des plages particulièrement actif l'été, plus lent que les anciens TER mais plus hermétique. Le train passe au pied de la portion du nouveau mur déjà construit. Une fresque a été peinte, comme un trompe-l'oeil de plage et d'un littoral disparu. Par moment des tags recouvrent l'œuvre du peintre machecoulais ayant gagné le concours « d'embellissement » du mur. A travers la fenêtre j'aperçois les nouveaux immeubles d'habitation pour héberger les exilés climatiques, une immense trame en bois et des façades en préfabriqués. Les zones pavillonnaires se sont densifiées (pas le choix, les terrains se font rares), les maisons non-mitoyennes sont devenues un luxe. D'un côté le mur et de l'autre les gigantesques immeubles. La nature prend du temps à arriver, l'urbanisation galopante de la banlieue de Machecoul n'en finit pas. Le bocage finit par apparaître à travers la fenêtre du train, quelques vaches, et tout de suite le paysage inondé devenu habituel. Les arbres les pieds dans l'eau, les maisons aussi, les habitants des villages entre Machecoul et Nantes s'y sont adaptés, ils vivent à l'étage désormais. Vers Sainte-Pazanne le paysage est sec, la ville s'est également agrandie, le train passe devant un nouveau

Image tirée du film *Le Voyage de Chihiro* de Hayao Miyazaki



1_cabotage ferroviaire



quartier en construction. Piscine dans chaque jardin, parasol obligatoire et une végétation plus exotique qui s'est aussi adaptée à la montée des températures. Beaucoup de gens sortent du train, beaucoup y montent : la portion de la ligne entre Machecoul et Nantes est une partie de la grande nouvelle ligne des plages qui suit la côte jusqu'à Biarritz pour ensuite continuer vers l'Espagne, et est donc très fréquentée, surtout à cette période de l'année. Toujours fascinée par le paysage qui plonge dans l'eau ; tout est calme et serein, je rêve et profite de ce cabotage ferroviaire.

2_hyperloose

Ancenis

Je rentre de justesse dans mon compartiment après avoir accroché mon vélo dans un des wagons-remorques à l'arrière train. J'essaye de prendre le moins possible le tram-train le vendredi soir, c'est toujours compliqué de garer son vélo avec tous les vélos-cargos des familles qui rentrent chez elles dans la troisième couronne périphérique de Nantes et qui prennent toute la place dans le compartiment-parking. Mais aujourd'hui je n'avais pas le choix, j'ai un rendez-vous avec le collectif « *Hyperloose* » qui s'oppose au projet d'Hyperloop entre la côte Atlantique et le reste de l'Europe censé relier les grandes capitales européennes pour finir sa course sur l'océan en moins de cinq heures. L'objectif étant de prolonger plus tard la ligne par un train sous-marin qui relierait en quelques heures le vieux continent et les Etats-Unis ; projet mégalo porté en partie par le milliardaire Elon Musk banni des Etats-Unis depuis qu'une de ses fusées artisanales a explosé sur Washington et fait des centaines de morts. Idée soutenue par Vladimir Poutine, toujours à la tête de la Russie, qui s'est fait un allié de poids en accueillant le fondateur de l'Hyperloop après son exil. Ayant renoncé à conquérir le ciel depuis le tragique accident du 13 août 2027 il part désormais à l'assaut des terres européennes et a déjà commencé à déterminer le tracé de ce train supersonique. Sous le discours altruiste (« pour que chacun, où qu'il soit, puisse profiter des merveilles du continent européen »), se cache des manigances économiques et politiques, la Russie cherchant à exporter plus facilement notamment sa production de silicium indispensable dans la production de panneaux solaires. Habile stratégie, car depuis que la NUE

Image projetée de l'Hyperloop par l'entreprise Transpod



2_hyperloose



(Nouvelle Union Européenne) a décrété que les énergies renouvelables allaient remplacer le nucléaire, les industries photovoltaïques ont proliféré dans toute l'Europe à une vitesse exponentielle. Ancenis se trouve ainsi sur le chemin de ce monstre ferroviaire et ses citoyens refusent que leur ville soit dénaturée par la gigantesque infrastructure nécessaire pour le propulser. L'antenne de « *Hyperloose* » à Ancenis est la fondatrice du collectif, qui a maintenant des branches partout en France et maintenant aussi en Europe. Un bébé qui pleure soudainement me sort de mes pensées. Au milieu de la rangée je suis loin de la fenêtre du train mais j'aperçois quand même la Loire qui brille. Aujourd'hui bleue comme le ciel, son courant dessine des volutes sur sa surface. Après une grosse demie-heure de trajet je suis arrivée. Je décroche difficilement mon vélo, une des pédales coincée dans la roue d'un énorme vélo avec coffre et side-car, et je me dirige vers le centre-ville. Je passe devant le patron du restaurant de couscous de la gare qui me fait signe, on se connaît bien, on vient souvent y manger avec des amis qui se sont installés à Ancenis il y a déjà quelques années. Bien que considérée comme une énième banlieue de la métropole nantaise, la ville sait se démarquer par un cosmopolitisme engagé. Car contrairement à la politique de la nouvelle municipalité de Nantes qui se veut inclusive mais qui est en réalité fermée sur un entre-soi de « *gentrification créative* » (le voyage à Nantes étant désormais réservé exclusivement aux abonnés du nouveau « *pass culturel* »), Ancenis a su accueillir les exilés de toutes sortes. Seule commune de Loire-Atlantique avec sur son marché des spécialités du monde entier,

2_hyperloose

des commerces variés et dynamiques et une offre culturelle originale, elle est devenue la destination prisée des bobos nantais ne trouvant plus où se loger correctement à Nantes. L'intérêt de la mise en place d'un train « *léger* », moins cher qu'un train « *classique* », a donc été facilement identifiable, et sa mise en service plutôt rapide. Le résultat de l'arrivée du tram-train est globalement positif : le nombre d'achat de voitures a drastiquement baissé dans la métropole au profit de vélos-cargos, et un ménage sur cinq seulement possède encore une voiture à essence dans la métropole. Ce succès est en partie dû à l'instauration du « *pass mobilité* », qui donne accès à tous les types de transport dans le département (tram, train, vélo, trottinette etc) avec un forfait très accessible, calculé en fonction des revenus de chaque personne. Je pédale aussi vite que je peux en traversant la ville, je suis en retard et j'ai encore une bonne demie-heure de vélo avant d'arriver au QG de Hyperloose.

3_le petit train du raisin

Clisson

« Une ligne est créée du Pallet à Vallet, surnommée train du Muscadet. Les 6,3 km seront réclamés avec force par les vignerons et mis en service en 1912 »³

Je marche jusqu'à la gare de Doulon. J'arrive devant le bâtiment fraîchement rénové, la façade blanche respandit. Des rires me parviennent de l'intérieur ; je pousse la porte et je manque de trébucher sur une caisse remplie de raisins. Un homme m'interpelle depuis le quai : *« fais attention eh ! Qui est le guignol qui a laissé une caisse devant la porte ? »*. Un jeune homme arrive en courant pour la récupérer *« je l'avais mise pour bloquer la porte, désolé ! »*. Je m'excuse en retour et j'avance à l'intérieur de la gare. Que d'animation ! Le train de fret rempli de raisins vient de s'arrêter devant le quai et une équipe de vignerons accompagnés de bénévoles sont là pour décharger la marchandise et porter les caisses regorgeant de raisin depuis les quais jusqu'au chai urbain nouvellement installé dans la gare. Grâce à un concours lancé par la SNCF en 2019⁴, de nombreuses petites gares ont accueilli de nouveaux usages ou ont changé de destination. Comme celle de Doulon qui depuis 2023 ne sert plus qu'au transport de fret pour les raisins venant des vignes du pays de Clisson. Raisin ensuite transformé directement dans des cuves disposées dans l'enceinte de la gare et également mis en bouteille *« à domicile »*. Puis revendu dans la boutique située dans l'ancien bureau du chef de gare, vers laquelle je me dirige. J'y achète quelques bouteilles de Muscadet 2021 biodynamique, il faut que j'en ramène ce soir pour l'apéro prévu avec des amis du service mobilité de la municipalité.

