

Une étude Louvre Alliance

# CHEMIN DE FER

Habiter le réseau

*Vers une culture de gestionnaire de réseau*

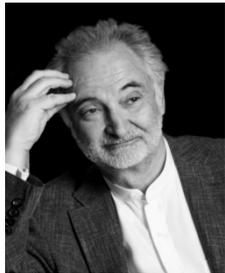
Louvre Alliance



# « L'électron a besoin de la ligne, la péniche du canal, la voiture de la route, le train de la voie ferrée. »

par Jacques Attali,

Président du Conseil de surveillance de Louvre Alliance



Les réseaux relient depuis toujours les hommes les uns aux autres. Parmi les tout premiers, les chemins de terre, de pierre puis de fer, ont permis à l'humanité de créer du lien et des échanges. Les langues ou les religions ont également de tout temps constitué des réseaux ; c'est dire leur universalité et leur modernité.

Moteurs de toutes les croissances de demain, la richesse y sera, plus encore qu'hier, d'y être connectés, d'être *en réseau*. Si les réseaux d'êtres humains ont toujours engendré les civilisations, les villes-mondes et leurs économies, le XXI<sup>e</sup> siècle utilise sa révolution numérique pour fonder les *réseaux sociaux* ou *l'internet des objets* qui n'en sont qu'à leur début.

Mais cet avènement ne doit pas masquer une réalité physique sous-jacente qui est celle des infrastructures. Ni *Facebook* ni *LinkedIn* n'existeraient sans un réseau de télécommunication fait de câbles et de fibres qui parcourent le globe. Les mobilités de demain n'existeront pas sans les grands réseaux de transport et, tant qu'on ne saura pas stocker l'énergie électrique, des câbles seront nécessaires à sa distribution. L'électron a besoin de la ligne, la péniche du canal, la voiture de la route, le train de la voie ferrée. Cette *infra-structure* est pourtant mal connue, parfois peu aimée. Mal nécessaire, l'infrastructure, tout en rendant possible notre mobilité, nos communications, notre chauffage, notre activité et notre bien-être, est jugée avec sévérité par les pays riches au nom du paysage, de l'écologie, de la nature ou de la beauté.

Pourtant leur *richesse immatérielle* est immense et au moins égale à leur potentiel de croissance économique. Et si tous les états modernes, riches ou en devenir, ont intérêt à investir massivement dans ces infrastructures, leurs gestionnaires ont intérêt à parler désormais sans honte de cet immatériel qui les honore. Il en va d'une véritable « culture des gestionnaires de réseaux » qui devra accompagner et soutenir la croissance de leur industrie.

C'est ce que cette étude tente de montrer, en fournissant aux grands gestionnaires d'infrastructures des raisons à leur prise de parole et à leur prise de position qui ne soient pas seulement techniques.

## Résumé de l'étude

Les réseaux (de transport, d'énergie, de communication) nécessitent tous des infrastructures physiques qui parcourent les territoires. Voies ferrées, câbles, fils, routes ou canaux, ces objets techniques sont parfois critiqués, souvent mal connus. Les gestionnaires d'infrastructure n'ont bien souvent, pour appuyer leur prise de parole, que quelques *images* à montrer (les ouvrages d'art) ou un discours sur les *mobiles* qui les parcourent (trains, péniches, automobiles, gaz ou électrons). Mais que reste-t-il à l'imaginaire d'un réseau quand on lui enlève ce *mobile* ? Que lui reste-t-il à donner à voir, une fois épuisées les images de ses ouvrages d'art ? Quelle œuvre fait le chemin de fer, seul et nu, sur le territoire et sur les gens qui le pratiquent ? Le réseau *pose* son infrastructure au sol, mais a du mal à *s'exposer*.

Après avoir expliqué d'où vient cet embarras, cette étude démontre qu'il est possible de le contourner à condition *d'habiter le réseau* (§ 1). Trois propositions sont alors esquissées pour *habiter* le chemin de fer : depuis un observateur extérieur (§ 2), par une pratique de la marche et du prendre soin (§ 3), enfin, par l'expérience du voyageur (§ 4). Elle se conclue par des propositions de déclinaisons stratégiques utiles à tout gestionnaire de réseau (§ 5).

### 1. Pourquoi faut-il habiter le réseau ?

Le réseau est trop souvent perçu comme un gisement de capacités potentielles, donc virtuelles. Pourtant, son inscription physique sur le territoire, la place qu'il occupe au sol et dans le paysage, en fait un espace singulier et bien réel. Mais il faut encore que cet espace soit *habitable* afin que le réseau devienne un *lieu*, un lieu esthétique, un lieu social ou un lieu d'expérience.

### 2. Habiter le réseau : l'observateur (proposition esthétique)

Le chemin de fer fait trop souvent l'objet de caricatures. Soit celle, idéale et publicitaire, du lien entre les hommes et de l'ailleurs lointain ; soit celle, critique et parfois violente, de la contestation paysagère au nom d'une nature supposée vierge. Pourtant, le réseau ferroviaire est à la fois plus *complexe* (ses croisements, ses enchevêtrements et son anisotropie) et moins *défigurant* qu'on le laisse croire. Regarder le chemin de fer tel qu'il est - et non tel qu'on le fantasme - est alors un démenti de toute *consolation esthétique* ; ce dépassement de l'esthétique (du paysage-visage ou de la figure publicitaire) revient alors à accepter la cohabitation de la technique et du monde, à reconnaître leur connivence ; expérience de l'allégresse qui sait *voir* dans le symptôme-rail une *généreuse leçon* de l'activité humaine.

### 3. Habiter le réseau : le marcheur (proposition sociale)

Une foule de gens parcourent à pied le réseau ferré. Les mainteneurs du réseau, en premier lieu, qui en prennent soin, qui *ménagent* le chemin et qui rende possible le lien social. Mais, quel que soit le marcheur, il est toujours dangereux de *pratiquer* les plis d'un réseau. Or, c'est ce danger même, cette vie fragile, cette *vie-quand-même*, qui fait du rail un lieu *habitable*, parce-que la vie y est plus dure ou plus précaire qu'ailleurs. Par cette pratique à pied du chemin de fer, le marcheur fait exister socialement le réseau.

### 4. Habiter le réseau : le voyageur (proposition phénoménologique)

Si le *passager* a une dimension passive et fonctionnelle qui ne lui permet pas *d'habiter* le réseau, il en est tout autrement du *voyageur* qui peut vivre une *expérience* visuelle, sonore et, finalement, humaine. Cette expérience à la vitre du train engendre comme un langage singulier, fait de cadences et d'images contagieuses, tantôt sublimes, tantôt dévastées. Car ce qui est vu depuis la vitre du train est souvent un paysage banal, commun, entropique, qui, à force de répétitions, favorise une pensée généreuse à l'endroit de la condition de l'homme. Expérience pascalienne et franchement littéraire qui peut être vécue en habitant le réseau.

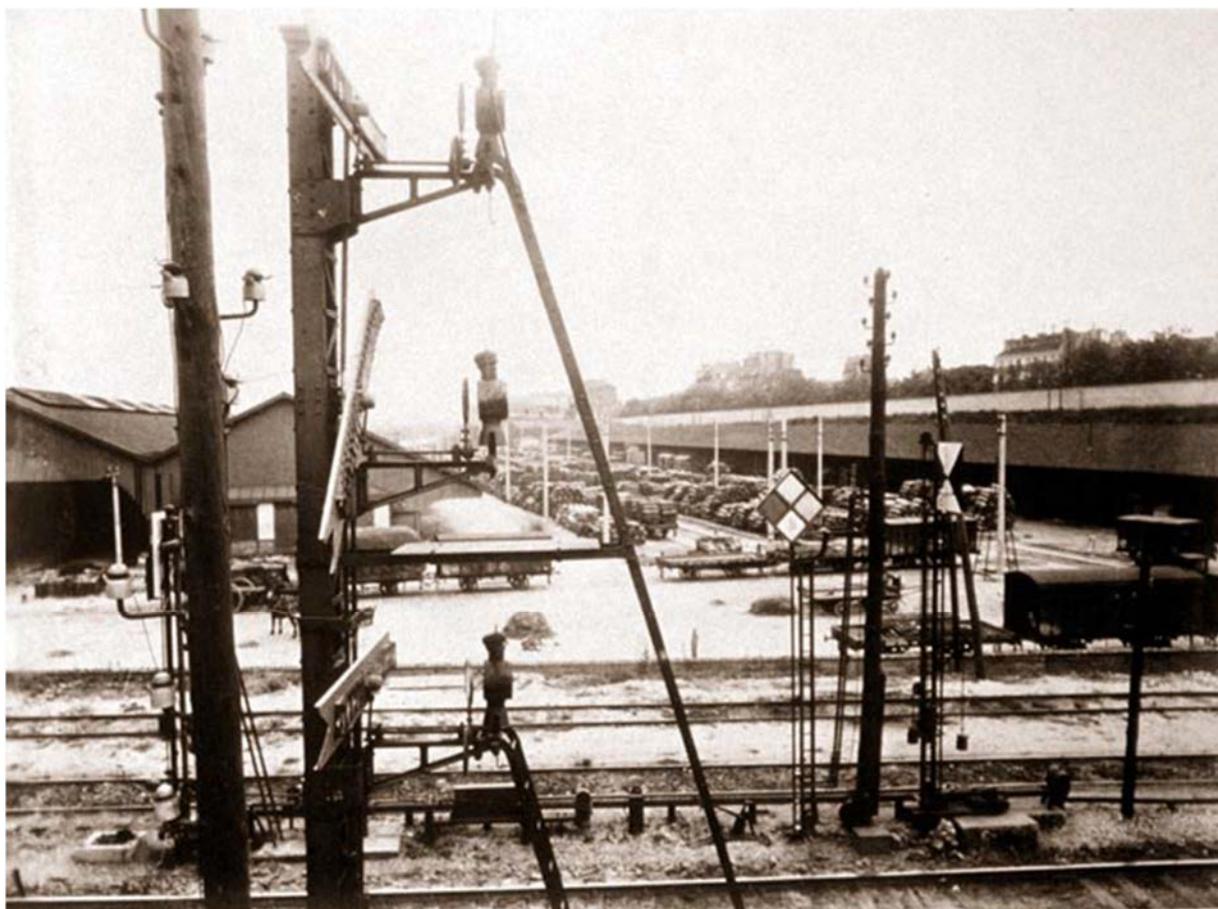
### 5. Conclusion

Tout gestionnaire d'infrastructure pourra trouver dans les *plis* de son réseau des façons de l'habiter, d'en faire un lieu d'expérience et un lien politique. Richesses que ne saurait déceler le seul regard de l'ingénieur ; car si la vision technique et panoptique du réseau est absolument nécessaire, seule, elle risque d'enfourer d'autres images qui seront autant de symptômes. Déceler ces images, les évoquer et les montrer - pour enfin les dépasser - c'est ce que font les habitants du réseau (observateur, marcheur, voyageur). D'immenses **gisements stratégiques** s'offrent alors aux gestionnaires d'infrastructures, parmi lesquels :

- Des pistes pour une nouvelle culture interne et une valorisation des ressources humaines, notamment dans le cadre de la réforme ferroviaire.
- De nouvelles méthodes de valorisation économique du réseau et de son foncier grâce aux valeurs d'option, de legs et d'existence (Valeur Economique Totale).
- Une assise de philosophie politique (bien commun) et de philosophie esthétique (paysagisme) utiles aux débats publics et aux concertations/contestations.
- Des arguments spécifiquement ferroviaires dans le jeu de la concurrence modale.
- Un premier appel à une recherche en sciences sociales pour un renouvellement des savoirs ferroviaires.

# Sommaire

Avant-propos .....	8
Introduction .....	10
Réseau et territoire : vers le génie du non-lieu .....	13
Le réseau : un potentiel entre réalité et utopie .....	13
Territoire et réseaux : une articulation agissante .....	14
Lieu ou non-lieu : l'habiter.....	15
Habiter le réseau (1) : l'observateur .....	18
Aperçu de la forme : un dessillement.....	18
Le paysage ferroviaire : cruauté et connivence .....	19
Habiter-regarder (Atlas).....	24
Habiter le réseau (2) : le marcheur .....	27
Vivre dans les plis : habiter-résider .....	27
Vivre dans les plis : habiter-ménager .....	29
Habiter-marcher (Dédale).....	31
Habiter le réseau (3) : le voyageur.....	34
<i>Images malgré tout</i> : la contagion .....	34
Cadence et devenir : la langue ferroviaire .....	37
Substance et entropie : la défense de l'homme faible.....	38
Habiter-braconner (Prométhée) .....	42
Conclusion.....	45
Remerciements.....	52
A propos de Louvre Alliance.....	52
Bibliographie.....	53



Eugène Atget, *Porte de Bercy, gare du P.L.M.*, 1913 (© Bibliothèque nationale de France)

« Cet essai est dédié à l'homme ordinaire. Héros commun. Personnage disséminé. Marcheur innombrable. En invoquant, au seuil de mes récits, l'absent qui leur donne commencement et nécessité, je m'interroge sur le désir dont il figure l'impossible objet. »

Michel de Certeau, *L'invention du quotidien*

## Avant-propos

Regarder ce qu'on ne voit pas, ou plus. Prendre à revers les lieux communs ; évoquer ce dont on ne parle que peu. Déplier les plis du réseau... Autant de tactiques qui, loin d'être sombres ou tragiques, dessillent le regard sur le chemin de fer et en tracent des possibilités de prises de positions heureuses.

### Un contexte historique

Entre 2011 et 2012, Réseau Ferré de France a confié au cabinet Louvre Alliance une étude prospective sur *l'avenir du chemin de fer à 2030*. Cette étude<sup>1</sup>, placée sous la direction de Monsieur Jacques Attali, avait pour ambition d'ouvrir le *jeu de la réflexion*, sans préjugé ni volonté de dicter l'avenir. L'une de ses conclusions proposait au *gestionnaire d'infrastructure ferroviaire français* d'élargir son champ des savoirs en convoquant des disciplines scientifiques telles que l'histoire, la sociologie, la philosophie ou l'esthétique. Cet élargissement aux sciences humaines devait permettre d'accompagner le déploiement du concept de *réseau*, présenté comme un levier de croissance.

La réforme ferroviaire engagée au second semestre 2012 par le gouvernement français allait dans ce sens, en créant notamment un *Gestionnaire d'Infrastructure Unifié*, première pierre d'un gestionnaire de réseau, et premier pas vers un renouveau de l'imaginaire du chemin de fer. C'est dans ce contexte que Louvre Alliance s'est proposé de poursuivre la réflexion dans une direction davantage philosophique avec la présente étude consacrée à l'esthétique et à la phénoménologie.

### Gai savoir contre tristes tropismes

Cette étude propose des *pistes de réflexion* quant à l'esthétique des infrastructures et aux singularités du paysage ferroviaire, que celui-ci soit perçu de l'intérieur ou de l'extérieur d'un train. Des *pistes* et

non des assertions péremptoires, tant il n'y pas ici d'ambition de faire le tour de la question, mais plutôt de prendre résolument des options et des directions, parfois audacieuses, toujours contestables. Parmi ces partis pris, l'idée de prendre à rebours certains lieux communs ferroviaires est affirmée ; trop d'images toutes faites circulent encore à cet endroit avec leurs cohortes de considérations esthétisantes ou de poncifs sociaux, comme autant de *tristes tropismes*. L'exigence philosophique est ici convoquée, non par licence intellectuelle, mais comme un *gai savoir* pour dépasser ces lieux communs néfastes au ferroviaire. Fournir ainsi une nouvelle *grammaire* au chemin de fer, en repartant d'images et de textes philosophiques ou littéraires. Avec la conviction que c'est en cherchant parmi les choses enfouies, parmi des images trop vite jugées sombres, parmi des évocations trop facilement jugées funestes, qu'il y a, *précisément*, de quoi trouver des clés de lecture heureuses ; car on ne peut être *positif* sans débiter par une prise de conscience du *négatif*. Le *gai savoir* nécessite, pour construire une position heureuse, la fin des illusions et des idéaux comme la fin des non-dits et des non-vus.

Nous espérons que cet exercice - pour incomplet et partial qu'il soit - donne ainsi une leçon d'optimisme à tous les agents du chemin de fer.

### Un appel à poursuivre

Incomplète, cette étude est encore un appel au monde intellectuel pour venir la prolonger en approfondissant ses quelques intuitions. Le monde ferroviaire et la mobilité toute entière gagneraient à

<sup>1</sup> *Prospective ferroviaire à 20 ans. L'ouverture du chemin de fer aux réseaux du XXIe siècle. Vers Réseaux de France*. Louvre Alliance, sous la direction de Jacques Attali. © RFF, novembre 2012.

ce que des travaux philosophiques se penchent sur leur objet. A n'en pas douter, les industriels trouveront aussi leur intérêt à dégager de ces réflexions des modalités opératoires, que ce soit en stratégies de communication, en gestion des relations humaines et en culture d'entreprise, ou encore en en déclinant des stratégies opérationnelles (zones denses, services à bord, patrimoine, aménagement des voies, etc.). Le corpus bibliographique est aujourd'hui trop restreint dans les domaines de la sociologie de la mobilité, de son ethnographie ou de sa phénoménologie ; souhaitons ici que cette étude soit relayée par de nombreux travaux de recherche tant pour le bienfait de l'industrie ferroviaire que pour celui d'une société dont la mobilité ne cessera de croître.



## Introduction

**Le réseau est une infrastructure qui reste soumise aux contenus qui le parcourent. L'imaginaire du chemin de fer semble ainsi condamné à n'évoquer que le train. Que reste-t-il, alors, au réseau quand on lui retire son mobile ?**

A l'évocation du *chemin de fer*, le *train* succède inmanquablement. Succès du rail, dira-t-on, qui réussit sa métonymie en suscitant le mobile et le voyage. Mais que reste-t-il, pourtant, de cet imaginaire du sol ? Les rails, le ballast, les caténaires, la signalisation ne sont-ils que des résidus immobiles ? Mal nécessaire et honteux pour la traction des voitures et des wagons ? L'infrastructure n'a pas, décidément, ni les palmes de la légende ni celles de la vitesse. Préfixe latin, l'« infra » est l'inférieur, le dessous : il n'a pour lui que le vil et le caché, le laid et le nécessaire. Trop terrestre, trop fixe, trop pesante, trop boueuse et trop rivée au sol – trop *chthonienne* – il semble que l'infrastructure ferroviaire ne puisse jamais connaître les grâces de ce qui fuse, du jaillissement et de la légèreté, des divinités *ouraniennes*.

Le train lui-même, depuis l'avènement de l'avion, a bien du mal à se hisser dans l'échelle des valeurs de l'imaginaire collectif. S'il parvient à quelques succès populaires (le train de luxe, le train à grande vitesse), c'est en jalousant l'avion et en copiant ses attributs. Pour le train qui cherche sa place, qui veut se donner des ailes, l'infrastructure est cette laisse hideuse qui le rattache au sol. Que ne fait-on un train qui vole, qui lévite ? Le fer et le chemin sont des mots qui sentent encore le Zola et l'usine, la sidérurgie et le charbon, la terre et la suie. L'aérien a tout, le train peu de chose ; le rail n'a rien.

Un sursaut a bien été tenté à la fin du XX<sup>ème</sup> siècle, avec le mot de *réseau*. Connaissant un succès de magazine peu avant les années 2000, porté par la bulle internet de quelques nouveaux saint-simoniens, le réseau a connu une gloire millénariste qui se cherche encore dans ceux qu'on dit

« sociaux ». Le rail a cru – avec autant de raison que de naïveté – qu'il trouverait dans ce mot la solution au dégoût qu'il inspire, qu'il réussirait à le faire advenir à cette modernité qui lui manquait. Las, la post-postmodernité est déjà là, et le chemin de fer reste au sol.

Pourtant, dans ces cohortes de symboles un peu faciles, le *train* connaît une situation relativement bonne où, sur quatre signifiés spontanés, trois au moins sont héroïques. A ce mot en effet, promptes sont les évocations de la grande vitesse (le TGV français), du luxe d'antan (l'Orient-Express et les Pullman), ou de l'héroïsme humain des cheminots nationaux (la Bête humaine ou la Bataille du rail) ; le XX<sup>ème</sup> siècle y ajoute, pour les populations en zones denses, l'évocation malencontreuse de la congestion et de la saturation.



