

Mohsen BEN HADJ SALEM

Laboratoire CRESSON-UMR CNRS 1563

Ambiance(s) de gare, imaginaire ferroviaire, mémoire des lieux

Questionner un espace public ordinaire — la gare de chemin de fer — peut être une manière de rendre compte de la triade *Imaginaire, Territoires, Sociétés*. Ce texte s'attachera donc à montrer, d'une part, que la gare de chemin de fer se trouve à la croisée de ces trois objets, et d'autre part, qu'une approche historique ne fait que mieux asseoir la validité d'un tel rapprochement. Mais l'architecte, qui a et qui doit avoir des intérêts historiques, n'est pas pour autant *stricto sensu* un historien. Cette remarque ne vise qu'à préciser les objets et les méthodes. L'exploration proposée concerne le paysage ferroviaire qui est là, mais qui reste difficilement appréhendable. Il est bouleversements, transformations, recompositions. Il se décompose, se transforme en fonction des éléments ferroviaires ou non ferroviaires qui le constituent. En effet, un paysage ferroviaire peut être centré sur des infrastructures, des éléments de voies ferrées, un train, une gare, etc. Pour définir la gare, une confrontation à un ensemble de couples dialectiques apparents s'impose : c'est le lieu de la ville et celui du voyage, de l'immobile et du mobile, de l'ici et maintenant et du là-bas plus tard, le lieu de la foule et de l'individu, un endroit où le temps peut être contraint, compté, ou libre. Ces combinaisons esquissent un jeu immédiat de sensations, transfigurées par une sorte de dérivation esthétique. L'hypothèse selon laquelle la spatialité actuelle d'un lieu résulte d'une sorte de dérivation de l'ancienne est ainsi confortée. En ce sens, la gare du XIX^e est toujours *de notre temps* parce qu'elle est à la hauteur d'un monde toujours renaissant¹. S'interroger sur l'imaginaire ferroviaire revient à poser la question des gares de chemin de fer à travers le prisme des ambiances et des perceptions qui y prennent et qui y prenaient place. En considérant simplement ces espaces publics comme révélateurs de la ville sensible, indissociable des dimensions imaginaire et historique qui la structurent, s'engage une réflexion sur **la combinaison des trois perspectives abordées : entre une architecture héritée, une forme urbaine et l'imaginaire sollicité**. Sur un plan méthodologique, il s'agit d'écrire, à partir de ces trois axes de réflexions, une *monographie ambiante* d'un espace, en explorant, son potentiel imaginaire et sa mémoire endogène. La situation de la gare Saint-Lazare à Paris, qui présente des indices sur les ambiances² du passé, secrétés continuellement, est étudiée dans cette perspective.

I. La gare de chemin de fer : un facteur d'adhérence territoriale³

¹ JOSEPH.I, « Ariane et l'opportunisme méthodique », in *Les Annales de la recherche urbaine*, n°71, Juin 1996, p7

² La notion d'ambiance(s) prend racine dans les phénomènes sensibles, elle concerne à la fois des dimensions physiques (propriétés physiques liées à l'interaction des signaux émis avec le cadre bâti), des éléments producteurs d'ambiances (espaces, objets, signes) et la construction perceptive, imaginaire et sociale de celles-ci.

³ Loin de considérer le territoire comme une aire strictement spatiale, prédéfinie une fois pour toutes, délimitable et mesurable selon une position de surplomb, nous l'abordons ici dans une perspective délibérément pragmatique : celle qui lui redonne un caractère dynamique, concret et opératoire. Notre réflexion repose sur le concept de territoire défini comme un ensemble de ressources situées qui convoquent les citoyens en activité et en mouvement. Quand on se demande ce qui fait d'un espace urbain un territoire, on revient nécessairement à ses potentialités pratiques, à ses qualités sensibles et à ses injonctions sociales. Notre approche par le sensible contextualisé permet de redonner du sens au territoire et lui conférer une identité perceptible.

