

La programmation artistique de la gare d'Austerlitz

Une institutionnalisation pragmatique

Conversation entre Nacima Baron (1) et Dairush Kowsar (2)

1) Professeur Université Paris Est Laboratoire LVMT

2) Directeur Gare d'Austerlitz

Introduction

Photo et musique actuelle, piano romantique et jeux de sons et de lumière, polar et bande dessinée... voilà bientôt 6 ans que la gare d'Austerlitz s'ouvre aux artistes et accueille des événements culturels et artistiques en partenariat avec des institutions culturelles de premier plan, comme la Nuit Blanche ou la FIAC.

Dariusz Kowsar, son directeur, et Nacima Baron ont déjà collaboré dans le cadre d'un séminaire co-organisé par SNCF Gares&Connexions et le PUCA, en 2016¹, questionnant une vingtaine de chercheurs, d'artistes et de commissaires d'exposition sur leur vision de la croissance et de la diversification des interventions artistiques dans les gares françaises et internationales. Ils s'appuient sur ce premier travail pour centrer désormais leur conversation sur le cas de la gare d'Austerlitz, prise dans un vaste programme de rénovation et de transformation, au sein de la ZAC Seine Rive gauche (Encadré 1) et support d'une intense programmation artistique et culturelle qui expérimente de nouveaux langages, teste de nouvelles localisations des œuvres dans les espaces intérieurs et extérieurs de la gare et varie les types d'accrochage au fil des saisons. L'échange, qui a pris place durant l'été 2017 a donc délibérément choisi d'éviter un caractère descriptif (on se reportera aux beaux livres édités en 2015 et 2017 par G&C pour mieux connaître les œuvres, les artistes et leurs projets²). Il n'est pas non plus orientée vers une justification de l'institutionnalisation artistique dans l'enceinte ferroviaire. En revanche, le dialogue cherche à saisir de manière conjointe, dans le cas singulier d'Austerlitz, la dynamique artistique et la dynamique de rénovation de la gare. On a donc demandé au principal intéressé comment sa vision de l'art en gare s'est progressivement construite, comment flair, intuition et expérience s'articulent pour faire dialoguer et valoriser mutuellement certaines créations avec le potentiel ferroviaire lui-même mutatis. Enfin, on tente de définir les étapes de l'apprentissage du bel office de développeur artistique des gares, entre négociations ardues (avec l'espace, avec l'institution ferroviaire, avec les sphères culturelles ...) et hasard des rencontres.

Encadré 1 Austerlitz, aujourd'hui et demain :

- Pôle intermodal RER - Métro croisant la ligne 5, 10 et C (environ 80 000 voyageurs /j).
- 23 millions de voyageurs SNCF annuels dont 14 millions de voyageurs Transilien
- Austerlitz 2020 projet SEMAPA, SNCF, Kaufmann&Broad, Altarea Cogedim, Indigo
- Capacité cible 2025 : 33 millions de voyageurs
- Opération de démolition et construction de nouveaux bâtiments
- Relocalisation de services SNCF
- Création d'environ 20 000 m² de commerces et 50 000 m² de bureaux
- Cinq phases de travaux de 2016 à 2021 :
 - rénovation cour Seine
 - Rénovation de la halle et construction de 8500 m² de bureaux SNCF
 - Rampe côté Museum, parking et zones de service aux voyageurs
 - Amélioration des circulations RER Métro et gare, rénovation Halle et cour Muséum
 - Construction d'un pont et valorisation du parc en continuité avec la Salpêtrière

¹ <http://www.urbanisme-puca.gouv.fr/seminaire-quand-la-culture-s-invite-en-gare-art-a924.html>

² Ropert P., 2015, *Art en gare, connexions artistiques*, Editeur Débats Publics, 142 p.