3. Solène Gaudron, *Transport(s). Mémoire de Projet de Fin d'Etudes*, Ecole Nationale Supérieure d'Architecture de Nantes, 2016

4.1001 Gares, SNCF. 2019

4_voyage scolaire dans le pays naturel mariligérien

Saint-Nazaire

J'arrive à la gare de Nantes, il est 8h03, il me reste environ dix minutes pour aller prendre un café. Je renonce à sortir de l'enceinte de la gare pour aller le prendre au bar des voyageurs, je n'ai pas le temps cette fois de discuter avec Camille qui le tient, je vais me contenter du café sans goût et hors de prix des machines low-tech de la passerelle de la gare. Le gobelet en bois recyclé me réchauffe les mains, je regarde le soleil se lever sur les rails depuis les grandes baies vitrées. Les totems nantais sont toujours là et se découpent sur le ciel : le Lieu Unique, accueillant ce mois-ci le salon local de préservation de la biodiversité ligérienne, et le château des Ducs de Bretagne, toujours debout depuis des centaines d'années, musée des vieilles pierres de Nantes et ancien décor des manifestations des indépendantistes bretons qui n'acceptaient toujours pas que Nantes soit devenue capitale du nouveau Pays Naturel Mariligérien. 8H15, Naïma, la professeure des écoles avec qui j'ai rendez-vous arrive pile à l'heure. Nous discutons du temps qu'il fait, heureusement il n'y a pas l'air d'y avoir de nuages ah oui c'est vraiment un temps parfait pour prendre le train, en attendant que les premiers élèves arrivent. Pour la plupart, ce voyage c'est une première, ils n'ont jamais pris le train et n'ont donc pas l'air rassurés de monter dans cette grosse machine. C'est vrai que les nouveaux trains PolyV de Enercoop sont plutôt impressionnants par rapport aux anciens TER de la SNCF ; tête effilée, corps épais et couleur métallique ils ont l'air de monstres robotiques. Je les fais monter dans le wagon ré-aménagé pour l'accueil des scolaires, les sièges sont en ligne face aux larges fenêtres et ils ont tous un petit bureau. Le train démarre

Saint-Nazaire - Nantes_février 2021
Raffinerie de Donges vue du TGV



4_voyage scolaire dans le pays naturel mariligérien



et comme d'habitude je prend le micro pour annoncer le début du voyage et expliquer les consignes. Je leur fait un topo sur le mot paysage et sur la création du Pays Naturel Mariligérien pendant que le train sort doucement de la gare et passe dans le premier tunnel sous la ville. Des exclamations retentissent à la sortie quand se dévoile le gigantesque pont de Cheviré. Je présente rapidement l'histoire industrielle de Nantes et celle de sa transformation touristique en apercevant au loin la cime de l'Arbre aux Hérons, signal dans le paysage urbain et vieil emblème nantais. La grande ville reste derrière, le train trace lentement sa route dans des paysages de plus en plus naturels. Nous entrons désormais dans le parc naturel protégé ligérien, je raconte le bocage, son utilité, sa faune et sa flore. Je parle d'une victoire, celle d'avoir interdit tout type de construction sur ce territoire fragile grâce à la création du parc en 2040. Je dis que la Loire n'est pas loin, qu'elle attend, calme, au-dehors, qu'on ne la voit pas mais qu'elle laisse des indices, avez-vous vu que certains arbres sont les pieds dans l'eau ? Je leur romance les marais et leur éphémérité, leur poésie et les hérons, les vrais. Les élèves m'écoutent avec attention et regardent au dehors avec de grand yeux - beaucoup ne sont jamais sortis d'un environnement urbain. Naïma passe dans les rangs et vérifie que tous remplissent bien leurs questionnaire intitulé « La nature ». Soudain le volume sonore augmente dans le compartiment ; certains élèves se lèvent et collent leur visage à la fenêtre, hébétés ! Il y a de quoi : la monstrueuse raffinerie de Donges apparaît contre les vitres, ses tuyaux et ses cuves envahis par une végétation sauvage et drue, ses couleurs passées faisant

4_voyage scolaire dans le pays naturel mariligérien

corps avec les ronces et les fleurs vivaces qui ont pris le dessus. Les scolaires s'exclament de joie et d'étonnement en apercevant un sanglier se balader au pied des silos... Véritable safari dans les vestiges de l'industrialisation, je leur explique à quoi servait le pétrole, avant. Pourquoi ce genre de construction existait et pourquoi cette immense usine a périclité, comment elle s'est retrouvée à l'abandon. En vérité, la crise du pétrole de 2050 a été une catastrophe au niveau mondial, qui a totalement rebattu les cartes de la mobilité. Le voyage plus loin que dans son pays naturel s'est trouvé compromis. Pour être honnête, beaucoup n'ont pas survécu à une transformation du monde aussi brutale. Il a fallu tout revoir de manière radicale, sans penser aux dommages collatéraux comme les habitants du périurbain complètement dépendant de la voiture individuelle. C'est pourquoi, et on le voit distinctement depuis la fenêtre du train, le territoire est aujourd'hui maillé de ruines, et pas seulement industrielles. Des centaines de villages fantômes sont par ailleurs envahis par le lierre asiatique qui détruit tout et prend le pas sur les autres espèces locales : une guerre de l'écosystème est en cours, un autre drame parmi d'autres après celui de la fin du pétrole. Mais ça je ne le dis pas à mes élèves du jour, je préfère leur montrer les nids d'oiseaux dans les anciennes cheminées et les arbres qui poussent à travers les toits des hameaux. A Saint-Nazaire certains enfants vont voir la mer pour la première fois et je ne veux pas leur gâcher cette rencontre en leur racontant des histoires tristes.

5_wagon-suisse

Châteaubriant

Je vois le train passer depuis mon jardin. Wagon rouge, c'est mauvais signe, une catastrophe est arrivée pas très loin, ce sont soit des pompiers soit des ambulanciers qui voyagent dans ce genre de capsule... Heureusement à Issé ce n'est pas la principale couleur qui maille le paysage, mes amis nantais me racontent qu'ils voient passer plus de trois fois par jour le wagon rouge, et de plus en plus en ce moment à cause du froid. La seule couleur qui rythme mon paysage régulièrement c'est le wagon jaune des scolaires, il passe le matin à 8h08 et le soir à 18h12 précisément, c'est mieux qu'un clocher d'église pour savoir l'heure qu'il est. Ça me fait penser qu'il faut que je loue un wagon demain pour le déménagement de Julie. Elle a enfin trouvé une maison à Châteaubriant et doit déplacer tous ses meubles, j'espère que des amis seront là pour nous aider.

Je sors faire des courses. La route est sauvage et des fleurs poussent malgré le froid. Tout est calme maintenant que les voitures se font rares. On s'habitue vite. Même si le référendum sur les transports de 2034 a déchaîné les passions, l'abandon progressif de la voiture individuelle au profit d'un réseau ferré performant et maillant totalement le territoire a été rapidement accepté.

La librairie ambulante arrivera demain à Issé par le train de 9h58. Ça va égayer un peu le centre-ville qui dépérit depuis des années. Je me bats à la mairie pour faire passer les wagons concert dans notre gare mais le maire reste sourd, il a peur que ce genre de soirées dégénère. C'est sûr qu'avec cet état d'esprit il ne

5_wagon-suisse

se passera jamais rien ici, heureusement que la ville est à proximité directe de Nantes ou même de Châteaubriant !

Image tirée du film *Leto* de Kirill Serebrennikov



6_crédit voyage

Le Croisic

« L'efficacité des politiques de déplacement ne peut exclure le recours à des politiques de mobilité plus sobres. Mais une telle éventualité et, plus encore, le recours à une politique de quotas si la trajectoire des émissions des transports ne parvenait pas à s'inscrire dans les objectifs de la stratégie nationale bas carbone (SNBC) impliquerait un débat avec la population pour en préparer l'acceptabilité. »⁵

Je passe la porte coulissante de la GIN (Gare Internationale de Nantes) en bipant le flash-code de mon titre de voyage apparu sur mon N-Phone. Je suis super contente d'aller à la plage, ça fait au moins deux ans que je n'ai pas vu la mer en vrai, il ne me restait aucun crédit voyage vu que j'avais utilisé tous ceux que j'avais gagnés en trois années de travail pour aller visiter un vieux copain à Istanbul... Mais en économisant un peu sur mon crédit logement j'ai pu obtenir un billet pour Le Croisic et je n'en pouvais plus d'attendre qu'il fasse beau pour l'utiliser. Aujourd'hui le ciel est bleu électrique et je compte bien profiter de la pureté de l'air marin pour me changer les idées ! Depuis le plan climat de 2030 à l'origine de nos crédits voyages et logements actuels, la qualité de l'air s'améliore d'année en année. Je monte le troisième escalator jusqu'au dernier étage de la gare. J'avance parmi les boutiques de luxe et les distributeurs de masque et de gel hydroalcoolique, la quinzième vague de Covid est en cours depuis un mois et les espaces de mobilité sont toujours les premiers touchés par les restrictions. Je me désinfecte les mains une deuxième fois avant

