

Appel à communication
Gares, bâtiments et infrastructures ferroviaires entre modernité(s) et identité(s)
territoriale(s) en France et Italie : 1918 - 1945

Versailles et Paris, les 17 et 18 novembre 2023

Les gares comme lieu de connexion entre les échelles de la mobilité - intérieur des bâtiments, environnement immédiat, ville, territoire national et au-delà des frontières - constituent des nouvelles centralités depuis leur apparition dans les paysages urbains. Invitation au départ vers d'autres lieux et première vitrine d'une ville et de son territoire à l'arrivée, les gares ont répondu et répondent à des exigences multiples. La réalisation de ces équipements, aux forts enjeux techniques et fonctionnels, impose aux architectes et ingénieurs de se tenir au courant sur les avancées dans la gestion des flux et la modernisation des infrastructures. Le transfert de modèles, méthodes et savoirs est inhérent au développement des réseaux de voies ferrées, en générant des phénomènes de collaboration, d'émulation et de compétition entre pays et compagnies.

Pour l'architecture ferroviaire, la période de l'entre-deux-guerres est celle de la reconstruction des gares endommagées, de la modernisation des réseaux (électrification), de l'introduction du béton armé et de l'adaptation des bâtiments à des nouveaux standards. En tant que programme spécifique, l'architecture des gares se renouvelle avec une certaine autonomie, tout en participant à un contexte plus large. Au cours de ces décennies le milieu de l'aménagement et de la création architecturale est traversé par des débats animés, marqués par une accélération de la diffusion de l'information. Dans ce contexte, la proximité culturelle historique entre France et Italie, perdure. Échanges et regards croisés entre professionnels français et italiens sont aussi marqués par l'évolution des situations politiques et par les initiatives de rapprochement entre les deux pays, dont les implications politiques et stratégiques témoignent de la complexité de la période¹.

En Italie, la modernisation des infrastructures et la multiplication des chantiers de nouveaux équipements sont un élément clé dans la construction du consensus portée par le régime fasciste à partir des années 1920². Ce même processus de modernisation se développe

¹ Catherine FRAIXE, Lucia PICCIONI, Christophe POUPAULT (dir.), *Vers une Europe latine. Acteurs et enjeux des échanges culturels entre la France et l'Italie fasciste*, Paris, Bruxelles, INHA, P.I.E. Peter Lang, 2014.

² Paolo NICOLOSO, *Mussolini architetto. Propaganda e paesaggio urbano nell'Italia fascista*, Einaudi, Torino, 2008 et *Gli Architetti di Mussolini: scuole e sindacato, architetti e massoni, professori e politici negli anni del regime*, Milan, FrancoAngeli, 1999.

différemment en France, un pays centralisé depuis longue date, ayant connu une période de forte industrialisation, et de développement du réseau ferroviaire, au cours du XIX^e siècle.

Parmi les équipements qui marquent l'histoire de l'architecture de la première moitié du XX^e siècle, le corpus des gares constitue un ensemble stimulant pour sonder les dynamiques à l'œuvre. Vérifier les conditions d'évolution de l'architecture ferroviaire et notamment des bâtiments voyageurs, entre des modèles d'organisation stabilisés et encore actifs (gares sérielles réinterprétées) et nouvelles propositions spatiales, en analysant en parallèle les gares françaises et italiennes de cette période permettra de sonder l'étendue des possibilités dans ces décennies de transition. Période où se croisent références historicistes, réinventions de démarches pittoresques par les courants régionalistes, propositions hybrides qui recomposent des éléments de la tradition classique, jusqu'aux réalisations issues du renouvellement initié par les avant-gardes architecturales³.

Croiser l'évolution de l'architecture ferroviaire en France et en Italie ouvre la possibilité de repérer ce qui appartient à un climat culturel plus large, et revêt donc un caractère supranational en adhésion à une modernisation à l'échelle européenne, et ce qui appartient à un discours ou une expression à l'échelle nationale, voire régionale ou locale (que cette échelle soit uniquement affichée, ressentie ou réelle).