Sur quatre images, trois sont encore radieuses ; en littérature nous y trouverions les figures de Francis Ponge ou de Paul Morand (la vitesse), d'Emile Zola ou de René Char (l'héroïsme), de Marcel Proust ou d'Agatha Christie (le luxe), ou encore pour

L'ignominie des trains de banlieue saturés, les figures de Beckett ou de Houellebecq (RER, *reur*, erreur ou horreur).

Et le rail ? Rien ou presque.

Il semble que le rail, le chemin de fer, n'ait plus pour lui que les ouvrages d'art, épisodiquement loués dans des journaux télévisés régionaux. Seul le génie civil s'y laisse voir.



Encore faut-il ajouter que cette image, désormais poncif iconographique du rail, n'est guère plus admise que dans les cénacles de bâtisseurs, tant le paysagisme contemporain la critique au nom de la *défiguration*.

De là un immense embarras pour tout gestionnaire de réseau. A quel symbole se fier ? Et quelle image proposer ? L'industriel *pose* son réseau, sur terre ou sous terre, mais ne *s'expose* pas, si ce n'est à la critique écologique. Câble, fil, pylône, gazoduc, tuyau, drain, canal, écluse, bitume, échangeur, pont, viaduc ou rail... objets techniques dont le mouvement d'épaule dit tout bas un timide génie civil et tout haut sa honte. Condamné à ne parler que de leurs *contenus*, les gestionnaires de réseaux (d'électricité, de gaz, d'eau, de routes, fluviaux ou ferroviaires) ne peuvent louer que leurs flux, leurs mobiles, leurs signifiés, leurs clients. *Oblativité économique* ? Le concept serait à défendre s'il n'était pas seulement défensif. Demeure alors la discrétion de ces acteurs économiques que sont les gestionnaires d'infrastructures. L'enfouissement.

Enfoui, le chemin de fer cache encore une figure énigmatique et révélatrice, celle du *modéliste* ferroviaire. Avec plus de 30 000 amateurs en France

et quelques 250 000 aux Etats-Unis, avec près de 5 000 sites internet recensés, le modélisme ferroviaire interroge. Qu'est-ce qui se dit, ici, et qui n'ose dire son nom ? Jugée parfaitement régressive, surannée ou infantile, cette activité n'est avouée qu'entre passionnés. Le professionnel du rail la méprise et n'y voit qu'une occupation de retraités sociaux. L'amoureux du rail - le *ferrovipathe*, modéliste ou non - n'a pour lui que son club fermé. Et il faut plusieurs heures de conversations pour qu'un interlocuteur actif dans cette industrie ose avouer qu'il collectionne *La vie du rail*, qu'il remanie son réseau HO, ou qu'il se documente toujours sur la BB9003. Passion coupable et intempestive, que nul professionnel n'évoque sans un sourire narquois. L'amoureux du chemin de fer fait peur.

Ne demeure au gestionnaire que cette figure d'Icare, ce rêve de l'ingénieur, cette « vue d'en haut », cette vision panoptique et technique, où il se brûle les ailes.

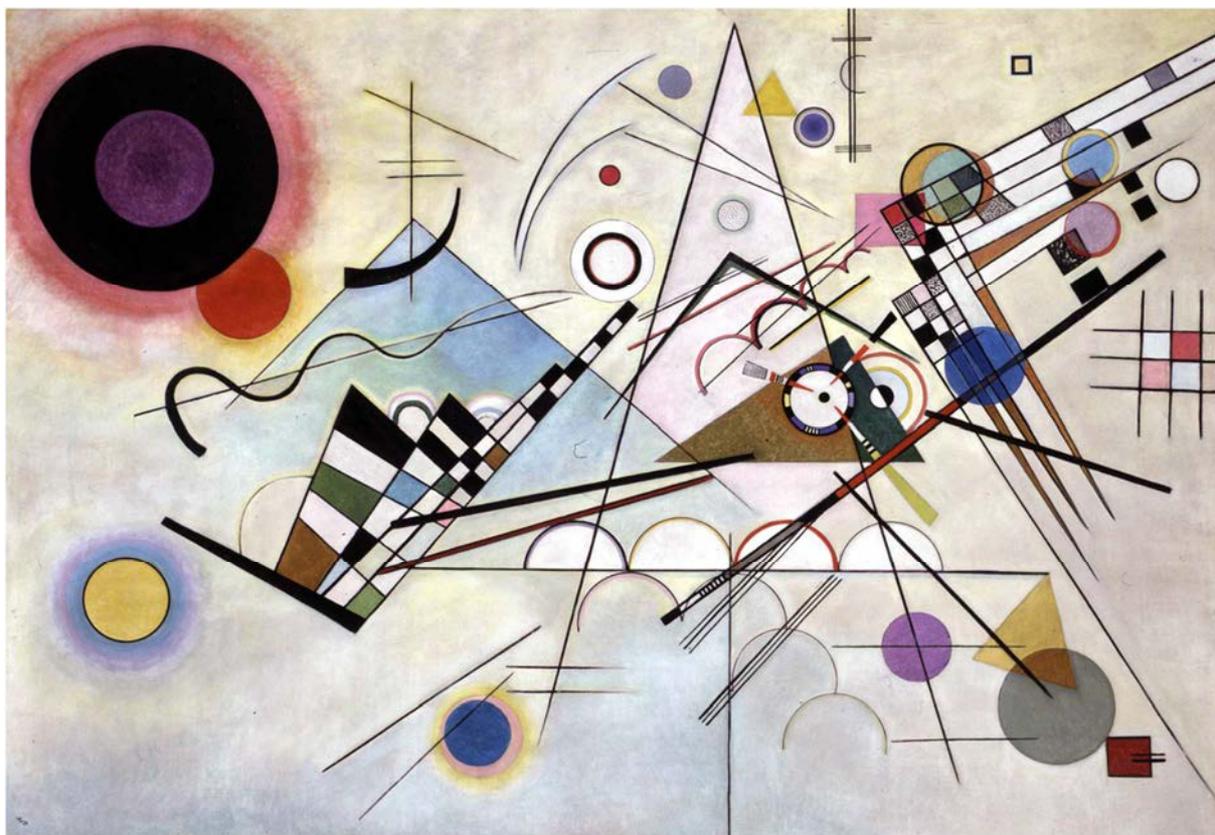
Défigurant lorsqu'il évoque son génie civil, régressif lorsqu'il parle avec passion, l'industriel n'a décidément pour lui que son contenu : voiture, eau, gaz ou électron ; le chemin de fer n'a que le train.

Quelle alternative, alors, proposer au gestionnaire d'infrastructure ? Quel point de fuite et quel enthousiasme pour le GIU<sup>2</sup> ferroviaire ? Quelle perspective désirante pour les femmes et les hommes de ce réseau ferré ?

C'est tout l'objet de cette étude qui, après avoir fait place aux concepts de réseau et de territoire, propose trois voies, trois façons d'*habiter* le réseau : celle de l'*observateur*, celle du *marcheur* et celle du *voyageur*. Trois désirs qui concourent à la fierté d'un chemin de fer du XXI<sup>e</sup> siècle. L'Etat saura y trouver aussi un rôle politique renouvelé.



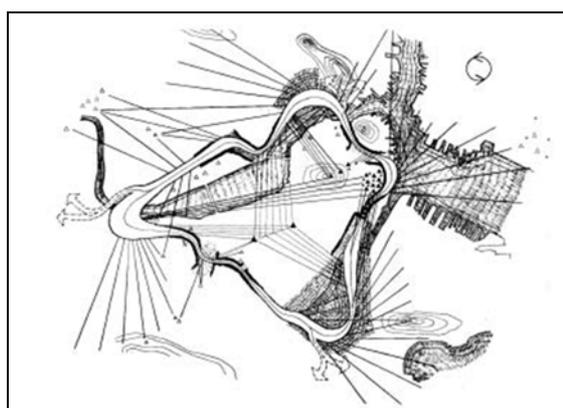
<sup>2</sup> *Gestionnaire d'Infrastructure Unifié*, appellation temporaire de la réunification de Réseau Ferré de France et de la branche SNCF Infra, dans le cadre de la réforme ferroviaire française en cours (mai 2013).



Vasily Kandinsky, *Komposition 8*, 1923 (© Guggenheim Museum, New York)

« Nous n’habitons pas  
parce que nous avons *bâti*,  
mais nous bâtissons et  
avons bâti pour autant  
que nous *habitons*. »

Martin Heidegger, *Bâtir, habiter, penser*



Appleyard, Lynch & Meyer, *The View from the road*,  
Projet d’aménagement autoroutier à Boston, 1963 (© MIT  
Press)

## Réseau et territoire : vers le génie du non-lieu

**Le réseau est trop rapidement renvoyé au *potentiel* qu'il offre. Perçu d'abord comme un gisement de capacités, il n'a qu'une présence *virtuelle*. Pourtant, son inscription physique sur le territoire, la place qu'il occupe au sol et dans le paysage, en fait un espace singulier. La présence du réseau s'oppose ainsi à son *potentiel*. La question est de savoir si cet espace est un *lieu*, donc habitable, ou un *non-lieu* inhabitable.**

Le concept de réseau dispose d'une littérature abondante, marquée par la science, l'économie, ou la sociologie. Il n'est pas question ici de résumer ces considérations, mais seulement d'approcher les quelques notions utiles aux chapitres ultérieurs, notamment les liens qu'entretient le réseau avec le territoire.

### Le réseau : un potentiel entre réalité et utopie

L'économiste est peut-être aujourd'hui celui qui parle le mieux du réseau. Non qu'il couvre l'ensemble des aspects de ce concept, mais il en appréhende avec humilité la seule problématique *quantifiable* lorsqu'il pose les théories d'un *effet réseau*. Ces théories<sup>3</sup> postulent d'une part que l'utilité d'un réseau est proportionnelle – a minima – au carré du nombre de ses utilisateurs, et, d'autre part, que les coûts marginaux de la production des services sont décroissants avec le nombre d'utilisateurs. De là, le succès incontestable de ces industries, facteurs de croissance économique à n'en pas douter. Mais l'économiste n'est pas seul dans le concert de ceux qui parlent du réseau. Une véritable mythologie s'est emparée du concept, où l'image du réticulé forme ce que Pierre Musso nomme : « une idéologie du *réticulariste* », une « *rétiologie*<sup>4</sup> ». Depuis les rets de l'Antiquité jusqu'aux dogmes postmodernes, en passant par les

utopies saint-simoniennes, Pierre Musso relève avec acuité les dérives idéologiques d'un réseau salvateur, miraculeux, « *christique*<sup>5</sup> », où le vide symbolique est censé être comblé par la transcendance, le futur et le mouvement perpétuel. Les appels extatiques aux « réseaux sociaux » d'aujourd'hui ne sont pas autre chose que des émanations de cette *rétiologie*. Variante récente des utopies technologiques venant se substituer aux utopies sociales, et qui « permet d'opérer un transfert, au sens psychanalytique, du politique sur la technique<sup>6</sup> ». D'où certains discours empreints de béatitude où le mot de réseau devient leitmotiv.



Rémy Rivoire, 2009, CAIRN (FRAC Provence-Alpes-Côte d'Azur)

Mais les réseaux de transport et de télécommunication ont d'autres attributs qui ne se prêtent pas à la nouvelle religion réticulaire, pour peu qu'on les assigne simplement à leur réalité physique *de traces et de fils* sur le sol, pour peu encore que l'on écoute l'anthropologue ou le poète. L'un de ces attributs – bien connu – paraît important à souligner ici et concerne les relations entre réseau et usage. Un réseau, qu'il s'agisse de télécommunication, de transport ou de distribution d'énergie, dispose d'une *potentialité d'usage* qui

<sup>3</sup> Loi de Metcalfe ou loi de Reed ; cf. les travaux de Thierry Pénard, *Economie des réseaux et services en réseaux*, octobre 2003.

<sup>4</sup> MUSSO Pierre, *Critique des réseaux*, PUF, Coll. Politique éclatée, 2003, et *La rétiologie*, In: Quaderni. N. 55, Automne 2004.

<sup>5</sup> Ibid.

<sup>6</sup> Ibid.

dépasse sa conception technologique originelle. Le réseau téléphonique commuté, conçu à la fin du XIXe pour transporter la voix, a vu son usage s'augmenter dans les années 1970 avec le transport de données informatiques ; les réseaux autoroutier et ferroviaire<sup>7</sup> portent désormais de la fibre optique le long de leurs voies ; le réseau internet, quant à lui, connaît la croissance exponentielle d'usages qu'on lui connaît... Cet excédent de potentiel d'un réseau physique s'est d'ailleurs traduit en conséquence économique avec l'apparition d'une scission entre fournisseurs d'accès et fournisseurs de contenus. Il est remarquable que cette ancienne distinction entre contenant et contenu se soit ainsi manifestée dans le monde des opérateurs de réseaux ; comme s'il fallait sans cesse inventer de nouveaux contenus, de nouveaux usages, pour *remplir* le réseau technique. « Fournisseur de contenus » est un idiomme qui dit tout haut sa métonymie et se rapproche d'un *remplisseur de technique* visant à l'épuiser, ou, plus précisément, à l'amortir. Au truisme qui dit : « le réseau n'est rien sans son usage », il est remarquable de constater que le réseau matériel précède l'usage qui tente de le rattraper, ou mieux, comme si le réseau physique surplombait à jamais tous les usages. Il semble que la « toile » ne puisse jamais être « remplie », assignée ou épuisée, comme si le réseau pouvait éternellement se moquer des usages qu'on lui assigne. Pour l'industrie du réseau informatique (des câbleurs aux hébergeurs et des moteurs de recherches aux gestionnaires d'accès) ce qui circule n'a aucun sens ni aucune valeur, seule la connexion des utilisateurs compte. L'importance et la valeur du réseau se substituent à ce qui s'y échange. L'infrastructure devient ainsi une *métastructure* qui accueille tout ou presque tout, indifféremment ou presque, et rend possible toute structure véhiculée.

Dans le cas du transport, cet excès de potentiel du réseau a donné lieu au concept de *motilité*. Chaque

élu de France le sait bien : la fermeture d'une ligne ou d'une gare - fut-elle sans trafic - engendre des résistances qui ne résultent pas d'un usage, mais du potentiel d'usage, c'est-à-dire, précisément, du lien. La force d'un réseau est bien dans ce potentiel qui relie, presque indépendamment de l'établissement d'une connexion ; l'anxiété de l'internaute n'est pas tant de ne pas être connecté, mais de ne pas *pouvoir* l'être. En matière de transport, la *motilité* est définie « comme la manière dont un individu ou un groupe fait sien le champ du possible en matière de mobilité et en fait usage pour développer des projets. Ce potentiel ne se transforme pas nécessairement en mobilité spatiale, il peut très bien être construit pour rester à court terme à l'état de potentiel et ainsi permettre une ouverture maximum à des opportunités futures.<sup>8</sup> » La motilité est bien fille d'un excès de potentiel du réseau. Le potentiel symbolique d'une voie ferrée dépasse ainsi considérablement la valeur du train qui peut - ou non - y circuler. Le réseau dispose d'un potentiel qui s'exempte de ses usages.

### **Territoire et réseaux : une articulation agissante**

En grand retour dans le discours politique depuis une vingtaine d'années, le mot de territoire connaît une nouvelle fortune. L'axiologie des années 1960 avait eu plutôt tendance à l'entacher de pesanteur bourgeoise, faisant de la *déterritorialisation* une idée libératrice. Aujourd'hui, la notion de territoire profite d'un retour de la géographie comme discipline scientifique la plus à même d'appréhender un système global. Géographie étendue, bien sûr, où le territoire n'est pas seulement une parcelle surfacique du sol, mais une composante du projet collectif, notion théorisée dès Jean-Jacques Rousseau avec le « territoire public ». Dans le cadre de cette acception politique du territoire, quelle place y occupent dès lors les

<sup>7</sup> L'usage militaire du réseau ferré constitue un autre exemple d'usage supplémentaire non prévu à l'origine du chemin de fer.

<sup>8</sup> KAUFMAN, SCHULER, CREVOISIER, ROSSEL, *Mobilité et motilité, de l'intention à l'action*, EPFL, Lausanne, 2001.

réseaux, notamment ceux, matériels, qui nécessitent une inscription concrète sur les sols (pylônes électriques, voies ferrées, canaux ou autoroutes) ?

En premier lieu, cette question se ramène à celle, politique, de la légitimité du bien collectif. Dessinés et construits par la puissance publique pour un avantage du plus grand nombre, ces réseaux posent la question de leur inscription dans des territorialités jugées individuelles, subjectives, voire privées. C'est le cas de nombre de débats publics contemporains où les violentes contestations, paysagères ou écologiques, revendiquent un état naturel du territoire. En rejetant les réseaux physiques comme des éléments exogènes, ou intrus techniques en *surplus*, ces contestations affrontent le contrat social, où le politique théorise précisément ce *surplus* comme une nécessité collective ou, comme le dit Rousseau : « C'est le superflu des particuliers qui produit le nécessaire du public. » Pour justifier cette légitimité collective, le politique a recours aux fonctionnalités qu'apporte le réseau. Par ses usages, en effet, un tel réseau quitte la seule fonction d'outillage technique en devenant *acteur* du territoire. S'il creuse, façonne ou sillonne l'espace, s'il en modifie le paysage, il invente cependant de nouveaux trajets, de nouveaux flux, il peut en abolir les frontières (notion politique que le réseau sait méconnaître), ou en amoindrir les contraintes géographiques et géologiques (franchissement et terrassement). Pour la raison politique, c'est bien l'usage du réseau qui justifie la trace au sol, c'est bien l'usage collectif qui légitime son empreinte territoriale.

Pourtant, sa seule fonction d'acteur territorial, en renvoyant le réseau à ses usages, peut ne pas suffire. Si le raisonnement politique couple réseau et fonction, le raisonnement individuel risque de le découpler. Une voie ferrée demeure au sol même quand le train n'y passe plus ; une autoroute peut être vide de véhicules ; un pylône est là, avec ou sans électron. Le réseau conserve sa trace en

l'absence de tout usage, qu'elle soit une absence temporaire (une utilisation peu fréquente) ou qu'elle soit un abandon d'usage (le cas des infrastructures abandonnées). Le réseau est ce qui demeure quand il n'y a plus d'usage. Nous nous rapprochons ici de ce qui fut dit plus haut quant au *potentiel* du réseau. C'est-à-dire : une potentialité de découplage entre l'outil technique (l'infrastructure) et sa fonction. Si un réseau excède son usage en disposant toujours d'un potentiel fonctionnel, il maintient par ailleurs une présence territoriale même en l'absence de tout usage. Le réseau, simultanément, dispose d'une *réserve d'usage* et d'une *trace hors d'usage*.

Si cette *réserve d'usage* est économiquement valorisable et symboliquement positive, qu'en est-il de cette *trace hors d'usage* ? Que reste-t-il d'un réseau si l'on enlève ou, plus précisément, si l'on fait abstraction de ses usages ? Est-ce seulement la souche ou la promesse d'une valeur ? Ce qui demeure (la voie, la chaussée ou le pylône) est-il encore un territoire, un espace, ou un objet technique ? La question n'est pas que symbolique et peut légitimement se poser ne serait-ce qu'au regard de l'espace-temps d'occupation des infrastructures concernées. En moyenne, en France, une voie ferrée est proportionnellement beaucoup plus *vue vide* de train qu'occupée<sup>9</sup>. La question de la *trace hors d'usage* et de son espace, de son lieu, est alors légitime. Encore faut-il que la voie ferrée soit un lieu.

### **Lieu ou non-lieu : l'habiter**

L'anthropologue Marc Augé a proposé une définition d'un lieu comme un espace qui puisse être jugé à la fois *identitaire*, *relationnel* et *historique* ; à l'inverse, « un espace qui ne peut se définir ni comme identitaire, ni comme relationnel, ni comme

---

<sup>9</sup> Un calcul sommaire pour le ferroviaire français (hors Ile de France et hors LGV) donne une occupation journalière d'une voie moyenne par un train à 2% du temps. Soit une voie vide à 98% du temps.

historique définira un non-lieu<sup>10</sup> ». Les exemples de ces espaces en déshérence symbolique constituent pour Marc Augé un marqueur de la *surmodernité* et de sa consommation, où l'on retrouve les supermarchés, les grandes chaînes hôtelières, les aires d'autoroutes, mais aussi les camps de réfugiés, les distributeurs automatiques ou encore le TGV comme « train-avion<sup>11</sup> ». Zones de purs contrats commerciaux, où l'identité doit être toujours justifiée et qui se paye d'un anonymat social, où la prescription du mode d'emploi est omniprésente, où la banalisation et la standardisation règnent. Concept majeur de notre siècle, le *non-lieu* assigne bien spatialement l'errance consommatrice en opposition à la flânerie poétique. (A la flânerie ou – nous le verrons – à la pratique, à l'expérience, celle de ces *hétérotopies pratiquées* dont parlaient Michel de Certeau.)