5. Philippe Duron, *Rapport sur le modèle économique des transports collectifs* (Ministère de la Transition écologique)

6_crédit voyage

de redescendre au premier étage, là où se trouve l'énième escalator qui me transportera jusqu'au quai numéro 5, où le TGV M pour Le Croisic (un train 0 % émission propulsé à l'hydrogène) arrivera dans un quart d'heure. La gare n'est pas très animée, seuls des Nono (Nouveaux Nomades) qui ont un crédit voyage illimité grâce à leur travail courent d'un quai à l'autre avec leur téléphone branché aux oreilles et une famille boit un jus de pomme hors de prix à la table du restaurant central. Je me dirige vers le sas de départ en passant une nouvelle fois mon billet sur les bornes qui vérifient aussi mon identité en scannant mes pupilles, les portes s'ouvrent sur l'escalator accédant au quai que j'emprunte en sifflotant sous mon masque. D'autres personnes attendent patiemment debout en respectant les distances conseillées, une voix sortant des hauts-parleurs annonce l'arrivée proche du TGV M numéro 3222270611 en provenance de Paris et direction Le Croisic ; mon N-phone vibre au même moment pour m'annoncer l'information. Des militaires rôdent depuis la tentative d'attentat à l'explosif de la LVL (Ligue pour le Voyage Libre) l'année dernière, armés jusqu'aux dents ils passent derrière moi sans aucun bruit. Mon N-phone vibre encore une fois et le train pointe le bout de son nez au bout des rails. Je me place exactement devant le compartiment de la classe 3F (réservée aux trajets de loisir de moins de une heure) selon les marquages au sol en attendant que le train ne s'arrête. Il s'immobilise dans un sifflement et je me place devant la puce électronique qui vérifie une nouvelle fois mon titre de transport et mon identité. La porte s'ouvre enfin et je vais rejoindre mon siège à l'étage. Le compartiment est déjà presque

Gare de Nantes renversée_mai 2021



6_crédit voyage



plein, beaucoup de Parisiens qui viennent passer le week-end à la plage dans leur résidence secondaire sont en train de dormir ou de regarder un film sur l'écran intégré dans les sièges. J'ai un fauteuil seul au milieu du wagon-salon, je mets mon N-Phone en recharge dans le creux prévu et je ferme les yeux. Mon N-phone qui vibre me fait sursauter : il s'est connecté de lui-même au wi-fi et me demande si je veux boire ou manger quelque chose, le robot de courtoisie va bientôt passer dans les rangs. Je refuse la proposition et essaye de m'endormir. Je sens le train qui repart dans un sursaut, je garde mes yeux fermés – de toute façon la vitesse est tellement grande qu'il n'y a rien à voir au-dehors ; le paysage n'est que formes et lignes de couleur, les fenêtres sont en outre très petites pour éviter aux voyageurs d'avoir mal à la tête à cause de cette déformation inhabituelle et fulgurante. Certains disent que la taille des ouvertures est prévue pour inciter les utilisateurs à se concentrer sur les écrans intérieurs... Toujours est-il que la faible luminosité du compartiment est favorable à la somnolence. Je pourrais travailler comme le fait mon voisin de gauche sur son micro-ordinateur (j'ai un dossier à finir sur le nouveau projet de tunnel sous la Loire pour le début de semaine prochaine) mais je préfère ne pas y penser et faire un petit somme pour que les 43 minutes de voyage passent le plus vite possible.

[...]

6_crédit voyage

Mon N-phone vibre comme tous ceux des autres voyageurs : le TGV M est arrivé en gare du Croisic. Pas de bousculade, chacun est notifié à tour de rôle du moment où il devra sortir pour éviter d'attendre debout les uns derrière les autres dans une proximité indésirable. A mon tour de me lever, je me désinfecte les mains et le visage avec le gel intégré dans le siège, et, N-phone toujours à la main, je me déplace vers la sortie du wagon. Pour que les portes s'ouvrent il faut une nouvelle fois que je scanne mon billet et mes yeux : je suis en règle, je pose un pied sur le quai dans un soupir de satisfaction. Mon N-phone vibre une nouvelle fois, je dois maintenant noter le voyage sur 10 pour pouvoir sortir de la gare. Je met la note de 8 car l'inclination du fauteuil n'était pas optimale et je laisse un commentaire. Dernier scan avant de sortir et me voilà prête à partir à l'assaut des vagues. J'ai trois bonnes heures devant moi avant le retour en TGV M, le rêve !

7_révolution citoyenne

Redon

« Pour ouvrir l'avenir du voyage et empêcher que la catastrophe ne se reproduise [pandémie des vols internationaux] il faudra sans doute une nouvelle révolution – citoyenne, écologique, non industrielle cette fois »⁶

Depuis l'appel à la révolution citoyenne de Serge Latouche un lundi matin sur France Inter et la reprise de son discours sur les réseaux par différents influenceurs, suivi ensuite par la tentative d'insurrection des disciples de Bruno Latour qui ont envahi ce fameux jour de juillet l'Elysée et fait trembler la présidente de la République, le changement est véritablement en marche. Les Français, fidèles à leur histoire révolutionnaire, ont écrit un nouveau texte fondateur : la Déclaration des Droits de l'Espèce Humaine et du Vivant (la DDEHV). Donnant un statut juridique à des éléments comme les fleuves et les forêts, ce sont les valeurs présentes dans la Déclaration des Droits de l'Homme et du Citoyen qui sont étendues à l'écosystème. Au chapitre mobilité, il y est écrit notamment l'interdiction des véhicules à pétrole au profit des mobilités douces et moins polluantes (vélo, train, voiture électrique..) afin de préserver la biodiversité. Un mouvement initié par les cheminots sur tout le territoire appelle donc à réhabiliter les lignes de chemin de fer disparues, tandis que Peugeot, depuis ses usines du Nord-Pas-De-Calais, lance une production massive de voitures électriques. Deux tendances fracturent alors le territoire français. L'entreprise Railcoop, précurseur du mouvement ferroviaire, exporte

6. Saskia Cousin, *Comment le Covid-19 va bouleverser nos imaginaires du voyage* dans la revue Socialter, Juin-Juillet 2020

7_révolution citoyenne

son modèle de train dans le Sud et l'Ouest après le succès de la réouverture de la ligne Bordeaux-Lyon grâce à ses citoyens actionnaires. De centaines de petites lignes qui irriguaient autrefois le territoire sont desservies à nouveau grâce à la volonté et au capital de l'entreprise et aux aides de l'État et des régions concernées. Au contraire, le réseau ferré est moins performant dans le Nord, où les voitures électriques foisonnent. Le territoire ferré français est donc maillé de façon incohérente (entre des rails très concentrés au Sud et un réseau plus lâche au Nord) et décrédibilise Railcoop qui compte sur un succès au niveau national pour s'exporter ensuite en Europe. Les usagers sont également partagés. Entre les fervents défenseurs du chemin de fer qui militent pour un réseau équilibré français afin d'assurer une meilleure performance ferroviaire à bas-prix (et qui au passage crèvent les pneus des voitures Peugeot), et les utilisateurs des voitures électriques qui misent sur l'autonomie et la liberté de déplacement que permet la voiture individuelle (et qui boycottent le chemin de fer), des inégalités se creusent au niveau départemental.

[...]

7_révolution citoyenne

Je sors de mon compartiment slovène (les nouveaux trains de la ligne Nantes-Landerneau sont composés de wagons de réemploi trouvés la plupart du temps à l'autre bout de l'Europe). Arrivée à Avranches j'attends mon covoitureur, Léo, 55 ans, qui doit m'emmener jusqu'à Cherbourg dans sa Peugeot 100 % électrique. Je vais voir mes parents pour Noël, et le trajet Nantes-Cherbourg est de plus en plus long au fur et à mesure des années. N'ayant pas de voiture personnelle, j'essaye de faire l'intégralité de mes trajets en train, mais la l'inégalité ferroviaire Nord/Sud m'empêche de faire la totalité du voyage sur les rails. J'ai du faire Nantes-Redon, puis changement à Redon pour Avranches (le réseau ferré breton est par contre très performant), pour finir le trajet en voiture car le chemin de fer normand tombe en décrépitude... Encore une petite heure de route et je suis à la maison ; je ne sais pas ce qui m'a pris de m'exiler aussi loin... Ou peut-être serait-il juste temps de passer le permis. Heureusement que le paysage sous la neige est sublime à cette époque de l'année.