Ropert P., 2016,

NB. La "mise en art" de la gare d'Austerlitz ne prend pas tout à fait le même sens si on l'observe du point de vue artistique *stricto sensu* ou si on la resitue dans le moment de transition actuel, entre la livraison de la Cour Seine (2015), la construction d'un pôle de bureaux, les travaux en cours côté Jardin des Plantes, bref, dans ce chantier de longue haleine...

DK. Oui, notre aventure artistique trouve une raison d'être dans le grand mouvement – en cours - de transformation et d'ouverture sur la ville de la gare d'Austerlitz. J'aime l'idée que la gare devienne l'équivalent de la « piazza » dans une ville italienne, ce lieu de sociabilité et d'activité auquel des grands architectes et artistes ont donné une forme singulière. L'art en gare représente à la fois un levier et un révélateur de cette ambition. Elle s'inscrit d'ailleurs pleinement dans la volonté de SNCF Gares&Connexions de faire de nos gares des « City Booster », des lieux qui contribuent au dynamisme culturel et économique de nos quartiers, de nos villes. L'exposition Corto Maltese (Photo 1) inaugurée voici quelques jours en constitue un bon exemple : un héros populaire qui, je l'espère, va intéresser les voyageurs mais aussi attirer d'autres publics parisiens en gare. Cette exposition marque une occasion particulière, celle de la sortie d'un nouvel album et un partenariat réussi avec Casterman et CONG.

Photo 1 En hommage au 50e anniversaire du héros d'Hugo Pratt, Exposition Corto Maltese de juin à octobre 2018 à la gare d'Austerlitz