Mais si l'aire de services autoroutière ou le « train-avion » sont marqués de cette *surmodernité*, qu'en est-il de la chaussée elle-même ou de la voie ferrée elle-même, c'est-à-dire de cette partie du sol faite de ballast, de traverses et de rails, de caténaires et de signalisations ?



C'est à ce point alors que démarre la présente étude, avec le recours à une métaphysique du lieu, où il ne s'agira plus seulement de se demander ce qui se trame socialement ou fonctionnellement sur la voie ferrée, mais ce qui s'y joue comme *expérience*

<sup>10</sup> AUGÉ Marc. *Non-lieux, Introduction à une anthropologie de la surmodernité*. Seuil, 1992, p. 100.

<sup>11</sup> Ibid., p. 125.

*humaine*. Car dès lors que se pose la définition d'un territoire comme substrat d'un contrat collectif, la valeur dudit territoire ne vaut que par les consciences qui l'habitent ou le traversent.

*Habiter un réseau* devient alors la formulation majeure (pour peu que nous élargissions un peu ce verbe intransitif au-delà de la seule domesticité du logement). Lieu, espace ou non-lieu, la voie ferrée peut-elle être *habitée* ? Et comment ? Quelles sont les *expériences*, esthétiques ou phénoménologiques, qui peuvent ou non s'y produire ? *Habiter un réseau*, c'est bien plus que l'utiliser ou le consommer, c'est se permettre d'y vivre une *expérience*, c'est s'autoriser à déceler dans la *perte* même de son usage un autre *phénomène*. Habiter un chemin de fer devient cette *œuvre* que rend possible la perte (ou l'omission volontaire) du train. Lieu ou non-lieu, peu importe, finalement, pour peu qu'un *génie du non-lieu*<sup>12</sup> s'en empare.

Trois exercices successifs sont ci-après proposés pour *habiter le réseau*, trois intuitions<sup>13</sup>, trois expériences à l'œuvre : vue de l'observateur (esthétique), vécue du marcheur (existentielle) et perçue du voyageur (phénoménologique).



<sup>12</sup> DIDI-HUBERMAN Georges, *Génie du non-lieu*, Minit, 2001.

<sup>13</sup> Notons que les deux premières au moins, appliquées ici au chemin de fer, valent également pour les réseaux routiers, fluviaux ou de distribution d'électricité, de gaz ou d'eau.



« Une esthétique du démenti de toute consolation esthétique. En bref, d'une esthétique de la mise en symptôme du champ esthétique lui-même. »

**Georges Didi-Huberman**, *La ressemblance informe ou le gai savoir visuel selon Georges Bataille*

## Habiter le réseau (1) :

### L'observateur

Le chemin de fer, s'il est regardé pour ce qu'il est, ne mérite ni la symbolisation idéale qu'on lui fait, ni l'enfouissement auquel on le condamne. Confrontée à un paysagisme esthétisant, l'infrastructure a une autre philosophie exigeante pour elle : celle d'un *démenti de la consolation esthétique*. Car ce *dépassement de l'esthétique* permet d'interroger différemment la présence du réseau dans le territoire et de le regarder enfin tel qu'il est, et non tel qu'on le fantasme. L'infrastructure terrestre propose alors une juxtaposition de la technique et du monde qui est le signe de leur *convivence*. Première façon d'habiter le réseau, par le regard.

Tantôt par innocence, tantôt par duplicité, les réseaux physiques (on entend ici les réseaux matérialisés par leurs infrastructures techniques) ne sont plus regardés pour ce qu'ils sont. Les prismes publicitaires ou les poncifs paysagistes ont tôt fait de restreindre un « ce que l'on voit » à un « ce que l'on croît ». Tant l'habitude de voir et de supposer contraint le regard ; tant le regard doit être dessillé.

Le verbe *habiter* sera ici, dans un premier sens, pris selon l'acception « d'être habité par un regard », celui de l'observateur extérieur au réseau. Car *être habité* suppose d'être vu pour ce que l'on est, cela nécessite un regard « malgré tout », où l'image est première prise de conscience.

#### Aperçu de la forme : un dessillement

Tout réseau est une forme, au sens où l'ogive est une forme gothique, le point d'inflexion une forme baroque, l'atlas une forme de l'immanence... Labile, plat, sans centre ni tropisme, le réseau n'a ni point remarquable ni origine. Rets, grilles, liens, traces et fils : autant d'attributs qui exemptent de parler ou de voir ce qui y circule.

La communication de quelques grands opérateurs de réseaux français ne s'y est pas trompée en soulignant la trace matérielle du réseau et non plus

le mobile. EDF ou Air France, comme bien d'autres, en ont fait un marqueur publicitaire légitime, que ce soit par le slogan (EDF) ou par l'affiche (Air France ne montre plus d'avion, mais leur seule trace dans le ciel).



« Et si toutes nos vies passaient par ce fil » - Publicité EDF  
A droite : publicité Air France

Dans l'imaginaire contemporain des réseaux de transport, la ligne, le lien, la voie ferrée ont une valeur visuelle et symbolique qui se passe de l'usage de la mobilité, ou plutôt qui la pose en point de fuite, en potentiel, en *motilité*.

Usuelle simplification - ayant son indéniable geste - qui fait de la traînée de condensation, du sillage ou de la voie unique - figures essentiellement linéaires - les marqueurs de la forme-réseau, pourtant anisotropique et *a-directionnelle*.

C'est que le symbolisme commode de la communication tient à proposer avant tout le point de fuite du voyage, du lointain et de l'ailleurs, qu'évoquent facilement ces *fils* verticaux.



La *motilité* y est très nettement soulignée, et la perspective classique permet au plus grand nombre des consommateurs de transport de retrouver les figures idéelles du voyage. Pourtant, la forme-réseau se joue de ces figures graciles du point de fuite et de la transcendance verticale. L'observateur attentif, géographe ou non, aura vite fait de déceler des formes plus complexes, les enchevêtrements, les nœuds et les sécantes qui fondent la nature du réseau. Méconnaissant - ou méprisant - la transcendance du voyage et de l'ailleurs, le réseau propose plus volontiers des figures embrouillées et mêlées, plus volontiers *traces* brouillonnes que *fil*s directs.



Figures nettement moins photogéniques, réelles et complexes, *surmodernes* précisément, et qui ne laissent pas place à l'univocité symbolique.

Bien rares sont en effet les occasions de voir ces perspectives verticales et enchanteresses ; plus fréquents sont ces entremêlements qui forment des à-plats multidirectionnels. Le réseau résiste à la simplification et le regard de l'observateur se dessille à la confrontation de sa forme. L'anisotropie s'oppose à la perspective du point de fuite, la trace se substitue au fil ; la publicité et ses évocations d'un ailleurs et d'un lointain laisse place au réel, à sa complexité et à la *surmodernité* des non-lieux.

Cette forme particulière au réseau semble abandonner l'idée de la transcendance et de la verticalité au profit d'une image de l'immanence,

des formes rhizomiques et des flux jaillissant de toutes parts. D'un côté *l'évocation* idéelle du voyage, de la *motilité*, de l'autre la *représentation* réelle de *l'errance*. D'un côté le potentiel, de l'autre la présence.

La prise de conscience du réseau commence peut-être ici, dans cet abandon des repères orthonormés de la motilité au profit de figures plus propices au jaillissement des flux et des agencements. Première prise de conscience, premier dessillement du regard qui habitue l'observateur du réseau à se dessaisir des figures simplifiées, premier effort figuratif pour l'habiter.

### Le paysage ferroviaire : cruauté et connivence

Si le réseau ferré est acteur territorial, l'une de ses premières actions est de créer du paysage. Assurément, l'installation d'un réseau d'infrastructures physique sur le sol en modifie le décor ; le réseau crée un paysage nouveau, une apparition. Non seulement vu d'un train, mais vu de l'observateur immobile qui observe ses objets terrestres : rails, traverses, ballast, caténaires, signalisations, sous-stations électriques... Cette apparition ou cette modification du paysage a longtemps été perçue - et l'est encore trop souvent - à l'aune d'une confusion entre paysage et nature. Selon cette conception, le paysage est avant tout ce que la nature offre de plus vierge à notre œil, là où la technique a le moins d'emprise, là où l'homme n'a rien posé, ou, du moins, n'ait rien posé de récent. En ce sens, le paysage est fils de la nostalgie. Conception qui confond le regard et l'objet du regard. Car le paysage n'existe, on le sait, que par l'œil qui le regarde. Un paysage est essentiellement subjectif, il ne dépend que de son observateur, il est cette opération de « prélèvement optique » que décrit Georg Simmel dès 1912 :

« [le paysage] revendique un être-pour-soi [...] une singularité, un caractère l'arrachant à cette unité

*indivisible de la nature, où chaque morceau ne peut être qu'un lieu de passage pour les forces universelles de l'être-là. Regarder un morceau de sol avec ce qu'il y a dessus comme un paysage, c'est considérer un extrait de la nature, à son tour, comme unité ce qui s'éloigne complètement de la notion de nature. [...] ce sera une vision close et alors ressentie comme unité se suffisant à elle-même, bien que liée à une étendue et à un mouvement infiniment plus vastes.<sup>14</sup>»*

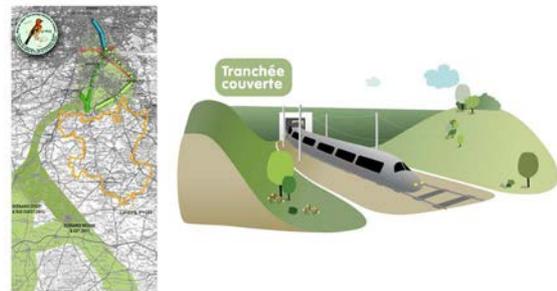
L'expression « paysage naturel » peut ainsi tantôt être vraie (dans le cas de la forêt primaire, par exemple) et tantôt relever de l'oxymore (dans le cas d'un paysage industriel) ; elle est pourtant tenace. Tellement tenace qu'elle ressurgit à l'occasion de chaque inscription d'une infrastructure sur le territoire, en posant des questions de légitimité politique. Légitimité qui est trop souvent encore examinée à l'aune de ces conceptions paysagères erronées. Les débats publics lors des installations de grandes infrastructures (tracés de lignes nouvelles notamment) sont traversés de considérations esthétiques et culturelles qui semblent difficiles à dépasser<sup>15</sup>. Le paysage vierge de toute trace technique y est revendiqué comme naturel ; et toute infrastructure nouvelle est unanimement jugée laide. Une certaine esthétique de la *mère nature* ou de *l'avant-technique* est alors convoquée. Mais, légitimes ou non, ces considérations esthético-paysagères importent finalement peu.

Plus intéressant est de déceler les réponses des aménageurs du territoire qui semblent n'avoir pas pris la mesure de ce qui s'y joue. Réactions technocratiques et incroyablement peu sûres d'elles qui n'ont, semble-t-il, que deux réponses à fournir : « j'enfouis le laid » ou « j'évite le remarquable ».

<sup>14</sup> SIMMEL Georg, *La tragédie de la culture et autres essais*, Rivages, 1988.

<sup>15</sup> Notons que d'autres considérations traversent également ces débats : nuisances sonores, effets de coupures territoriales, barrières écologiques, etc.

Deux réponses, deux phrases qui disent tout haut la désolation des gestionnaires d'infrastructures face à cette contestation paysagère.



A gauche : proposition de contournement d'un PNR (POCL, 2011)

A droite : tranchée couverte LGV (LISEA, 2012)

*Contourner le remarquable.* Les projets de tracés d'infrastructures terrestres sont soumis à des études d'impact préalablement à tout début de chantier, études qui examinent l'ensemble des conséquences du projet sur le milieu physique, le milieu naturel, le milieu humain ou encore la santé publique, l'économie, etc. Dans ce cadre, l'impact paysager dresse naïvement la liste des sites dits « remarquables » : monuments historiques, sites inscrits ou classés, sites archéologiques, arbres ou ruines... tout comme la faune, repérée avec une localisation cartographique précise des « oiseaux et des reptiles remarquables<sup>16</sup>». Or, la notion de site ou de paysage remarquable est à l'origine de bien des incompréhensions ; si elle doit permettre au projet de les répertorier d'une part, de les contourner d'autre part, elle évite avec inconsistance l'exercice de la définition de l'adjectif « remarquable ». Définition essentiellement impossible qui donne évidemment à la tournure « paysage remarquable » le même caractère *oxymorique* que celle de « paysage naturel ». Cette méconnaissance de la philosophie du paysage comme *choix de l'être-là* et la réfutation du regard individuel et singulier conduisent à des impasses, où le tracé de « moindre impact » est celui qui évite le « paysage remarquable » pour occuper le « paysage banal » ou

<sup>16</sup> Par exemple, étude d'impact Ligne ferroviaire Chartres - Voves, RFF 2012.

« sans qualité<sup>17</sup> ». Mais par quelle opération mystérieuse un paysage peut-il être banal ou remarquable ? Voilà la question qui n'est pas posée. En réponse alors à une contestation fondée sur un « paysage naturel » mythique, les pouvoirs publics opposent une notion tout aussi mythique que celle de « paysage banal ». A tout citoyen qui tenterait de revendiquer *un paysage*, on comptera ses points remarquables, s'il n'en a pas on passera outre, s'il en a, on les contournera. Tentative normative, voire violente, aussi arbitraire qu'elle peut être généreuse, en matière de paysage. Et c'est évidemment prêter le flanc à la critique que d'opposer une mystification à une autre, en mettant en avant le banal ou le remarquable.

*Enfouir le laid*. L'infrastructure est décidément honteuse et il n'est pas nécessaire, pour le relever, d'aller puiser dans les discours écologiques : le vocabulaire des gestionnaires eux-mêmes le dit ouvertement : « supprimer, réduire, compenser, masquer, cacher...<sup>18</sup> ». On enfouira une ligne, on élèvera un talus venant la masquer, on supprimera ses impacts paysagers. Même l'ouvrage d'art ferroviaire, seul élément peut-être qui dise la fierté du génie civil ne suffit plus, et mérite désormais une figure tautologique où l'on fera un « traitement architectural des ouvrages d'art<sup>19</sup> ». Le bâtisseur semble à ce point peu fier qu'il n'est pas difficile alors d'aller lui critiquer ses œuvres. Il semble que toute esthétique de l'objet technique ait été abandonnée, voire jamais défendue ; il semble que tout discours moderne n'ait pas été entendu : la beauté revendiquée de la *bizarrie* (Baudelaire), des formes *convulsives* (Breton), ou *fonctionnelles* (Parsons & Carlson), les inspirations géométriques et technologiques du Bauhaus ou des premiers

peintres abstraits... Même la philosophie esthétique d'un Walter Benjamin semble méconnue, elle qui revendiquait précisément un avenir au déclin de l'*aura* d'une œuvre d'art, considérant que ce déclin, en désacralisant l'œuvre, ouvrait la voie à sa valorisation politique et sociale. Tout un discours qui, du XIX<sup>ème</sup> au XX<sup>ème</sup> siècle, proposerait une légitimité et une valorisation esthétique aux infrastructures semble oublié. Oublié du constructeur lui-même qui n'a de cesse que d'enfouir ce que les raccourcis contemporains jugent, sans appel, laids.

Laid ou *défigurant*. Car avec cette distinction, commence ce qui peut s'avérer comme un *dépassement de l'esthétique*, et une réponse plus féconde aux critiques dont font l'objet les gestionnaires d'infrastructures. Où - avec ce vocabulaire de la *défiguration* - l'infrastructure n'a même plus à défendre la *beauté* de ses objets ou de ses paysages, mais *l'expérience* qu'elle propose. C'est en s'attardant un instant sur le vocabulaire cruel que proposent les plus violents détracteurs du ferroviaire qu'il est possible de montrer ce que révèlent ces infrastructures (au-delà d'une esthétique toujours teintée d'un soupçon régressif).

La critique paysagère présente en effet un vocabulaire singulier et particulièrement signifiant. Vocabulaire largement anthropomorphiste où la métaphore paysage-visage est omniprésente. L'infrastructure y est une *défiguration*, une balafre qu'il faut panser. Le chemin de fer lui-même n'est-il pas la figure d'une cicatrice, d'une scarification du sol (les rails) et de ses sutures (les traverses) ? On ne compte plus les expressions liées à la défiguration autoroutière, ferroviaire, électrique, aux outrages qu'ils font subir au visage-paysage, aux mutilations et autres stigmates. La jouissance du locuteur semble ici immense à convoquer ainsi la nomenclature corporelle à l'endroit du paysage. La *forme* de l'infrastructure, ses traces et ses lacis sur le

<sup>17</sup> Cf. LABUSSIÈRE Olivier, *Les stratégies esthétiques dans la contestation des projets d'aménagement : le milieu géographique entre singularité et exception*, L'Information géographique 2/2009.

<sup>18</sup> Document RFF, *Quelles actions pour la biodiversité ? Contournement de Nîmes et Montpellier*.

<sup>19</sup> Ibid.

sol, relève alors d'une figure célèbre : celle du mal, du misérable, de l'informe, voire de l'abject.

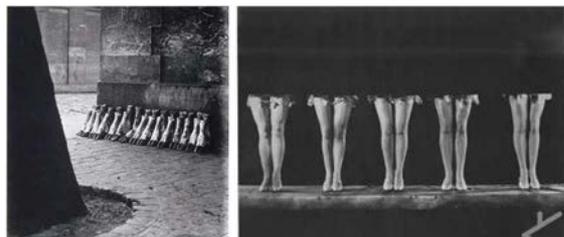
Ces figures-là, chères à Georges Bataille, ce n'est pas le gestionnaire d'infrastructure qui les énonce, mais bien son détracteur. Celui-ci assure avec violence que la déformation par le réseau des images idéelles et académiques du paysage-vierge est un outrage au corps de la terre. Si le rail (ou le fil à haute tension, ou la route) défigure et éventre le paysage, c'est que ce dernier est une figure du corps – visage ou ventre – que le ciseau du ferroviaire vient découper ou lacérer.



Illustration du collectif No TAV - « Eventrer, réaménager »

C'est précisément ici que l'on peut reprendre une certaine philosophie du regard (celle de Bataille) en commentant ces métaphores anthropomorphiques. Quittant les rives d'une *esthétique de magazine* où le chemin de fer fait tour à tour l'objet d'une célébration technique (le TGV), et d'une critique de la défiguration (le tracé), on peut alors tenter d'y déceler le *jeu de la forme et de l'informe*, pour ce que ce jeu a à nous dire de nous-mêmes.

Georges Bataille n'a eu de cesse, dans sa revue *Documents*, de juxtaposer les images des « plus hautes figures humaines » à celles de l'informe le plus vil.



Juxtaposition, ou la dialectique des images selon Georges Bataille.  
Revue *Documents*, 1929, n°6

A gauche : Aux abattoirs de la Villette (E. Lotar) ; à droite : Fox Follies.

De ce rapprochement, de cette dialectique de la forme et de l'informe, Georges Didi-Huberman nous dit qu'elle *fait œuvre*<sup>20</sup>; une œuvre précisément transgressive. Plaie, stigmat, blessure ou cicatrice... que la ligne ferrée produise ces symptômes (informes) sur le corps territorial (forme anthropomorphique) est encore la chance d'un avènement, l'avènement d'un regard et l'avènement d'un savoir.



A gauche : dermatographie blanche, 1893. A droite : tracé LGV SEA, 2012.

Suivant en cela l'exercice de la revue *Documents*, il est alors possible de percevoir le tracé du chemin de fer non comme une scarification, mais comme un *symptôme* territorial, politique et trop humain, un peu comme cette *dermatographie* qu'étudie Georges Didi-Huberman dans *L'image ouverte*<sup>21</sup>. A l'opposé du *visible*, regarder le *visuel* que nous offre ces clichés vus du ciel qui viennent perturber la représentation spontanée. Là où la peau devient l'inscription du sens chez l'hystérique, la tranchée ferroviaire ne fait-elle pas sens sur le territoire ? L'infrastructure terrestre ne cesse de nous montrer ces juxtapositions entre le laid et le beau, entre le vil et l'idéal ; d'une tranchée à une forêt, d'un pylône à un arbre, d'un enchevêtrement de caténaux aux toitures d'une ville.

