

JE NE FAIS QUE PASSER...

Gare d'Irun, une frontière à l'heure de l'Europe à grande vitesse

PLAN DE L'ETUDE

PREAMBULE	p9
------------------------	----

UN PASSAGE NOMME FRONTIERE	p13
---	-----

_ De quoi parle-t-on?	p15
-----------------------------	-----

_ Une frontière dans l'espace Schengen	p35
--	-----

_ A travers la ligne, la ville	p55
--------------------------------------	-----

_ Irun, Hendaye, Fontarabie et la Bidassoa	p73
--	-----

De la ligne au point	p87
----------------------------	-----

UNE GARE EN CENTRE VILLE	p89
---------------------------------------	-----

_ Irun, ville ferroviaire et gare urbaine	p91
---	-----

_ Peut-on parler d'un « quartier de gare » ?	p107
--	------

_ Paris Madrid à grande vitesse	p123
---------------------------------------	------

_ « Paysage en mouvement »	p137
----------------------------------	------

La ville entre en gare	p145
------------------------------	------

LA GARE D'IRUN TRANSFRONTALIERE	p153
--	------

_ en arrivant par la Calle Aduana	p155
---	------

_ en arrivant en train sur un quai séquencé	p157
---	------

_ en découvrant un nouveau quartier	p159
---	------

BIBLIOGRAPHIE	p163
----------------------------	------

SI JE M'ARRETAIS UN PEU... (boîte à annexes)

PREAMBULE

*« Passer un pont, traverser un fleuve, franchir une frontière, c'est quitter l'espace intime et familier où l'on est à sa place pour pénétrer dans un horizon différent, un espace étranger, inconnu, où l'on risque, confronté à ce qui est autre, de se découvrir sans lieu propre, sans identité. »*¹

Jean-Pierre Vernant

Passage, franchissement, limite... m'ont toujours suscitée de nombreuses interrogations comme l'attestent mes travaux passés. En ce temps de diplôme, où le passage de l'état d'étudiant à celui de professionnel approche, ce sont les limites ultimes des frontières qui m'intéressent tout particulièrement. L'indifférence et la négligence spatiale dont elles témoignent aujourd'hui sont en effet une grande source de frustration. Le moment du panneau signalétique où nous passons d'un pays à un autre est un moment de doute où nous avons l'impression de n'être nulle part si ce n'est dans un entre-deux suspendu, comme une bulle n'appartenant à personne, un rêve sans propriétaire... Comment des lignes capitales sur le papier peuvent-elles devenir des espaces sans intérêt dans la réalité ? La nécessité de les révéler devient alors une intuition voire une conviction qui donna naissance à ce travail à même d'interroger sa validité.

Le temps imparti à la fin des études sera celui de l'apprentissage de notions inconnues et de projets encore inexpérimentés. Ainsi, au gré de mes expériences personnelles, le choix du support s'est porté sur l'emprise ferroviaire de la ville d'Irun et plus précisément sur sa gare puisque gare et frontière sont toutes deux, à des échelles différentes, des lieux d'échanges, de rencontres, de passage... dotées d'une envergure symbolique.

Cette attitude pour le moins subjective soulève de nombreux thèmes de recherche et d'analyse. Aborder la notion de frontière en premier lieu, puis questionner son avenir au sein de l'espace Schengen avant de se confronter à sa réalité franco-espagnole... par la suite se plonger directement dans l'atmosphère d'Irun à travers le fer, son histoire, ses relations et ses projets (sans ressentir le besoin de communiquer sur l'historique des gares et de leurs programmes déjà largement étayés par d'autres)... afin d'aboutir à une critique spatiale de la limite.

Notons que la mise en page de cette étude est une invitation à la réaction, chaque verso étant dédié au lecteur.

¹ Jean-Pierre Vernant in « Série Actes de la recherche en sciences sociales », n° 166-167, 2007 (p1)

UN PASSAGE NOMME FRONTIERE

« La limite n'est pas ce où quelque chose cesse, mais a lieu, ce à partir de quoi quelque chose commence à être. »

Heidegger

Godard disait « *pour voir, il suffit de regarder à côté* ». ² Serait-ce pour cela que nous sommes irrésistiblement attirés par ce qu'il y a là, juste là, ce que nous effleurons de nos doigts sans jamais vraiment en saisir la complexité... par cette limite qui change tout ; la frontière ? Certainement, car l'existence même d'une frontière définit un ici et un ailleurs, un nous et un eux, un avant et un après...répercussions spatiales, sociales et temporelles qui nous concernent tous, chacun étant tantôt d'un côté, tantôt de l'autre de la frontière ; chacun étant l'autre. De plus la frontière détermine un territoire, gage d'une identité. Ainsi sans frontière, pas de territoire et sans territoire, pas d'identité. La frontière, dans les différences qu'elle porte en elle, est donc identitaire et la traverser signifie aller à la rencontre de l'autre pour mieux voir, pour mieux se voir et se définir, bref pour aller à soi.

« *Ce qui fait l'homme, c'est l'horizon : celui des flots et celui des crêtes, celui qu'on voit et celui qu'on devine, celui du terre-à-terre et celui du rêve. L'horizon montre l'échelle et la limite de ses besoins et de ses capacités.* » ³

Jean Favier, extrait *De l'or et des épices*

J'amène avec moi une part de subjectivité plus ou moins importante, et dans le cas présent, il est certain que mon âge, ma nationalité et ma mobilité étudiante influencent mes réflexions sur le sujet. Témoin de la réunification de l'Allemagne, de la libre circulation dans les pays de l'Union Européenne, de la scission de la Tchécoslovaquie, des conflits israélo-palestiniens...j'ai conscience que dans la douleur ou le consensus des frontières se créent, se redessinent ou disparaissent encore aujourd'hui et continuellement. Néanmoins, à un instant donné, j'éprouve ce sentiment contradictoire de considérer les frontières (du moins celles qui pour moi sont palpables) comme établies. Et c'est précisément de ce sentiment qu'est né le désir d'apprendre et de comprendre ce qu'est une frontière. A travers cette notion, c'est également la relation des peuples et des nations avec leur espace que nous interrogeons.

² Michel Bassand in *Vivre et créer l'espace public*
Lausanne, Presses polytechniques et universitaires romandes, 2001

³ Michel Foucher in *Fronts et frontières* (p 545)
Paris, Fayard, 1991

« Qu'est-ce qu'une frontière ? A quoi servent les frontières ? Pourquoi y a-t-il encore des conflits ou des tensions sur des questions de territoire, à l'heure d'Internet et de la globalisation ? Comment rendre compte de la diversité des frontières ? Quels en sont les effets sur les sociétés ? Pourquoi parle-t-on autant des frontières au XXI^e siècle, que ce soit en Europe (à la recherche de ses bornes ultimes), en Amérique du Nord (qui hésite entre nouveau mur et frontière intelligente), au Proche Orient, en Asie et autour de la Russie ou encore en Afrique, alors que l'air du temps est aux discours du « sans frontière » ? » Se demande Michel Foucher en introduction à l'exposition « Frontières, images de vie entre les lignes » qui s'est tenue à Lyon en début d'année.

Si je vous dis frontière...

front, de front, faire front, frontalier, limitrophe, ligne, lisières, limite, limes romain, muraille de Chine, mur de Berlin, fin, **confins**, début, but, butter, **passer**, dépasser, traverser, franchir, s'arrêter, contrôler, reconduit, glacis, marche, mètres, bornes, barrières, lien, entre-deux, transition, séparation, division, trait d'union, échanges, no man's land, contrebande, **sans frontière**...

FRONTIERE (frõtjer) n. f. – XV^e ; « front d'armée » 1213 ; de front

1. Limite d'un territoire qui en détermine l'étendue. → **borne**, **lisière**. *Dans nos frontières. Au-delà des frontières.* – par ext. Limite séparant deux Etats. → **démarcation**. *Parties d'un territoire avoisinant la frontière.* → **confins**. *Frontières naturelles*, constituées par un obstacle géographique. *Le Rhin, frontière naturelle entre la France et l'Allemagne.* – *Frontière artificielle, conventionnelle* : ligne idéale, au tracé arbitraire, généralement jalonnée par des signes conventionnels (bornes, barrières, poteaux, bouées). *Postes de police, de douane installés à la frontière. Passer, franchir la frontière. Il a été arrêté à la frontière.* – *Défendre, protéger ses frontières contre l'ennemi.* – *Incident de frontière.* – *Sans frontières* : international. *Médecin sans frontières.* – appos. ou adj. inv. → **frontalier**, **limitrophe**. *Région, zone frontière.* → **no man's land**. *Ville frontière. Poste frontière.* → **poste**. *Province frontière.* → **marche**. par ext. *Frontières linguistiques*, délimitant des aires linguistiques (→ **isoglosse**). math. L'ensemble des éléments délimitant un domaine (cf. ensemble fermé).
2. fig. Limite, séparation. *Reculer les frontières du savoir. Etre à la frontière de.* → **confiner**, **friser**, **frôler**. *Aux frontières de la vie et de la mort. « rêver de choses qui sont à la frontière du possible et de l'impossible »* (Martin du Gard). contr. Centre, intérieur, milieu.⁴

⁴ Définition extraite du dictionnaire *Le Petit Robert*

Un mot tel que celui-ci, reflet d'un phénomène et d'une symbolique ne peut se résumer à une seule définition. Il a une toute autre ampleur.