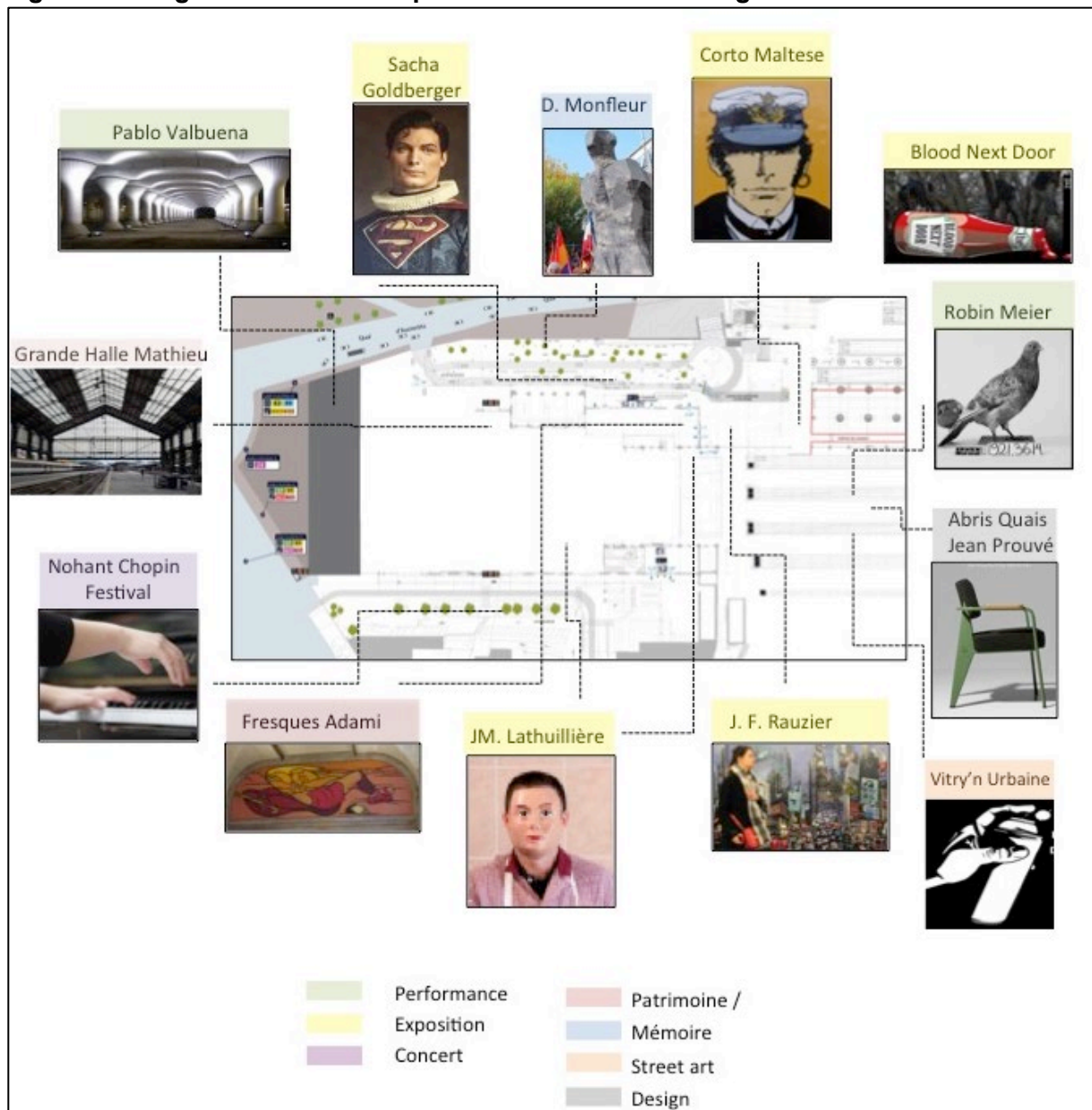
© David Paquin

NB. Après une belle demi-douzaine d'événements, quel regard portez-vous sur le parcours réalisé par SNCF Gares&Connexions vis-à-vis de l'art en gare et de votre propre apprentissage dans ce domaine ? Peut-on dire qu'il y a une acclimatation progressive des acteurs ferroviaires à l'égard de cette activité relativement nouvelle, ou même qu'il y a une montée en compétence ?

DK. Oui, certainement. Nous avons fait du chemin et nous voulons continuer à apprendre et à expérimenter. Il y a cinq ou six ans, nous invitions des artistes pour des raisons assez prosaïques. Il s'agissait le plus souvent de profiter de la présence de palissades de chantier

pour offrir aux visiteurs un habillage étonnant, décalé, sans pour autant avoir une vision claire et structurée du sens et du potentiel de ces expériences. Ensuite, nous avons travaillé avec une approche davantage événementielle et nous avons organisé des manifestations d'une certaine importance. Je pense au concert du Nohant Festival Chopin dans la Cour Seine transformée en théâtre grec ou encore à l'étonnante immersion dans l'œuvre de Pablo Valbuena lors de la Nuit Blanche 2014 (cf Figure 1). Ce parcours a été jalonné d'incidents aussi. Lorsque nous avons exposé le travail à la fois profond et troublant du duo Blood Next Door en 2015, des clients et des collaborateurs nous ont fait part de leur incompréhension voire de leur colère. Et puis finalement, les œuvres, les initiatives se succèdent maintenant avec continuité en gare d'Austerlitz, la politique de l'art en gare s'est généralisée et G&C s'est dotée de compétences permettant une approche de cette activité davantage structurée et plus "scientifique".

Figure 1 : Programmation artistique et action culturelle en gare d'Asuterlitz 2014 - 2018



réalisation : N. Baron

NB. Vous parlez de cette dernière étape comme d'un aboutissement, au moins momentané, et on voit ici que la transformation en cours de la gare et le renouvellement des expositions se répondent et s'articulent. Cela veut-il dire pour vous que les œuvres peuvent ou doivent aider

tout un chacun, vous, moi ou le voyageur, à regarder différemment ce bâtiment évolutif, à construire une relation avec ce dernier ?