<sup>20</sup> DIDI-HUBERMAN Georges, *La ressemblance informe, ou le gai savoir visuel* selon Georges Bataille, Macula, 1995.

<sup>21</sup> DIDI-HUBERMAN Georges, *L'image ouverte. Motifs de l'incarnation dans les arts visuels*, Gallimard, 2007.

Moment où le paysage visible disparaît au profit du jaillissement du visuel, où *l'expérience intérieure* devient possible. Une esthétique qui déplace les questions de goûts ou de beauté (esthétique) vers celles du désir et de l'intensité (phénoménologique), qui font du symptôme « non une question d'avoir, mais d'être ».

Que le territoire *ait* un symptôme, voilà qui est déprimant ; mais que l'infrastructure *soit* un symptôme, voilà qui est autrement plus fécond. « Esthétique symptomale » alors, qui nécessite encore un optimisme franc, une lucidité quant aux déformations du monde, mais une lucidité prometteuse : une « santé » au sens nietzschéen. Car la confrontation de la forme et de l'informe n'est pas une déréliction morbide ou une complaisance létale, c'est au contraire un « gai savoir ». Et le jeu bataillien est précisément d'aller chercher le gai savoir jusque dans l'éventrement du jouet : « au point de regarder curieusement, mais avec un grand couteau, ce qu'il y a dans le ventre du jouet criant<sup>22</sup> ». Le couteau de l'infrastructure que dénoncent les plus violentes critiques a alors un peu de ce *simulacre* de l'éventrement qui nous donne à voir une juxtaposition de symptômes et un jaillissement de sens.

Si la vaine métaphore anthropomorphique peut être – un instant – conservé, ce n'est pas pour y dénoncer l'outrage ou le viol du paysage, mais pour y révéler le symptôme et son *simulacre*. Le chemin de fer (ou la route, le câble électrique, le gazoduc) *éventre* bien quelque chose, mais ce n'est pas le paysage dont il s'agit, c'est de son fantasme. La représentation idéale de la beauté, et en particulier du corps et de son nu, nous a habitués à ces glissements incessants *de la pudeur à l'horreur*. Le jeu du chemin de fer est peut-être de trancher le paysage, mais c'est pour nous offrir (enfin) son *image* ; car, comme l'enfant le sait, lui, très bien,

lorsqu'il éventre son jouet, « il n'y a pas d'image du corps [du jouet, du paysage] sans l'imagination de son ouverture.<sup>23</sup> » L'infrastructure terrestre est bien ce jeu – cruel ou non – qui laisse enfin advenir en nous *une image* du monde.



C'est un peu à cette prise de conscience de l'image du chemin de fer dans son inscription territoriale que nous sommes ici invités. Non comme un jeu enfantin, mais *au-delà du joué et du non joué*, comme une conscience poétique qui rejoint, finalement, la philosophie de l'objet technique de Gilbert Simondon et de son « humanisme difficile<sup>24</sup> ». Prise de conscience de l'image ferroviaire, dans sa présence au monde et dans son advenue, dans le dessillement différentiel du regard. Où le joli mot de *connivence* de Mikel Dufrenne, et sa confiance chaleureuse, rejoignent le *symptôme* bataillien et sa saine sévérité.

Car si la trace ferroviaire – sa dermographie, pour reprendre, une dernière fois, l'anthropomorphisme – est un symptôme qui *fait œuvre*, on peut assurément évoquer cette œuvre-ci : la fabrique d'une image qui donne à penser *généreusement* le monde tel qu'il est. *Généreusement*, au sens du XVII<sup>e</sup> siècle d'abord, parce que l'image dont il s'agit est à la fois ardente, audacieuse et vive (*le jouet crie*), au sens contemporain également, car cette image appelle une clémence et une indulgence pour le monde et sa technique. L'œuvre du chemin de fer sur le sol

<sup>22</sup> BATAILLE Georges, « *Les Pieds Nickelés* », Documents, n° 4, Gallimard, 1970.

<sup>23</sup> DIDI-HUBERMAN Georges, *Ouvrir Vénus*, Gallimard, 1999.

<sup>24</sup> Jean-Hugues BARTHELEMY.

trahit autant la violence technique de l'informe que la générosité de l'aménagement humain (de ceux qui l'ont construit, comme de ceux qui l'ont utilisé). Le chemin de fer, lorsqu'aucun train n'y circule, laisse voir la tempérance d'objets posés là : rails et pylônes mêlés à la végétation ou au bâti. Connivence, alors, entre l'objet technique posé au sol, et le monde dans lequel il s'insère et qui le voit advenir. Connivence entre un pylône et la hauteur qu'il surplombe, entre un aéroport et ses réseaux de télécommunications qui le font vivre, entre un profilé métallurgique et le sillon qu'il trace dans le paysage. « Le monde n'est pas peuplé d'objets, mais il les précède ; il est comme une aube où ils se révèlent, où se révéleront tous ceux qui sont sensibles à cette lumière, ou, si l'on préfère, tous ceux qui peuvent se déployer dans cette atmosphère.<sup>25</sup> »

Connivence - *connivere, nivere* : clin d'œil ou clignotement du regard - entre les symptômes dermatographiques et les tracés des rails, entre l'informe d'un paysage « banal » et le site « remarquable » qui le jouxte, connivence encore que celle que dressèrent Colbert, Le Nôtre et Le Vau entre le palais de Versailles, ses jardins, sa forêt et jusqu'au ciel qui le couronne, mais connivence toujours, finalement, entre l'œil de celui qui regarde et l'image qui *le* regarde.



<sup>25</sup> DUFRENNE Mikel, *Phénoménologie de l'expérience esthétique*, P.U.F., 1992.

### Habiter-regarder (Atlas)

Eugène Atget avait saisi au début du XXe siècle ce vide du paysage ferroviaire ; car il faut du vide pour saisir *le visuel et la connivence de la forme et de l'informe*, ou plutôt un « lieu du crime<sup>26</sup> » selon l'expression de Walter Benjamin à propos des photographies d'Atget. Si le paysage ferroviaire désigne la connivence entre l'objet technique et le monde c'est sur une *table de dissection* que cette désignation prend place ; et le photographe est bien ce successeur de l'haruspice qui fouille les entrailles du territoire et connaît son Lautréamont : « Beau comme la rencontre fortuite sur une table de dissection d'une machine à coudre et d'un parapluie<sup>27</sup> ». Où l'essentiel n'est ni le parapluie ni la colline, ni la machine à coudre ni la caténaire ou le rail, mais bien la connivence, le clin d'œil : « ce qui compte est plutôt le support de rencontres qui définit la table elle-même comme ressource de beauté ou de connaissances par coupures, recadrages ou *dissections* nouvelles.<sup>28</sup> » La table de dissection du territoire et de son réseau comme support de rencontres.

Ce lieu de la connivence est bien un support, support de « gai savoir inquiet » selon Georges Didi-Huberman : un atlas. Où la figure du titan condamné à supporter le monde s'est étymologiquement transformée en ce catalogue de cartes ou de planches que l'ingénieur manipule encore aujourd'hui. Cette forme visuelle et synoptique de connaissances, cet *Atlas* opère un montage, une connivence, sur la table de dissection du réseau. Le titan grec est bien cette figure mythologique pour qui veut regarder, fouiller le paysage ferroviaire et y déceler un gai savoir - fut-il inquiétant - celui d'une rencontre et d'un clignotement entre un rail et le monde. Œuvre esthétique, alors, que celui d'*Atlas* qui donne à voir

<sup>26</sup> BENJAMIN Walter, *Petite histoire de la photographie*, 1931.

<sup>27</sup> LAUTREAMONT, *Les chants de Maldoror*, Gallimard, 1973.

<sup>28</sup> DIDI-HUBERMAN Georges, *Atlas ou le gai savoir inquiet. L'œil de l'histoire*, 3. Minuit, 2011.

« la collision du Maintenant et d'un Autrefois<sup>29</sup>»,  
d'une forme et d'un informe.

*Regarder* le réseau – en ce sens là – advient alors à  
un *Habiter-le-réseau*, celui qui, empruntant la figure  
d'*Atlas*, porte une connaissance visuelle.

Loin, très loin de l'élitisme vierge du génie civil, le  
clignotement bataillien entre le beau et le pourri, le  
clignotement de conscience entre le chemin de fer et  
le paysage, assurera au gestionnaire d'infrastructure  
une esthétique transgressive et riche de savoirs : où  
le gestionnaire se love dans le monde et dans ses  
productions, et qu'on le veuille ou non il est de ce  
réel dont il faut se garder d'y mettre une majuscule.  
Lui refuser sa place, c'est être un imposteur et  
quitter l'allégresse ; c'est refuser de voir dans un  
objet impur la pureté qu'il côtoie, celle qui l'a fait  
naître et celle qui le regarde.



---

<sup>29</sup> Ibid.



Wang Bing, *A l'ouest des rails*, 2003, Photogramme

« C'est en bas, au contraire, à partir des seuils où cesse la visibilité, que vivent les pratiquants ordinaires de la ville. Forme élémentaire de cette expérience, ils sont des marcheurs [...]. Ces praticiens jouent des espaces qui ne se voient pas; ils en ont une connaissance aussi aveugle que dans le corps à corps amoureux. »

Michel de Certeau, *L'invention du quotidien*

## Habiter le réseau (2) :

### le marcheur

On y travaille, on y vit, on y meurt : une foule de gens parcourent à pied le réseau ferré. Pratique toujours dangereuse que de marcher dans les plis du réseau. Mais le *marcheur* est cette figure qui fait à coup sûr d'un espace un *lieu habité*. Si la marche à pied est un point commun de ces habitants, tout oppose pourtant le résident illégitime qui occupe le réseau du mainteneur qui en prend soin. Celui-ci en est le *héros métaphysique*, celui qui ménage le lieu et fait advenir du lien social. Deuxième façon d'habiter le réseau, la marche et la maintenance.

Henri Michaux, huit ans avant *La vie dans les plis*, écrit en 1941 :

« L'enfant, l'enfant du chef, l'enfant du malade, l'enfant du laboureur, l'enfant du sot, l'enfant du Mage, l'enfant naît avec vingt-deux plis. Il s'agit de les déplier. La vie de l'homme alors est complète. [...] Parallèlement à cette opération l'homme forme un noyau. Les races inférieures, comme la race blanche, voient plus le noyau que le dépli. Le Mage voit plutôt le dépli. Le dépli seul est important. Le reste n'est qu'épiphénomène.<sup>30</sup>»

Il y aurait du panache – ou de la témérité ? – à prolonger le concept deleuzien de *Pli*<sup>31</sup> à propos de ferroviaire. Que le réseau ferré soit un pli - un pli du territoire ? Un pli du jeu technique ? Un pli de l'image du paysage ?... – voilà ce que nous tentons ici de supposer, par licence poétique plus que par exigence philosophique.

*Habiter le réseau* reviendrait alors à se demander ici s'il est seulement possible d'habiter un pli de façon plus intense que par le regard qu'on y jette ? Henri Michaux l'a pourtant souligné, vivre dans les plis est une aventure malaisée, périlleuse, empreinte de violence et de souffrance : « Quand je ne souffre pas, me trouvant entre deux périodes de souffrance, je vis comme si je ne vivais pas.<sup>32</sup> » Après *habiter-regarder*, une seconde instance de l'habitation,

dangereuse et obscure, permet de suivre Michaux : celle du *habiter-résider*.

#### Vivre dans les plis : habiter-résider

*Résider*. Est-ce bien de ce verbe dont il faudrait user ici pour parler de ces résidents, non résidants précisément, selon cette différence de la langue française, qui par une seule voyelle, distingue l'habitant légitime (résidant) de l'étranger (résident) ? Car le chemin de fer est occupé de longue date et en de nombreux lieux dans le monde par des gens qui le parcourent à pied, y séjournent, y vivent. Marginaux, clandestins fugitifs, réfugiés, migrants... la voie ferrée est sur tous les continents un pli de l'errance, de la migration ou de l'attente.

Depuis la terreur franche des trains du Mexique en partance vers les Etats-Unis, jusqu'à la grandeur du vieux chinois du film de Wang Bing, *A l'ouest des rails*, vivant de trocs et de rapines en marge des cheminots et dont l'habitat-taudis est en bord de voie, le chemin de fer est cette limite à la vie humaine, qu'on la traverse ou qu'on y vive.

<sup>30</sup> MICHAUX Henri, *Au pays de la Magie*, Gallimard.

<sup>31</sup> DELEUZE Gilles, *Le pli. Leibniz et le Baroque*, Minuit, 1988.

<sup>32</sup> MICHAUX Henri, *La vie dans les plis*, Gallimard.



Israel Solorzano, Mexique, 2010.

Tels encore, bien sûr, les migrants de Calais photographiés en 2010 par le danois Carsten Snebjerg et filmés par Laura Waddington<sup>33</sup>, qui vivent, dorment et mangent dans ces nouveaux lieux-border (les tracks) où le chemin de fer n'est jamais loin.



Carsten Snebjerg, L'Europe forteresse, Calais, 2010.

Qu'auraient-ils à en dire de cette voie ferrée ? Qu'elle a le *potentiel* de les conduire en Grande-Bretagne, comme une motilité ? Qu'elle est historique, identitaire ou relationnelle ? Sûrement inhabitable et plongés dans l'obscurité en plein jour, ces non-lieux sont pourtant aussi ceux du chemin de fer. La résidence qui y prend place – aux risques et périls de ses résidents – est entre deux mondes comme « entre deux souffrances », où, comme le dit Laura Waddington, les personnes « vivent dans une sorte de limbe [...] une arrière-cour, où [ils] se meuvent à travers le paysage tels des fantômes<sup>34</sup> ». Henri Michaux n'est pas loin, alors, de ces plis-là et des dangers qui les habitent. Ces

<sup>33</sup> WADDINGTON Laura, *Border*, 2002.

<sup>34</sup> « Une frontière à deux vitesses », interview de Laura WADDINGTON par Filippo Del Lucchese, Jgcinema, 2005.

habitants sont (encore) des habitants-limites du chemin de fer. Limites aussi, les pratiques marginales de vols et « d'accidents de personnes<sup>35</sup> » sur le réseau ferroviaire. Peu étudiées encore par les sciences humaines, ces phénomènes dommageables ou dramatiques concernent bien des *résidents* du réseau. Le programme de recherche européen Restrail relève 2 854 suicides en 2010 pour le territoire de l'Union Européenne<sup>36</sup>, mais les statistiques plus globales manquent sur les accidents de personnes (traversées imprudentes, promeneurs le long des voies). Evidemment moins dramatiques, les vols de câbles électriques, corrélés à l'augmentation du cours des matières premières, sont en nette augmentation (3 353 vols ou tentatives de vols en 2010 sur le réseau ferré français, soit une augmentation de 181 % par rapport à 2009<sup>37</sup>).

Pratiques dangereuses, souvent mortelles ; ces résidents (désespérés, marcheurs ou pirates) ont, à tout le moins, une souffrance qui s'expriment sur le réseau. Mais pratiques extrêmement variées et multiples, finalement, lorsqu'on recense ces résidents : migrants ou réfugiés aux abords des frontières, promeneurs imprudents ou marginaux... mais aussi : voleurs de câbles, pirates de trains, créateurs de buzz illicites<sup>38</sup> ou « accrocheurs de l'impossible », mais encore : manifestants anti-LGV ou anti-nucléaire enchaînés aux rails... ou ces passagers qui, en cas de panne, se mettent à descendre des voitures et à marcher, à leurs risques et périls, le long des voies...



Manifestants écologistes (Caen, novembre 2010)

<sup>35</sup> L'accident de personne est la terminologie pour désigner les suicides, les homicides et les accidents humains sur les voies.

<sup>36</sup> Source : Restrail.eu, 2012.

<sup>37</sup> Source : Institut National des Hautes Etudes de la Sécurité et de la Justice, *Les vols de métaux en France métropolitaine en 2010, 2012*.

<sup>38</sup> Cf. Paris-Nice de février 2013.

Le réseau ferré est bien cette zone dangereuse, limite qu'il faut occuper pour crier ou mourir, et pour lequel son gestionnaire n'a d'autres moyens que de prévenir (vidéosurveillance, grillages, sécurisation par hélicoptère) avec des campagnes de communication où le « Sortez des rails » est un impératif.



Campagne RFF (Région PACA, 2012)

Zones limites qui fascinent jusqu'à l'écoeurement publicitaire, où l'interdiction d'une affiche par l'Advertising Standards Authority britannique semble - à sa façon - prononcer le même impératif.



Publicité Miu Miu (2011)

Lieu inhabitable mais habité à la limite, le réseau ferroviaire ne peut ignorer ces résidents des plis. Bien sûr, cet habitat ne saurait être loué ; il doit toujours être - pour des raisons légitimes de sûreté et de prévention de la vie - interdit. Mais c'est en prenant conscience que cet habitat-limite existe, et non en le taisant, c'est en l'étudiant sous un angle ethnologique qu'il sera alors possible de mieux le comprendre et de mieux le juguler. Cet habitat, malgré ses dangers et ses risques, témoigne encore, et malgré tout, d'un réseau qui est un lieu réel que l'on peut s'approprier. Ces résidents démontrent - à leur façon - que le réseau est praticable, fut-ce dans un sens mortel. Le réseau a cette puissance que de pouvoir mettre en scène (mettre en lieu) des résidents fragiles, trop humains face au danger de la

locomotive ; cette fragilité, cette lueur de vie sur un réseau qui n'en peut mais, est une démonstration non commerciale du réseau comme parcelle habitée. Le chemin de fer nous envoie ici un signe social : comme celui des images fugitives de Laura Waddington ou de Wang Bing : des « images lucioles pour organiser notre pessimisme<sup>39</sup> ». Les lucioles d'une vie (fragile) dans les plis du réseau.

### Vivre dans les plis : habiter-ménager

Si la figure de l'habiter-résider a ce péril qui nécessite l'interdit, toute autre est la figure - non dramatique mais, à proprement parler, héroïque -de l'habiter-travailler.

Habiter le pli-réseau, et plus précisément y travailler, est l'œuvre des personnels de la maintenance ferroviaire. Intervenant sur tous les équipements du réseau (voies et abords des voies, aiguillages, signalisations, alimentations ou caténaires), les opérateurs de maintenance ont leur univers de travail sur le terrain même du réseau ferré, de jour ou de nuit, en surveillance ou en entretien, en astreinte ou en urgence... Métiers ferroviaires peu visibles du grand public, peu connus et peu reconnus, qui ne sont ni à bord des trains, ni en gare, et qui ne participent pas à la création de capacité (la création de nouvelles lignes ou voies). Ces agents, Georges Ribeill le rappelle, sont les « taupiers », les « sangliers » ou les « vers luisants » lorsqu'ils travaillent de nuit. Personnels « au sol », comme dirait le monde aérien, avec l'ingratitude d'entretenir sans fin ce que d'autres ont construit. Métier dangereux enfin, comme en témoigne son accidentologie et la discrétion qui l'entoure<sup>40</sup>.

<sup>39</sup> DIDI-HUBERMAN Georges, Survivance des lucioles, Minuit, 2009.

<sup>40</sup> Statistiques d'ailleurs significativement indisponibles ?



Travailler dans les plis du réseau n'est pas photogénique, travail invisible ou presque, travail souvent à genoux ou penché, où les corps sont pliés, œuvrant dans les coulisses du train. *Re-bâtir* sans cesse le réseau, mais par à-coups, par successions de petits gestes différentiels sur les 30 000 km du réseau ferré national. L'iconographie cheminote est d'ailleurs relativement avare de représentations de ces métiers, du moins depuis un demi-siècle. Les actes du séminaire 2002-2005 de l'AHICF, intitulé « *Les cheminots, images et représentations croisées*<sup>41</sup> » font état d'une remarquable iconographie des métiers ferroviaires (traction, circulation, matériels, gares...), mais ne présentent qu'un nombre fort restreint d'images consacrées aux agents de la maintenance.



Ferdinand Dubreuil, in *Les Hommes du rail*, Tours, Arrault, 1946.

Responsabilité évidente, pourtant, à l'égard des trains et des voyageurs, où la sûreté ferroviaire dépend grandement de leur action. Invisibilité et responsabilité, deux mots qui font entrer le métier de mainteneur – sans lyrisme ni commisération –

dans le champ lexical du dévouement et de l'abnégation.