Apparu au treizième siècle, *frontière* est à l'origine, en français ⁵, l'adjectif féminin du substantif *front*. Terme militaire dont elle gardera à jamais la connotation autoritaire. « Faire frontière », à l'époque, c'est avant tout faire face à l'ennemi et organiser une ligne de bataille. Ainsi la linéarité est déjà présente et épouse les mouvements induits par l'évolution du combat. La frontière en tant que nom est donc une zone temporaire, de fortes tensions et de contact avec l'ennemi. De cette origine militaire découle un précepte, celui que les frontières prennent lieu et place des anciennes lignes de front après le conflit. Mais tel n'est pas toujours le cas et il arrive même, à l'inverse, qu'une frontière voit l'émergence d'un nouveau front.

Frontière naît au Moyen Age mais n'y connaît pourtant aucune réalité. Cela vient du fait que, sans ignorer le principe de délimitation, l'organisation politique se base alors d'avantage sur les relations personnelles que sur les considérations territoriales. En ce sens, comme le disait Benvenuti « *L'Etat personnel ne postulait pas l'exigence d'une frontière mais celle d'un rapport entre un souverain et un sujet.* »⁶ C'est donc à l'époque moderne que l'idée de frontière linéaire apparaît vraiment. Le lien entre Etat et citoyen passe désormais par le territoire, objet de souveraineté. C'est l'Etat territorial. Aussi, il devient nécessaire de définir l'étendu spatial de l'exercice du pouvoir et « *la ligne frontière exprime la limite en deçà de laquelle un Etat peut exercer souverainement la force coercitive.* »⁷ L'essor de la cartographie à la Renaissance renforce parallèlement ce désir de clarté. Mais là encore, il ne s'agit que d'une notion apparente dont la concrétisation se fait attendre.

Avec un Etat Nation de plus en plus centralisé, les frontières s'installent et prennent un sens politique. *Limite* et *frontière* tendent sémantiquement à se confondre et progressivement la frontière délaisse sa signification militaire pour devenir le moyen de séparation entre deux Etats. Anciennement floue, mixte et temporaire, le temps d'un front de guerre, la limite est maintenant linéaire, homogène et stable ce qui facilite, évidemment, l'identification. Nous sommes au dix-huitième siècle.

A la fin de ce dernier, l'Europe entière connaît une régularisation des frontières et une fixation des limites importantes. C'est « l'ère de la limitation » où la représentation cartographique et linéaire des frontières s'affirme. Mais il est également possible de penser que la mobilité humaine de plus en plus contrainte et renfermée dans des territoires nationaux est le pendant de cette ère.

⁵ L'étymologie du mot frontière, dans d'autres langues indo-européennes, a une origine plus tardive ; ainsi « confine » serait daté du XIV^e siècle, « grenze » du XV^e et « boundary » du XVII^e siècle.

⁶ Claude Raffestin in « Eléments pour une théorie de la frontière » (p 7) *Diogène*, 1986, n° 134

⁷ Claude Raffestin in « Eléments pour une théorie de la frontière » (p 6) Op. Cit.

Le dix-neuvième siècle, quant à lui, voit la détermination des règles d'établissement d'une frontière. Celles-ci se décomposent en trois étapes complexes souvent séparées les unes des autres par des durées considérables : la définition, la délimitation et la démarcation. La frontière devient une réalité offrant un gain appréciable d'information et gommant l'incertitude, souvent sujette aux conflits.

- La définition

Elle est l'œuvre de négociateurs, de traités, d'hommes d'état tout autant que de communautés frontalières. Nommer pour définir...nommer en fonction des modalités de tracé ou de la nature des supports retenus. Plusieurs classifications et courants de pensée ont opposé les géographes, en particulier, au sujet des différents types de frontières. Il est ici principalement question de frontières terrestres.

_ « frontière naturelle » vs « frontière artificielle »

Le concept de « frontière naturelle » voit le jour au dix-huitième siècle. Il repose sur la reconnaissance de l'existence d'accidents géographiques qui permettraient de marquer la séparation « naturelle » entre des Etats, des peuples. Ainsi fleuves et lignes de crêtes font office de césure politique. Cependant, en diminuant l'échelle d'observation nous nous rendons compte que le tracé n'est jamais aussi net que ce l'on voudrait nous faire croire. Il est rare en effet qu'une frontière suive en intégralité le même élément hydro topographique. S'impose alors le choix d'un élément plutôt qu'un autre anéantissant l'évidence véhiculée par cette idée de nature. Toutefois, il est important de prendre en considération le caractère rassurant de la « frontière naturelle » car élire un élément imprescriptible comme frontière, c'est s'abstenir de justifier un tracé tout en renforçant la valeur de signal, déjà importante, de tels éléments géographiques.

« Si l'on admet que la frontière, au même titre que n'importe quelle limite est le produit d'une relation, il devient inévitable de rejeter la frontière naturelle car ce serait admettre a priori, donc avant toute action, que des discontinuités morphologiques ont valeur de frontière pour les hommes. En fait, la naturalisation de la frontière a été un instrument d'annexion et d'oppression. Faut-il rappeler que « sans un sujet vivant, le temps ni l'espace n'existent » ? (Uexküll). Ce sont les hommes qui créent les limites et les frontières par leur pratique et leur connaissance de l'espace, la « nature » ne crée que des accidents auxquels, éventuellement, le statut de frontière peut être conféré. »⁸

Claude Raffestin

⁸ Claude Raffestin in « Eléments pour une théorie de la frontière » (p 8 et 9) Op. Cit.

En opposition, d'autres géographes prennent le parti de considérer toute frontière comme une construction sociale. C'est la « frontière artificielle ». Pour eux, une frontière est le résultat d'une négociation entre deux forces politiques voire la cristallisation de ce rapport. Le géographe Jacques Ancel, dans son ouvrage *Géographie des frontières* (1938), réaffirme cette position en définissant la frontière comme « un « *isobare politique* », qui fixe, pour un temps, l'équilibre entre deux pressions ; *équilibre de masses, équilibre de forces* ». ⁹

Notons que, selon ce principe, la frontière naturelle qui est le fait de l'homme serait artificielle comme toute frontière le serait également.

_ « frontière nationale » vs « frontière coloniale »

Au dix-neuvième siècle apparaît l'idée de la frontière limite de nationalité basée sur la langue, l'ethnie ou la culture parallèlement à la « frontière coloniale » se définissant comme une frontière exogène imposée par des acteurs lointains. Actuellement, les frontières coloniales (au sens de limite d'Empires coloniaux) n'existent plus et les pays concernés connaissent depuis leur indépendance, « un processus de transition dans laquelle des configurations exogènes sont l'objet d'une redéfinition, endogène ». ¹⁰ Ainsi, selon Michel Foucher, sans pour autant être devenues « nationales », ces frontières ne sont plus aujourd'hui que des héritages, plus ou moins assumés, des colonies.

_ « frontière arbitraire » vs « frontière conventionnelle »

Ces qualificatifs concernent les modalités du tracé de la frontière. On parle de « frontières arbitraires » lorsque le tracé est en discordance avec les réalités humaines et que des peuples se retrouvent alors divisés par des décisions bureaucratiques venues d'en haut. « *Mais une méthode arbitraire de délimitation ne conduit pas forcément à des tracés arbitraires, c'est-à-dire dénués de signification.* » ¹¹ Certaines frontières africaines, par exemple, d'une rectitude apparemment inexplicable, suivent les lignes géométriques des méridiens ou parallèles.

Il ne faut pas oublier que toute frontière est le résultat d'une série de choix et possèdent donc une part d'artificialité, une série de choix profondément datés pouvant ainsi paraître abscons de nos jours. A l'inverse, existe la frontière dite « conventionnelle » avec un accord signé au préalable, sans interférence extérieure entre les deux voisins. Mais est-ce pour autant une garantie de validité ?

⁹ Claude Raffestin in « *Eléments pour une théorie de la frontière* » (p 9) Op. Cit.

¹⁰ Michel Foucher in *Fronts et frontières* (p 44) Op. Cit.

¹¹ Michel Foucher in *Fronts et frontières* (p 45) Op. Cit.

_ Essais de classification

En partant du principe qu'une frontière non clairement définie ne peut être une frontière acceptée, des géographes ont cherché à établir plusieurs typologies complémentaires.

Ainsi en 1936, Hartshorne présente sa « classification génétique » reposant sur les relations entre frontière et occupation humaine. L'objectif est de savoir si la frontière a été établie avant, pendant ou après qu'aient été mis en place les principaux éléments du paysage humanisé. Trois types de frontières en découlent : celles antécédentes comme la frontière américano canadienne, celles subséquentes qui concernent la plupart des frontières européennes et celles surimposées souvent rencontrées à l'emplacement des lignes de trêve ou d'armistice.

Jones Boggs propose en 1940 la « classification morphologique » devenue un classique, dans laquelle se retrouve les divers courants de pensée évoqués précédemment.

Le type physique où la frontière a pour support une crête, une ligne de partage des eaux, une rivière, un fleuve, un canal ... (frontière naturelle).

Le type géométrique dans lequel la frontière est déterminée par des mesures astronomiques et fixées sur des méridiens, parallèles, arcs ou loxodromies... (frontière arbitraire).

Le type anthro géographique est délimité selon des critères culturels, ethniques, linguistiques, religieux... (frontière nationale).

Le type complexe articule plusieurs facteurs pris simultanément en considération pour déterminer la frontière. Les types « purs » étant finalement assez rares.

_ La frontière est-elle une ligne ou une zone ?

Les deux, puisque la notion de frontière n'est pas univoque. En effet deux définitions coexistent dans la sémantique anglo-américaine.

« Frontier » a conservé l'idée de zone en mouvement que sous-tendait la dimension militaire originelle et acquis une dimension culturelle et sociale. Ainsi, ce terme fait référence à une société, symbolisée par des forces centrifuges, qui continuerait à intégrer des territoires. Front pionnier, marche seraient ses équivalents français.