DK. Peut-être. La programmation et le montage des expositions nous aident, nous entreprise gestionnaire de gare, à continuer à interroger l'architecture mais aussi la vie, les flux, les activités de cette gare, à explorer la manière dont un bâti historique qui est en même temps un outil industriel fonctionne aussi comme un paysage vivant. Alors certaines caractéristiques techniques des productions comme leur volume, leur hauteur deviennent structurantes dans notre démarche et nous prêtons une grande attention aux conditions de visibilité des œuvres depuis un point fixe, mais aussi pour des voyageurs en mouvement vers et dans la gare. Cette recherche de la "bonne place" de chaque œuvre en gare est évidemment centrale du point de vue des conditions de réception. L'œuvre est en effet vue à la fois pour elle-même et par rapport à son environnement. Cet hiver, j'ai vu que quelqu'un avait twitté une photo d'une patrouille de soldats de l'opération Sentinelle passant devant les "superhéros" de Sacha Goldberger. C'est la manière de saisir les possibles interactions entre l'actualité et l'inactuel, entre l'œuvre et son "lieu", d'un côté, et le monde tel qu'il va, ici et maintenant.

NB. Finalement, dans chacun des projets que vous accueillez, vous laissez une ouverture vers des interprétations et peut-être vers d'autres créations ...

DK. Oui, en tout cas c'est de plus en plus ce que l'on recherche. Par exemple les gares sont l'un des derniers lieux urbains où l'on assiste à des embrassades, des marques d'attachement fort des individus. Dans la série de paysages urbains de Jean-François Rauzier, j'aimais bien l'idée que les voyageurs s'enlacent devant des clichés où d'autres gens s'embrassent, dans une mise en abyme involontaire et poétique. Récemment, nous avons fait encore plus que d'exposer les dessins d'Hugo Pratt. Nous avons accueilli une statue grandeur nature de Corto, et chacun peut se faire photographier avec lui, selon une approche davantage ludique. Petite confidence, le premier jour on lui a volé sa boucle d'oreille, preuve que les gens veulent garder quelque chose de cette expérience artistique éphémère.

Photo 2 ; Une approche ludique de l'art en gare : Un selfie avec Corto
Cliché N Baron 11/7/2017



NB. On a d'ailleurs ici affaire à un personnage de la culture populaire, et, avec lui, Gares&Connexions suggère peut-être une relation différente avec la gare, un lien de proximité, la possibilité de s'identifier à des personnalités originales. Comme Corto, tout voyageur est un peu un "pirate sentimental"...

DK. Oui, je dirais que nos expositions ne dispensent pas de message, mais elles contribuent à créer un univers. Avec Corto, on recherche une interaction avec un public plus large, **on** parle à l'enfant, dont l'une des figures favorites est celle du pirate, en même temps qu'à l'adulte, pour qui Corto est un globe-trotter, un sang mêlé, mais aussi un modèle humain et moral. Corto Maltese possède une sensibilité qui entre en résonance avec notre époque. Il traverse le monde colonial du début du XX^e siècle sans préjugés ... Peut-être vais-je déjà trop loin, dans une reconstruction *a posteriori*, mais c'est pour souligner comment l'action artistique doit faire sens dans l'espace de la gare comme dans la relation que nous construisons avec le public.

NB. Je comprends bien que chacune des installations s'inscrit dans un projet d'entreprise spécifique. Mais j'aimerais en savoir plus sur les coulisses du processus de construction du projet artistique et culturel. Comment travaillez-vous ? Par appel d'offres ?

DK. Notre ligne de conduite s'est constituée progressivement et s'est stabilisée récemment, avec – pour Austerlitz - le principe de deux programmations majeures par an. Nous avons choisi de donner la priorité aux expressions artistiques contemporaines.

En effet, la gare d'Austerlitz en pleine mutation constitue, comme vous l'avez évoqué, le lien physique entre le Paris historique du 5^e arrondissement et le Paris contemporain de la ZAC Rive Gauche. En traversant la gare elle-même, on passe de la Halle majestueuse conçue par l'architecte Mathieu sous le second Empire à une cour Seine dotée d'une marquise ondulée signée AREP - Ateliers Jean Nouvel. Alors il nous a semblé que l'art contemporain était la manière la plus appropriée d'accompagner le trajet du voyageur entre la gare d'hier et celle de demain.