Car *habiter* suppose autre chose que séjourner, camper, loger ou même vivre, cela suppose une dialectique existentielle que Heidegger soulignait dans *Bâtir, habiter, penser*. Du mot *Bauen* allemand – bâtir et cultiver – Heidegger retrouve la dimension active du verbe *habiter*, empreinte de responsabilité et de présence au monde (être *en* habitants). Sens éminemment plus riche que séjourner, éminemment plus large que l'exercice d'une fonction, sens actif et existentiel de celui qui habite en bâtissant et en étant-là (« *L'homme habite en poète* »). Au verbe *habiter*, Heidegger ajoute encore la notion du soin, du prendre soin, du ménagement. Celui-ci « a lieu quand nous laissons dès le début quelque chose dans son être, quand nous ramenons quelque chose à son être et l'y mettons en sûreté, quand nous l'entourons d'une protection.<sup>42</sup> » Habiter (ménager pour laisser être) se falque ainsi de cette attention, de cet égard et de ce presque scrupule envers l'être-au-monde du réseau. Le mainteneur du réseau a de cette poésie là. Il bâtit (peu à peu) avec responsabilité, il cultive, jardine pourrait-on dire, rend propre à l'usage, et prend soin de la voie ; en laissant être, il ménage de la place au réseau et à ses usages futurs ; lui qui ne « crée pas de capacité », il laisse être l'espace du réseau par son ménagement.

Mainteneur du réseau ou *ménageur* du réseau ? L'opérateur ou le technicien de maintenance des voies ferrées est finalement plus proche de ce néologisme que de l'*aménageur* du territoire (qui scarifie). Le prendre-soin et le laisser-être sont du côté du *ménageur*, là où l'aménageur murmure sa violence visuelle.

Mainteneur ou *ménageur* du réseau, ces habitants-ci créent l'espace du réseau pour le passage des trains. A l'instar des agents de maintenance de RTE loués tous les ans, à l'hiver, par les médias français

<sup>41</sup> Séminaire AHICF (Association pour l'histoire des chemins de fer) 2002-2005.

<sup>42</sup> HEIDEGGER Martin, *Bâtir habiter penser*, in *Essais et conférences*, Gallimard, Coll. tel, 1958.

lorsqu'ils réparent les lignes électriques rompues par la neige.



Agent RTE

Mais ces héros de l'électron ont du moins, contrairement aux agents de la voie ferrée, leur gloire annuelle ; est-ce parce qu'ils sont dans les *files* et non dans les *traces* ?



Agents SNCF Infra

Reprenant cette taxinomie de Tim Ingold<sup>43</sup>, le réseau électrique dispose de cet attribut aérien, cette non-inscription au sol, ce *fil*, qui rend son agent de maintenance télégénique, là où la *trace* (la pliure) ferroviaire – nous l'avons vu – n'a que la violence de son éventrement terrestre ?

*Ménager* l'espace est encore la condition d'existence d'un lieu, la faculté de s'écarter du non-lieu défini par Marc Augé. Car si le non-lieu *surmoderne* ne peut précisément être habité, c'est que personne – aucune profession assignée, aucun égard de corporation – ne vient y témoigner de l'attention et ne leur assigne d'existence réelle. C'est peut-être aussi la leçon, finalement, du film de Ken Loach (*The navigators*), au-delà de la critique sociale, que de montrer l'advenue d'un lieu par le soin de ces nouveaux *gardiens de la Cité*. Analogie platonicienne qui n'est pas sans raison, encore, dans l'inscription

paysagère ou, plus précisément, environnementale. La « coupure écologique » d'une voie ferrée, si elle peut être pensée, l'est bien par ce travail de maintenance qui prend soin non seulement des rails mais également du végétal linéaire autour des voies (corridor écologique pour la faune et la flore). Par cet égard-ci, le travail *dans* le chemin de fer lui assure une inscription environnementale qui le fait aussi advenir comme lieu.

Le réseau ferroviaire n'existe en tant que lieu que grâce à ce travail-ci et à cette attention-là. Si tout réseau a sa dualité (*fonctionnelle*, en tant que potentiel d'usage d'une origine-destination, et *structurelle*, en tant qu'infrastructure physique), le *ménageur* assure le lien entre ces deux essences en assignant un *lieu réel* à la structure ; en cet ordre, il redonne au réseau sa pleine appartenance au territoire dans une conception politique et sociale. C'est parce que le chemin de fer est *ménagé* qu'il devient un *lieu* ; c'est parce qu'il est un *lieu* qu'il devient un *lien* politique.

### Habiter-marcher (Dédale)

Entre l'habiter-résider et l'habiter-ménager, le point commun est la marche à pied. Le migrant, le pirate, le suicidé, l'accidenté, l'errant... sont à pied. Ils parcourent l'espace et font de cette pratique ce que Michel de Certeau appelait une « énonciation piétonnière ». Les pas de ces habitants-ci trament les lieux et leur marche est au réseau ce que l'énonciation est à la langue. Le « parler des pas perdus<sup>44</sup> », lumineux chapitre de *L'invention du quotidien*, est bien ce qui fait parler le réseau avec les trois caractéristiques que relève Michel de Certeau : le marcheur crée du présent, là où le réseau n'offre qu'un ensemble de possibilités (la *motilité*) ou d'interdits (« sortez des rails ») ; le marcheur actualise, effective, certaines d'entre elles (apparaître, disparaître, mourir, travailler). Le marcheur produit du discontinu et opère des choix

<sup>43</sup> INGOLD Tim, *Une brève histoire des lignes*, Zones sensibles, 2011.

<sup>44</sup> CERTEAU Michel de, *L'invention du quotidien 1. Arts de faire*, Gallimard, 1990.

dans les signifiants de la langue réticulaire ; il décale les signifiants communs (le train, l'ouvrage d'art) en créant des « tournures », des idiomes qui lui sont propres, toujours dangereuses, parfois illégitimes et parfois généreuses. Le marcheur, enfin, produit un proche et un lointain, « un ici et un là » ; en organisant ainsi l'espace entre le marcheur et son habitat, la marche est une fonction *phatique* qui désigne et renforce le réseau. Cette énonciation piétonnière, loin de ne constituer qu'une menace ou une ombre au réseau, lui permet au contraire de s'effectuer, de s'humaniser, et, précisément, d'en faire enfin un *lieu habité*.

Pratique de Dédale, nous dit encore Michel de Certeau, où l'on retrouve les figures réticulaires et labyrinthiques du réseau ; mais où l'on sait aussi que Dédale arpente à pied et que « l'histoire [du réseau] commence au ras du sol, avec des pas<sup>45</sup> ». Si Icare, l'ingénieur, est « un voyeur qui participe de la fiction du savoir, qui croit pouvoir, grâce à l'œil du savoir, faire partition<sup>46</sup> », Dédale, lui, expérimente le lieu grâce à ses pieds et à son corps.

*Art de la pratique*, la marche a une œuvre assurément existentielle : elle fait exister le réseau en tant que lieu, c'est-à-dire, précisément, en tant que territoire politique et social. L'habitation par le marcheur dégage, elle aussi, son œuvre au sein du symptôme-réseau ; une œuvre de lieu, qui a son anthropologie et sa profession, ses gestes et ses propres usages, son énonciation, la sédimentation historique de ses pratiques et une inscription politique dans les territoires. L'œuvre du marcheur dépasse son œuvre *a-sociale* (voleur ou suicidé) comme son œuvre sociale (la maintenance) et fait d'un risque de non-lieu (ou de lieu-limite) un lieu investi d'existences et justiciable d'un discours.

Mais la marche n'est pas tout. Entre le marcheur et le mainteneur, si les deux sont à pieds, l'un tente

son risque de luciole, l'autre prend soin et ménage les potentialités du réseau. La pratique du marcheur-ménageur est comme le complément positif du marcheur-résident ; et il n'y a pas de d'excès - au sens philosophique - de considérer un rôle ontologique au mainteneur. Le vocabulaire cheminot ne s'y est pas trompé, qui ajoute à l'humble expression de « taupiers » celles de « chercheurs d'or<sup>47</sup> » ou encore d'« écrivains » pour désigner les agents de la voie. *L'or du rail* est bien écrit par ces écrivains-là. Part lumineuse du marcheur, celui-ci travaille politiquement pour le bien commun et pour *l'être-en-état* du réseau.

Le gestionnaire d'infrastructure ne saurait omettre plus longtemps de prendre conscience de cet habitat-là et d'en tenir discours.

Un discours qui serait peut-être, alors, un peu de celui dont use Marc Augié pour conclure son livre, un discours où le *signe* adressé au réseau ne viendrait pas « d'une autre planète » mais bien de ces marcheurs qui « par un effet de solidarité » fera du réseau un lieu terrestre. Alors « être terrien signifiera quelque chose<sup>48</sup> ».

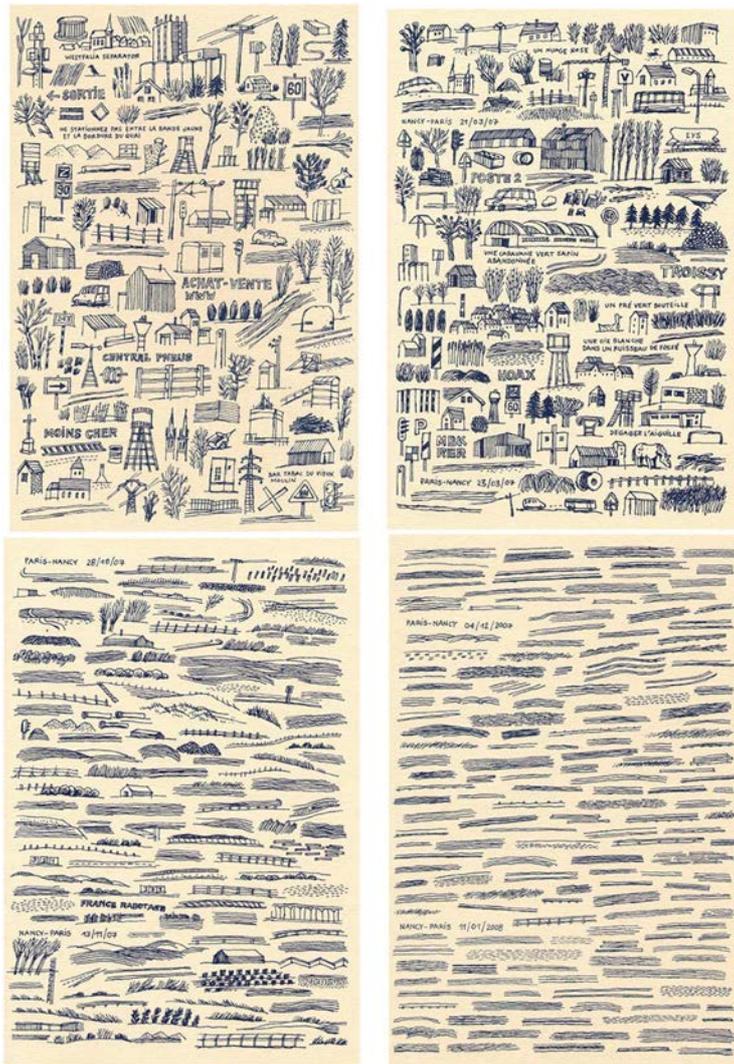


<sup>45</sup> Ibid.

<sup>46</sup> MONGIN Olivier, Michel de Certeau, à la limite entre dehors et dedans.

<sup>47</sup> Cf. les travaux de Georges Ribeill ou le site de l'Association Pacific Vapeur Club.

<sup>48</sup> AUGIE Marc, *Op. Cit.*.



Jochen Gerner, *Grande Vitesse*, 2005

« les balcons, les fenêtres, la corniche, le toit, les fenêtres des mansardes, les cheminées, glissant, ne laissant sur la rétine qu'une trace faite de traînées brouillées, comme ces objets (arbres, buissons) sitôt disparus que vus qui se succèdent et se remplacent à toute vitesse pour le voyageur regardant la fenêtre d'un train, les formes déchiquetées d'un acacia poussant sur le remblai, hachant le soleil, les fuites de l'espace et du temps se confondant, c'est-à-dire que pour O. se déplaçant avec rapidité d'un endroit à un autre le monde n'apparaît à aucun instant identique à ce qu'il était dans l'instant qui a immédiatement précédé »

Claude Simon, *La Bataille de Pharsale*

## Habiter le réseau (3) :

### le voyageur

*Si le passager a une dimension passive et fonctionnelle qui ne lui permet pas d'habiter le réseau, il en est tout autrement du voyageur qui peut vivre une expérience qui fasse œuvre. Cette expérience à la vitre du train engendre comme un langage singulier, fait de cadences et d'images contagieuses, tantôt sublimes, tantôt dévastées, et favorise une pensée généreuse à l'endroit de la condition de l'homme. Troisième façon d'habiter le réseau, l'expérience vécue en train est une chance, mais aussi une lutte, un braconnage.*

La marche à pied est à Nietzsche ce que le voyage en train est à Monsieur Teste. Ce dernier est sans doute le personnage de fiction ayant le mieux perçu la singularité du transport sur chemin de fer :

« *Le corps inerte et vivant s'abandonne aux corps morts et mouvants qui le transportent. [...] Il faut subir des millions de coups frappés à la cantonade, et ces rythmes et ces ruptures de rythmes, ces battements et gémissements mécaniques, – tout le tapage forcené de je ne sais quelle fabrique de vitesse. On est ivre de fantômes qui tournent, de visions versées au néant, de lumières arrachées. Le métal que forge la marche dans l'ombre fait rêver que le Temps personnel et brutal attaque et désagrège la dure et profonde distance. Surexcité, accablé de sévices, le cerveau, de soi-même, et sans qu'il le sache, engendre nécessairement toute une littérature moderne...<sup>49</sup>* »

Que vient donc faire ici cet aboutissement en « une littérature moderne » ? Il faut relire cette douzaine de pages éblouissantes pour comprendre que nulle écriture de livre n'est bien sûr attendue d'un voyage en train, mais peut-être ceci : une *expérience* où, comme le rappelle l'étymologie allemande il faut entendre dans le mot *Erfahrung* sa racine *Fahren*, voyage. Il ne sera pourtant pas question ici d'aborder le « voyage en train » qui a fait et fait encore l'objet de multiples études ou récits, et sous des angles historique, psychologique ou

sociologique. Ne retiendront notre attention que les *phénomènes*, si bien décrits par Paul Valéry, et leurs traces dans l'esprit du voyageur.

#### **Images malgré tout : la contagion**

Les conditions matérielles du voyage en train sont relativement immuables depuis la fin du XIXe siècle : à quelques exceptions près (congestion ou trains de banlieue notamment), le corps est assis, des vitres ouvrent sur l'espace extérieur, la durée moyenne du trajet est en moyenne de plus d'une heure <sup>50</sup> et le voyage s'effectue en compagnie d'autrui dans un espace commun. Le confort du corps, la vitre, le temps long et le caractère collectif du transport signent ainsi les singularités du train par rapport à d'autres modes. L'appellation du voyageur, on le sait, a donné lieu à plusieurs débats et changements dans le temps, où les couples de mots de *voyageur/passager*, et *d'usager/client* ont alternés en France en fonction du locuteur et de son intention. Si l'usager et le client se distinguent clairement et juridiquement – celui-ci participant d'un service public et celui-là à un contrat commercial – Marc Augé distingue plus subtilement le *voyageur* en train du *passager* avec une dimension active/passive qui fait du second (le passager du TGV ou *train-avion*) un marqueur des nouveaux non-lieux. Le voyageur « flâne en chemin », là où le

<sup>49</sup> VALÉRY Paul, *Monsieur Teste. Lettre à un ami*. Gallimard, Coll. L'Imaginaire, 1978.

<sup>50</sup> CGEDD 2008.

passager est défini par sa destination. Marc Augé ayant bien sûr raison de rappeler que « le vocabulaire, ici, est essentiel car il tisse la trame des habitudes, éduque le regard, informe le paysage<sup>51</sup> ». La flânerie dont parle Marc Augé a elle-même donné lieu à de multiples récits ou imaginations ferroviaires (des « féériques voyages » de Marcel Proust<sup>52</sup> à la *mélancolie* de Jean-Christophe Bailly<sup>53</sup>) dont l'étude littéraire s'est emparée à maintes reprises. Nul n'est besoin d'insister sur ces singularités-là et de leur différence avec l'aérien, où il n'est évidemment question ni de flânerie ni d'usager.

Le train a donc encore cette faculté d'être – parfois – un lieu habité par la flânerie, le rêve ou la mélancolie. Pourtant, la *surmodernité*, dit encore Marc Augé, ne cesse d'abolir ces *mouvements de l'âme* en assignant au train les signes qui ont cours dans les centres commerciaux, les aéroports ou les chaînes hôtelières. L'omniprésence des modes d'emploi et des impératifs (validation des titres de transport, étiquetage des bagages, consignes diverses), la diffusion de magazines triviaux et universels (*TGV magazine*), accompagnée d'une assignation à décliner son identité... se payent au prix d'un *anonymat* de plus en plus fort qui rompt l'identité et la relation. Le voyage dans ce *non-lieu-train-avion* est donc amené à engendrer, non de la littérature, mais « solitude et similitude<sup>54</sup> ».

Antérieurement à cette advenue de la *surmodernité*, les conditions du voyage en train avaient fait l'objet dès 1980 d'une critique célèbre par Michel de Certeau dans *L'invention du quotidien*<sup>55</sup>. Ce ne sont (même) plus les gestes ou les techniques foucaaldiennes de micro-pouvoirs qui sont ici dénoncées, mais les conditions elles-mêmes du transport et de son enfermement. « Naval et

carcéral<sup>56</sup> », c'est ainsi que Michel de Certeau qualifie le train, non en vertu des pouvoirs à bord, mais des rapports avec la machine-wagon (« opérateur de division entre les spectateurs et les êtres<sup>57</sup> »). Pourtant, Michel de Certeau est le premier à souligner l'importance et à rapprocher les deux termes de la *vitre* et du *rail*. Termes « producteurs de rapports », qui autorisent le déplacement-glissement et le rêve de la « belle âme voyageuse<sup>58</sup> », mais termes aussi qui enferment dans les « auréoles-alvéoles » du wagon. Si la vitre est ce qui permet de voir et le rail de traverser, ce sont également des termes de clivage :

« Ce sont deux modes complémentaires de séparation. L'un crée la distance du spectateur : tu ne toucheras pas ; plus tu vois moins tu tiens – dépossession de la main pour un plus grand parcours de l'œil. L'autre trace, indéfiniment, l'injonction de passer ; c'en est l'ordre écrit, d'une seule ligne, mais sans fin : va, pars, ce ceci n'est pas ton pays – impératif du détachement qui oblige à payer une abstraite maîtrise oculaire de l'espace en quittant tout lieu propre, en perdant pied.<sup>59</sup> »

Le voyageur ne peut ni toucher ni sentir, il est artificiellement extrait du dehors, immobile dans la voiture mobile, c'est une « robinsonnade », une utopie visuelle. Et Olivier Mongin a raison, alors, en ce sens, de forclure la *vitre* et le *rail* de l'expérience, à cause de la machine-train, « ce tiers invisible qui crée la relation mobile entre le dedans et le dehors, et rend ainsi possible le rêve et l'émerveillement de belle âme voyageuse, [mais] dont la double immobilité n'est pas une expérience spatiale.<sup>60</sup> » Entourée de verre et de fer, la robinsonnade du train n'a pas la qualité de la marche à pied ; elle n'est pas, pour Michel de Certeau (et n'est plus, pour Marc Augé) une « expérience spatiale ».

<sup>51</sup> AUGÉ Marc, Op. Cit..

<sup>52</sup> Cf. les travaux d'Antoine Compagnon, de Vincent Descombes ou de Georges Poulet, qui font tous référence aux lieux, à l'espace et aux voyages dans l'univers proustien.

<sup>53</sup> BAILLY Jean-Christophe, *Le dépaysement. Voyages en France*. Seuil, 2011.

<sup>54</sup> AUGÉ Marc, Op. Cit..

<sup>55</sup> CERTEAU Michel de, *L'invention du quotidien, 1*, Gallimard 1990.

<sup>56</sup> Ibid.

<sup>57</sup> Ibid.

<sup>58</sup> Ibid.

<sup>59</sup> Ibid.

<sup>60</sup> MONGIN Olivier, « Michel de Certeau, à la limite entre dehors et dedans », in *Le territoire des philosophes*, La Découverte, 2009.