« Boundary » ou « border » ont la dimension plus politique de la frontière d'Etat que nous connaissons. Ils font référence à une société régit par des forces centripètes connaissant un certain degré de stabilité.

• La délimitation

Ensuite vient le travail des cartographes. La frontière telle que nous la concevons aujourd'hui, doit en effet beaucoup à la représentation du territoire qu'est la carte, seule perception possible de la ligne frontière dans son intégralité. Ligne qui possède un code graphique propre.

D'après Georges Perrec, c'est sur le seul espace du papier que les signes s'animent, se peuplent, se remplissent.¹² Ainsi, c'est également sur le papier, sous les mains du « boundary makeur »¹³, que la frontière et l'espace de la frontière naissent.

Toutefois, la carte n'est pas le territoire. Il est vrai que le travail délicat de transposition d'échelles entre la phase de définition, la délimitation cartographique la plus précise possible et la démarcation réelle entraîne des décalages certains. La représentation linéaire de la frontière pouvant alors être considérée comme une « *invention élégante du cartographe* »¹⁴ à grande échelle. Car si la limite linéaire existe elle depuis longtemps, (différents murs édifiés en limite d'Empire tels que le limes romain ou la muraille de Chine préfigurent déjà une linéarité moderne) la représentation linéaire accompagne la politisation de la frontière au dix-huitième siècle. Aujourd'hui, la frontière linéaire serait le seul concept politique à caractère planétaire ou universel ayant l'approbation de la majorité.

De plus, il est important de remarquer que le dessin d'une frontière ne signifie pas nécessairement la reconnaissance de son tracé par les Etats concernés.

- La démarcation

La dernière étape est celle du passage de la théorie à la réalité. La démarcation doit en effet faire coïncider carte et territoire, « représentation » et « représenté ». Longue, difficile, onéreuse et indispensable, elle se matérialise par des bornes, des lignes, des murs, des haies, des constructions, des marques, des signes. . . .



¹² Georges Perrec in *Espèces d'espaces* (p 22)
Paris, Galilée, 1974

¹³ Le traceur de la ligne frontière.

¹⁴ Michel Foucher in *Fronts et frontières* (p 40) Op. Cit.

« ...ayant pour seuls repères dans le labyrinthe des situations complexes que ces fils d'Ariane qui courent par monts et par vaux, sans que, d'emblée, l'on sache très bien pourquoi c'est ici et là qu'ils passent. »
Michel Foucher



CARL ANDRE
Reslyn 1977
Separt

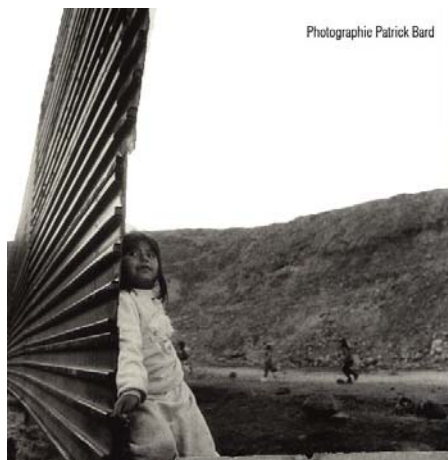


RICHARD LONG
1972
Walking a line in Peru



CHRISTO
California 1972-1976
Running Fence, Sonoma and Marin Counties

L'idéologie, l'immigration clandestine...sont prétextes aux murs mais le mur n'arrête pas les hommes...



Photographie Patrick Bard



Photographie Olivier Corot

*« Problème théorique et pratique de la frontière :
à qui appartient-elle ? »*
Michel de Certeau

Cette évocation de la notion de frontière se veut partielle mais suffisante pour dépasser certains préjugés. La frontière est le fruit des rapports qu'un sujet, qu'il soit individuel ou collectif, entretient avec l'espace. Elle est à la fois pratique et connaissance d'une réalité territoriale en un lieu et à un moment donnés. Historique et intentionnelle, elle n'est donc jamais arbitraire.

Si, graphiquement, les tracés se ressemblent, c'est la nature du contenu qui prévaut pour différencier les Etats et par conséquent leurs limites. Et s'il est préférable que les tracés demeurent, les situations, elles, évoluent. Il est alors possible de concéder quelques ajustements locaux quand la qualification même de la frontière change au gré des relations des Etats limitrophes.

Une frontière est légitime lorsqu'elle est harmonieusement reconnue de part et d'autre et sa pérennité est fonction de la cohésion de l'ensemble englobé. De ce point de vue, je rejoindrais l'hypothèse énoncée par Michel Foucher ¹⁵ en disant qu'il n'y a pas de problèmes de frontières mais des problèmes de rapports entre Etats et peuples autour des frontières. Ni négative, ni positive en soi, elle serait donc l'un ou l'autre en faveur d'un contexte selon Raffestin.¹⁶

« Les frontières sont des structures spatiales élémentaires, de forme linéaire, à fonction de discontinuité géopolitique et de marquage, de repère sur les trois registres du réel, du symbolique et de l'imaginaire. » ¹⁷ Discontinuité légale et fiscale entre deux Etats, réalité du marquage dans le paysage, symbole d'une identité et imagination du rapport à l'autre, donc à soi-même, la frontière est également objet de contrôle des biens, des capitaux et des personnes dont elle influence la mobilité. En conséquence, elle est le support d'échanges entre l'intérieur et l'extérieur qui se déclinent ainsi :

- _ la frontière fermée ou barrière qui empêche pratiquement tout flux. (séparation)
- _ la frontière filtre dont le franchissement est soumis à certaines conditions.
- _ la frontière ouverte dont le passage est libre. (contact)

L'ambivalence entre contact et séparation devient alors caractéristique frontalière. L'un l'emportant sur l'autre suivant les cas définis ci-dessus.

Membrane continue d'un Etat, la frontière n'est pas une idée neuve mais sa généralisation à travers le monde est récente. Traduction (d'une volonté), régulation (d'échanges), différenciation et relation sont les principes fondamentaux de ce système de limites que nous pouvons aujourd'hui considérer comme un invariant nécessaire auquel il n'est ni pensable, ni possible de se soustraire.

¹⁵ Michel Foucher in *Fronts et frontières* (p 49) Op. Cit.

¹⁶ Claude Raffestin in « Eléments pour une théorie de la frontière » (p 19) Op. Cit.

¹⁷ Michel Foucher in *Fronts et frontières* (p 38) Op. Cit.

*« Une frontière est une construction territoriale
qui met de la distance dans la proximité »*

Christiane Arbaret-Schulz

« Enrichissons-nous de nos différences mutuelles. »
Paul Valéry

UNE FRONTIERE DANS L'ESPACE SCHENGEN

Comme le laisse deviner les figures emblématiques du contrebandier et du passeur, une frontière n'est jamais totalement hermétique. A juste titre d'ailleurs puisque « *l'ouverture est la condition de son existence, de son évolution et de sa survie* » quand la « *fermeture est la condition de son identité* ». ¹⁸ Dialectique de l'ouverture et de la fermeture qui nous ramène aux mythes d'Hestia et d'Hermès. Hestia, déesse du foyer, de l'intérieur, de l'immobilité et de la permanence, elle est unique et représente le centre. Hermès, dieu du mouvement, de la communication, du voyage et des échanges, il est multiple et représente la périphérie. Indissociables dans la mythologie grecque, ils nous dévoilent la nécessité du couple dedans / dehors dont la frontière se nourrit. Le point de franchissement, c'est-à-dire le poste de douane, est alors à rapprocher de l'image de la porte. C'est une structure spatiale que nous traversons pour aller de l'intérieur vers l'extérieur et inversement, mais également que nous ouvrons ou fermons selon les tensions entre pays voisins.

« *Pour qu'il y ait véritablement un dedans, encore faut-il qu'il s'ouvre sur le dehors pour le recevoir en son sein.* » ¹⁹

Jean-Pierre Vernant

Au contact du dehors et du dedans, nous réalisons également que dans biens des cas les tracés frontaliers ne se superposent pas à d'autres limites. Ils sont alors placés sous le signe, non des coïncidences mais des intersections. Intersections avec d'autres catégories de limites qu'elles soient économiques, écologiques, religieuses, linguistiques, historiques... qui n'ont pas les mêmes configurations spatiales. En effet, ces frontières culturelles sont floues, discrètes, irrégulières, mouvantes et le plus souvent enchevêtrées les unes dans les autres. Leur représentation, très difficile, n'est de plus valable que sur des périodes restreintes. Seule l'analyse à petite échelle des ethnologues permet de saisir un moment ces frontières perçues, vécues et donc immanquablement subjectives.

¹⁸ Edgar Morin in « Ville et Frontière : approche théorique »

Journée consacrée aux *Limites de la ville* à l'Institut d'Urbanisme de Paris, 22 Mars 1996

¹⁹ Collectif in *Frontières, images de vies entre les lignes* (p14)

Lyon, aedelsa éditions, 2006

*Demandons-nous ce qu'il en est des populations nomades où l'identification
se fait par rapport à des frontières culturelles et non territoriales
Elles portent leurs limites en elles*

Paradoxalement, dans un monde globalisé, les frontières culturelles se multiplient et se raidissent nous faisant craindre la confusion d'un planisphère découpé en une multitude de micro nation. Souplesse et adaptation sont alors des vertus à ne pas perdre de vue. Notons que ceci n'est pas le seul paradoxe frontalier. Cette notion alliant contact et séparation, ligne et zone, guerre et paix, réalité et imaginaire, attraction et répulsion, statique et mouvement, passage et arrêt, fermeture et ouverture...