Au début, dans le choix des œuvres et des artistes, nous suivions surtout le hasard des rencontres. Progressivement, notre politique s'est affirmée, les partenariats culturels se sont structurés. Nous avons tiré des enseignements de nos précédentes expériences et nous avons identifiés les leviers à notre disposition. J'en détaillerai trois :

- Le premier, ce sont les espaces. Notre programmation se décline à chaque fois en fonction du contexte spécifique de la gare, sa topologie, sa géométrie, sa spatialité, son potentiel de mémoire. Kinématope de Pablo Valbuena est né de la rencontre entre un directeur artistique, l'artiste et la gare. Si l'idée de Pablo avait déjà pris forme, pour exister elle avait besoin d'une colonnade. C'est le directeur artistique José *Manuel* Gonçalves qui, explorant la gare avec nous, a su voir le potentiel du lieu, faire le lien avec l'artiste, trouver, dans nos espaces, des possibilités inattendues.

- Le deuxième levier est institutionnel et organisationnel. Progressivement, le rapport initialement informel avec les artistes, galeristes, organisateurs de festivals et commissaires d'exposition a été ordonné. On travaille maintenant sur des bases contractuelles et des financements davantage stabilisés. Cela permet d'aller plus loin, de démultiplier. Aujourd'hui on a le plaisir, à G&C, de voir venir à nous des grandes institutions culturelles, comme la FIAC, le Nohant Festival Chopin ...

- En troisième lieu, on a appris à « produire » et on a noué des partenariats avec des professionnels dont on connaît par exemple la qualité de l'accrochage.

NB En somme tout cela s'est industrialisé. N'y voyez-vous pas le risque de perdre cette spontanéité qui a permis de créer des expériences innovantes, n'avez-vous pas peur de banaliser quelque peu vos choix de programmation ?

DK Non, du moins je l'espère. D'autres rencontres que j'ai eu envie de provoquer permettent de continuer à dialoguer avec l'informalité, parfois même avec une certaine contre-culture. Un matin j'ai remarqué que l'un des grands bacs en fonte où se trouvent nos oliviers avait été « tagué » avec un jeu de lignes et de spirales blanches en craie. Je l'ai pris en photo avant que le service de nettoyage ne l'efface. Après quelques recherches nous avons pu identifier

l'auteur de ce travail poétique et éphémère : Jordan Saget. Nous l'avons rencontré et qui sait, nous ferons peut-être quelque chose ensemble à l'avenir. Le lien entre G&C et les artistes reste aussi ouverts à des concours de circonstances et à de coups de chance.

Cela me fait penser à une autre occasion imprévue : la sculpture de Denis Monfleur à la mémoire des brigades internationales. Elle est arrivée en Cour Seine un peu « par effraction » dans le sens où elle n'était ni dans la programmation artistique, ni dans le projet aménagement de la cour Seine. Elle a été proposée par l'association des amis des combattants en Espagne républicaine qui souhaitait marquer le quatre-vingtième anniversaire de leur départ depuis Austerlitz (Photo 3). Les sujets liés à la mémoire sont toujours sensibles, et les différentes mémoires de la gare s'y croisent : celle des cheminots morts pour la France, celle – sombre - des 20 000 juifs déportés à Pithiviers et Beaune La Rolande et celles des brigadistes. Après un dialogue avec l'association et la ville de Paris, le monument a finalement trouvé ses dimensions et sa place dans le parcours mémoriel de la gare, au milieu du ballet de skaters ...