Depuis un siècle et demi, les gares sont les pivots, les lieux de commandement et d'articulation d'un paysage ferroviaire dont le déploiement a profondément métamorphosé notre environnement et notre rapport à l'espace et au temps. Pouvant être perçu comme un espace-temps ordinaire, la gare est si imbriquée dans notre affect et nos routines quotidiennes, qu'on la regarde plus, qu'on ne la voit plus ; généralement on ne fait plus que la subir. En filigrane de ce constat réducteur, la gare offre des situations qui amplifient certains traits de l'évolution actuelle des ambiances urbaines. Elle constitue ainsi un véritable laboratoire grandeur nature, difficile à délimiter, qui nous ouvre à la ville, et en même temps, qui constitue un univers, qui se suffit à lui-même, dans lequel on peut entrer pour échapper à un extérieur que l'on ressent comme hostile. Les rapports et limites entre la gare et son environnement extérieur, peuvent s'estomper avec le temps, et ceci par un jeu de formatage et de modulation des usages. Le chemin de fer permet une entrée soudaine dans la ville, mais l'accès à cette dernière se fait quand on est dans la gare et pas avant, nous appréhendons donc un point important de la vie urbaine. Selon qu'elle est territoire du quotidien, pratiquée d'ordinaire, le lieu *de-tous-les-jours-de-tout-un-chacun*, ou seulement traversée au cours d'un voyage occasionnel, la gare rend compte d'une nécessité d'adhérence, de contact avec la ville, dès lors qu'on fait les premiers pas sur le quai d'arrivée. D'une manière générale, dans l'espace public contemporain, la transformation des moyens de transports auxquels nous sommes habitués, s'accélère, et l'apparition de nouveaux conduit les aménageurs de la ville à la création d'une typologie architecturale nouvelle. Cette évidence remet en cause *l'adhérence territoriale* permise par de la gare de chemin de fer. Le rapport au territoire est ainsi interrogé à partir de deux constats fondamentaux. D'une part, la gare ne se réduit pas à un point de départ ou d'arrivée d'un voyage, faciles à oublier, mais au contraire, constitue un lieu qui mobilise une forte dimension imaginaire. D'autre part, elle propose un paysage qui tend à devenir patrimoine, et des ambiances dont la lecture se modifie au fil du temps. Les phénomènes d'apparition, de disparition et de maintien d'événements sensibles sont particulièrement importants pour le possible maintien de cette adhérence. Nous avançons l'idée selon laquelle les gares de chemin de fer du XIX^e, entretiennent une adhérence au territoire par leur mémoire, l'imaginaire qu'elles génèrent, et les traces sensibles qu'elles donnent à percevoir. Il est probable que la difficulté à penser les *lieux-mouvements*, dont la gare ferroviaire fait partie, tient d'abord à la nature énigmatique de leur identité architecturale. D'un côté, la grandeur de la cathédrale, de l'autre la banalité de la halle, de l'entrepôt et du hangar. D'un côté l'exaltation de la forme, de l'autre sa neutralisation au profit du passage ou de l'étalage, la foire aux rencontres et la braderie des services connexes du voyage. L'histoire des gares au XIX^e siècle permet d'analyser cette tension entre deux régimes de visibilité. Dans cette perspective, passé et présent, imaginaire et perception, ressenti d'ambiance et formes construites, se renvoient leurs reflets, comme un jeu de miroirs. Il faut donc aller au-delà des divisions disciplinaires, et s'engager dans un décryptage transversal qui transcende ces notions.

II. L'imaginaire ferroviaire : un enjeu social et historique

L'histoire des ambiances ferroviaires se situe au carrefour de plusieurs histoires, elle ne peut échapper aux grandes fluctuations de l'histoire de l'architecture des gares, de l'histoire des réseaux et des trafics, de l'histoire technique des matériels et des équipements, de l'histoire socio-culturelle des déplacements. Chacune de ses histoires suit ses rythmes propres, avec ses inerties et ses ruptures, mais leurs chronologies se chevauchent, mêlant points de rencontre ou, au contraire, des divergences. Un balayage de tous ses champs historiques s'impose. Sur un plan méthodologique, il consiste en une *relecture*, au cours de laquelle doivent être révélées des strates qui, de prime abord, demeuraient cachées ou voilées⁴. La force révélatrice des descriptions littéraires et poétiques pour comprendre la