8_magie du train de nuit

Pornic

Nous entrons dans le train, d'autres familles se bousculent dans le compartiment. C'est la cohue du départ en vacances, l'excitation et le stress qui se muent en une explosion de sentiments. L'air est électrique – la lumière du soir éclaire les quais de la gare de Strasbourg et le bruit des valises à roulettes emplît l'alcôve ferroviaire. Huit heures plus tard nous serons face à l'océan. Nous serons sur la plage de Pornic au petit matin, buvant un café dans la brise marine et sous les premiers rayons du soleil estival. Ma sœur cherche notre compartiment, je la suis en regardant par la fenêtre du couloir des adieux se faire au-dehors. Des enfants arrivent en courant, leurs parents chargés de sacs, vélos à la main et casquette sur la tête les suivent en titubant, leur intimant de ne pas courir attention trop près du train c'est dangereux ! Je dépose ma valise sous ma couchette. Nous partageons le compartiment 72 avec un couple d'Allemands qui sont montés dans le *NightTransExpress* quelques heures plus tôt à Francfort et qui nous proposent d'ouvrir une bouteille. Nous tentons de discuter tant bien que mal avec eux, nos accents respectifs nous donnant du fil à retordre. Ils n'ont jamais voyagé en dehors de l'Allemagne et ont si hâte de voir l'Atlantique ! Le train s'ébranle et nous partons. Je sors dans le couloir comme des dizaines d'autres voyageurs. J'ouvre la fenêtre et le vent chaud me gifle le visage, le soleil couchant se reflétant sur les tours métalliques de la périphérie strasbourgeoise me remplit les yeux Je me souviens d'un poème de Neruda que j'avais appris il y a quelques années maintenant.



8_magie du train de nuit

*J'étais assis et le train
roulait dans mon corps,
anéantissant mes frontières,
c'était soudain le train de l'enfance,
la fumée de l'aurore,
l'été joyeux et amer.⁷*

7. Neruda Pablo. *Rêves de train*

Je rentre dans la cabine et me prépare à me coucher. Je grimpe à l'échelle, j'ai la couchette du haut, on a tiré à la courte paille et j'ai perdu. Le chef de bord vient contrôler les billets et nous souhaite une très bonne nuit. Le train file dans la nuit, les comètes tombent. Quelques arrêts, quelques heures et la plage est à nous. Nancy, Châlons, Paris, Tours, Nantes et enfin, Pornic. Grande station balnéaire de la côte atlantique qui s'est développée ces dernières années, réputée pour sa douce température, ses cabanes bucoliques de pêcheurs et ses rives sauvages. Je m'endors, bercée par le roulement du train. Le broun roun roun des roues du train qui retombe sur ses roues. Le train retombe toujours sur toutes ses roues. Les poèmes ferroviaires ne quittent pas ma tête qui tombe, elle aussi, dans le mystérieux et doux inconscient du sommeil. Je me laisse alors bercer par leur mélodie lancinante qui me transporte plus loin que n'importe quel voyage.

Train de nuit bulgare
_septembre 2019

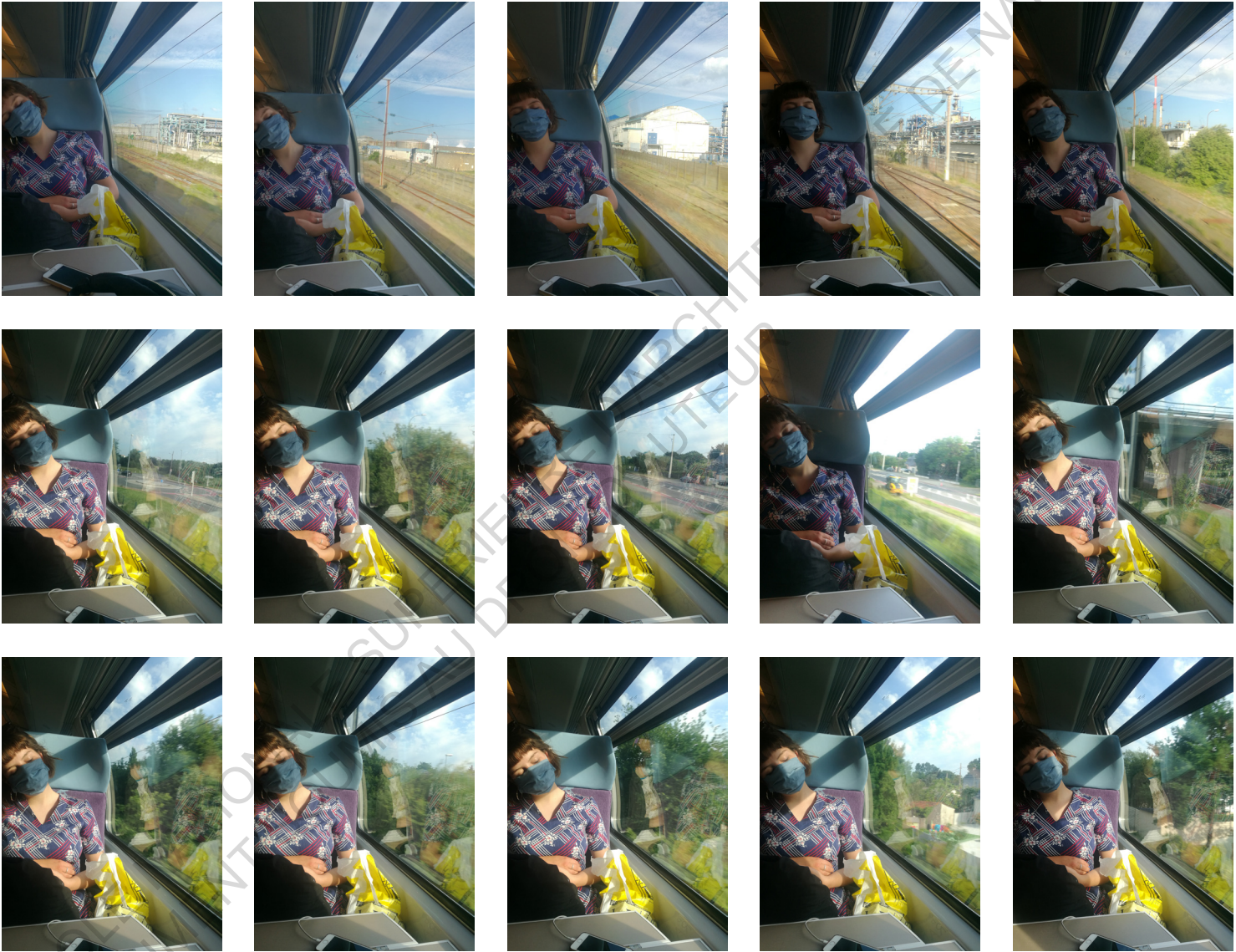
8_magie du train de nuit

*Elle dort
Et de toutes les heures du monde elle n'en pas gobé une seule
Tous les visages entrevus dans les gares
Toutes les horloges
L'heure de Paris l'heure de Berlin l'heure de Saint-Pétersbourg et l'heure de
toutes les gares
Et à Oufa le visage ensanglanté du canonnier
Et le cadran bêtement lumineux de Grodno
Et l'avance perpétuelle du train
Tous les matins on met les montres à l'heure
Le train avance et le soleil retarde
Rien n'y fait, j'entends les cloches sonores
Le gros bourdon de Notre-Dame
La cloche aigrette du Louvre qui sonna la Saint-Barthélémy
Les carillons rouillés de Bruges-La-Morte
Les sonneries électriques de la bibliothèque de New-York
Les campagnes de Venise
Et les cloches de Moscou, l'horloge de la Porte-Rouge qui me comptait les
heures quand j'étais dans un bureau
Et mes souvenirs
Le train tonne sur les plaques tournantes
Le train roule
Un gramophone grasseye une marche tzigane
Et le monde comme l'horloge du quartier juif de Prague
tourne éperdument à rebours.⁸*

8. Blaise Cendrars. *La Prose du Transsibérien et de la petite Jehanne de France*

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

Image tirée du film *A bord du Darjeeling Limited* de Wes Anderson



conclusion

Voyager est un bien grand mot. Il est réservé dans l'imaginaire collectif et dans les écrits de sociologue aux trajets longs, loin du domicile. Le voyage c'est les vacances, l'aventure, la route. Le voyage c'est aussi une injonction actuelle, partir loin, ailleurs, et souvent. **Le voyage ça devrait être un état d'esprit** – s'ouvrir à l'inattendu, se confronter à l'altérité, être disposé à sortir de sa zone de confort, bref, comme le dit Elisabeth Pasquier, aller quelque part et « *laisser venir les choses à soi* »¹.