« *Les frontières culturelles sont les lieux de tous les possibles et, à ce titre, d'excellents observatoires de la gamme des relations que l'on peut entretenir avec les autres : l'indifférence, l'ignorance, la crispation, l'hostilité, le commerce attentif.* »²⁰

Christian Bromberger et Alain Morel

Europe et frontière sont étroitement liées. En effet, c'est sur le continent européen que le concept frontalier voit le jour et acquiert sa matérialisation linéaire. C'est aussi à partir de ce continent qu'il va être diffusé, notamment avec les découvertes et colonisations du monde. Aujourd'hui, cette même Europe demeure « *le continent le plus neuf d'un point de vue géopolitique* »²¹ avec une création frontalière des plus intenses²² et de nombreuses frontières politiques irrésolues. Ce n'est donc pas un hasard, si c'est également ici que la notion de frontière franchit une nouvelle étape.

Le 14 Juin 1985, les cinq membres de la communauté européenne de l'époque signe un accord dans le village luxembourgeois de Schengen auquel fera suite la *convention d'application de l'accord Schengen du 14 juin 1985 entre les gouvernements des Etats de l'Union économique du Benelux, la RFA, et la république française sur l'abolition graduelle des vérifications à leurs frontières communes* en 1990. Mise en application le 26 mars 1995, cette dernière prévoit la suppression des contrôles d'identités et la libre circulation des hommes, des biens et des capitaux dans un territoire désormais communément appelé « Espace Schengen »²³. Les contrôles peuvent toutefois être remis en place de façon temporaire lorsque cela est nécessaire.

²⁰ Christian Bromberger et Alain Morel in *Limites floues Frontières vives* (p19)
Paris, Editions de la Maison des sciences de l'homme, 2001

²¹ Michel Foucher in *Histoire de la frontière* (31 août 2006)

Les fabriques de l'histoire, France Culture

²² Depuis 1989, presque 15 000 km de frontière politique terrestre ont été créés en Europe.

²³ Notons qu'en 1994, les Etats-Unis, le Canada et le Mexique signent les accords de l'ALENA (Accord de Libre Echange de l'Amérique du Nord) permettant la libre circulation des marchandises.

Vingt sept pays concentrés en Europe occidentale sont actuellement signataires de la dite convention. Cela parce que les Etats nations y présentent une assise telle que la dévaluation volontaire des frontières ne met pas en péril l'édifice général. Il s'agit bien de dévaluation et non d'abolition car seule la fonction de contrôle est vouée à disparaître. Les autres fonctions de discontinuité et de repères réel, imaginaire et symbolique sont immuables. Michel Foucher parle de « *conserver les tracés comme repère symboliques pour mieux les dépasser dans un projet de regroupement multi Etats* ». ²⁴ Je porte alors en faux l'expression « sans frontière » pour lui préférer « au-delà des frontières ».

La libre circulation qui découle de cette « dé fonctionnalisation » confère un caractère nouveau aux frontières internes. Leur passage n'est plus aussi brutal et violent, il devient même émouvant en souvenir de ce qui a été. Dans ce cas, qu'il faut considérer comme particulier, et seulement dans ce cas, la définition de Georges Perec prend tout son sens :

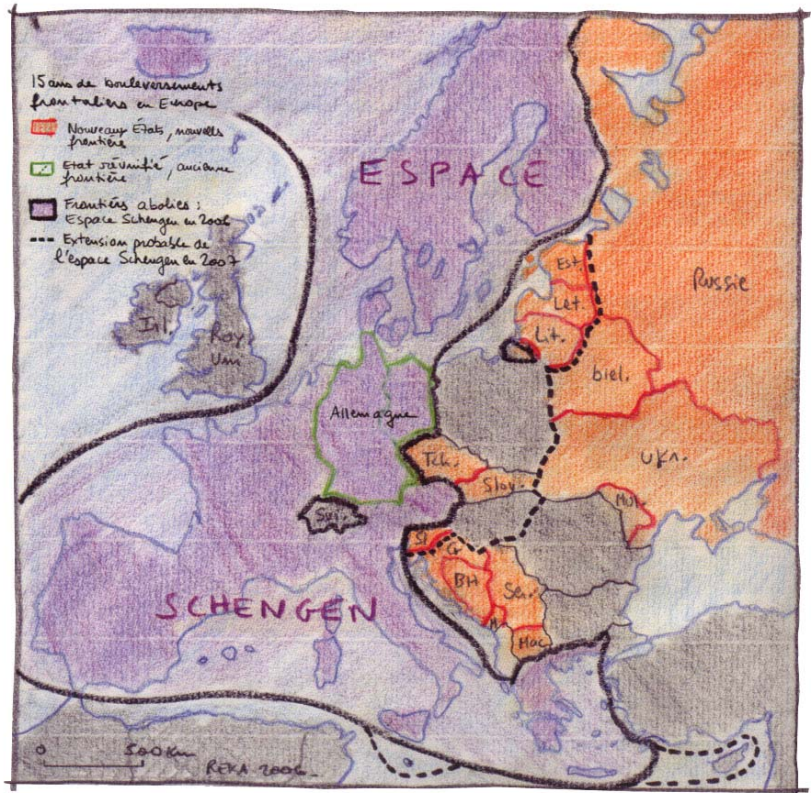
« Les pays sont séparés les uns des autres par des frontières. Passer une frontière est toujours quelque chose d'un peu émouvant : une limite imaginaire, matérialisée par une barrière de bois qui d'ailleurs n'est jamais vraiment sur la ligne qu'elle est censée représenter, mais quelques dizaines ou quelques centaines de mètres en deçà ou au-delà, suffit pour tout changer et jusqu'au paysage même : c'est le même air, c'est la même terre, mais la route n'est plus tout à fait la même, la graphie des panneaux routiers change, les boulangeries ne ressemblent plus tout à fait à ce que nous appelions, un instant avant boulangerie, les pains n'ont plus la même forme, ce ne sont plus les mêmes emballages de cigarettes qui traînent par terre. » ²⁵

En effaçant la fonction de barrière frontalière, la convention de Schengen met également un terme à l'emblématique arrêt à la douane. Ainsi, nombreux travailleurs de la frontière se retrouvent au chômage, les bâtiments concernés à l'abandon, barrières et drapeaux aux abonnées absents, sans penser à la désormais indispensable requalification de ce que nous appelons les « friches douanières » qui de vide militarisé deviennent zone de projet d'intérêts économiques. Espaces de premier plan en mutation, aujourd'hui essentiellement traversées, elles ne représentent plus le contrôle mais la transition. La porte est grande ouverte.

Le paysage des frontières internes changent, elles sont moins présentes sans pour autant tomber en désuétude. Trace, indice puis signe et même signal elles restent des éléments constitutifs du territoire, de la nation et de l'identité.

²⁴ Michel Foucher in *Fronts et frontières* (p 545) Op. Cit.

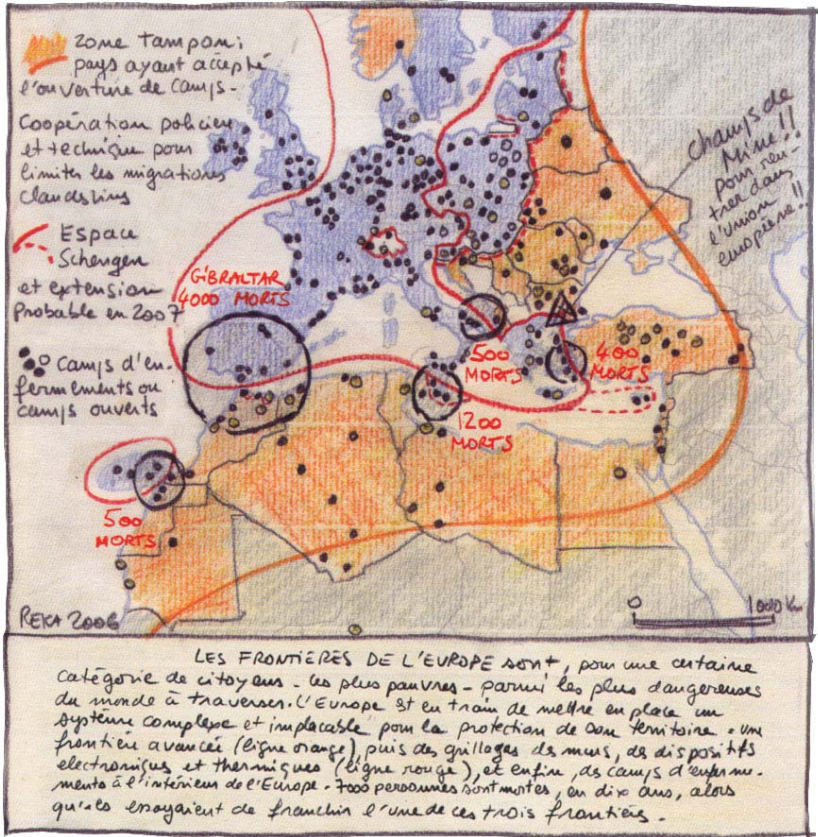
²⁵ Georges Perec in *Espaces d'espaces* (p99) Op. Cit.



26

Mais cela n'est pas aussi simple. L'assouplissement des passages frontaliers à l'intérieur de l'espace Schengen s'accompagne en effet de la consolidation des frontières extérieures de cette Europe unie. Comme si la liberté interne ne pouvait exister sans l'élaboration d'une enceinte protectrice, devenue point de fixation des différentes politiques migratoires. L'expérimentation enviée de l'espace Schengen ne s'adresse donc qu'à une minorité. De plus, cela entraîne un déplacement et un élargissement du couple intérieur / extérieur qui prend une nouvelle dimension ; celle d'un continent.

²⁶ Collectif in *Frontières, images de vies entre les lignes* (p16) Op. Cit.