Objectifs

Le projet d'une gare est nécessairement le lieu de collaboration entre savoir technique, savoir constructif et pratiques artistiques. Architecture, urbanisme, ingénierie, arts appliqués, œuvres d'art sont mises à contribution pour expérimenter des nouvelles formes et langages, avec l'objectif de mettre en relation la modernisation des infrastructures techniques et la proposition architecturale, pour donner forme à un programme encore aujourd'hui en constante évolution. L'objectif du colloque est d'aboutir à un récit partagé, comprenant des séquences cohérentes de bâtiments, l'identification de liens entre certains aspects des réalisations, la mise en lumière de phénomènes de transfert ou de cloisonnement. Grâce à la participation de professionnels et chercheurs impliqués dans l'identification et la protection du patrimoine ferroviaire, la rencontre vise également à favoriser une reconnaissance des divers aspects du patrimoine ferroviaire de la période de l'entre-deux-guerres.

Les propositions de communications pourront présenter des études de cas ou aborder des questions plus transversales qui concernent l'histoire, les enjeux dans la période indiquée, la

³ Parmi les ouvrages de références de l'histoire des gares en Italie et en France nous citons : Ezio GODOLI, Mario COZZI (ed.), *Architettura ferroviaria in Italia. Ottocento*, Palermo, Flaccovio editore, 2004 ; Ezio GODOLI, Antonietta Iolanda LIMA (ed.), *Architettura ferroviaria in Italia. Novecento*, Palermo Flaccovio editore, 2004 ; Bertrand LEMOINE, *Une histoire des gares de France*, Paris, Archibooks, 2022.

sauvegarde de ce patrimoine ou une dimension théorique, possiblement dans une démarche comparative. Celles-ci pourront s'inscrire dans les problématiques suivantes :

- 1. Modernité(s) et identité(s) (échelle architecturale, urbaine, connexion au réseau). La gare et ses langages.** – Quels éléments, figures, formules stylistiques, choix de matériaux et de solutions constructives, relations entre bâtiments ferroviaires et contextes urbains, sont pensés et perçus comme les signes d'une approche spécifiquement nationale ou de l'adhésion à des standards internationaux ? Dans quelle mesure et par quels moyens ces approches nationales ou standards internationaux sont-ils présentés comme « Modernes » et par qui ? Peut-on identifier des gares « à la française » ou « à l'italienne » ? Quel regard critique aujourd'hui pour saisir les aspects « nationaux » ou ceux qui relèvent d'une évolution plus générale des gares et des infrastructures ferroviaires ?
Comment les gares de frontières qui jalonnent une ligne transnationale expriment la continuité du réseau et/ou l'appartenance territoriale ?
- 2. La gare génératrice de circulation de savoirs, modèles et pratiques.** – Quels supports favorisent les transferts culturels et techniques entre les deux pays et selon quelles trajectoires ? Peut-on identifier les lieux de dialogue et d'échanges entre les diverses figures professionnelles qui contribuent à la conception des bâtiments ferroviaires ?
- 3. La gare et ses auteurs.** – Quels sont les domaines de compétence des concepteurs, leurs statuts, leurs cursus de formation ? Au cours de cette période, comment a évolué l'organisation des équipes de maîtrise d'œuvre - qui dessine quoi, de l'esquisse programmatique au détail du mobilier entre architecte ou ingénieur, praticien fonctionnaire ou en libéral- dans les deux pays et selon les compagnies et les régimes politiques ?
- 4. Espaces processuels entre mouvement et perception. La gare des voyageurs comme catalyseur d'expériences et d'innovations spatiales.** – Comment les plans s'organisent pour assurer les flux des voyageurs et des marchandises ainsi que le bon enchaînement des lieux, intérieurs et extérieurs, de passages (salle des pas perdus, quais), de service (billetteries, dépôt de bagages), d'attente, de rencontre, de restauration ? Peut-on identifier en France et en Italie des caractères communs dans l'organisation des plans, des récurrences ou des choix inédits, des nouveautés pendant la période retenue ? En 1936 Henri Pacon qualifiait les gares de « lieux riches en sentiments humains »⁴ : quelle était l'ambiance des intérieurs, comment la lumière

⁴ Henri PACON, « Gares », dans *L'Architecture d'aujourd'hui*, août 1936, p. 5.

naturelle et artificielle y contribuait ; quels matériaux, quel mobilier, quelles œuvres d'art ou éléments décoratifs pour la gare « moderne » ? Comment saisir aujourd'hui ces atmosphères et ambiances, les décrire et les documenter ?