⁴ Notre handicap, dans ce projet, réside dans le fait qu'on ne dispose d'aucune source qui enveloppe cette thématique de recherche. Par contre, à travers une compilation de plusieurs types de corpus : récits de voyageurs, photographies, extraits de documents vidéo, nous pouvons mieux approcher les traces du passé. On peut trouver un autre avantage à la confrontation de corpus historiques et de pratiques contemporaines, c'est l'effet de connaissance réciproque produit. Les pratiques actuelles permettent de porter un autre regard sur les objets du

gare dans son environnement social et urbain doit être soulignée. Cette nouvelle direction heuristique implique l'instauration d'une authentique dimension anthropologique.

Il est d'innombrables façons d'appréhender les gares, elles sont décrites, écrites, peintes, racontées sous différents aspects : architecture et urbanisme, technologie et décorum, art et culture populaire, politique et stratégie, ordre et discipline, poétique et imaginaire. Par ce jeu de complémentarités, un regard neuf sur les gares et sur notre environnement quotidien, peut émerger. A travers cette approche, l'entretien d'un quelconque passéisme n'est pas recherché, pas plus qu'une confiance béate dans le futur. Il s'agit de confronter le plus objectivement possible les effets induits par un système existant depuis un siècle et demi afin de permettre au chercheur de maîtriser des évolutions, dont la gare actuelle, est le résultat. La restitution, par ses dimensions, génétique et didactique, est un élément essentiel pour la compréhension et l'intelligibilité d'une ambiance, car s'exprime une complexité de données étagées sur plusieurs couches de sens et de temporalités. A travers une démarche rétroactive, des invariants ont été mis à jour à partir de ces hiérarchies sensibles héritées. Notre recherche ne vise pas à émettre le récit historique par des faisceaux d'anecdotes singulières, ni à organiser un discours tiré vers le champ des particularités, mais à mettre en exergue les traces d'ambiance qui apparaissent dans la large palette de récits hétérogènes. Une stratégie de description a été mise en place pour les structurer, les interpréter et les filtrer par la notion d'ambiance. Les variations picturales de Monet sur la gare Saint-Lazare à Paris et de Chirico sur les places de gares italiennes, les considérations métaphysiques de Dali sur la gare de Perpignan, les visions surréalistes de Magritte et Delvaux sur les gares de triage ou les gares de banlieue, sont autant d'étapes significatives d'un nouveau déploiement de l'imaginaire moderne. Si ceux qui allaient ainsi contribuer à définir l'essence de la modernité picturale ont pu être inspirés par la modernité du spectacle de la gare, celle-ci a su aussi éveiller dans l'art populaire une sensibilité qui a donné lieu à une remarquable diversité d'imageries : elles vont stéréotyper la gare en un lieu légendaire et fabuleux. Les médias vont également contribuer à véhiculer et amplifier une vision du merveilleux et du tragique de la gare. Dès ses origines, avec *L'entrée en gare du train à la Ciotat* de Louis Lumière en 1895, jusqu'aux films les plus récents, le cinéma est profondément marqué par ce lieu de théâtralité et de mouvance : l'évidente vocation cinématographique de la gare va susciter une nouvelle fantasmagorie, une nouvelle dimension du récit moderne.

La gare devient souvent un lieu paradoxal à la fois clos et ouvert, un théâtre réaliste où le destin peut agir de la façon la plus inattendue, un des espaces privilégié de la représentation. Hitchcock érige en convention la gare comme lieu de *suspense* pour les films policiers. Dans les Westerns, les films de guerre, elle est le lieu dangereux, le point de passage obligé. Elle est utilisée par tous les cinéastes solitaires que sont les auteurs de bandes dessinées. Le chemin de fer est une source importante de symboles et de mythes. La locomotive à vapeur, avec son souffle puissant, son halètement, souvent associée aux monstres mythologiques. Films et œuvres musicales ont abondamment illustré ces thèmes. Il est important de noter la valeur symbolique de la plupart de ces éléments sonores : la citation de l'un ou l'autre suffit à évoquer l'ensemble du monde ferroviaire. Un sifflet de train dans le lointain a le pouvoir, à lui seul, de construire une ligne de chemin de fer dans un paysage.