Ni initiatique, ni suffisamment corporelle, ni singulière, ni relationnelle, ni rituelle, ni ultime et transcendante... l'expérience en train est pauvre. Là aussi, là encore, « le cours de l'expérience a chuté » dirait Giorgio Agamben. Certes. Mais que voit-on à travers la vitre, assis, en train ? Et qu'est-ce qui nous regarde ? Car s'il faut aller, comme nous y enjoint Georges Didi-Huberman<sup>61</sup>, au-delà de la tautologie du regard (« tout ce qui est réel est », « a rose is a rose is a rose ») et en-deçà de sa croyance (« Il vit, et il crut »), quelle « aura » y déceler quand même ? Quels sont les clairs-obscur qu'une phénoménologie à la Merleau-Ponty permettrait de dévoiler et quels seraient les formes oxymoriques (les montages) qui pourraient nous y aider ?

On le sait, la métaphore cinématographique est couramment utilisée pour qualifier les paysages vus du train<sup>62</sup>. La fenêtre est l'écran, le voyageur est le spectateur ; le défilement assure l'image-mouvement. Mais le paysage ferroviaire (vu depuis le train) a quelques singularités que n'offre ni la voiture ni l'avion, et que le cinéma n'a guère l'habitude de montrer. Le point de vue ferroviaire présente quatre caractéristiques qu'il faut ici relever : une juxtaposition, une indiscrétion, une superposition, et, finalement, une contagion.

Juxtaposition des plans, où la fenêtre-écran du train propose à la fois un arrière-plan lointain, souvent majestueux, à tout le moins élargi et vaste, et un premier plan donnant à voir les détails, tantôt de la vie humaine (habitat, industrie, commerce, agriculture), tantôt de la nature (végétaux ou animaux), tantôt de l'infrastructure ferroviaire elle-même (pylône, sous-station électrique, sémaphore). Juxtaposition qui serait bien sûr le propre de toute vision optique si elle n'était précisément en mouvement, sans cesse renouvelée, avec le mouvement horizontal (involontaire pour

l'observateur) qui déplace le point de vue, et le mouvement vertical (volontaire, celui-ci) que déplace l'intention du regard entre arrière et avant-plan. Cette double mobilité optique et ce jeu de l'intention et de la sujétion forge une première singularité de la vision ferrée.

*Indiscrétion.* Tout urbaniste le sait, les tracés ferroviaires français passent (passaient) du côté intime de l'habitat (celui du jardin, des cours, des cuisines et des chambres), là où la route ne voyait que les façades propres et lisses (lieux d'accueils et de vitrine, de sociabilité et de démonstration). Marc Augé le souligne : le train « était plus indiscret », son tracé fouille l'intimité des habitations et laisse voir l'abandon domestique, le vil et le pourri des basses-cours. L'emprise ferroviaire elle-même, lorsqu'elle est aperçue du train, donne à voir cette renonciation au rangement : plantes agrestes, matériels abandonnés, talus en friche. Le premier plan aperçu du train semble tout droit sorti d'une séquence d'Andrei Tarkovski, où le monde s'altère devant nous : rouille, lichens, algues et mousses.



Andrei Tarkovski - *Stalker* (1979)

Ces espaces hirsutes, nés de l'indiscrétion du train à fouiller le territoire, sont une figure essentielle de l'entropie, ces « forces basses et indifférenciées » que Victor Segalen regroupaient en une *esthétique du divers* : « Je me représente l'Entropie comme un plus terrible monstre que le Néant. Le néant est de glace et de froid. L'Entropie est tiède. Le néant est peut-être diamantin. L'Entropie est pâteuse. Une pâte

<sup>61</sup> DIDI-HUBERMAN Georges, Ce que nous voyons, ce qui nous regarde, Minuit, 1992.

<sup>62</sup> Cf. Revue Décadrages, n°6/2008 *Train et cinéma*.

tiède.<sup>63</sup> » L'entropie que donne à voir la vitre du train est une seconde et riche singularité.

Enfin, par le jeu des lumières intérieures et extérieures et par les lois de la réflexion, une *superposition* d'images est courante sur les vitres du train. Selon l'incidence lumineuse, le paysage extérieur est surexposé aux reflets de l'intérieur de la voiture ; le voyageur se trouve alors face à sa propre image reflétée dans la vitre se muant en miroir. Son image ou l'image de ses voisins. Cette superposition qui semble aléatoire et fluctuante apporte une gêne et comme un trouble. Une impureté presque. L'impureté du mélange, celui de l'image sociale (la vitre, le dehors) et de l'image singulière (le miroir, le dedans). Champs et contre-champs mêlés comme dans le film de Pasolini *La sequenza del fiore di carta* où la Via Nazionale se sur-imprime d'images historiques.



Pier Paolo Pasolini - *La sequenza del fiore di carta* (1967)

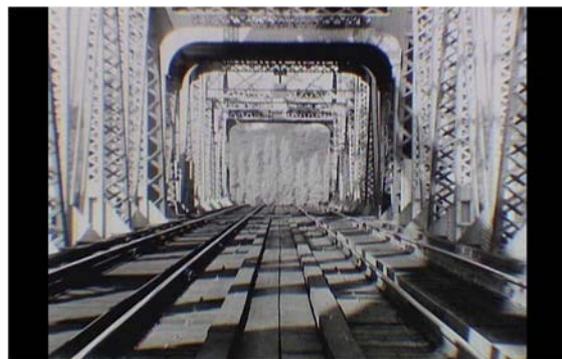
Superposition, alors, où « la pure *gioia* [du paysage extérieur] se trouve infectée par l'*abgioia* poétique et l'*angustia* politique [l'intérieur] de Pasolini.<sup>64</sup> » La joie du dehors comme infectée par le rapt et l'angoisse du dedans.

Une *contagion*, enfin. Où le « paysage défile » bien sûr, mais où ce défilement alterne le proche et le lointain, le sublime et l'abandon, l'extérieur et l'intérieur. La vitre du train est un film, une *image-mouvement* et une *image-temps*, mais il construit un rythme que le cinéma nous montre peu souvent, celle d'un *montage* très particulier qui a une « véritable puissance d'ordre 'phénoménologique', qui est la puissance même de l'affrontement des

plans.<sup>65</sup> » Montage des images du train qui accède à une qualité de phénomène « parce qu'il réussit à faire jouer ensemble la *mimèsis* (soit le cinéma comme enregistrement de la réalité), la *figura* (soit le cinéma comme opération formelle-signifiante) et la *passio* (soit le cinéma comme mise en œuvre des gestes et des affects humains). » *Mimèsis* d'une réalité territoriale vue, *figura* d'une entropie à l'œuvre et *passio* de l'image surexposée des voyageurs. Le train est ce procédé de montage et « d'un processus de *contagion*, sorte de contamination d'un élément à un autre [...] 'pour que quelque chose puisse se passer', c'est-à-dire survenir et sous-venir, faire front et faire lien, *se passer* et *faire passage*.<sup>66</sup> »

#### Cadence et devenir : la langue ferroviaire

Le rythme ferroviaire, lui aussi, fait du voyage en train un cousin proche du cinéma<sup>67</sup>: saccades de l'image et saccades du paysage, bruits des roues sur les rails, défilement régulier des poteaux au bord des voies... l'allure du train, répétitive et hallucinatoire, aura fait œuvre dans de nombreuses productions artistiques du XXe siècle, non seulement cinématographiques<sup>68</sup>, mais musicales<sup>69</sup> et littéraires<sup>70</sup>.



Richard Serra - *Railroad turnbridge* (1976)

<sup>65</sup> Ibid.

<sup>66</sup> Ibid.

<sup>67</sup> BURCH Noël, *La lucarne de l'infini : Naissance du langage cinématographique*. L'Harmattan, 2007.

<sup>68</sup> Signalons l'ouvrage BRION, DI LALLO, *Le train fait son cinéma*, Riveneuve, 2012. Ainsi que : Philippe PARRENO June 8 : 1968 (2009), *Railroad Turnbridge* (1976) de Richard Serra, *Disorient Express* (1996) et *The Georgetown Loop* (1996) de Ken Jacobs.

<sup>69</sup> Citons le célèbre *Different Trains* (1988) de Steve Reich.

<sup>70</sup> Cf. BAROLI Marc, *Le train dans la littérature française*, NM, 1964.

<sup>63</sup> SEGALIN Victor, *Essai sur l'exotisme, Une esthétique du divers*, Laffont, 1995.

<sup>64</sup> DIDI-HUBERMAN Georges, *Peuples exposés, peuples figurants. L'œil de l'histoire*, 4. Minuit, 2012.

Mais ces « millions de coups frappés à la cantonade, et ces rythmes et ces ruptures de rythmes » dont parlent Paul Valéry résonnent également avec ce que nous apprend la linguistique dans l'univers de la langue et de la phrase. Et l'écriture de Claude Simon nous y invite tout particulièrement, lui qui fréquente ce voisinage entre train, cinéma et langue. Voisinage où cadence ferroviaire et cadence littéraire se mêlent :

« Entre chacun des poteaux qui les soutiennent les fils du téléphone courant le long de la voie fléchissent sous leur poids, remontent rapidement jusqu'au sommet du poteau suivant et s'incurvent de nouveau. Sous l'effet de la vitesse du train ils apparaissent comme une suite de festons, dansants <sup>71</sup>»

Rythmes sonores et corporels qui doublent le rythme visuel, tantôt saccadé si l'on regarde près des voies, et tantôt lent à l'horizon. Parmi ce qui entre dans le train, les rythmes et les arythmies subis s'associent aux images vues du train pour former une cénesthésie, tant la scansion du paysage, des bruits et des chocs, s'y fait avec les incisives, les enchâssements, les halètements, les syncopes, les rectifications (épanorthoses) et les mises en abymes d'une langue ; une langue comme en écho à la fragmentation du paysage :

« [...] comme un archipel d'îlots de plus en plus dispersés s'égrenant à mesure qu'on s'éloigne du centre... De nouveau pavillons, jardins, vergers Voies qui s'entrecroisent (pont) se dédoublent se rejoignent Plan incliné, remblai s'élevant, masquant Machines (bulldozers) peintes en jaune Wagons de marchandises roses De nouveau vastes entrepôts - choses rouillées, carcasses métalliques, caissons Terrain de sports Poteaux à croisillons couchés en désordre le long de la voie.<sup>72</sup>»

Une « langue ferroviaire » pourrait-on dire, qui imprègne et fascine, berce et hallucine (où l'on retrouve les avertissements cliniques des hygiénistes à l'époque des premiers trains, prévenant le voyageur des risques d'épilepsie) ; une

langue ferroviaire « oscillant entre oubli de soi et hypersensibilité [...] dans un wagon susceptible autant de les bercer que de les bousculer.<sup>73</sup>»

Une cadence (ferroviaire ou simonienne) qui invente son propre temps, proche de l'Intempestif nietzschéen ou de l'Aïon deleuzien : ni éternité (puisque le train avance), ni *sempiternité* (puisque rien n'y est cyclique), mais passé et avenir, mais « présent vide [...] où subsiste l'évènement toujours prêt à venir (futur) et toujours déjà passé (puisque'il n'a pas de présent). » Cadence du devenir, de l'évènement et du sens : un « bloc » qui ferait « passer en contrebande ce dont le texte [ajoutons : le train] ne veut pas développer la narration, ni tenir le discours.<sup>74</sup>» Si le sujet simonien ne se donne que dans l'écriture, et non dans le discours, le voyageur ferroviaire ne se donne que dans l'expérience.

Une cadence à l'œuvre alors, une expérience de la cadence : il y a bien de la « littérature moderne » qui a ici fait œuvre, comme le prédisait Valéry.

### **Substance et entropie : la défense de l'homme faible**

Non qu'il ne faille retenir que la *cadence* de la phrase ferroviaire, mais bien la cadence *et* la substance. Car il y a indéniablement du Beckett et de son *Innommable* dans ces images et dans ces rythmes.

Nul hasard à ce que Claude Simon – avec cette langue-ci – parle à son propos de « crédibilité scripturale<sup>75</sup> » ; son travail, toujours, « associe les notions de réalisme, de vision et de matérialité.<sup>76</sup>»

La phrase syncopée de Simon ne s'enivre pas de son rythme, elle est ici pour pointer un réel (image) qu'aucun autre rythme ne saurait pointer. Et ce réel est précisément celui que la vitre du train laisse voir. Ni paysages remarquables (ou si peu fréquents), ni monuments (ou si peu souvent), ni triomphe, ni trophée, mais bien ce réel dont nous parle Clément

<sup>73</sup> BERTON Mireille, *Train, cinéma et modernité, entre hystérie et hypnose*, Décadrages 6, Op. Cit.

<sup>74</sup> VIARD Dominique, *Une écriture nomade. Les métaphores de Claude Simon*, Colloque de Cologne, 2004.

<sup>75</sup> SIMON Claude, in *Colloque de Cerisy, Nouveau roman : hier, aujourd'hui*.

<sup>76</sup> MICHARD Aude, *Claude Simon. La question du lieu*, L'Harmattan, 2010.

<sup>71</sup> SIMON Claude, *Le Jardin des plantes*, Minuit, 1997..

<sup>72</sup> SIMON Claude, *Le Jardin des Plantes*, Minuit, 1997.

Rosset : celui qui « passe nécessairement toute prévision et déçoit toute imagination<sup>77</sup> », celui « idiot » (*idiotès*, univoque et sans double) et nécessairement *cruel* à force d'être là :

« J'entends [...] par *cruauté* du réel le caractère unique, et par conséquent irrémédiable et sans appel de cette réalité, – caractère qui interdit à la fois de tenir celle-ci à distance et d'en atténuer la rigueur par la prise en considération de quelque instance que ce soit qui serait extérieure à elle. *Cruor*, d'où dérive *crudelis* (*cruel*) ainsi que *crudus* (*cru*, non digéré, indigeste), désigne la chair écorchée et sanglante : soit la chose elle-même dénuée de ses atours ou accompagnements ordinaires, en l'occurrence la peau, et réduite ainsi à son unique réalité, aussi saignante qu'indigeste.<sup>78</sup> »

Un réel auquel il faut se garder, encore, de mettre une majuscule et qui n'évite la tautologie (le réel est) que par l'œuvre, à proprement parler, littéraire. *Cruel* est en effet le paysage vu du train : plus proche des débris d'un *Molloy* ou d'un *Malone* que des pittoresques récits de voyageurs dénoncés à juste titre par Marc Augé. Et l'on retrouve ici, vu du train, ce que nous disions de la cruauté du réseau dans son éventrement territorial. Le chemin de fer n'est décidément ni neutre, ni seulement plaisant, ni seulement loisir, ni seulement indolent. Entre Beckett et Bataille, *L'Innommable* et *L'Impossible* voyage ferroviaire nécessite, sans aucun doute, la langue de Claude Simon, pour faire œuvre du symptôme-réseau, de cette « *guenille* » qui nous regarde depuis la vitre et depuis les voies. Mais *guenille* que l'homme a faite et que son réseau donne à voir, Lacan nous le rappelle : « Ce n'est pas sa *guenille*, c'est l'être même de l'homme qui vient à prendre rang parmi les déchets où ses premiers ébats ont trouvé leur cortège... » Le réseau ferré révèle l'entropie et dessille le regard. *L'indiscrétion* du chemin de fer fouille le vil. Vue du train, tout croule et se corrompt sur le talus et le remblai.

« Un lacis de rigoles emmêlées courait sur le sable blond du chemin le bord du talus s'effritait peu à peu se dépiautait glissait en de minuscules et successifs éboulements qui obstruaient un moment un des bras du réseau puis disparaissaient attaqués rongés emportés le monde entier s'en allait avec un murmure continu de source de gouttes.<sup>79</sup> »

D'une cadence et d'une langue, le réseau ferré en fait un supplément : une *parole* ; et les images aperçues à la vitre en sont les idiomes. L'entropie et la « *guenille* » qui se dévoilent à la fenêtre sont à ce point des marqueurs du train que le cinéma ne s'y est pas trompé en faisant de la guerre et de la dévastation les voisinages immédiats du chemin de fer. Les recensements de films ferroviaires ne montrent-ils pas cette proximité ? Chez Claude Simon encore, la guerre « se révèle être la pointe du triangle train/guerre/cinéma. Les rapports entre train et guerre s'exposent dès *La Corde raide* où l'on peut lire : *Pour cela, il suffisait de supprimer le train. Si on supprimait le train, la guerre serait impossible.*<sup>80</sup> »



Andrei Tarkovski - *Stalker* (1979)

Si la guerre, ou disons la *dévastation*, est une métaphore cinématographique de l'entropie ; le train peut en être le véhicule. Ce qu'il laisse voir, par ce viol de l'intime du paysage, est un fantôme de la dévastation qui fut convoqué – bien au-delà des films de trains-catastrophes – par Andrei Tarkovski (*Stalker*, notamment) ou, plus récemment

<sup>77</sup> ROSSET Clément, *L'Ecole du réel*, Minit, 2008.

<sup>78</sup> Ibid.

<sup>79</sup> SIMON Claude, *La Route des Flandres*, Minit, 1984.

<sup>80</sup> BONHOMME Bérénice, *Claude Simon, La passion cinéma*, Presses Universitaires du Septentrion, 2011.

par Louidgi Beltrame dans son film-documentaire sur les ruines de l'urbanisme soviétique (*Energodar*).



Louidgi Beltrame - *Energodar* (2010)

Par cette image de la dévastation (de la désolation), le chemin de fer suscite alors comme un sursaut, entre compassion et volonté de défense, comme un auspice favorable à la fragilité humaine. Auspice et non plus haruspice, car la désolation qu'aperçoit le voyageur ne nécessite même plus d'événement, tant l'entropie du monde est déjà là, derrière la vitre, déjà ouverte. Tarkovski parle d'« éloge de l'homme faible<sup>81</sup> » à propos de ses images de la dévastation, éloge qui pourrait être celui que porte le voyage en chemin de fer, rappelant utilement sa fonction politique et son attachement à un service public.

« Eloge de l'homme faible » encore, car le paysage vu du train n'est autre qu'une alliance entre *fiction* et *documentaire*. Où l'épique (la fiction) de l'éloge rejoint le réel (le documentaire) de la condition humaine.

Réelle, *trop réelle*, l'image vue depuis le train est le *documentum* qui « sert à instruire », « idiote » elle est précisément ce que cherchait Bataille avec sa revue *Documents* ; mais fictionnelle aussi, l'image vue du train n'existe que fugitivement, elle est haptique et poétique. Le voyage en train, entre fiction et document, réussit à politiser la poésie et à poétiser la politique. En ouvrant le regard sur « l'abject et ses

*formes misérables*<sup>82</sup>», mais en le faisant par ce montage et cette fiction cinématographique, le voyage en train est ce projet phénoménologique dont parle Georges Didi-Huberman :

« C'est ainsi que la poésie se politise : en inventant - au sens artistique comme au sens archéologique, qui est celui de la fouille, de la redécouverte d'éléments objectifs inaperçus, oubliés, enfouis - la beauté des peuples. [...] voilà qui nous indique assez l'inanité d'un débat esthétique qui voudrait, à toutes forces, opposer poésie et vérité, ou bien le style et le document.<sup>83</sup>»

Alors, oui, l'image vue du train suscite toute « une littérature moderne » ; aussi bien que « les formes misérables », elle évoque tour à tour : la dormance mélancolique des paysages (J.-C. Bailly) et l'entropie, la beauté du travail agricole (Jean Viard) et le fantôme de la dévastation, le sublime et le commun. Sommets enneigés, palissades, terres cultivées, rouilles et mousses, clôtures, fermes, hameaux, vallons, bois, panneaux de signalisations, arbres remarquables ou banals, friches ou décombres... routes secondaires, clochers, cabanes ou usines, châteaux ou ruines... Pour quelques rares trajets où la ligne longe un bord de mer, un lac ou un ravin remarquable, ce sont des milliers de fragments simples et communs, comme « moyens » dans l'atlas des paysages français.

<sup>81</sup> TARKOVSKI Andréi, in *Cahiers du cinéma* n°392, 1978.

<sup>82</sup> BATAILLE Georges, *L'abjection et les formes misérables*, Gallimard, 1970.

<sup>83</sup> DIDI-HUBERMAN Georges, *Peuples exposés, peuples figurants*, Op. Cit..