27

« Alors que la population dans le monde n'a cessé, au cours des vingt dernières années, d'entrer dans la mobilité – passant à deux cent millions d'é migrants sur six milliards d'habitants, soit 3% de la population mondiale – alors que la liberté d'entreprendre, de commercer, d'étudier à l'étranger, de voyager, de circuler est valorisée parmi les attributs de l'homme moderne, les frontières sont fermées au plus grand nombre, soumis à visas et à des politiques d'immigration dissuasives et répressives. »²⁸

Catherine Wihtol de Wenden

²⁷ Collectif in *Frontières, images de vies entre les lignes* (p32) Op. Cit.

²⁸ Catherine Wihtol de Wenden in *Frontières, images de vies entre les lignes* (p46) Op. Cit.

Cependant l'enjeu de ce chapitre est de comprendre non pas l'édification d'une muraille, qui ne fait que reproduire la forme classique de la frontière, mais les répercussions spatiales de la récente fluidité de mouvement au sein de l'espace Schengen.

Il est vrai que l'évolution du statut de la frontière interroge de nouveaux rapports au territoire et leur capacité à produire des espaces « transfrontaliers » soit des territorialités contemporaines post-Schengen. La frontière n'est plus un frein mais un levier du développement. Elle apparaît comme un lieu de coopération ou tout du moins comme un support permettant le lien. Ainsi, d'un symbole de la mise à distance elle devient une des expressions de la proximité, cela en requalifiant des confins souvent marginalisés.

Mais comment se construisent les nouvelles dynamiques transfrontalières ?

Pour répondre à cette question, je m'appuierai sur l'ouvrage d'Anne-Laure Amilhat-Szary et Marie-Christine Fourny, *Après les frontières, avec la frontière*²⁹, qui développe une transformation du rôle de la frontière et une redéfinition des territoires en trois temps : les structurations, les identités et les franchissements.

- Les structurations

« *A l'heure de l'intégration communautaire et de la globalisation, de l'importance grandissante du local et de l'interdépendance des acteurs, la région frontalière apparaît comme un laboratoire spécifique où peuvent se construire de nouvelles configurations spatiales, s'élaborer des types de développement innovants et s'inventer des processus décisionnels inédits.* »³⁰

Ainsi, il s'agit de comprendre la construction institutionnelle de territoire frontalier, ou même de territoire transnational réunifié, qui leur procure une certaine autonomie. Afin d'éviter les redondances, les concurrences et de surpasser les différences juridiques de part et d'autre de la frontière, il est primordial d'agir ensemble et d'identifier les multiples acteurs participant à une telle dynamique. Ces derniers peuvent vivre la frontière au quotidien, habiter dans sa proximité ou l'utiliser stratégiquement depuis des villes environnantes.

Mais comment réunir ce qui a été si longtemps séparé ?

D'abord en tirant partie d'une nouvelle proximité. Pour créer en commun, il est nécessaire de posséder une bonne connaissance des systèmes économiques et politiques des deux côtés du tracé pour en dégager un certain nombre de rentes

²⁹ Anne-Laure Amilhat-Szary, Marie-Christine Fourny in *Après les frontières, avec la frontière* La Tour d'Aigues, Editions de l'Aube, 2006

³⁰ Fabienne Leloup, Laurence Moyart in *Après les frontières, avec la frontière* (p38) Ibid.

différentielles en matière de main d'œuvre, de capital, de biens et de services. Le but étant de s'enrichir d'une symétrie des compétences et non d'une symétrie des institutions.

Puis en instaurant une organisation et une coordination des acteurs en présence, autrement dit un processus de « gouvernance territoriale » qui donnera lieu à des normes et des règles partagées. Même si une telle gouvernance reste fondamentalement liée aux autres niveaux décisionnels, le transfert des pouvoirs est à remarquer.

*« Dans ce contexte, les limites du territoire ne sont plus définies en référence à un périmètre politico administratif (aspect politique) ou comme un fragment d'un système productif national (aspect économique); elles définissent le lieu d'intersection de réseaux, de stratégies et d'interdépendances entre partenaires reliés entre eux, le lieu de production, de négociation, de partage d'un devenir commun. »*³¹

« Il faut attendre les années 1990 pour que se développe de façon spécifique ce type de développement local avec les premiers programmes d'initiative communautaire Interreg.

Ces programmes visent à créer et à renforcer selon trois volets (A, B, C) la coopération transfrontalière, transnationale et interrégionale. Au-delà de l'objectif de rééquilibrage des zones à l'intérieur des Etats, l'intention est de « recycler » la frontière pour transformer le handicap qu'elle créait. Le principe de base consiste à faire de ces espaces tronqués des espaces liés, de les amener à développer de part et d'autre un réel partenariat et une véritable solidarité, une communauté de destin. En ce sens, la coopération transfrontalière vise à rassembler ce que les Etats avaient dissocié. Les impulsions données par l'Union Européenne et par les Etats respectifs visent à s'appuyer sur les forces locales et sur les dynamiques potentielles présentes. L'espace devient alors un espace actif, pouvant générer – ou au contraire inhiber – les dynamiques de développement dégagées à partir des ressources, des capacités d'initiative et d'organisation locales. (Interreg 1 : 1989-1996 / Interreg 2 : 1994-1999 Interreg 3 : 2000-2006). »³²

« Créée en 1997 à l'initiative de la DATAR (Délégation à l'Aménagement du Territoire et à l'Action Régionale), la Mission Opérationnelle Transfrontalière (MOT) est l'émanation d'une structure interministérielle. Elle anime un réseau de collectivités

³¹ Fabienne Leloup, Laurence Moyart in *Après les frontières, avec la frontière* (p48) Op. Cit.

³² Fabienne Leloup, Laurence Moyart in *Après les frontières, avec la frontière* (p43) Op. Cit.

territoriales, d'opérateurs économiques et sociaux et d'institutions auxquels elle offre également son expertise. Elle s'est fixée trois axes stratégiques : aider à faire émerger des projets véritablement transfrontaliers ; assurer la continuité territoriale des projets nationaux en négociant les articulations utiles avec les pays voisins ; mettre en œuvre un partenariat autour de la réalisation de projets. Toutes ces actions ne peuvent se mener que dans le cadre de territoires organisés c'est-à-dire avec une volonté politique forte de part et d'autre de la frontière de se donner un avenir commun et de faire aboutir des projets. »³³

- Les identités

« La construction culturelle et identitaire pose des problèmes plus redoutables que la construction institutionnelle car elle s'inscrit à l'encontre de nos modes de conceptualisation du territoire, et notamment de sa caractérisation par l'homogénéité. Si le territoire représente le produit et le producteur d'une identité, ne se trouve-t-on pas face à une aporie majeure lorsqu'on évoque un « territoire transfrontalier » supposé intégrer l'altérité et donner lieu à un collectif composite ?

Pour sortir de cette contradiction, Paul Blanquart³⁴ propose de distinguer le transfrontalier de l'interfrontalier. Le transterritorial, dit-il, existe dans le mouvement et dans le franchissement. Il se définit dans le passage, et associe des lieux de part et d'autre de la frontière pour fabriquer un espace réticulaire. L'interfrontalier quant à lui est créateur, il met en mouvement des significations, des représentations, des pratiques culturelles et fait émerger un rapport nouveau à soi et à l'altérité. C'est un rapport entre territoires qui transforme les territoires en présence. »

(...) L'Etat nation a fixé des référents de l'identité légitime et dans le même temps assigné l'extériorité spatiale à l'altérité, avec pour conséquence la suspicion vis-à-vis des espaces frontaliers. Face à la norme, l'espace de la proximité avec l'étranger devient « louche ». Et face au centralisme de la production de la norme, l'éloignement du centre devient affaiblissement. Les confins se font alors espace de la proscription, lequel n'existe que par rapport à la norme qu'il transgresse ou met en danger. L'Europe a transformé la position de ces espaces tout en gardant la singularité. Elle les place en centres de fabrication d'une identité territoriale nouvelle. »³⁵

³³ Valérie Liquet in « La coopération transfrontalière prend son envol » (p18)

Stratégies de développement local, avril-mai 2002, n° 22

³⁴ Paul Blanquart in *Une histoire de la ville pour repenser la société* (chapitre 7 p149 à 182)

Paris, La découverte, 1997

³⁵ Anne-Laure Amilhat-Szary, Marie-Christine Fourny in *Après les frontières, avec la frontière Nouvelles dynamiques transfrontalières en Europe* (p14 et 15) Op. Cit.

D'espaces proscrits à espaces prescrits, les frontières sont devenues le symbole de l'entente de peuples jusque là séparés et dorénavant unis sur le territoire européen. Mais les relations transfrontalières ne sont pas apparues avec la Convention de Schengen. Il ne faut en effet pas oublier de signaler que bien avant la naissance de la frontière, les communautés voisines entretenaient des alliances et des échanges qui n'ont pas cessé une fois devenues frontalières. Il convient alors de relativiser l'idée de « fabrication d'une identité territoriale », qui forte de ses relations historiques, n'est pas créée aujourd'hui mais légalement réaffirmée et enrichit. Toute construction territoriale niant l'héritage des relations de voisinage (*tabula rasa*) est à exclure.