Cette présence affective se traduit par les langues et les accents multiples qu'on peut entendre dans les gares, autour des gares ou dans les trains ; ce sont encore des sociabilités, des comportements et des traditions sonores contrastés, qui par leur richesse et leur effet de jaillissement, étonnent et surprennent. Rien n'est plus révélateur du rapport entre le présent et le passé, rien ne trahit mieux les règles esthétiques d'une époque que la *re-création* imaginaire d'une œuvre qui appartient au passé. L'inscription de cette œuvre dans le réel est incontournable, cela suppose probablement de s'interroger en même temps sur les représentations, les images, les discours, mais aussi à propos du vécu des pratiques et des usages qui y sont associés. La *re-création* s'appuie sur un marquage mémoriel des ambiances, élément à injecter dans le processus de conception architecturale et urbaine. Etant donné

passé et la connaissance historique désenclave les pratiques de leur actualité en révélant la charge dont elles sont porteuses.

q'un souvenir nécessite une inscription spatiale et un attachement affectif à un existant, il a fallu d'abord interroger les sources de l'histoire, montrer par le biais de recherches documentaires, comment incorporer les arguments d'ambiances interpellant l'histoire du construit, des usages, et des sensibilités, dans une dynamique de conception contemporaine.

III. Temps, mémoire et ambiances ferroviaires

Une ambiance⁵ architecturale s'exerce dans une longue durée à travers des relations perceptives aux effets structurants, elle génère une mémoire, et ne peut se définir qu'à l'intérieur d'un système complexe de temporalités. Une ambiance ferroviaire a une durée qui s'étend au-delà de la simple temporalité des paramètres qui l'ont constituée. Quand elle se forme, elle a son temps propre, chargé de perceptions et de sensibilités. Aujourd'hui, l'allusion aux temps anciens, aux ambiances du passé, n'est qu'une manière de dire l'espace présent. L'histoire des ambiances ferroviaires peut ainsi esquisser l'identité contemporaine d'une gare, en retraçant ce qu'elle était.

Partir des différentes ambiances passées du projet pour aider à sa rénovation, sa reconversion ou son réaménagement, est une préoccupation récente qui reste secondaire par rapport à une préoccupation sur le confort. Une restitution des ambiances successives exige d'inclure la temporalité et non seulement une visée spatiale afin de rendre plus performante l'analyse historique d'une gare avant sa reconstruction. Un angle fécond d'approche pouvait donc être ainsi défini et méritait l'investigation. Pour le spécialiste des ambiances (ou l'architecte), étudier ce dosage, jamais évident *a priori*, conduit à suivre rigoureusement les tours et les détours que revêtent les formations et les déformations simultanées des ambiances, dont les gares sont d'étonnants révélateurs, elles sont prises comme le lieu expérimental le plus approprié pour traiter de façon précise des questions des transformations répétées. Ce constat ne fait qu'alimenter la compréhension des rapports complexes et changeants que les sociétés humaines nouent avec l'espace. A titre d'exemple, les ambiances ferroviaires de la fin du XIX^e, sont un bon exemple pour démontrer le caractère récuratif du ressenti d'ambiance. L'espace ferroviaire est capable de *stocker* du temps et de préserver des ambiances. Il fut un temps, assez lointain, celui de la vapeur, où chaque gare parisienne avait sa spécificité, son parfum, sa lumière propre. C'était avant la normalisation signalétique, avant les automates et les étranges lucarnes à claviers, au temps où le sourire des poinçonneurs n'avait pas été remplacé par des parallélépipèdes oranges. Les gares étaient sales et bruyantes, enfumées et tourbillonnantes. On pouvait avec un minimum d'entraînement les reconnaître les yeux fermés, à quelques sensations près, une vibration spéciale des machines, une acoustique particulière de leur salle des pas perdus. Il arrive, que dans ces espaces, la reconnaissance d'un objet anodin en apparence, rappelle *une autre époque*, capte notre attention alors que cet objet est resté là parce qu'il était simplement impossible de le retirer.