Andrei Tarkovski, *Stalker*, 1979, Photogramme

« Et c'est ainsi que la politique demande à être envisagée poétiquement, c'est-à-dire dans le déploiement de ses formes, fussent-elles *misérables*. »

Georges Didi-Huberman, *Peuples exposés, peuples figurants*

### Habiter-braconner (Prométhée)

Phénoménologie ou projet pascalien, finalement, où le voyageur éprouve une expérience de *tremblement* : « *Qui se considérera de la sorte s'effraiera de soi-même et, se considérant soutenu dans la masse que la nature lui a donnée entre ces deux abîmes de l'infini et du néant, il tremblera dans la vue de ses merveilles, et je crois que sa curiosité se changeant en admiration il sera plus disposé à les contempler en silence qu'à les rechercher avec présomption.*<sup>84</sup>»

On ne saurait mieux dire cette singulière expérience du chemin de fer, qui s'approche des philosophies du réel et de l'immanence, qui épouse la philosophie des réseaux et s'écarte définitivement des seules joies du marketing. Le réseau a autre chose à faire. Il a à donner à voir l'histoire des paysages et celle de ceux qui les regardent, le réseau de chemin de fer précède et explique tout à la fois Michelet et Braudel, il est dans la *désolation* des paysages de Tarkovsky ; austère, il annonce une reconstruction possible. Le paysage ferroviaire porte en lui à la fois ce scepticisme et cet espoir, le goût de la désillusion et le goût de la reconstruction ; et il n'est pas étonnant que son épiphanie artistique se produise souvent dans des œuvres de déréalisation ou de barbarie ; nulle mélancolie pourtant, mais la formidable potentialité d'un relèvement, d'un passage d'un monde organique à un monde cristallin. Où tout voyage en train est encore cette expérience pascalienne qui permette « d'accuser cette énorme disproportion entre nos actions et l'immensité au sein de laquelle elles sont noyées.<sup>85</sup>»

Expérience, pour peu que les conditions nécessaires à cette phénoménologie demeurent. Conditions toujours en danger, car l'espace phénoménologique du réseau est toujours menacé de non-lieu. Menaces non organisées ou consciemment souhaitées, mais insidieuses ; menaces bien opérantes pourtant et parfois très concrètes : celle de la réduction des

surfaces vitrées (l'augmentation de la vitesse des mobiles réduisant de fait ces surfaces), celle de la sollicitation commerciale à bord<sup>86</sup>, celle de la nuisance sonore, ou plus largement, de la diffusion des divertissements (smartphones, vidéos, ordinateurs). Où si la liberté individuelle de se distraire, de jouer ou de travailler à bord est indéniable, la potentialité de la *vacuité* est, elle, toujours en sursis.

Faire œuvre du symptôme-réseau, le voyage en train le propose phénoménologiquement, par cette expérience du voyageur qui, dans ces termes-ci, habite lui aussi le réseau (de langage, de montage, de cadence, de substance, de tremblement). Expérience valéryenne donc (qui « engendre nécessairement toute une littérature moderne ») pour peu que l'on élargisse le mot de littérature à ce qu'elle est : une expérience-limite. Et Paul Valéry de faire préciser un peu plus loin par Monsieur Teste qu'il ne s'agit pas d'une expérience « intellectuelle », car, assis dans son train, à l'évocation de ce mot, Teste se reprend :

« *Ce mot énorme, qui m'était venu vaguement, bloqua net tout mon train de visions. [...] Intellectuelle ?... Point de réponse. Point d'idées. Des arbres, des disques, des harpes infinies sur les fils horizontaux desquelles volaient plaines, châteaux, fumées... Je regardais en moi avec des yeux étrangers. Je butais dans ce que je venais de créer. Ahuri, au milieu des débris de l'intelligible, je retrouvai inerte et comme renversé ce grand mot qui avait causé la catastrophe. Il était sans doute un peu trop long pour les courbes de ma pensée...<sup>87</sup>»*

Phénoménologique, donc - et non intellectuelle - c'est-à-dire franchement poétique.

Mais expérience-luciole également, toujours menacée, sur le qui-vive, et dont les conditions d'advenue sont fragiles dans la *surmodernité*. Une expérience qui œuvre *malgré tout*, une résistance du réseau au non-lieu, une résistance du voyageur, une

<sup>84</sup> PASCAL Blaise, *Pensées*, II, Gallimard, 2000.

<sup>85</sup> SIMON Claude, *L'Herbe*, Minuit, 1984.

<sup>86</sup> La SNCF propose depuis 2011 des animations commerciales à bord des TGV (Marionnaud, Gatineau...).

<sup>87</sup> VALÉRY Paul, *Op. Cit.*.

praxis ou un exercice, Michel de Certeau aurait pu y retrouver sa pratique de « danseur de cordes ».

Car il faut de la résistance pour habiter le réseau en ce sens là : résistance au temps plein, à la sollicitation, à l'occupation (travail ou loisir), mais résistance aussi à *l'inquiétude*. Le Gai savoir tremble en effet toujours d'une certaine anxiété. Une inquiétude qui naît de cette extraterritorialité fouillée, de cette cruauté du paysage banal, de cette contagion d'images. L'angoisse menace toujours le voyageur en train qui regarde au-dehors, et le marketing le sait qui lui propose sa pharmacie. Le voyage en chemin de fer a de cet *éternel retour* nietzschéen qu'il faut aller chercher « du fond de nos douleurs<sup>88</sup>», non pour le *pathos* mais pour le transformer en lumière. La figure prométhéenne, alors, n'est pas de trop pour évoquer ce voyageur-ci. Lui qui crée la lumière, qui résiste, qui braconne sur les terres des dieux. Prométhée est la figure du *braconnier*, cet « homme sans qualité » de Michel de Certeau qui, en train, crée son désir de lumières à partir des images. Prométhéen encore, car de ce voyage-là, de ce retour-ci, on revient différent ; tandis que Monsieur Teste arrive à destination et qu'il est « tiré de tout ceci par le pied dur d'un anglais qui m'écrasa le mien<sup>89</sup>», Certeau voit dans l'arrivée à destination la fin de la « belle âme voyageuse » avec la découverte de la « machine » (le train), ce « tiers invisible qui crée la relation mobile<sup>90</sup> » et qui, mettant fin au voyage, restaure « l'ordre du travail [...] le corps à corps avec un réel. ». Sortir du chemin de fer, pour ce voyageur-là, a un peu de ce qu'est toute sortie d'une *hétéropie pratiquée* (asilaire, carcérale, non-lieu) que l'on quitte en disant :

« On revient de pareils abîmes, de pareille grave langueur [...] on en revient né à nouveau, avec une peau neuve, plus chatouilleux, plus méchant, avec un goût plus affiné de la joie [...] avec une seconde et plus dangereuse

*innocence dans la joie, à la fois plus naïf et cent fois plus raffiné qu'on ne l'était jamais auparavant*<sup>91</sup>»

Que le voyageur braconne sur le réseau en y faisant une expérience *cent fois plus raffinée* : voilà ce que le chemin de fer peut (encore) proposer à ceux qui veulent l'habiter politiquement et poétiquement.



<sup>88</sup> NIETZSCHE Friedrich, *Le Gai Savoir*, Gallimard, 1982.

<sup>89</sup> VALÉRY Paul, *Op. Cit.*.

<sup>90</sup> MONGIN Olivier, *Op. Cit.*.

<sup>91</sup> NIETZSCHE Friedrich, *Op. Cit.*.



© SNCF

« En d'autres termes, prendre conscience du sens décisif d'un instant où la croissance (l'acquisition de quelque chose) se résoudra en dépense, est exactement la conscience de soi, c'est à dire une conscience qui n'a plus rien pour objet. [...] Cette mise en place serait comparable en un sens au passage de l'animal à l'homme (dont elle serait d'ailleurs, plus précisément, le dernier acte). »

Georges Bataille, *La part maudite*

## Conclusion

Tout gestionnaire d'infrastructure pourra trouver dans les *plis* de son réseau des façons de l'habiter, d'en faire un lieu et un lien politique. Par le regard, par la marche ou le prendre soin, par l'expérience exigeante, les plis recèlent des richesses que ne saurait déceler le seul regard de l'ingénieur. Car si la vision technique et panoptique du réseau est absolument nécessaire, seule, elle risque d'enfouir d'autres images qui seront autant de symptômes. Déceler ces symptômes, les dire et les montrer, pour enfin les dépasser, c'est ce que font les habitants du réseau (observateur, marcheur, voyageur). Le réseau peut alors devenir un lieu habitable. D'immenses gisements stratégiques s'offrent alors aux gestionnaires d'infrastructures.

### Habiter un réseau pour en faire un lieu

Un réseau n'a, de prime abord, que ses contenus pour lui. Le chemin de fer renvoie aussitôt et spontanément au train, le réseau électrique à l'électron, le canal à la péniche.

Potentiel, le réseau n'a, semble-t-il, à offrir que des réserves de possibilités ou d'interdits. Inventé, décrit et géré par l'ingénieur, il demeure inhabité et inexprimé, comme un non-lieu ou une hétérotopie.

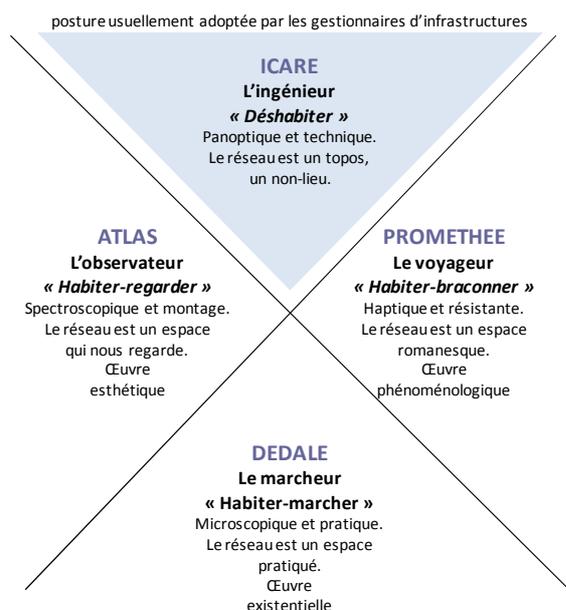
La menace est grande, alors, qu'il en reste là, avec sa seule langue technique sans énonciation, sans discours, sans humanité ni politique. C'est ainsi que le chemin de fer, en oubliant (en perdant) le train, ne peut donner que les images arctiques de ses ouvrages d'art, les messages d'une consigne disciplinaire (« sortez des rails ») ou l'affect de sa honte (l'enfouissement, le contournement, le modélisme).

Car un réseau ne vit, ne devient un lieu, que s'il est habité.

Pour cela, il doit user d'une énonciation qui soit au-delà de la topique, d'une pratique qui soit au-delà de la technique, d'une expérience qui soit au-delà de la morale. Alors, et seulement alors, le réseau n'est plus ce non-lieu de la *surmodernité*, mais un espace pratiqué ; alors, le symptôme de l'infrastructure, celui qui défigure et viole et fouille le territoire, fait œuvre, l'œuvre d'une expérience.

Sur les différentes façons d'habiter le réseau, les gestionnaires d'infrastructures croient – par une très ancienne sédimentation positiviste – que l'ingénieur en est capable. Mais cette capacité de l'ingénieur à « habiter » le réseau n'est vraie qu'au sens mathématique et distant d'un *arc capable*, de cette portion de l'espace duquel on aperçoit un segment sous un angle constant. L'ingénieur est empreint de la figure d'Icare. Il a ce rêve de l'optique capable, de la vision panoptique qu'il couple avec sa foi dans la technique. On connaît sa chute, fille de sa présomption. Chute qui, pour le réseau, correspond à son renvoi implacable au seul *topos*, à sa cartographie et à son panoptisme, et finalement au non-lieu.

Trois autres façons d'habiter le réseau demeurent, eux, dans les plis. Il aura été tenté ici de les déplier.



*Atlas*, est la première figure qui peut habiter le réseau : celle de l'observateur immobile qui regarde les rails et le paysage ferroviaire. Son regard est spectroscopique car il dessille les spectres et sait que ce qu'il regarde le regarde. Par son *habiter-regarder*, il sait déceler la connivence entre la technique et le monde et n'hésite pas à voir dans l'événement la promesse *esthétique* d'un savoir. Car l'atlas est aussi cette métonymie de la mémoire qui juxtapose les planches, les images et les cartes, pour porter le monde et sa mémoire à la hauteur d'un « enfant de l'avenir ».

*Dédale*, est cette deuxième figure qui habite un réseau : celle du marcheur. Car un réseau n'est pas une fiction, mais une infrastructure physique qu'il est *loisible* de pratiquer. Loisible et souvent interdit, toujours dangereux. Car la vie dans les plis est menaçante. Mais l'*habiter-marcher* est précisément le plus sûr moyen d'exprimer les potentialités et les interdits du réseau ; en y errant (migrants, pirates, marginaux) ou en y travaillant (le mainteneur-ménageur), le marcheur révèle le réseau comme un lieu dense de ses gestes, de ses métiers ou de ses pratiques de funambule. Son œuvre est

microscopique et pratique, en cela elle est *existentielle*.

*Prométhée*, enfin, est la troisième figure qui habite le réseau, et qui, pour être *en train*, ne regarde que le dehors. Il sillonne le réseau non pour exprimer son trajet d'origine-destination, mais pour y vivre une expérience romanesque, une expérience-limite. Son regard est *haptique* à force d'immédiateté, de contacts et d'affects. Il use d'un *habiter-braconner* car sa pratique est toujours sur le qui-vive, inquiète des guenilles et des désolations qui adviennent à la vitre, refusant les sollicitations de la *surmodernité* du train-avion, confrontant le sublime et le banal, elle résiste au lieu-commun et fait œuvre d'une expérience *phénoménologique*.

Habiter le réseau, en faire enfin un lieu, est possible à condition de parcourir ces trois figures, c'est-à-dire d'en prendre conscience.

Et la conscience, souvent, débute par un aveu. Celui de Rimbaud : « Ah ! Remonter à la vie ! Jeter les yeux sur nos difformités.<sup>92</sup> ». Avec l'aveu de la *difformité* d'un réseau peut advenir une *esthétique du réseau*, mais une « esthétique du démenti de toute consolation esthétique. En bref, d'une esthétique de la mise en symptôme du champ esthétique lui-même<sup>93</sup> ». Esthétique élargie, alors, et non régressive ou idéaliste, mais une esthétique phénoménologique.

Et de cette prise de conscience-là, le réseau reprend toute une dimension territoriale et politique, enrichie d'images et de figures poétiques, où les relations entre poétique et politique sont, on le sait, constitutives. Car c'est cette poétique du réseau, ce langage-ci, qui permet à l'homme (au réseau), nous dit Hanna Arendt, d'en faire un « être politique ».

<sup>92</sup> RIMBAUD Arthur, op. cit., p.117.

<sup>93</sup> DIDI-HUBERMAN Georges, *Ressemblance ou le gai savoir informe*, Macula, p. 340.

C'est en pensant ces trois figures d'*Atlas*, de *Dédale* et de *Prométhée* que les gestionnaires de réseau exprimeront leur *objet* social dans un discours poétique *et* politique, celui, peut-être, qui naît précisément *dans* le réseau, car « la politique prend naissance dans *l'espace-qui-est-entre* les hommes, donc dans quelque chose de fondamentalement *extérieur-à-l'homme*<sup>94</sup>»

Ce quelque chose est bien le réseau ; un réseau regardé, pratiqué et braconné, un réseau exprimé.

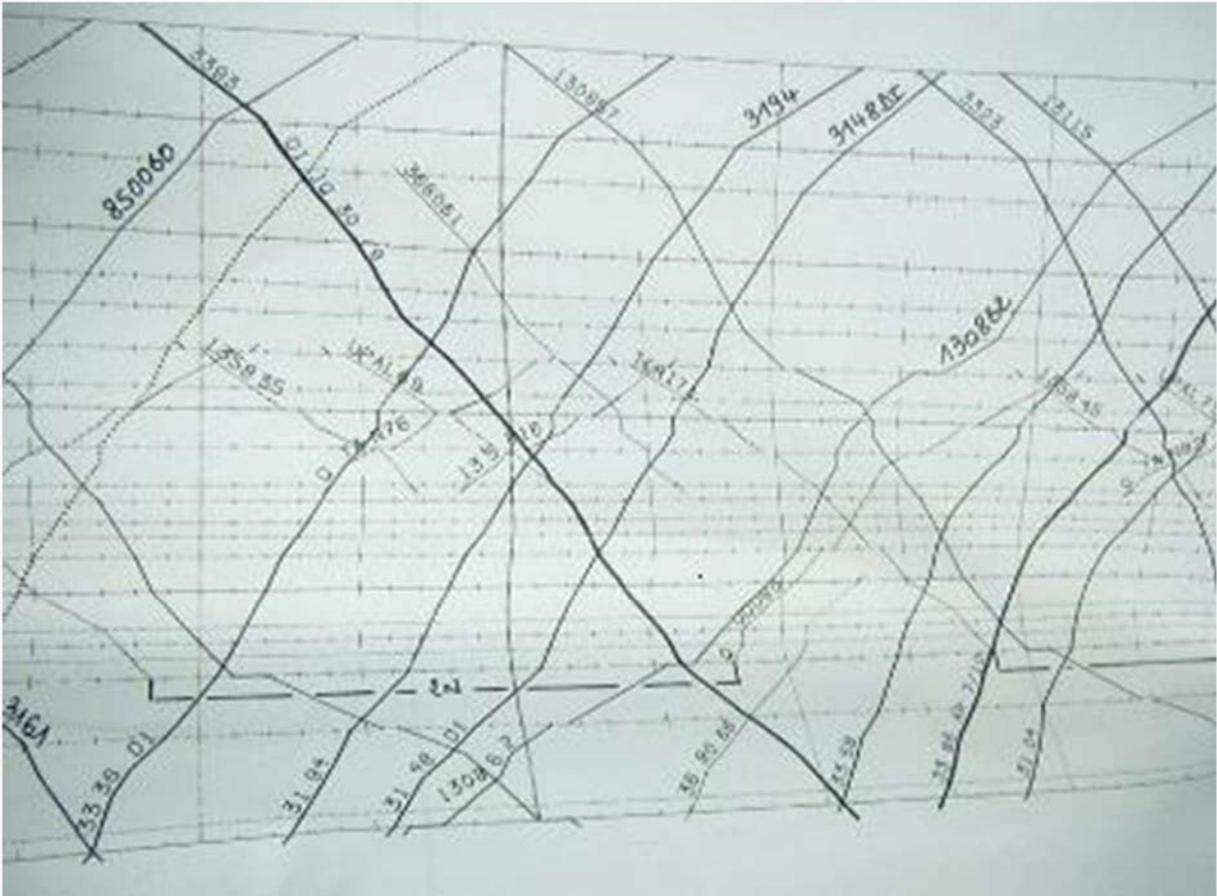


Le réseau, alors, comme l'enfance du regard et comme naissance du politique.

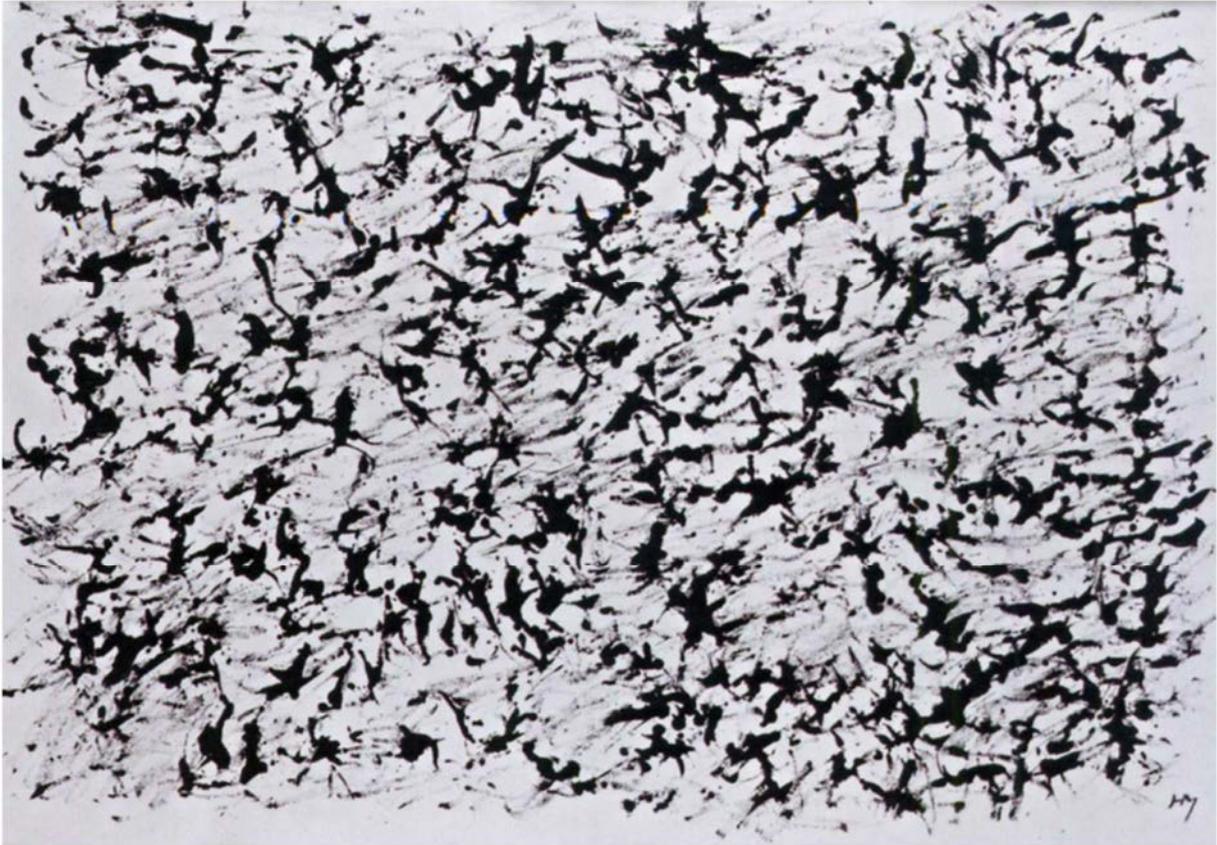


---

<sup>94</sup> ARENDT Hanna, *De l'humanité dans de sombres temps. Réflexions sur Lessing*, Gallimard, 1974.