- Les franchissements

*« Il apparaît essentiel de souligner combien les processus identifiés dans les recompositions territoriales des zones frontalières participent d'une dynamique évolutive. Ce caractère labile pressenti à travers l'analyse des constructions culturelles qui entourent la frontière peut être identifié en tant que tel : les mouvements représentent un constituant essentiel des territoires transfrontaliers. On a longtemps pensé que le transfrontalier n'existait que dans la traversée de la limite, on sait désormais qu'il se tisse dans le passage régulier, au sein d'un système de mobilités complexe. Passer la frontière, c'est traditionnellement dépasser la limite qu'elle représente ; c'est paradoxalement la placer au cœur d'un territoire en recomposition autour d'elle. »*³⁶

Pas à pas, les pays de l'Union, conscients qu'un territoire organisé est plus apte à réaliser et à se positionner à une échelle européenne, construisent des systèmes complexes de coopérations régionales transfrontalières. Ces dernières doivent pourtant rester limitées dans leur objet pour ne pas aboutir à une Europe des régions contraires à la valeur d'intégration souhaitée et véhiculée. Coopérer est donc le nouveau mot d'ordre d'une frontière atténuée dont le caractère symbolique lui confère une certaine pérennité. Élément de repère représentatif autant qu'objet de droit international, la frontière nourrit l'imaginaire et invite à la différenciation. Même si elle évolue et se redéfinit, elle est et sera donc toujours d'actualité. Poreuse, lien et lieu intense de passage, elle se rapproche aujourd'hui d'un idéal dessiné depuis longtemps. Mais idéal n'est pas réalité lorsqu'il est minorité. Théo Klein³⁷ en propose alors une vision plus large, au-delà du cas européen :

³⁶ Anne-Laure Amilhat-Szary, Marie-Christine Fourny in *Après les frontières, avec la frontière Nouvelles dynamiques transfrontalières en Europe* (p17) Op. Cit.

³⁷ Avocat aux barreaux de Paris et d'Israël, Théo Klein a été durant les années 1942-1944 un des responsables de la résistance juive. Président du CRIF de 1983 à 1989, interlocuteur des dirigeants israéliens, il est une figure majeure du judaïsme français.

« La frontière idéale n'est-elle pas celle qui donne à chaque peuple le sentiment d'être libre chez soi, parce qu'alors la frontière peut être un lieu de rencontre et de coopération plutôt qu'une ligne de confrontation ? »³⁸

De coupure à couture, la frontière fait désormais partie d'un territoire nouvellement considéré comme une ressource importante.³⁹ C'est donc bien de territoire transfrontalier dont il est question et plus particulièrement celui unissant la France et l'Espagne. En effet, le territoire à l'étude est franco-espagnol et sur la multiplicité des paysages frontaliers qu'il propose (car parler de frontière au singulier est inexact, il y a autant de frontières différentes sur une même ligne qu'il y a de lieux), c'est la position exceptionnelle du site espagnol frontalier d'Irun qui a retenu l'attention. A travers lui, la question est de savoir si le franchissement de la frontière, plus discret dans la réalité européenne, doit être marqué d'une quelconque manière. Une réflexion urbaine et architecturale sur le passage est alors à mener. Justement, de quel type de passage s'agit-il ? L'architecture à son service doit-elle s'effacer ou au contraire révéler cette transition ? Un passage naturel est-il celui qu'on oublie ou celui dont on se souvient ?

« Lorsque les frontières physiques disparaissent, que les murs, les clôtures et les grilles tombent, commence un moment incertain. Les réconciliations gardent en mémoire les différences réelles qui traversent tout, ainsi que les espaces interstitiels, les trous qui demeurent comme autant de traces des vies frontalières du passé. Et c'est peut-être là la tâche de l'architecte ou de l'urbaniste qui œuvre à la récupération de lieux anciennement scindés, reconstruire des espaces et des narrations sans pour autant cesser de répondre avec délicatesse aux mémoires qui les ont habités auparavant. »⁴⁰

³⁸ Théo Klein à Ariel Sharon en visite à Paris le 27 Juillet 2005

³⁹ 15% du territoire et 10% de la population du vieux continent est « frontalier ».

⁴⁰ Jorge Mestre et Ivan Bercedo in « Fronteras – Frontières »

Quaderns d'arquitectura, n° 229, 2001

« *Un territoire pour deux rêves* »
Jacques Rupnik



Six cent vingt trois kilomètres d'un tracé sinueux reliant l'Océan Atlantique à la Mer Méditerranée. Six cent vingt trois kilomètres qui, bien qu'apparenté à la chaîne des Pyrénées, révèle en détail une définition plus compliquée. La frontière franco-espagnole est une frontière composite qui suit des lignes de crêtes secondaires, descend en vallée, suit des cours d'eau par tronçon, monte, redescend, fait des détours forestiers et enclave des territoires (Andorre et Llivia). Une telle complexité qui s'explique par la prise en compte des usages anciens qui la figent pratiquement dès le onzième siècle. En effet, des communautés humaines paysannes déploient à l'époque une stratégie de contrôle des ressources afin de se répartir les bois, les cols, les champs...et tout cela est borné. ⁴¹ Il s'agit donc d'une frontière subséquente qui acquiert toute sa légitimité en héritant de ces pratiques locales. Ensuite vient le temps des accords frontaliers de délimitation et/ou des accords de voisinage. 1659 voit alors la signature du traité des Pyrénées ⁴² apportant un premier pas à la construction de la frontière administrative mais laissant dans l'imprécision

⁴¹ Il existe d'ailleurs une Commission des Pyrénées qui vérifie encore chaque année l'emplacement de ces bornes avec les acteurs espagnols concernés.

⁴² Signé sur l'île des Faisans (ou de la conférence), il accorde à cette dernière un statut de condominium. Ce lieu de pourparlers et de médiation est français six mois dans l'année et espagnol les six autres mois.

Entre France et Espagne, une culture hybride voit le jour

quant à la délimitation exacte à l'échelle locale. C'est pourquoi il est nécessaire de clarifier les anciennes limites traditionnelles par le traité de Bayonne en 1856. Frontière ancienne de part ses usages, elle n'est pourtant entièrement délimitée qu'entre 1856 et 1886, et démarquée au moyen de six cent deux bornes entre 1886 et 1950. La France et l'Espagne, mais aussi le Pays Basque nord et le Pays Basque sud sont désormais concrètement séparés.

Coincitant avec des nations séculaires et des masses démographiques importantes, la frontière franco-espagnole présente un tracé extrêmement stable qui n'empêche pas la ligne quasi immobile de revêtir tour à tour, au gré des événements historiques, des qualificatifs aussi divers que protectrice, agressive, avantageuse, séparatrice et réunificatrice (cf. frise historique des relations franco-espagnoles). Cette ligne est également rythmée par des passages, des seuils, des points de franchissement qui nous permettent ponctuellement de prendre conscience physiquement et symboliquement de l'existence de la frontière.

Parmi eux, à mi chemin entre Paris et Madrid, lorsque les Pyrénées s'abaissent pour rencontrer l'Océan et que l'Europe du nord côtoie la péninsule Ibérique, se trouve Irun. Passage naturel et historique, sur la route du pèlerinage à Saint-Jacques de Compostelle, Irun est un espace de déplacement, de traversées. Irun n'est ni un point de départ, ni un point d'arrivée. « On n'y fait que passer ».

Plus qu'une frontière, Irun est une ville frontalière multiculturelle et pluriethnique (à ne pas confondre avec les villes frontières telles Jérusalem ou Bruxelles).⁴³ Encore un peu en France et pas tout à fait en Espagne, Irun est le résultat d'un jeu d'influences réciproques entre l'intérieur et l'extérieur. La frontière a toujours été et demeure sa raison d'être même si la transformation du « point final » au « trait d'union » est délicate. Hier située aux confins de l'Espagne, elle oriente aujourd'hui son destin vers la construction de nouvelles centralités européennes et la consolidation des solidarités régionales transfrontalières. Les particularités s'ouvrent sur l'universel.

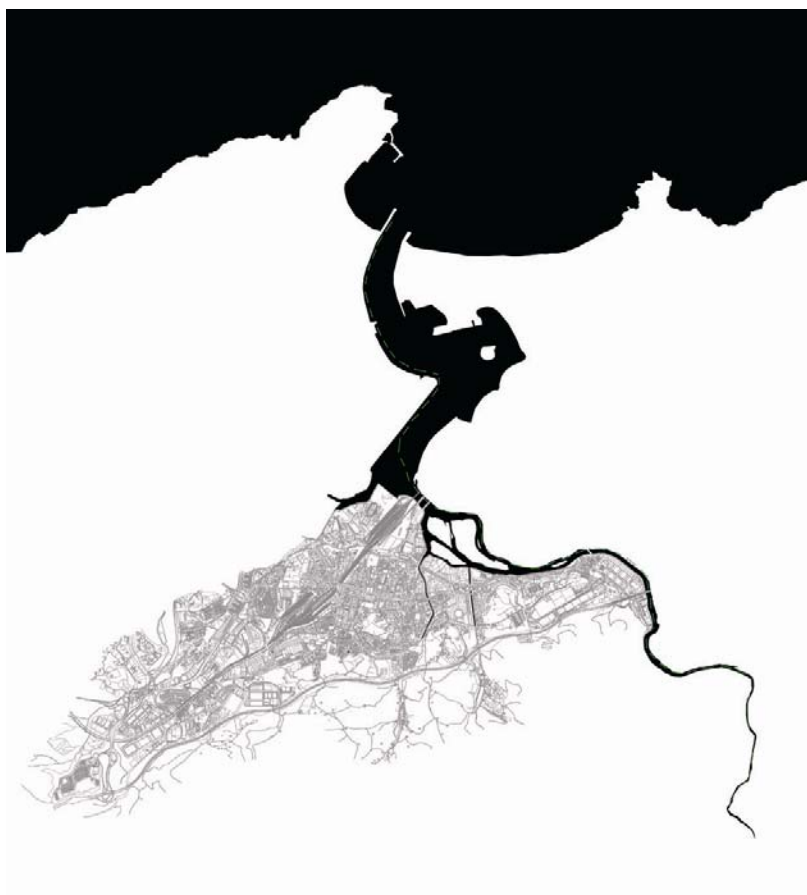
L'étude des modes de croissance d'Irun nous offre alors une appréhension globale de la ville dans une perspective dynamique dont l'état actuel n'est qu'un instant éphémère de l'évolution. En saisissant les transformations antérieures, une logique profondément inscrite dans le territoire se dégage et nous permet ainsi de mettre à jour les enjeux actuels. C'est pour cela, qu'une frise relatant l'histoire de la frontière franco-espagnole en ce lieu et une analyse historique⁴⁴ et sensitive d'Irun sont à venir. (L'analyse à venir étant succincte, je vous incite à lire dans les annexes la partie intitulée « Si je m'arrêtais un peu... » afin d'approfondir ses connaissances sur la ville d'Irun.)