Un espace public est perçu comme un jeu mémoriel et comme son actualité. Cette double perception est possible dans les gares de chemins de fer. L'espace public est mémoire, dans la mesure où il est le spectacle de sa propre temporalité, et où il offre l'évidence d'un *collage temporel* de bâtiments de différentes périodes. En filigrane de ce collage temporel physique, s'esquissent des traces d'ambiances, qui sont encore données à sentir, à percevoir. L'espace gare est un endroit clé, révélateur, par les ambiances de la mémoire. Toute la palette de nuances qui en découle est stimulante pour le chercheur : il y a des signaux qui changent, mais il y a des sentiments qui ne changent pas. Afin de donner toute sa place à l'ambiance, comme facteur de compréhension de la dimension temporelle dans l'approche perceptive de l'espace public, des études portant sur des corpus historiques ont été confrontées à des pratiques contemporaines⁶. Afin d'éviter l'écueil d'une simple juxtaposition

⁵ La notion d'« ambiance » citée ci-dessus désigne un champ de recherche très large, croisant à la fois des outils qualitatifs et quantitatifs. Une ambiance est perçue, ressentie, mais aussi mesurable et quantifiable : ambiance sonore, lumineuse, tactile, thermique, etc.

⁶ Les enquêtes ont été menées avec trois groupes de personnes : des concepteurs d'espace-transport, des usagers actuels de la gare, et des usagers inactuels dont nous avons convoqué la mémoire et les souvenirs. Il s'agit de

de données empiriques hétérogènes, l'approche sensible a été adoptée comme champ de ressaisissement des divers corpus. Les grandes gares, et en particulier les gares parisiennes sont très vite débordées par leur succès, notamment par le trafic de banlieue, et la disposition de leurs plans trop étriqués et rapidement repensée. La gare de Paris Saint-Lazare est actuellement une des gares où le trafic voyageur est le plus important (environ 120 millions voyageurs par an)⁷. Elle fut, place de l'Europe, en 1837, le premier embarcadère⁸ de voyageurs en France.

IV. La sédimentation *ambientale* : le cas de la gare Saint-Lazare à Paris

L'augmentation rapide du nombre de lignes de chemin de fer, engendra de nouveaux bâtiments, gérés par les différentes compagnies de transport. Par ailleurs, l'augmentation importante du flux voyageurs rendait les halls et salles d'embarquement étriqués. La nouvelle compagnie décida donc la construction d'une gare *d'Etat*, imposante et fluide (considérations de l'époque). La gare de Juste Lisch⁹ de 1889 englobe tous les critères de cette fin de siècle : une architecture classique, l'uniformité imposante d'un bâtiment public qui ne laisse pas dévoiler ses fonctions, la majesté moderne des halles métalliques de longues portées, le savoir architectural du XIX^e siècle côtoyant l'allégresse d'un futur industriel en pleine expansion. Mais Juste Lisch n'a pas totalement démoli l'ancienne gare pour la reconstruire ; bien que certains éléments remarquables de la première gare de 1842 aient malheureusement totalement disparus, tels l'hémicycle et les salles d'attente, beaucoup d'autres, apportés entre 1842 et 1930, sont seulement cachés par des habillages ou des commerces. Allongée par deux fois, ceinturée de bâtiments, re-décorée à plusieurs reprises, elle n'a pourtant pas perdu le caractère original de son espace rectangulaire, ample et clair, où l'on flâne dans le sens longitudinal en attendant un train ou un rendez-vous, ou que l'on traverse dans le sens transversal pour courir vers un train.

Le XX^e siècle a peu bousculé cette gare, hormis les habitudes des voyageurs qui ne viennent plus si longtemps à l'avance et n'enregistrent plus leurs bagages, d'où une re-modélisation des salles d'attente et des salles de bagages. Les billetteries sont devenues générales. Les sous-sols se sont élargis pour une meilleure gestion technique mais malgré les transformations architecturales opérées depuis sa construction, l'aspect original de la gare est demeuré. Ces modifications de la gare sur elle-même conduisent, d'un point de vue théorique, à poser les bases d'une sédimentation relative à plusieurs micro-environnements sensibles qui se sont succédés.