1. Elisabeth Pasquier, *La passagère du TER*, 2015

Le voyage est historiquement lié au train, responsable de la première révolution touristique et du développement de certaines villes. Ne pourrait-il pas être à la fois le mal et la solution ? Ayant transformé le paysage et sa perception, il peut être de nouveau la locomotive d'un changement d'imaginaire nécessaire. Le constat est sans appel : il faut réduire drastiquement les émissions de gaz à effet de serre si nous voulons avoir un semblant d'avenir. **Afin de continuer à voyager, même dans son propre pays, même dans son propre département, il faut aujourd'hui une véritable révolution dans les transports** : miser sur le train semble alors cohérent tant sa capacité de déplacement est large et son empreinte carbone faible.

Continuer de voyager donc, mais différemment. Adieu la vitesse, le lointain trop accessible, les moyens de transport qui déterritorialisent le monde. Il faut peut-être apprendre à reconsidérer son territoire proche comme une énigme

conclusion

à déchiffrer autant qu'un paysage « étranger », comme une nouvelle terre à découvrir. Nous devons probablement comprendre que la distance est en relation directe avec le temps et, finalement, chaque trajet, même quotidien, ne serait-il pas un voyage en soi ? Il suffit de savoir regarder.

Lors de l'enquête inhérente à ce mémoire je n'ai fait que survoler des paysages, comme des portes d'entrées sur des milliers de mondes, à des échelles différentes, comme Daniel rencontré à Ancenis, assis au bar de la mairie sur la place du marché qui est tout un univers dans un autre plus grand, la ville d'Ancenis, qui est un pays entier dans ce bout de la Loire-Atlantique qui est juste un petit département de l'immense territoire qu'est la France. Un sentiment qui affirme cette idée vertigineuse mais néanmoins rassurante, que le monde est infini. Et pourtant, je n'ai pas dépassé les limites de la Loire-Atlantique... ! Ce que j'essaye de raconter là, que « *l'ampleur du monde* »² est sous nos yeux si nous voulons le voir, François Bon le dit simplement :

« *le train nous offre le monde à profusion, villes et villages, travaux des champs et tâches des usines et pourtant : dans le train, front contre la vitre.* »³

2. Paul Virilio, Raymond Depardon. *Terre natale : ailleurs commence ici*, 2009

3. François Bon, *Paysage fer*, 1999

conclusion

Il reste cependant du travail pour que l'espace de nos déplacements redevienne entièrement un monde ; il s'agit maintenant d'en créer les conditions tangibles, sans miser uniquement sur une transformation du regard des usagers (l'injonction facile au fameux changement de paradigme). Les questions de la pédagogie ferroviaire, de la gare et des parcours qui mènent au train, la réflexion autour de ses fenêtres, leur rôle de lucarne sur les paysages ferroviaires et source de lumière naturelle, l'ambiance intérieure des wagons et des espaces de circulations qui invitent à se « *confronter* » à cette altérité propre au dépaysement... **Autant de voies à la portée de notre mission de concepteurs que nous avons maintenant à tracer, afin que le transport redevienne une affaire de sensations.**

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

Image tirée du film *Les parapluies de Cherbourg* de Jacques Demy



bibliographie

Ouvrages

AUGE Marc. *Un ethnologue dans le métro*. Paris : Hachette, 1986, 125 p.

BAILLY Jean-Christophe. *Le dépaysement : voyages en France*. Paris : Seuil, 2013, 490 p.

BON François. *Paysager fer*. Paris : Verdier, 1999, 88 p.

BOUVIER Nicolas. *L'usage du monde*. Paris : Payot, 2001, 364 p.

CAPPELLI Kévin. *L'expérience du monde : quand transports et médias changent notre réalité*. Rennes : Apogée (Ateliers populaires de philosophie), 2018, 84 p.

CENDRARS Blaise. *La Prose du Transsibérien et de la petite Jehanne de France*. In : *Du monde entier au cœur du monde : poésies complètes*. Paris : Gallimard (Poésie), 2006, p. 43-63 [première publication par les éditions Denoël en 1947]

CHÉREL Emmanuelle, PASQUIER-MERLET Elisabeth. *La fiction et le réel*. Lieux Communs - Les Cahiers du LAUA, LAUA (Langages, Actions Urbaines, Altérités - École Nationale Supérieure d'Architecture de Nantes), 2013, La fiction et le réel, pp.10-21.

CRESSWELL Tim, LEMARCHAND Mikaël, LAY Géraldine. *Ne pas dépasser la ligne : fabrique des identités et contrôle du mouvement dans les lieux de transit*. Paris : Loco, 2015, 191p.

DESPORTES Marc. *Paysages en mouvement : transports et perception de l'espace XVIIIe – XXe siècle*. Paris : Gallimard, 2005, 413 p.

ECHENOZ Jean. *Trois sandwiches au Bourget*. In : *Caprice de la reine*. Paris : Les éditions de minuit, 2014, 121 p.

MASPERO François, Frantz Anaïk. *Les passagers du Roissy-Express*. Paris : Seuil, 1990, 169 p.

NERUDA Pablo. *Rêves de train*. In : *Vaguedivague* (Estravagario). Gallimard (Poésie). Barcelone, 2013, p. 115-117

PASQUIER Elisabeth. *La passagère du TER*. Nantes : Joca Seria, 2015, 146 p.

RÉVERSEAU Anne. *Sur les rails : de Victor Hugo à Jacques Roubaud*. Paris : Les impressions nouvelles, 2018, 128 p.

SCHIVELBUSH Wolfgang. *Histoire des voyages en train*. Paris : Le Promeneur, 1990, 252 p.

SÉCHAN Lolita. *Les brumes de Sapa*. Paris : Delcourt, 2016.

VIRILIO Paul, DEPARDON Raymond. *Terre natale : ailleurs commence ici*. Paris : Actes Sud, 2009, 158 p.

CAUE 44, Loire-Atlantique Développement. *Paysages perçus*. Exposition en ligne et itinérante.

Articles

COUSIN Saskia. *Comment le Covid-19 va bouleverser nos imaginaires du voyage*. Socialter. Juin-Juillet 2020, n° 40, p. 11-15

CHOLEZ Laury-Anne. *Trains de nuit, à quand le réveil ?* Socialter. Juin-Juillet 2020, n° 40, p. 26-29

AUPHAN Etienne. *Qu'est-ce ce que le paysage ferroviaire ? Défrichage d'un concept*. Revue d'histoire des chemins de fer. 2005, n° 32-33, p. 19-41

PINSON Gilles. *Trois scénarios pour la métropole*. Place Publique. Mars-avril 2011, n° 26, p. 28-31

serge latouche dans topophile

Mémoire

GAUDRON Solène. *Transport(s)*. Mémoire de Projet de Fin d'Etudes. Architecture. Nantes : Ecole Nationale Supérieure d'Architecture de Nantes, 2016, 98 p.

Cinéma

ANDERSON Wes. 2008. *The Darjeeling Limited*. 1H47 min.

DEMY Jacques. 1964. *Les parapluies de Cherbourg*. 91 min.

DORMAEL Jaco van. 2009. *Mr Nobody*. 2H21 min.

JOON-HO Bonh. 2013. *Snowpiercer*. 2H06 min.

MIKHALKOV Nikita. 1982. *La Parentèle*. 1H40 min.

MIYAZAKI Hayao. 2001. *Le voyage de Chihiro*. 2H05 min.