⁴³ Selon Joël Kotek in *Limites floues Frontières vives* (p337) Op. Cit.

« Il faut appeler ville-frontière toute ville non seulement polarisée sur une base ethnique ou idéologique, mais surtout disputée parce qu'elle est située à la charnière d'ensembles ethniques ou idéologiques. Trois éléments semblent caractériser une ville-frontière : conflit, bipolarité et territoire. »

⁴⁴ Les faits historiques sont essentiellement tirés de l'ouvrage suivant :

Maurice Culot et Geneviève Mesuret in *Hendaye, Irun, Fontarabie Villes de la frontière* Paris, Norma, 1998



Irun est fondée le 28 Février 1776 au bord du fleuve la Bidassoa
Elle appartient à la province de Guipuzcoa dont la capitale est
San Sebastian et à la commune autonome basque
Superficie : 42,40 km²
Population en 2005 : 59 557 habitants
Densité : 1 404,65 hab. / km²
Altitude : de 5 m à 825 m

Irun provient d'iru, qui en basque signifie trois comme les trois voies qui convergent vers la place principale afin de lui donner naissance : la *calle de la Iglesia*, qui grimpe jusqu'à l'ancien port romain au chevet de l'église Nuestra Senora del Juncal ; l'aristocratique *calle Major*, qui longe le sommet de la colline dominant la ville ; la *carretera de Francia*, qui descend en direction du pas de Béhobie (seul passage à gué ou en barque entre les deux rives de la Bidassoa à l'époque).

La *Plaza Major* ou *Plaza San Juan* à mi pente, est un espace d'articulation sur lequel est édifié l'hôtel de ville entre 1756 et 1763. En 1766, année où elle se sépare définitivement de la juridiction de la ville limitrophe de Fontarabie, Irun présente l'aspect d'un village de deux mille cinq cents habitants et diverge déjà, pour des raisons topographiques, du tracé orthogonal de cent vingt mètres de côté (*cuadra*) caractéristique de l'urbanisme espagnol. Marchande, sans remparts, Irun ne croit qu'en la vertu de l'échange et de l'occasion à saisir. Ainsi, fidèle à cette mentalité, la ville grandit au rythme des bras tendus vers chaque nouvelle opportunité.

L'installation définitive de la douane en 1841 (pour remplacer celle délabrée en amont) et l'arrivée du chemin de fer à l'ouest en 1864 sont les dates clés et les moteurs économiques de l'Irun contemporaine.⁴⁵ L'ingénieur Policarpo de Balzola tient alors avec une grande intuition le raisonnement suivant : « *la population doit se déplacer naturellement vers le point d'animation principal que constitueront la nouvelle douane et la gare. Pour que le centre urbain actuel ne soit pas isolé, il faut faire en sorte que l'alignement des rues permette de le prolonger jusque là, en ne formant ainsi qu'une seule agglomération. Pour atteindre cet objectif, le plus rapidement et le plus facilement possible, il conviendra de créer une voie large, droite, d'un faible dénivelé, reliant Irun à la nouvelle gare.* »⁴⁶ De là naît son projet d'une vaste avenue arborée faisant subtilement le lien entre l'avenir et le présent. Le Paseo Colon, inauguré en 1865, est en effet connecté à la Plaza Major par le biais de la nouvelle Plaza del Mercado et d'une petite rue étroite et sinueuse. Créant une scénographie urbaine tout en dilatation et rétrécissement, il accentue le contraste entre les espaces anciens et modernes et magnifie leur monumentalité réciproque.

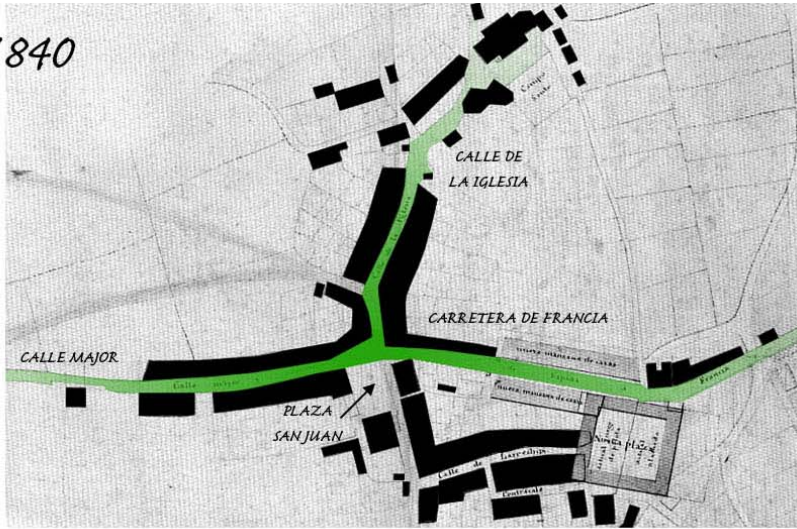
En un siècle, la population d'Irun a triplé entraînant un agrandissement de la ville (l'ensanche) qui s'organise tout naturellement autour de cette nouvelle artère et de celles à venir. Mais les années de prospérité vont être interrompues par la troisième guerre carliste (1872-1876) opposant les carlistes à tendance traditionnelle et conservatrice aux partisans d'inspiration libérale d'Isabelle II. Irun, qui a choisi le camp libéral, est alors assiégée et bombardée par les dissidents. Onze bâtiments et trente trois maisons sont détruits.

⁴⁵ En 1843, la douane n'emploie encore que quatorze personnes mais cela passe à cinquante huit dès 1890. On dénombre quarante sept agences de douane en 1882.

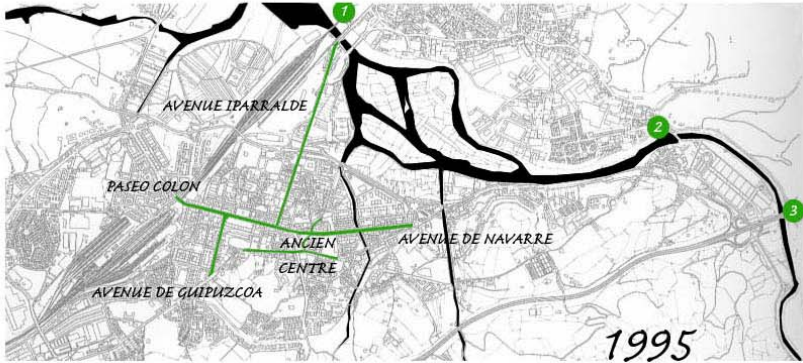
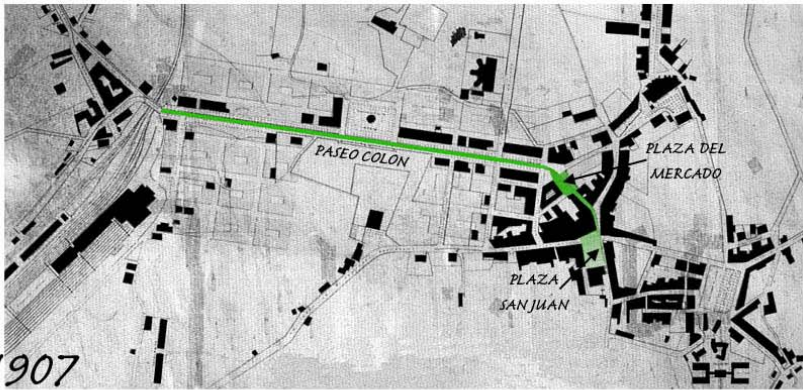
Simultanément à l'arrivée du chemin de fer et de ses employés, des sociétés françaises comme la Société générale du crédit mobilier français, le Crédit Lyonnais ou le Comptoir national d'escompte de Paris ouvrent des succursales dans la ville.

⁴⁶ Maurice Culot, Geneviève Mesuret in *Hendaye, Irun, Fontarabie Villes de la frontière* (p110) Op. Cit.

1840



1907



Le calme revenu, il revient à la bourgeoisie de remodeler la ville à son image. Somptueuses villas, équipements modernes et services tels l'eau courante, le ramassage des ordures et l'électricité font alors d'Irun une cité élégante et distinguée. Après le Paseo, la ville lance un nouvel axe directeur vers la France en réponse au projet de pont international routier. C'est l'avenue Iparralde créée en 1917. Puis, la circulation automobile grandissante induit la création de l'avenue de Navarre en direction de Béohobie en 1930 et celle de l'avenue de Guipuzcoa en 1932 pour désengorger la calle Major. La frontière franco-espagnole est alors franchissable à proximité d'Irun en deux lieux : les ponts internationaux entre Irun et Hendaye (1) et le site de l'ancien poste de douane entre Béohobie et Behobia (2). A cela s'ajoute tardivement le péage autoroutier de Biriadou (3).