5. **Images et espaces pour promouvoir des nouvelles mobilités. La gare comme « porte du voyage ».** – Au cours d'une période de plus grand accès aux déplacements en train, quel imaginaire les œuvres d'art intégrées aux bâtiments ferroviaires, ou l'agencement des espaces intérieurs, ont déclenché pour le voyageur qui s'apprête à monter dans un train ? Quelles images de la ville et de son territoire, les commanditaires et les concepteurs ont voulu susciter chez les voyageurs qui débarquaient en ville en la découvrant d'abord par les espaces de la gare ? Comment les nouvelles réalisations ferroviaires de l'entre-deux-guerres ont-elles été présentées dans les revues, les publications professionnelles et auprès du grand public, par les court-métrages des inaugurations, à l'occasion des expositions en France et en Italie ? Quelle(s) étaient les caractéristiques des diverses modernité(s) et identité(s) proposées et construites par ces représentations dans les deux pays à l'époque ? Comment les interpréter aujourd'hui ?

6. **Modernisation, transformation, enjeux patrimoniaux. La gare en héritage.** – Selon quelles temporalités les gares et les sites ferroviaires ont-ils évolué pendant la période de l'entre-deux-guerres ? Si la première phase de reconnaissance de ce corpus démarre au milieu des années 1970⁵ dans les deux pays, quel est le bilan aujourd'hui du processus de patrimonialisation ? Comment ces bâtiments, souvent des reconstructions ou adaptations de gares préexistantes, ont-ils été transformés, dénaturés ou restaurés et de quelles manières le développement d'une connaissance approfondie a pu nourrir le choix d'entretien, réhabilitation et restauration ? ⁶

Appel à communications

Les propositions ne devront pas excéder 500 mots. Elles seront rédigées en français, en anglais ou en italien et seront accompagnées d'une courte biographie de l'auteur d'environ 150 mots.

⁵ Jean DETHIER (dir.), *Le temps des gares*, catalogue d'exposition, Centre de création industrielle, Paris, 1978 ; Alfredo FORTI, *Angiolo Mazzoni. Architetto tra fascismo e libertà*, Firenze, Edam, 1978 ; *Angiolo Mazzoni (1894-1979). Architetto nell'Italia fra le due guerre*, Grafis Edizioni, Bologna, 1984.

⁶ *La Revue d'histoire des chemins de fer* a consacré plusieurs numéros thématiques aux questions et enjeux que peut soulever le patrimoine ferroviaire : n° 54, 2020, « Le patrimoine ferroviaire dans le monde, regards croisés » ; n° 40, 2009, « Faire l'inventaire du patrimoine ferroviaire » ; n° 32-33, 2005, « Le Paysage ferroviaire. Mémoire et patrimoine ».

Elles sont à adresser **avant le 20 juin 2023** à l'adresse mail suivant :

cecile.hochard@ahicf.com

Calendrier

15 juillet 2023 : Sélection des communications et annonce aux intervenants.

17-18 novembre 2023 : Colloque à l'ÉNSA Versailles et au Centre André Chastel, Paris.

Lieu(x)

ÉNSA Versailles, 5, avenue de Sceaux, 78000 Versailles, France.