SEREBRENNIKOV Kirill. 2018. *Leto*. 126 min.

atlas des régions naturelles

Pages internet

1001 Gares [en ligne], SNCF. Juin 2019. Disponible sur <https://www.1001gares.fr/>

Archéologie Ferroviaire [en ligne], Free. 13/07/2021. Disponible sur <http://archoferroviaire.free.fr/v31/spip.php>

Atlas du réseau ferré en France [en ligne], SNCF. Disponible sur https://it4v7.interactiv-doc.fr/html/atlas_reseau_ferre_2020_web_914

Bretagne et Pays de la Loire [en ligne], SNCF. 2021. Disponible sur <https://www.sncf-reseau.com/fr/reseau/bretagne-et-pays-de-loire>

La France vue du rail [en ligne], UNECTO. 2020. Disponible sur <https://www.lafrancevuedurail.fr/>

Land below 6.0 meters of water [en ligne], Climate Central. 2021. Disponible sur https://coastal.climatecentral.org/map/10/-1.6831/47.2026/?theme=water_level&map_type=water_level_above_mhhw&basemap=roadmap&contiguous=true&elevation_model=best_available&water_level=6.0&water_unit=m

Le Blog de la FNAUT Pays de la Loire [en ligne], FNAUT Pays de la Loire. Janvier 2021. Disponible sur <http://www.fnaut-paysdelaloire.org/>

Ligne à grande vitesse Paris-Bordeaux [en ligne], Systra. Disponible sur <https://www.systra.com/projects/ligne-a-grande-vitesse-paris-bordeaux/>

Articles signés de revues en ligne

AL-SERORI Leïla, « En Autriche, la renaissance du train de nuit », *Courrier International*, 26/07/2020, <https://www.courrierinternational.com/article/transports-en-autriche-la-renaissance-du-train-de-nuit>

AUPHAN Étienne, « L'apogée des chemins de fer secondaires en France : essai d'interprétation cartographique », *Revue d'histoire des chemins de fer*,

02/02/2015, <http://journals.openedition.org/rhcf/2028>

BACQUÉ Marie-Hélène, FOL Sylvie, « L'inégalité face à la mobilité : du constat à l'injonction », *Revue suisse de sociologie*, 2007, <https://halshs.archives-ouvertes.fr/halshs-00250102/>

BARRIQUAND Nicolas, « La Baule s'est construite par et pour le tourisme », *L'Express*, 17/10/2018, https://www.lexpress.fr/region/la-baule-s-est-construite-par-et-pour-le-tourisme_609343.html

BAYART Bertille, « Comment le TGV a transformé la France », *Le Figaro*, 30/06/2017, <https://www.lefigaro.fr/societes/2017/06/30/20005-20170630ARTFIG00389-en-trente-six-ans-le-tgv-a-transforme-la-france-et-les-francais-ont-transforme-le-tgv.php>

BERTRAND Marie-Noëlle, « Mobilité. Le Trans Europ Express reprend du service », *Humanité*, 08/12/2020, https://www.humanite.fr/mobilite-le-trans-europ-express-reprend-du-service-697269?fbclid=IwAR1dxb4IO3fhiK127iD1rc5hu_rA_IvnBYqIbTad9KDHueV7mqxTzmsQnh0

BÉZIAT Eric, « La SNCF et Alstom dévoilent le futur train à grande vitesse », *Le Monde*, 27/05/2021, <https://www.lemonde.fr/economie/article/2021/05/27/alstom-et-la-sncf-devoilent-le-futur-train-a-grande-vitesse>

CHÉROUX Clément, « Vues du train », *Études photographiques*, novembre 1996, <http://journals.openedition.org/etudesphotographiques/101>

CROMER Guillaume, « 2021, année du train ? », *Etourisme.info*, 15/02/2021, <https://www.etourisme.info/2021-annee-du-train-rail-tourisme/>

CUQ Benjamin, « Hyperloop, TGV à l'hydrogène... le train du futur s'invente aujourd'hui », *Capital*, 03/01/2020, <https://www.capital.fr/economie-politique/hyperloop-tgv-a-lhydrogene-le-train-du-futur-sinvente-aujourd'hui-1358842>

DELUZARCHE Céline, « Hyperloop : après les passagers, le transport de marchandises à plus de 600 km/h », *Futura*, 19/07/2021, <https://www.futura-sciences.com/tech/actualites/hyperloop-hyperloop-apres-passagers-transport-marchandises-plus-600-km-h-92543/>

DELUZARCHE Céline, « TGV M : tout savoir sur le train du futur », *Futura*, 16/03/2021, <https://www.futura-sciences.com/tech/actualites/mobilite-futur-tgv-m-tout-savoir-train-futur-85921/>

DEVISME Laurent, « Villes en gare (sous la direction de Isaac Joseph) [compte-rendu] », *Persée*, 2021, https://www.persee.fr/doc/flux_1154-2721_2000_num_16_39_1705

DICHARRY Elsa, « La mort annoncée des petites lignes de train », *Les Échos*, 15/02/2018, <https://www.lesechos.fr/2018/02/la-mort-annoncee-des-petites-lignes-de-train-984567>

DICHARRY Elsa, « Le gouvernement veut « donner un avenir » aux petites lignes de train », *Les Échos*, 21/02/2020, <https://www.lesechos.fr/industrie-services/tourisme-transport/le-gouvernement-veut-donner-un-avenir-aux-petites-lignes-de-train-1173821>

DONADA Emma, « Ces cartes montrant le rétrécissement du réseau ferré sont-elles justes ? », *Libération*, 22/11/2018, https://www.liberation.fr/checknews/2018/11/22/ces-cartes-montrant-le-retrecissement-du-reseau-ferre-sont-elles-justes_1693031/

FAISEAUX Pascal, « Josiane, 88 ans, ne comprend pas pourquoi le train ne s'arrêtera plus dans sa commune », *France 3 Nouvelle Aquitaine*, 06/10/2020, <https://france3-regions.francetvinfo.fr/nouvelle-aquitaine/dordogne/perigord/josiane-88-ans-ne-comprend-pas-pourquoi-train-ne-s-arretera-plus-sa-commune-1881286.html>

FLEITOUR Gaëlle, AOUDJHANE Sybille, « [En cartes] A la SNCF, un siècle de suppressions de lignes », 14/03/2018, <https://www.usinenouvelle.com/article/en-cartes-a-la-sncf-un-siecle-de-suppressions-de-lignes.N666464>

GOUDET Jean-Luc, « Il y a trente ans, on inaugurerait le TGV », *Futura*, 24/09/2011, <https://www.futura-sciences.com/planete/actualites/developpement-durable-il-y-trente-ans-on-inaugurerait-tgv-33596/>

GRELIER Annabelle, « Railcoop : la coopérative qui veut faire revenir le train dans les campagnes », *France Culture*, 03/05/2021, <https://www.franceculture.fr/economie/railcoop-la-cooperative-qui-veut-faire-revenir-le-train-dans-les-campagnes>

JACQUÉ Philippe, « Le TGV du futur est (presque) sur les rails », *Le Monde*, 08/09/2016, https://www.lemonde.fr/economie/article/2016/09/08/le-tgv-du-futur-est-presque-sur-les-rails_4994576_3234.html

KNAEBEL Rachel, « Résistance des régions, coopérative ferroviaire : ces alternatives face à l'ouverture du train à la concurrence », *Basta!*, 22/06/2020, <https://www.bastamag.net/SNCF-train-privatisation-ouverture-a-la-concurrence-alternatives-TER-Occtanie-Bretagne-service-public-Railcoop>

LAMBERT Florence, « Pays de Retz. Fer'Retz demande un débat sur le train », *Ouest-France*, 14/01/2021, <https://www.ouest-france.fr/pays-de-la-loire/sainte-pazanne-44680/pays-de-retz-fer-retz-demande-un-debat-sur-le-train-7117718>

MANSIET Flora, Trains : « Quand on ferme une ligne, on fait naître un sentiment de relégation », *Public Sénat*, 14/02/2021, <https://www.publicsenat.fr/article/debat/trains-quand-on-ferme-une-ligne-on-fait-naître-un-sentiment-de-relegation-187544>

MAUVIER Simo, « Une association veut développer le train dans le pays de Retz », *Le Courrier du Pays de Retz*, 14/03/2021, https://actu.fr/pays-de-la-loire/paimboeuf_44116/une-association-veut-developper-le-train-dans-le-pays-de-retz_40186859.html

NEVEU Louis, « La Chine teste son train ultra-rapide : 620 km/h ! », *Futura*, 14/03/2021, <https://www.futura-sciences.com/tech/actualites/trains-chine-teste-son-train-ultra-rapide-620-km-h-76287/>

NINNOG Louis, « En Bretagne, ils veulent relancer une ligne de train fermée depuis 30 ans », *Reporterre*, 21/07/2020, <https://reporterre.net/En-Bretagne-ils-veulent-relancer-une-ligne-de-train-fermee-depuis-30-ans>

N.A. (anonyme), « Petites lignes. L'interminable rapport Philizot », *La Lettre du cheminot*, 27/09/2019, <https://www.lettreducheminot.fr/politique/petites-lignes-linterminable-rapport-philizot/>