Les ambiances lumineuses, sonores, olfactives se sont stratifiées et dressent devant le concepteur un nouvel obstacle à franchir dans le processus de conception : comment construire avec la sédimentation sensible à l'esprit ? Cette question, qui cible ici les *espaces-gares*, vient relancer les prises de positions dans des réflexions sur un existant à transformer.

retraités cheminots et d'autres personnes ayant répondu à un appel à témoignages publié dans la presse. Le corpus ainsi obtenu a été croisé avec des données d'archives.

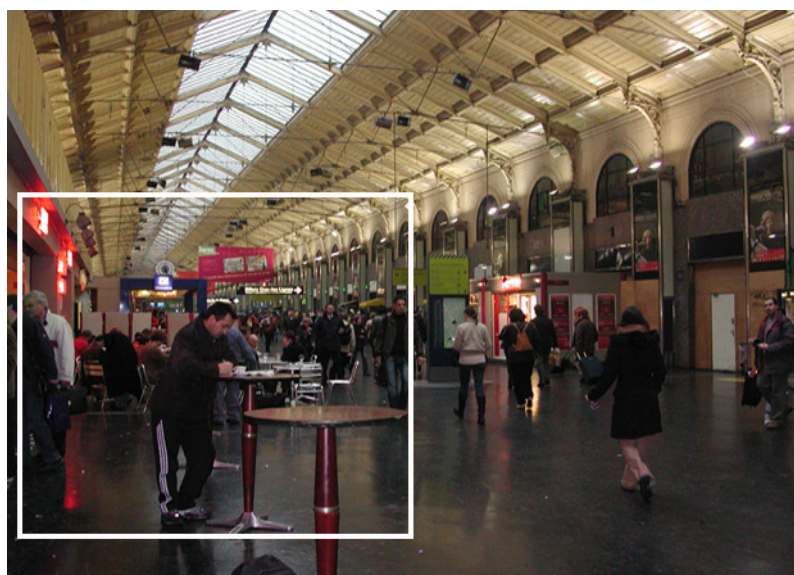
⁷ Statistiques de l'année 2004. Source : documents SNCF

⁸ Emplacement aménagé pour permettre l'embarquement et le débarquement des voyageurs et des marchandises.

⁹ Jean-Juste Lisch (1828-1910) est architecte, il a construit plusieurs gares pour le réseau de transports de l'ouest parisien. Suite à la refonte de la Gare Saint-Lazare, il a obtenu la rosette d'Officier de l'Ordre national de la Légion d'Honneur.



Document 1 : La buvette des années 1910 à Saint-Lazare. Un dispositif d'ambiance qui a fait basculer la gare dans un esprit de clôture et d'indépendance fonctionnelle par rapport à l'environnement extérieur. Selon les documents de l'époque, et dans une perception globale du hall de la gare, la configuration spatiale ainsi que le traitement lumineux du bar généraient un aspect festif et unificateur. Source : Archives audiovisuelles de la SNCF. Série 76AQ : les fonds de la Compagnie de l'Ouest.



Document 2 : Saint-Lazare en 2005. Une situation et un dispositif d'ambiance actualisés. L'espace buvette, plus éclaté et individualisé, redéfinit la notion de corporéité au sein du hall de gare et engendre une forme de détachement de ce micro-environnement. Des réflexions ont été menées avec les concepteurs de la gare sur la réinjection du dispositif des années 1910 dans le réaménagement actuel.

En effet, un certain nombre d'indices, de signes d'inscription, de réincarnation de la mémoire ont été relevés : éléments sensibles, souvenirs d'une odeur ou de petits morceaux d'ambiance, capables d'englober certains traits du passé ainsi que le rapport qui est entretenu avec lui.

Penser les ambiances par l'imaginaire : un matériau spécifique pour la réflexion sur l'existant

Il s'agissait ici de montrer, à travers une approche particulière de l'espace gare, que la caractérisation des ambiances ferroviaires, ne peut pas se passer ni de leur dimension imaginaire ni de la variabilité de celle-ci dans le temps. A ce titre, ambiance architecturale et imaginaire doivent être pensés ensemble, le sens de l'une n'émergeant que dans son rapport à l'autre, et réciproquement. Ce sont les modalités de ce rapport qui ont animé la réflexion.