Graphique de circulation, RFF



Henri Michaux, vers 1970

### Des déclinaisons opérationnelles du *gai savoir*

Et ces façons d'habiter les plis ouvrent les voies de la réflexion.

A l'heure de la réforme ferroviaire française, on pourra y trouver des sources pour des prises de positions salutaires. Prises de *positions*, et non seulement prises de *paroles*, tant de nombreuses déclinaisons stratégiques et opératoires sont possibles et souhaitables.

### *Une culture du Gestionnaire d'Infrastructure*

Le rassemblement des forces de maintenance et de leur maîtrise d'ouvrage au sein d'un Gestionnaire d'Infrastructure Unifié (GIU) profitera d'une culture soudée autour d'une légitimation philosophique et esthétique de son œuvre. La force d'un réseau passant aussi par les convictions intimes de ceux qui le font vivre, il apparaît indispensable de redonner aux métiers de la maintenance la beauté qui est la sienne et que la figure de l'habiter-marcher souligne. Le *ménagement* et le *prendre soin* du réseau doivent, dans la réforme ferroviaire française, servir de terreau à une culture de la maintenance qui rassemble l'ingénieur *Icare* et le mainteneur *Dédale*. Ce mariage de la *vue d'en haut* et de la *vue d'en bas*, du *panoptisme technique* et de la *pratique microscopique* doit et peut régénérer une noblesse de la maintenance. C'est précisément dans ces figures de Platon, de Heidegger, ou des *arts de faire* de Michel de Certeau, que le GIU pourra trouver des ressources à ses enjeux culturels.

### *Valeurs économiques d'options, de legs et d'existence*

Les figures sommairement présentées ici de façon strictement littéraires fondent également toute approche économique de la valeur d'un réseau public. La valorisation économique totale (VET<sup>95</sup>) d'un système additionnant aux valeurs d'usages (directs et indirects) : la valeur d'option (usage

potentiel futur), la valeur de legs (conservation pour les générations futures) et la valeur d'existence (le non-usage). La présente étude peut alors servir de fondement théorique à ces valeurs économiques *complètes*, au-delà de l'usage, et dont l'importance ne fera que croître au XXI<sup>ème</sup> siècle. Car le *patrimoine* ferroviaire n'est pas le seul bien valorisable dans une approche d'économie muséale, les gisements de pratiques et d'expériences dont il a été ici question fondent d'autres paramètres à toute équation de VET d'un réseau.

### *La dimension collective et la philosophie politique*

L'attachement au service public d'un réseau du chemin de fer, pourra également puiser dans ces *figures* des arguments de philosophie politique qui dépassent les seuls apports de la mobilité. Nous l'avons vu, les grands réseaux nationaux offrent bien plus qu'un potentiel, et le caractère collectif qu'ils montrent ou qu'ils démontrent dépasse les approches restrictives de l'usage. Si un réseau donne à voir le *bien commun* ou propose une expérience de *défense de l'homme faible*, il contribue alors incontestablement à cette haute responsabilité politique du vivre ensemble.

### *Le dépassement de l'esthétique*

Souhaitons aussi qu'une certaine philosophie du *dépassement de l'esthétique*, brièvement abordée ici, bénéficie aux futurs débats publics et aux arguments de l'Etat dans sa recherche du bien commun, loin d'un paysagisme régressif ou normatif. Si le paysage ferroviaire vu du sol montre un au-delà de l'ouvrage d'art, s'il propose cette connivence entre l'objet technique et la nature, cette vision d'un monde humain qui dépasse les fantasmes d'un paysage vierge, s'il se dégage des seuls assauts du « remarquable », le paysage ferroviaire trouvera alors des arguments non plus défensifs mais positifs et heureux.

---

<sup>95</sup>CHEVASSUS, SALLES, PUJOL, *Approche économique des services liés aux écosystèmes, Contribution à la décision publique*, CAS, La Documentation française, 2009.

### *Patrimoine industriel et vie industrielle*

Ces mêmes arguments liés à un dépassement de l'esthétique pourront encore servir de bases à toute approche patrimoniale qu'un gestionnaire d'infrastructure pourrait utilement entreprendre. S'il y a lieu de conserver et de garder trace de l'histoire du chemin de fer, si le gestionnaire d'infrastructure a raison, demain, de mettre en œuvre une politique patrimoniale (fondation ou association), on trouvera ici des pistes de réflexion qui engagent au dépassement de la seule muséographie. L'infrastructure n'est pas le matériel roulant ; elle se doit de conserver non seulement ses objets, mais ses pratiques et sa vie industrielle. Les expériences de sauvegardes de lignes et de pratiques métiers peuvent ainsi constituer des pistes de réflexion quant aux futures approches de conservation.

### *Les difficiles reconversions de lignes*

Sans prétendre pouvoir ici inventer de nouvelles solutions aux désarmements ou aux fermetures de lignes inutilisées, les quelques figures présentées ici peuvent fournir des pistes essentielles à leur reconversion. L'option future, l'errance et la marche, la poésie d'une ligne : autant de justifications, non au maintien coûte que coûte d'une circulation, mais à des alternatives qui conservent l'esprit des lieux d'un réseau. La fascination qu'exerce ce *lieu pratiqué* qu'est le réseau ferré doit fournir des pistes pour de nouvelles expériences une fois la mobilité abandonnée. Un tourisme, une voie verte, une percée territoriale, une vie de connivence entre industrie et paysage, peuvent et doivent trouver ici leurs légitimités.

### *Congestion et zones denses : la lutte de l'expérience*

De même, sans pouvoir prétendre ici résoudre les problèmes graves de congestion et de saturation en zones denses, il y a lieu en revanche d'appuyer les discours liés à l'urgence de la modernisation du réseau en ces endroits. Les contestations sociales et

les risques de manifestations populaires à l'encontre de la congestion à bord ne peuvent être que soulignées par ce que dit l'imaginaire du chemin de fer. Cet « imaginaire » est encore - et heureusement - empreint de *poésie* ou d'expérience poétique (au sens le plus large de ce mot) qui constitue un marqueur modal. Les conditions de transport en zones extrêmement denses venant brutalement défaire cet imaginaire, on y trouvera nécessairement - et en partie - les raisons *essentiels* de la contestation.

### *La vitre et la vacuité : conditions de l'expérience*

Enfin, l'État pourra veiller à ce que cette *poésie* (ou, ce qui revient au même, cette *expérience*) soit encore possible demain, grâce au maintien des conditions phénoménologiques à bord du train. Dans le cahier des charges que les pouvoirs publics remettent aux entreprises ferroviaires d'aujourd'hui et de demain, la présente étude souligne l'importance d'y inclure le maintien des conditions d'une *expérience*. La vitre du train en est un peu le symbole, c'est par elle, nous l'avons dit, que le train fuit le carcéral ; les conditions de vacuité à bord, du moins de vacuité potentielle, font également partie de ces conditions, en maintenant un caractère raisonnable aux diverses sollicitations marketing.

### *Avantage modal et connivence modale*

Il va de soi, enfin, que la présente étude a cherché à montrer la singularité du ferroviaire par rapport aux autres modes de transport. Le chemin de fer doit y trouver, non seulement une fierté, mais des arguments au report modal qui lui est toujours nécessaire. La plupart des expériences qui auront été ici soulignées ne pouvant avoir lieu que grâce à la singularité du réseau ferré. La préférence accordée au train doit trouver ici ses raisons essentielles et la source de ses communications concurrentielles.

Pourtant, on aura tenté aussi de déceler les intelligences et les connivences qui relient les

différents gestionnaires d'infrastructures (ferroviaires, fluviales, routières, électriques ou de télécommunications). Souvent confrontés aux mêmes difficultés, tous les gestionnaires d'infrastructures pourront trouver dans cette étude des pistes de réflexions communes. C'est ainsi qu'il y a lieu d'appeler à d'avantages de convergences et de travaux en communs. La philosophie d'un réseau, sa sociologie, son esthétique, proposent ici des discours qui sont convergents voire communs aux différents modes de transports et aux différents réseaux. C'est à cet endroit que le concept de « Réseaux de France » peut trouver sa source et sa philosophie politique. Tous les gestionnaires d'infrastructures de réseaux auront intérêt dans les années à venir à réfléchir en commun à ces concepts d'utilité sociale, de bien commun, de valeur économique totale, d'esthétique élargie à l'expérience, de maintenance et de prendre soin, de marcheur ou de braconnier.

Souhaitons que ces gestionnaires d'infrastructure trouvent dans cette étude des pistes communes et solidaires pour un avenir favorable, fait d'un *gai savoir*.



## Remerciements

Nous tenons à remercier l'ensemble des personnes que nous avons rencontrées et qui nous ont aimablement accordé leur temps, notamment : Alain QUINET, Véronique WALLON, Grégoire MARLOT, Serge MICHEL et Sylvain SEGURET de Réseau Ferré de France.

Une gratitude particulière est également exprimée à l'endroit de l'Association pour l'Histoire des Chemins de Fer (AHICF), dont la Revue, les publications et les travaux auront été une source de référence et de qualité. En particulier nous remercions de leur temps : Georges RIBEILL, Jean-Louis ROHOU et Paul SMITH.

Remerciement aussi aux collaborateurs de Louvre Alliance ayant contribué à cette étude : Christine SILBERMANN, Marine ULRICH, Charles-Henri ARNOULD, ainsi qu'à Philippe VELLOZZO, consultant indépendant, qui auront grandement enrichi la présente.

Remerciement enfin à Monsieur Jacques ATTALI sans qui cette étude n'aurait pas vu le jour.

*Bertrand MOINEAU*

©2013 Louvre Alliance. Tous droits réservés.

## A propos de Louvre Alliance

Louvre Alliance est née en janvier 2004 de la réunion de deux anciens associés du cabinet Arthur Andersen, dont ils gardent une culture économique des affaires et une rigueur de travail.

Cabinet de conseil en stratégie et en ingénierie, Louvre Alliance intervient, en France et à l'étranger, auprès du monde économique et monde culturel, autour du *Numérique*, de la *Culture* et des *Territoires*.

Louvre Alliance revendique un travail *sur mesure*, héritant des meilleures pratiques et attaché à une surveillance de *l'écrit*, du *discours* et des *acquis des sciences humaines*.

Dès sa création Louvre Alliance s'est rapproché du cabinet Attali & Associés de Monsieur Jacques Attali qui a témoigné de sa confiance en en présidant le Conseil de surveillance. Les deux cabinets partagent depuis un même esprit de service et d'exigence.

Auprès de ses clients, Louvre Alliance propose une rive d'actions libérée de toute arrogance, plus proche du service ou de l'accompagnement que de la délivrance présomptueuse de certitudes. Il en découle toute une approche qui prend la complexité en compte, qui connaît la rigueur des affaires et le rationalisme économique, mais qui a la conscience que l'essentiel est ailleurs. La gestion d'une organisation, son objet social, ses spécificités, ses droits et ses devoirs peuvent être augmentés d'une saveur nouvelle, tant les réussites humaines s'appuient d'abord sur la *culture*, le *calme* et la *mesure*.

### Contacts

Christine SILBERMANN, associé

csilbermann@louvrealliance.com

Bertrand MOINEAU, associé

bmoineau@louvrealliance.com

Louvre Alliance – [www.louvrealliance.com](http://www.louvrealliance.com)

20, rue des Pyramides 75 001 Paris – Tel. +33 (0)1 42 86 44 70

## Bibliographie

- AGAMBEN Giorgio. *Enfance et histoire*. Payot, 2001.
- ARENDT Hanna. *Vies politiques*. Tel Gallimard, 1986.
- ATTALI Jacques. *L'Homme nomade*. Fayard, 2003.
- AUGE Marc. *Non-lieux. Introduction à une anthropologie de la surmodernité*. Seuil, 1992.
- BAILLY Jean-Christophe. *Le dépaysement. Voyages en France*. Seuil, 2011.
- BAROLI Marc. *Le train dans la littérature française*. N.M., 1964.
- BARREAU Jean-Jacques. *Freud et la métaphore ferroviaire*. In Press, 2007.
- BATAILLE Georges. « Les Pieds Nickelés ». Documents n°4, 1930.
- BATAILLE Georges. « L'abjection et les formes misérables » in *Essais de sociologie*. Gallimard, 1970.
- BENJAMIN Walter. *Petite histoire de la photographie*. ALLIA, 2012.
- BENJAMIN Walter. *L'œuvre d'art à l'époque de sa reproductibilité technique*. ALLIA, 2011.
- BENJAMIN Walter. *Expérience et pauvreté*. PAYOT, 2011.
- BONHOMME Bérénice. *Claude Simon. La passion cinéma*. Presses Universitaires du Septentrion, 2011.
- CERTEAU Michel de. *L'invention du quotidien 1. Arts de faire*. Gallimard, 1990.
- CHEVASSUS, SALLES, PUJOL. *Approche économique des services liés aux écosystèmes*. CAS, Documentation française, 2009.
- DECADRAGES Collectif. *Train et cinéma*. Revue n°6, Automne 2005.
- DELEUZE Gilles. *Le Pli. Leibniz et le Baroque*. Minuit, 1988.
- DELEUZE Gilles, GUATTARI Félix. *Mille plateaux*. Minuit, 1980.
- DESORTES Marc. *Paysages en mouvement*. Gallimard, 2005.
- DIDI-HUBERMAN Georges. *Génie du non-lieu*. Minuit, 2001.
- DIDI-HUBERMAN Georges. *La Ressemblance informe, ou le gai savoir visuel selon Georges Bataille*. Macula, 1995.
- DIDI-HUBERMAN Georges. *L'image ouverte. Motifs de l'incarnation dans les arts visuels*. Gallimard, 2007.
- DIDI-HUBERMAN Georges. *Ouvrir Vénus*. Gallimard, 1999.
- DIDI-HUBERMAN Georges. *Survivance des lucioles*. Minuit, 2009.
- DIDI-HUBERMAN Georges. *Atlas ou le gai savoir inquiet. L'œil de l'histoire 3*. Minuit, 2011.
- DIDI-HUBERMAN Georges. *Peuples exposés, peuples figurants. L'œil de l'histoire 4*. Minuit, 2012.
- DIDI-HUBERMAN Georges. *Ce que nous voyons, ce qui nous regarde*. Minuit, 1992.
- DUFRENNE Mikel. *Phénoménologie de l'expérience esthétique*. PUF, 1992.
- FLONNEAU, GUIGUENO (dir.). *De l'histoire des transports à l'histoire de la mobilité ?* Presses Universitaires de Rennes, 2009.
- HEIDEGGER Martin. « Bâtir, habiter, penser » in *Essais et conférences*. Tel Gallimard, 1958.
- INGOLD Tim. *Une brève histoire des lignes. Zones sensibles*, 2011.
- KAUFMAN, SCHULER, CREVOISIER, ROSSEL. *Mobilité et motilité, de l'intention à l'action*. EPFL, Lasur, 2001.
- LABUSSIÈRE Olivier. *Les stratégies esthétiques dans la contestation des projets d'aménagements*. L'information géographique 2, 2009.
- LAUTREAMONT. *Les Chants de Maldoror*. Poésie Gallimard, 1973.
- MICHARD Aude. *Claude Simon. La question du lieu*. L'Harmattan, 2010.
- MICHAUX Henri. *Au pays de la Magie*. Poésie Gallimard, 1986.
- MICHAUX Henri. *La vie dans les plis*. Poésie Gallimard, 1990.
- MICHAUX Henri. *Déplacements, dégagements*. L'Imaginaire Gallimard, 2013.
- MICHEL Serge. *Chemins de fer en lyonnais 1827-1957*. Presses Universitaires de Lyon, 1986.
- MONGIN Olivier. *La peur du vide*. Points, 2003.
- MUSSO Pierre. *Critique des réseaux*. PUF, Collection Politique éclatée, 2003.
- MUSSO Pierre. *La rétiologie*, in *Quaderni n°55*, Automne 2004.
- MUSSO Pierre (dir.). *Réseaux et société*. PUF, Collection Politique éclatée, 1993.
- NIETZSCHE Friedrich. *Œuvres complètes*. Laffont, 1993.
- PAQUOT, YOUNES (dir.). *Le territoire des philosophes. Lieu et espace dans la pensée du XXème siècle*. La Découverte, 2009.
- PASCAL Blaise. *Pensées*. Gallimard, 2000.
- PLATON. *La République*. Flammarion, 2002.
- RESEAUX FERRE DE FRANCE. *Prospective ferroviaire à 20 ans*. Louvre Alliance, sous la direction de Jacques Attali, 2012.
- RIBEILL Georges. *Le personnel des compagnies de chemin de fer*. Développement et aménagement, 1980.
- RIBEILL, LEMOINE, MALAN. *Les cheminots, que reste-t-il de la grande famille ?* Syros La Découverte, 1993.
- RIMBAUD Arthur. *Une saison en enfer*. Poésie Gallimard, 1973.
- ROSSET Clément. *L'école du réel*. Minuit, 2008.
- SEGALEN Victor. *Essai sur l'exotisme. Une esthétique du divers*. Fata Morgana, 1978.
- SIMMEL Georg. *La tragédie de la culture et autres essais*. Rivages, 1988.
- SIMMEL Georg. *Les grandes villes et la vie de l'esprit*. Payot, 2013.
- SIMON Claude. *Œuvres I et II*. Gallimard, Pléiade, 2006-2013.
- VALÉRY Paul. *Monsieur Teste*. L'Imaginaire Gallimard, 1978.
- VIARD Jean. *Nouveau portrait de la France. La société des modes de vie*. L'Aube, 2011.



Les réseaux (de transport, d'énergie, de communication) nécessitent tous des infrastructures physiques qui parcourent les territoires. Voies ferrées, câbles, fils, routes ou canaux, ces objets techniques sont parfois critiqués, souvent mal connus. Les gestionnaires d'infrastructure n'ont alors, pour appuyer leur prise de parole, que quelques *images* à montrer (les ouvrages d'art) ou un discours sur les *mobiles* qui les parcourent (trains, péniches, automobiles, gaz ou électrons).

Et pourtant.

Au-delà du discours technique de l'ingénieur (la figure d'Icare), ces gestionnaires de réseaux disposent, *dans leurs plis*, d'autres figures symboliquement riches qui peuvent *faire œuvre*. Œuvre esthétique, existentielle ou phénoménologique.

Cette étude explore ainsi ce *faire œuvre du chemin de fer*; elle tente de parcourir trois façons d'*habiter le réseau* avec les figures allégoriques d'Atlas (l'observateur), de Dédale (le marcheur) et de Prométhée (le voyageur).

Trois intuitions qui peuvent être aptes à réfléchir à une *culture* de tout gestionnaire de réseau et à leur ouvrir de nouveaux horizons *stratégiques*.

*Cabinet d'étude et de conseil créé en 2004 par d'anciens d'Arthur Andersen et avec Monsieur Jacques Attali, Louvre Alliance propose une alliance entre les sciences humaines et le monde économique.*