PINSON Hervé, « Trains régionaux en Pays de la Loire : la procédure de mise en concurrence va débiter », *Le Courrier du Pays de Retz*, 08/07/2020, https://actu.fr/pays-de-la-loire/nantes_44109/trains-regionaux-en-pays-de-la-loire-la-procedure-de-mise-en-concurrence-va-debuter_34832308.html

RAZEMON Olivier, « Les usagers du TER « sacrifiés » au profit des clients du TGV ? », *Le Monde*, 21/11/2012, <https://www.lemonde.fr/blog/transports/2012/11/21/les-usagers-du-ter-sacrifies-au-profit-des-clients-du-tgv/>

RAZEMON Olivier, « On veut des prises dans les trains, pas des lignes à grande vitesse ! », *Le Monde*, 24/04/2013, <https://www.lemonde.fr/blog/transports/2013/04/24/on-veut-des-prises-dans-les-trains-pas-des-lignes-a-grande-vitesse/>

RAZEMON Olivier, « Regionator, la carte de France dessinée par les trajets quotidiens », *Le Monde*, 05/06/2014, <https://www.lemonde.fr/blog/transports/2014/06/05/regionator-la-carte-de-france-dessinee-par-les-trajets-quotidiens/>

RAZEMON Olivier, « Le bonheur est dans le train lent », *Le Monde*, 26/05/2015, <https://www.lemonde.fr/blog/transports/2015/05/26/le-bonheur-est-dans-le-train-lent/>

RAZEMON Olivier, « Le train c'est pour les autres », *Le Monde*, 12/04/2018, <https://www.lemonde.fr/blog/transports/2018/04/12/train-pour-les-autres/>

SOUPERBIE Thibaut, « Railcoop veut réinventer le train », *Medialot*, 04/10/2020, <https://medialot.fr/railcoop-veut-reinventer-le-train/>

TAUCHER Inge, « Non, vos voyages ne font pas de vous de meilleures personnes », *Courrier International*, 25/07/2020, <https://www.courrierinternational.com/article/mythe-non-vos-voyages-ne-font-pas-de-vous-de-meilleures-personnes>

VIGNAL François, « Transports : que vont devenir les 1.000 kilomètres de petites lignes de train transférables aux régions ? », *Public Sénat*, 25/02/2021, <https://www.publicsenat.fr/article/parlementaire/transports-que-vont-devenir-les-1000-kilometres-de-petites-lignes-de-train>

VILIER Philippe, « Thierry Paquot, Le Voyage contre le tourisme », *Mondes du Tourisme*, septembre 2015, <http://journals.openedition.org/tourisme/391>

Autres articles en ligne

Aléop à la plage ! [en ligne], Région Pays de la Loire. Disponible sur <https://www.paysdelaloire.fr/les-aides/aleop-la-plage>

Carte interactive du réseau ferré français [en ligne], SNCF. 2018. Disponible sur <https://www.sncf-reseau.com/fr/carte/carte-interactive-reseau-ferre-francais-0>

Carte isochrone : et si la Normandie des TER prenait enfin sa revanche sur les TGV ? [en ligne], L'Étoile de Normandie. 17/12/2020. Disponible sur <http://normandie.canalblog.com/archives/2020/12/17/38710049.html>

Deux siècles d'histoire [en ligne], SNCF. Disponible sur <https://www.sncf.com/fr/groupe/patrimoine/deux-siecles-histoire>

En gare ! [en ligne], Carton plein. Disponible sur <http://www.carton-plein.org/index.php/en-gare/>

Histoire des chemins de fer français [en ligne], Wikipédia. 28/05/2021. Disponible sur https://fr.wikipedia.org/wiki/Histoire_des_chemins_de_fer_fran%C3%A7ais

Histoire des voyages en train – de Wolfgang Schivelbusch [en ligne], Forum Vies Mobiles. 12/11/2013. Disponible sur <https://fr.forumviesmobiles.org/publication/2013/11/12/revue-critique-1812>

L'avenir de l'automobile : triomphe ou déclin ? [en ligne], Forum Vies Mobiles. 13/01/2017. Disponible sur <https://fr.forumviesmobiles.org/controverses/2017/01/13/lavenir-lautomobile-triomphe-ou-declin-3410>

L'injonction à la mobilité [en ligne], Forum Vies Mobiles. 16/05/2019. Disponible sur <https://fr.forumviesmobiles.org/video/2019/05/16/injonction-mobilite-12970>

La loi d'orientation des mobilités [en ligne], Ministère de la Transition écologique. 18/02/2021 Disponible sur <https://www.ecologie.gouv.fr/loi-dorientation-des-mobilites>

Les « cars Macron », une offre de transport low-cost à l'épreuve de la durabilité et de la désirabilité, Forum Vies Mobiles. 2019. Disponible sur <https://fr.forumviesmobiles.org/projet/2019/01/10/cars-macron-offre-transport-low-cost-lepreuve-durabilite-et-desirabilite-12812>

Les Lignes TGV [en ligne], Ministère de la Transition écologique. 14/04/2021. Disponible sur <https://www.ecologie.gouv.fr/projets-lignes-grande-vitesse-en-france>

Les unités paysagères de Loire-Atlantique [en ligne], Atlas de Paysage des Pays de la Loire. 07/08 2019. Disponible sur www.paysages.pays-de-la-loire.developpement-durable.gouv.fr/les-unites-paysageres-de-loire-atlantique-r148.html

Les viaducs ferroviaires en France [en ligne], Le Blog d'Hunza. Disponible sur <https://www.hunza.pro/viaducs-ferroviaires-france.html>

LGV Sud Europe Atlantique [en ligne], Wikipédia. 24/02/2021. Disponible sur https://fr.wikipedia.org/wiki/LGV_Sud_Europe_Atlantique

Ligne de Nantes à Saint-Gilles-Croix-de-Vie [en ligne], Wikipédia. 16/08/2020. Disponible sur https://fr.wikipedia.org/wiki/Ligne_de_Nantes_%C3%A0_Saint-Gilles-Croix-de-Vie

Ligne de Sainte-Pazanne à Pornic [en ligne], Wikipédia. 09/03/2021. Disponible sur https://fr.wikipedia.org/wiki/Ligne_de_Sainte-Pazanne_%C3%A0_Pornic

Loire-Atlantique Nantes-Pornic, la Fnaut préfère le train [en ligne], Ouest-France. 04/10/2020. Disponible sur <https://www.ouest-france.fr/pays-de-la-loire/loire-atlantique/loire-atlantique-nantes-pornic-la-fnaut-prefere-le-train-32126552-02ec-11eb-a119-8dfac058afb5>

Où en est l'hyperloop en France ? [en ligne], Le Parisien. 2021. Disponible sur <https://www.leparisien.fr/economie/nouvelles-mobilites/ou-en-est-l-hyperloop-en-france-09-09-2020-8380050.php>

« Pas tout de suite », « Pas tout seul » 12 discours de procrastination climatique dans le secteur des transports, [en ligne], Forum Vies Mobiles. 25/01/2021. Disponible sur <https://fr.forumviesmobiles.org/2021/01/25/pas-tout-suite-pas-tout-seul-12-discours-procrastination-climatique>

Paysage Fer, le livre, le film [en ligne], François Bon. Disponible sur https://www.tierslivre.net/livres/paysfer_film.html

« Petites lignes » : leur rénovation est essentielle pour l'aménagement du territoire et l'environnement [en ligne], Le Blog de la FNAUT Pays de la Loire. 02/03/2020. Disponible sur <http://www.fnaut-paysdelaloire.org/2020/03/petites-lignes-leur-renovation-est-essentielle-pour-l-amenagement-du-territoire-et-l-environnement.html>

Pornic. « Il n'y a pas que la route » [en ligne], Ouest-France. 06/10/2020. Disponible sur <https://www.ouest-france.fr/pays-de-la-loire/pornic-44210/pornic-il-n-y-a-pas-que-la-route-7002888>

Qu'attendre de la concurrence sur le TER ? [en ligne], FNAUT. 17/02/2021. Disponible sur <https://www.fnaut.fr/region/pays-de-la-loire/quattendre-de-la-concurrence-sur-le-ter/>

Réduire l'empreinte carbone de la mobilité : quelles politiques en France ? [en ligne], Forum Vies Mobiles. 2020. Disponible sur <https://fr.forumviesmobiles.org/projet/2018/05/17/decarboner-mobilite-queelles-politiques-en-france-12430>

Réforme de la SNCF : les suites du rapport Spinetta [en ligne], Vie publique. 26/02/2018. Disponible sur <https://www.vie-publique.fr/en-bref/19854-reforme-de-la-sncf-les-suites-du-rapport-spinetta>