Photo 3 L'apporteur de l'espoir Cour Seine (Denis Monfleur)

Photo N. Baron septembre 2017



Bref, les conditions des partenariats et nos capacités à produire se sont précisées mais les voies du dialogue restent multiples. Si la direction des partenariats culturels de G&C – qui fait un travail remarquable – nous amène désormais la plupart des projets, il arrive encore que nous soyons, avec les collaborateurs de l'Unité Gare d'Austerlitz, à l'initiative. Comme directeur de la gare, je m'arroge le dernier mot. G&C avait un projet sur Corto, qui initialement n'était pas destiné à Austerlitz. Je l'ai voulu à tout prix ...

NB La gare d'Austerlitz est, comme toutes les gares, faite de multiples démarcations, il y a la gare, mais aussi le métro 5 et le RER C, deux lieux dans lesquels RATP mène aussi différents

rencontre entre cet espace et un public varié qui constitue au fond la singularité de l'art en gare.

NB. On passe ici de l'art à la dimension mnémorique des gares et aux enjeux patrimoniaux. Houellebecq, en 2010, publie le roman qui lui vaut le Goncourt, intitulé "La carte et le territoire", dont l'action se déroule à quelques pas de la gare d'Austerlitz. Le romancier porte un regard désabusé sur l'agonie des bistros populaires du boulevard Vincent Auriol, sur la transformation des tours du 13^e. On sait que la gare d'Austerlitz forme le socle foncier d'une immense opération de reconquête de la rive gauche, qui efface la mémoire vécue ... Est-ce que l'art et le patrimoine peuvent jouer un rôle de marqueur dans ce bouleversement ?

DK. Je vous suis sur ce point. Le quartier d'Austerlitz et en particulier la gare gardent encore un certain parfum provincial, sinon "rétro". C'est la singularité de la gare dont j'ai la responsabilité, parmi toutes les autres grandes gares parisiennes, et c'est aussi et surtout demain une vraie ressource. Tenez, il y a quelques jours, il y avait un tournage de film dans la cour Muséum et on avait reconstitué une ligne de taxis, avec des Renault, des Citroën des années 1970. J'ai "sentit" de manière tout à fait proustienne que le charme singulier d'Austerlitz rejouait, qu'il ramène, avec les anciennes façades défraîchies, à la gare d'autrefois,... C'est pour cela que je cible des expositions tournées non vers la nostalgie mais vers la production contemporaine, afin de travailler le décalage. D'ici quelques années, lorsque le programme Austerlitz 2020 sera finalisé, ce parfum parisien de toujours que porte la gare pourra constituer un point d'appui, voire une accroche pour des initiatives artistiques qui pourraient faire un pont entre la dimension historique et patrimoniale, les ancrages urbains de la gare côté jardin des Plantes c'est-à-dire paris historique, et nouvelle Rive gauche.

NB En fin de compte, la montée en puissance de la programmation artistique et la consolidation de la stratégie du gestionnaire des gares en matière de valorisation artistique apparaît comme avérée et revendiquée. Cette activité remplit de multiples finalités, ouvertes et ajustables selon le contexte. Le long processus qui transforme la gare d'Austerlitz de mois en mois et qui en anime les espaces par des événements désormais biannuels peut être saisi du point de vue d'une opération d'urbanisme transitoire, ou d'un stratagème pour renforcer de création de valeur, ou encore comme une technique d'habillage des palissades de chantier. Implique-t-il un façonnage de l'espace de la gare, de sa substance et de sa matérialité, manière de prendre sa mesure ou sa démesure ? A coup sûr. Est-il support de communication avec les voyageurs et élément central dans la création d'ambiances ? Sans nul doute aussi. Mais avant tout, l'activité d'organisation d'expositions et événements en gare se donne comme un processus de management resté éminemment "artisanal" parce qu'intuitif, pragmatique, toujours négocié. Ces quelques années de développement artistique ont visiblement accompagné et construit une connaissance intime de la gare, de tous les potentiels plastiques qu'offre sa spatialité et sa longue trajectoire urbaine.