Centre André Chastel, Galerie Colbert, 2, rue Vivienne, 75002 Paris, France

Comité scientifique

- Karen Bowie, professeure émérite de l'École nationale supérieure d'architecture Paris la Villette, chercheuse à AHTTEP, UMR AUSser 3329, membre du comité scientifique de Rails & Histoire, France.
- Hélène Jannièrè, professeure d'histoire de l'architecture contemporaine, Université Rennes 2, France.
- Andrea Giuntini, professeur au département d'économie, Université de Modena et Reggio Emilia, Italie.
- Franca Malservisi, architecte conseil, chercheuse au LéaV, École nationale supérieure d'architecture de Versailles, France.
- Michèle Merger, chargée de recherche honoraire au CNRS, membre du comité scientifique de Rails & histoire, France.
- Jean-Baptiste Minnaert, professeur d'histoire de l'art contemporain, Sorbonne Université, professeur à l'École de Chaillot, directeur du Centre André Chastel, France.
- Andrea Pane, professeur au département architecture, Université de Naples Federico II, Italie.
- Gabriele Pierluisi, professeur d'art et technique de la représentation, École nationale supérieure d'architecture de Versailles, chercheur au LéaV, France.
- Nathalie Simonnot, ingénieur de recherche HdR à l'École nationale supérieure d'architecture de Versailles, Directrice du LéaV, France.
- Veronique Veston, architecte du patrimoine, responsable du studio Patrimoine AREP (SNCF/ Gares & Connexions, France.)
- Annalisa Viati Navone, professeure d'histoire et cultures architecturales à l'École nationale supérieure d'architecture de Versailles, chercheuse au LéaV et à l'Archivio del Moderno (Accademia di architettura – Université de la Suisse italienne), France et Suisse.

Responsables scientifiques

- Karen Bowie, professeure émérite de l'École nationale supérieure d'architecture Paris la Villette, chercheuse à AHTTEP, UMR AUSser 3329, membre du comité scientifique de Rails & Histoire, France.
- Franca Malservisi, architecte conseil, chercheuse au LéaV, École nationale supérieure d'architecture de Versailles, France.
- Annalisa Viati Navone, professeure d'histoire et cultures architecturales à l'École nationale supérieure d'architecture de Versailles, chercheuse au LéaV et à l'Archivio del Moderno (Accademia di architettura – Université de la Suisse italienne), France et Suisse.

Comité d'organisation

- Maddalena Carli, professeure au département de sciences politiques, Université de Teramo – Italie, chercheuse associée au CRHEC – Université Paris-Est Créteil, France et Italie.
- Federico Ferrari, maître de conférences à l'École nationale supérieure d'architecture de Nantes, chercheur au UMR AUSser-ACS 3329 du CNRS, France.
- Cécile Hochard, docteure en histoire contemporaine, responsable scientifique de l'association Rails & histoire, France.
- Romain Iliou, ingénieur-architecte, chercheur associé à AHTTEP, UMR AUSser 3329, France.
- Alexandrina Striffling, doctorante CIFRE au sein d'AREP et du laboratoire IPRAUS, École nationale supérieure d'architecture de Paris-Belleville, école doctorale 528 (VTT), Université Paris-Est Sup., France.

Secrétariat scientifique

(pour toute demande d'informations)

- Cécile Hochard / cecile.hochard@ahicf.com

Le colloque est lancé par le LéaV-ÉNSA Versailles et l'association Rails & histoire, Paris. Il est préparé dans un cadre double : d'une part, l'implication de LéaV Versailles dans le programme scientifique 2022-2026 de l'École Française de Rome, *Spatialité matérielle et immatérielle de la construction nationale italienne de la République cisalpine à la fin du fascisme* ; et, d'autre part, l'axe de recherche 2023-2025 de l'association Rails & histoire : *Architecture, urbanisme et territorialité du ferroviaire entre histoire, mémoire et projet : savoirs, modèles et méthodes en circulation*.

La rencontre des 17 et 18 novembre est organisée en partenariat avec le Centre André Chastel (UMR 8150, Sorbonne Université, CNRS, ministère de la Culture – laboratoire participant au programme *Spazidentità* de l'EFR), et l'Unité Patrimoine de l'agence d'architecture AREP (filiale du groupe SNCF – Gares & Connexions).