Slow Train : embarquez pour des escapades bucoliques à bord des « petites » lignes ferroviaires de France [en ligne], Geo.fr. Disponible sur <https://www.geo.fr/voyage/slow-train-embarquez-pour-des-escapades-bucoliques-a-bord-des-petites-lignes-ferroviaires-de-france-196040>

Un bilan honorable s'il n'y avait pas des urgences environnementale et sociale [en ligne], FNAUT. 16/01/2021. Disponible sur <https://www.fnaut.fr/region/pays-de-la-loire/un-bilan-honorable-sil-ny-avait-pas-des-urgences-sociale-et-environnementale/>

Un futur train à grande vitesse sous-marin pour relier la Chine aux États-Unis ? [en ligne], BFMTV Business. 13/07/2021. Disponible sur https://www.bfmtv.com/economic/operations/chine-eco/un-futur-train-a-grande-vitesse-sous-marin-pour-relier-la-chine-aux-etats-unis_AN-202107130187.html

Rapports

CESER Centre-Val de Loire , Rapport sur l'ouverture à la concurrence des TER en région Centre-Val de Loire, février 2020. Disponible sur <http://ceser.regioncentre.fr/files/live/sites/ceser/files/contributed/espace-public/Rapports/Rapport%20ouverture%20%C3%A0%20la%20concurrence%20des%20TER.pdf>

DURON Philippe, Rapport sur le modèle économique des transports collectifs (Ministère de la Transition écologique). Disponible sur <https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/RAPPORT%20DURON.pdf>

Loire-Atlantique, Compte-rendu sur la réunion publique d'ouverture à Bouaye de la route Nantes-Pornic, septembre 2020. Disponible sur https://participer.loire-atlantique.fr/uploads/decidim/attachment/file/850/axe-nantes-pornic_cr-reunion-publique-22092020.pdf

Ministère de la transition écologique et solidaire, Petites lignes ferroviaires, des plans d'action régionaux, dossier de presse, février 2020. Disponible sur https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/20200220_JBD_DP_Petites_lignes_vf.pdf

Réseau Action Climat & France Nature Environnement, Transpot ferroviaire : sommes nous sur les rails ? Proposition pour une véritable relance du transport ferroviaire, octobre 2020. Disponible sur <https://fne.asso.fr/sites/default/files/2015/Etude%20ferroviaire%20-%20web.pdf>

SPINETTA Jean-Cyril, Rapport sur l'avenir du transport ferroviaire, 15/02/2018. https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/2018.02.15_Rapport-Avenir-du-transport-ferroviaire.pdf

Podcasts

« Histoire du train (Épisode 1/4) », La Fabrique de l'Histoire (Emmanuel Laurentin), *France Culture*, 15/10/2012. Disponible sur <https://www.franceculture.fr/emissions/la-fabrique-de-lhistoire/histoire-du-train-14>

« Histoire du train (Épisode 2/4) », La Fabrique de l'Histoire (Emmanuel Laurentin), *France Culture*, 16/10/2012. Disponible sur <https://www.franceculture.fr/emissions/la-fabrique-de-lhistoire/histoire-du-train-24>

« «Il faut mener une guerre des imaginaires» : les utopies concrètes d'Alain Damasio », L'Invité.e des Matins (Florian Delorme), *France Culture*, 01/05/2019. Disponible sur <https://www.franceculture.fr/emissions/linvite-des-matins/les-utopies-concretes-dalain-damasio>

« Les passagers du Roissy-Express », Fictions / Le Feuilleton, *France Culture*, 29/04/2013. Disponible sur <https://www.franceculture.fr/emissions/fictions-le-feuilleton/les-passagers-du-roissy-express-110>

« SNCF, (des)servir le territoire (Épisode 2/4) », Entendez-vous l'éco ? (Maylis Besserie), *France Culture*, 06/03/2018. Disponible sur <https://www.franceculture.fr/emissions/entendez-vous-leco/leconomie-du-rail-24-sncf-desservir-le-territoire>

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

table des matières

| | |
|----|---------------|
| 5 | remerciements |
| 6 | avant-propos |
| 8 | sommaire |
| 10 | introduction |

18 premier arrêt **histoire des voyages en train**

| | |
|----|---|
| 21 | 1_ la révolution du chemin de fer ! |
| 21 | L'angoisse de l'accélération |
| 24 | La muse du progrès |
| 27 | La métamorphose du paysage |
| 30 | 2_ unification et/ou uniformisation ? |
| 30 | La machine à voyager dans le temps |
| 32 | La démocratisation du voyage ou <i>la première révolution touristique</i> |
| 35 | Le train responsable de l'uniformisation des territoires ? |
| 38 | 3_ le déclin d'un symbole |
| 38 | La grande vitesse, moderne mais hautaine |
| 41 | Le TGV est mort, vive le TGV ? |
| 43 | Le train, chronique d'une mort annoncée ? |

table des matières

| | | |
|-----|------------------------|--|
| 46 | deuxième arrêt | voyages en train en Loire-Atlantique |
| 48 | 0_ protocole | |
| 48 | | Voyager chez-soi |
| 51 | | Se laisser surprendre |
| 53 | | Se coltiner le réel |
| 55 | | Se reconnecter au monde |
| 56 | | Raconter le franchissement |
| 57 | | Décrire ou écrire |
| 58 | | Temporalités |
| 60 | | récits de voyages |
| 104 | | enseignements |
| 104 | | paysage & voyage local (introduction à la suite) |
| 110 | 1_ paysage élémentaire | |
| 110 | | Ciel ! |
| 112 | | « <i>Maintenant le paysage est plus haut</i> » |
| 114 | | « <i>Coloration locale</i> » |

table des matières

| | |
|-----|---|
| 116 | 2_ paysage signal |
| 116 | Balises ferroviaires |
| 117 | Patrimoines en mouvement |
| 118 | Imaginaire iconique |
| 121 | 3_ paysage flottant |
| 121 | Ressenti |
| 123 | Une eau à multiples visages |
| 126 | 4_ paysage naturel |
| 126 | Bocage à taille humaine |
| 127 | Agriculture(s) |
| 130 | Arbres rois |
| 131 | 5_ paysage résidentiel |
| 131 | « <i>Learning from</i> les zones pavillonnaires du 44 » |
| 134 | Architecture balnéaire, pavillons d'eau douce et phares métropolitains |
| 137 | Dans l'intimité des jardins mariligériens |
| 139 | 6_ paysage résiduel |
| 139 | Relégation |
| 141 | Impersonnalité |

table des matières

| | | |
|-----|--|---|
| 144 | troisième arrêt | prospective des voyages en train |
| 146 | 0_ intérêt de la prospective | |
| 148 | 1_ cabotage ferroviaire | <i>Machecoul</i> |
| 152 | 2_ hyperloose | <i>Ancenis</i> |
| 155 | 3_ le petit train du raisin | <i>Clisson</i> |
| 156 | 4_ voyage scolaire dans le pays naturel mariligérien | <i>Saint-Nazaire</i> |
| 159 | 5_ wagon-suisse | <i>Châteaubriant</i> |
| 161 | 6_ crédit voyage | <i>Le Croisic</i> |
| 165 | 7_ révolution citoyenne | <i>Redon</i> |
| 168 | 8_ magie du train de nuit | <i>Pornic</i> |
| 174 | conclusion | |
| 180 | bibliographie | |


clara goujon

août 2021

école nationale supérieure d'architecture de nantes

sous la direction de Laurent Devisme

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



Trouver des réponses à des questions soulevées à plusieurs échelles mais qui, finalement, se rejoignent : à quoi sert le voyage ? Quel est ce territoire dans lequel nous vivons ? Le train peut-il devenir le moyen de déplacement écologique du monde de demain ?

J'ai donc pris tous les trains en Loire-Atlantique, direction Pornic, Le Croisic, Redon, Châteaubriant, Ancenis, Clisson et Machecoul. J'ai lu des livres de voyageurs, de géographes, de philosophes, de sociologues, d'anthropologues, d'écrivains, de poètes et d'ingénieurs sur la relation entre paysage et voyage.

J'ai découvert les vertus du voyage local, j'ai dressé le portrait de la Loire-Atlantique - ses paysages et ses habitants (ses tonalités), je me suis laissée porter par le rythme du train pour faire le récit d'un territoire riche et diversifié malgré son apparente uniformisation.

Ce mémoire comme le ressenti « *à toute vapeur* » d'une étudiante en architecture d'un territoire ordinaire que le train rend finalement extraordinaire.