Supposant que cette sédimentation concerne la globalité de l'environnement urbain consommé par la gare, la problématique se trouve au carrefour d'une préoccupation patrimoniale, et même territoriale. L'entrée par les ambiances a semblé pertinente dans un contexte qui confronte un état (une antériorité) à des transformations.

Du point de vue de la conception, les composantes d'ambiance ne peuvent être réduites à une remise à niveau des normes de confort. On ne peut réduire ces éléments à une question technique car ils croisent inévitablement la question de l'imaginaire, notion fondatrice de l'acte de percevoir. Même quand l'aménageur cherche à faire table rase du passé, certaines données s'imposent à lui. Une ambiance se reconstruit sans arrêt, elle prend de multiples inflexions selon l'époque où elle est perçue. Nous pouvons en tirer une posture intellectuelle. En effet pourquoi le « ce qui s'est passé » vient-il si souvent infliger à l'architecte un interdit, un frein à sa création ? Une réponse possible consiste à alimenter la conception architecturale par un outil d'aide à la génération des espaces publics de transports, basée sur leur matière sensible passé. Le caractère rémanent de ce potentiel sensible est assuré d'une part, par la faculté propagatrice des formes construites, et d'autre part, par la mémoire et l'imaginaire social, qui sont fondées sur l'entretien de la connaissance historique et la nostalgie.

Nous développons dans nos recherches, une stratégie fondée sur ce substrat. Sur l'existant, il y a cette idée de contrainte, mais aussi l'idée de potentiel : peut être pouvons-nous voir là un vecteur intéressant pour la valorisation de ce type de substrat. Du côté des demandes émanant de certains maîtres d'ouvrages, celles-ci se limitent encore souvent à une remise aux normes ou à une sécurisation des ouvrages existants en négligeant les possibilités d'améliorations qualitatives, que toute reprise peut susciter¹⁰.

Bibliographie

¹⁰ Actuellement, nous sommes en contact avec l'équipe des concepteurs de la nouvelle gare Saint-Lazare, et par ailleurs, nous avons lancé des débats avec des équipes de concepteurs de gares de chemin de fer, pour tester la pertinence opératoire de ce que nous qualifions de *roman de gare*. L'approche que nous proposons est expérimentée dans le cadre du plan d'envergure baptisé *Demain Saint Lazare*, engagé par la SNCF pour rénover la gare dans le cadre du programme « Gares en Mouvement ». Cette opération, mobilisant 123 millions d'euros d'investissement (travaux de 2003 à 2009), présente un enjeu patrimonial considérable.

- Amphoux Pascal, 1998, *La notion d'ambiance, une mutation de la pensée urbaine et de la pratique architecturale*, Paris, PUCA, 168 p.
- Amphoux Pascal, Chelkoff Grégoire, Thibaud Jean-Paul, 2004, *Ambiances en débat*, Grenoble, A la Croisée, 309 p.
- Auphan Etienne, 2005, Qu'est-ce que le paysage ferroviaire ? Défrichage d'un concept, *Revue d'histoire des chemins de fer*, n° 32-33, p.13-25.
- Bernardy de Sigoyer Michel, Debarbieux Bernard, 2003, *Le territoire en Sciences sociales approches disciplinaires et pratiques de laboratoires*, Grenoble, Maison des sciences de l'homme-Alpes, 246 p.
- Chelkoff Grégoire, 2003, *Transformer l'existant : vers une conception assistée par les ambiances*, Grenoble, Cresson, 230 p.
- Centre de création industrielle (Paris), 1978, *Le temps des gares*, Paris, Centre national d'art et de culture Georges Pompidou, 160 p.
- Joseph Isaac, 1996, Ariane et l'opportuniste méthodique, *Les Annales de la recherche urbaine*, n°71, p. 5-17.
- Pousin Frédéric, 2005, *Figures de la ville et construction des savoirs/ Architecture, urbanisme, géographie*, Paris, CNRS, 213 p.
- Rautenberg Michel, 2003, *La rupture patrimoniale*, Grenoble, A la Croisée, 173 p.
- Sansot Pierre, 2004, *Poétique de la ville*, (1^{ère} éd. 1971), Paris, Payot, 625 p.