Ensuite, la crise économique, la première guerre mondiale et la guerre civile espagnole (1936-1939) se succèdent marquant un frein important au développement urbain.⁴⁷ Lors de cette dernière, la ville frontalière revêt une importance stratégique capitale dans la défense du Pays Basque et du nord de l'Espagne. Sa chute, début septembre 1936, ouvre les portes du Guipuzcoa aux fascistes et interdit le passage des républicains vers l'Europe occidentale. Avant de s'enfuir, les irunais pratiquent la politique de la terre brûlée détruisant de ce fait une grande partie de leur patrimoine. Encore une fois, aucun plan directeur ne voit le jour et c'est la bourgeoisie locale qui se charge de reconstruire la ville à mesure où elle reconstitue ses propres forces.

Très vite survient le second conflit mondial entraînant, comme pendant le premier, la fermeture de la frontière. Son franchissement est maintenant soumis à la condition de posséder un permis délivré par le commandement militaire de la Bidassoa.

C'est une période de grande tension connaissant l'exode, le chômage, l'isolement et la contrebande de masse. L'Irun de l'après-guerre n'a plus rien à voir avec la ville prospère et magnifique du début du siècle. Il faut attendre les années cinquante et la réouverture de la frontière pour voir une nouvelle phase de développement économique et démographique.

Plus tard, la mise en application de la Convention de Schengen est un coup dur pour l'économie irunaise essentiellement basée sur le fait frontalier (trois mille cinq cents emplois disparaissent en 1993). Toutefois, la libre circulation suppose également à moyen terme une impulsion favorable à l'économie locale avec l'optimisation du secteur des transports et des services mais aussi le développement du commerce transfrontalier et de « l'effet frontière ».⁴⁸ La ville doit alors se remettre en question afin d'amorcer le changement européen et saisir les nouvelles opportunités qu'il entraîne tout en luttant contre l'indifférence qui menace présentement la frontière.

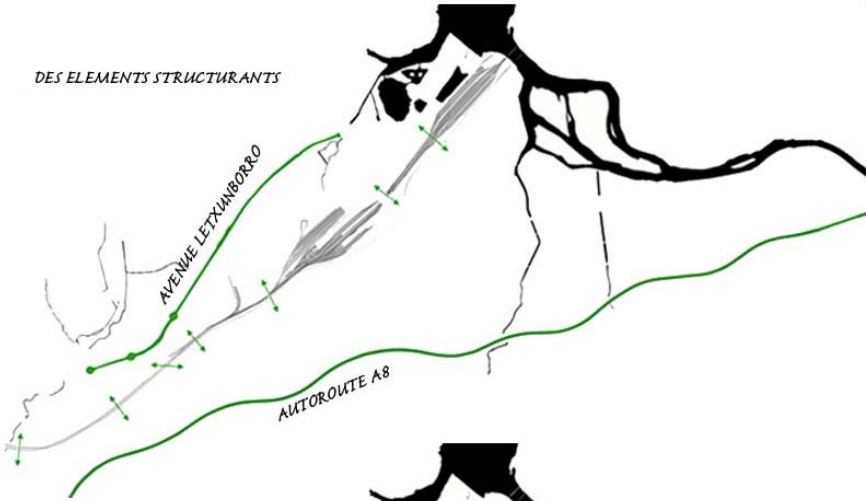
⁴⁷ Malgré ces événements, les activités professionnelles se diversifient, avec un développement marqué des activités commerciales, douanières et minières. De nombreuses entreprises s'installent également à Irun depuis la levée sous la IIIe république de l'ordonnance de 1874 (pour non concurrence).

⁴⁸ « L'effet frontière » est la mise à profit de l'existence de contrastes frontaliers (le plus souvent financier). Il s'agit alors de bénéficier de ce qu'il y a de plus avantageux de chaque côté de la frontière.

2006



DES ELEMENTS STRUCTURANTS



UN RESEAU



Reprenant les termes de Philippe Panerai, je dirais qu'Irun connaît une « croissance discontinue » qui « se présente comme une occupation plus ouverte du territoire ménageant des coupures végétales ou agricoles entre les parties anciennes et les extensions, et par là sanctionne l'éclatement de la ville ». ⁴⁹

En adéquation avec l'opportunisme qui la caractérise, la ville se développe donc par touche autour de chaque pôle naissant qui sera, par la suite, relié à ceux préexistants. Les fils alors tendus entraînent à leur tour une croissance linéaire, le long des axes principaux, qui se faufile entre les collines. Ajouté à cela l'urbanisation privée au coup par coup et les grands traumatismes causés par les conflits consécutifs du vingtième siècle et vous comprendrez que la ville ne possède pas une structure claire et intelligible à chaque stade de son évolution. Cependant, il existe certains éléments régulateurs forts qui ordonnent, orientent mais aussi contiennent l'extension de la ville du nord-est au sud-ouest lui procurant cette forme étirée en Y. Bordée par un fleuve, rythmée par ses rivières, comprise entre l'Avenue Letxunborro et l'autoroute A8, Irun est également scindée par l'importante emprise ferroviaire en son milieu. Cette dernière, qui n'est que ponctuellement franchissable, entraîne un déséquilibre évident entre à droite, une zone dynamique, dense et diversifiée et à gauche, des éléments épars qui courent après l'unité. Dans la longueur, une séparation s'opère également entre habitat et entreprise peu après la calle Major.

Aujourd'hui, Irun est une ville effilée qui tire sa toile telle une araignée sans aucune logique centripète. Toile de rapports enchevêtrés dans laquelle tout est centre et tout est périphérie à tour de rôle. On parle ici au pluriel. Chaque point revêt ces caractéristiques de façon temporaire mettant fin aux relations classiques du dominant/dominé. C'est une organisation spatiale en réseau où la distinction entre centre et périphérie mais aussi entre dedans et dehors s'estompe. On ne cesse d'entrer et de sortir des mailles du filet.

Irun est une ville de quartiers rétive à toute croissance planifiée. Ainsi, les réalisations modernes voient sporadiquement le jour et la dimension patrimoniale reste lettre morte. Sans vision d'ensemble et semble-t-il sans réelle réflexion d'intervention non plus, les destructions impulsives, les reconstructions à la hâte et l'absence quasi catégorique de réhabilitation laissent de nombreux remords. Les époques comme les styles cohabitent. Les immeubles art nouveau côtoient le pittoresque, qui lui-même fait face aux immeubles d'habitation en brique, qui dominent les minuscules maisons de pêcheurs devant les somptueuses villas d'inspiration basque... ⁵⁰ Et c'est ce paysage varié qui nous charme. D'un quartier à l'autre, nous changeons d'univers et suivant notre parcours et les rues que nous empruntons, ce n'est pas la même Irun qui se laisse découvrir. De cela résulte souvent moins un sentiment d'anarchie qu'une impression de paysage urbain rapidement changeant, qui en fait le résumé d'une grande ville aux multiples visages dans laquelle chacun peut se reconnaître.

⁴⁹ Philippe Panerai in *Analyse urbaine* (p58)
Marseille, Parenthèses, 1999

⁵⁰ Je vous renvoie à la partie « Si je m'arrêtais un peu... » dans les annexes.

2006



La déclivité et le faisceau des rails règlent l'implantation d'un bâti multi scalaire où se rencontrent volontiers immeubles en R+3, R+4, barres de logements collectifs en R+8 et villas individuelles. De plus, l'adaptation au relief donne lieu à des typologies riches et variées.

L'autorisation *a posteriori* (1931) d'implantation d'entreprises dans le périmètre frontalier explique la césure aujourd'hui constatée avec l'habitat. Dans ce tissu, il faut également remarquer la présence importante d'espaces publics en tout lieu. Irun est une ville de flux qui sait créer des temps de pause et de rencontres.



Là, la mobilité est lien et la ville s'appuie, comme nous l'avons dit précédemment, sur des structures porteuses de fluides. Il s'agit donc de se fixer sur du mobile. L'eau descendant de la montagne, les trains annonçant leur arrivée et le transport routier continu imprime le son et la cadence de la ville.⁵¹ Irun est définitivement une ville de flux où l'on marche, roule, circule, déambule, passe...

« *La ville moderne, celle qui naît, je crois, davantage des transports mécaniques que de la seule industrialisation, c'est la ville des flux, ce n'est plus la ville des stocks. C'est la ville où tout s'échange, où tout ne cesse de circuler. (...) la ville de tous les flux, de toutes les circulations.* »⁵²

Thierry Paquot

Ville de rues variées où la rue fait la ville. Irun mêle les grandes artères polyvalentes aux rues spécialisées (exclusivement marchande, de desserte ou de traversée). Ainsi, le lieu préexiste à la voie souvent... mais la voie préexiste aussi au lieu parfois. Nous le savons, Irun n'a pas de centre unique et prépondérant, c'est un fait, pourtant la centralité élançée du Paseo Colon pourrait nuancer nos propos. En plus des bureaux, commerces, habitats, immeubles élégants, elle concentre nombreuses caractéristiques de l'*Avenida* espagnole à savoir la cohabitation de divers modes de transport aux vitesses différentes sur une même voirie, de larges trottoirs plantés largement investis en fin d'après-midi pour la promenade et aménagement des temps de pause sur des places savamment disposées... Lieux d'activité, d'information, de rencontres, d'évitement, de détente et de spectacle, la rue est un espace collectif où les riverains de l'une sont les passants de l'autre.



Malgré une cohésion architecturale amoindrie par les destructions de l'incendie de 1936, le Paseo Colon témoigne d'une élégance rare.

⁵¹ D'ailleurs, le blues n'est-il pas né avec le rythme du train qui passe ?

⁵² Thierry Paquot in *La ville entre intérieur et extérieur*

Poesis Architecture, Arts, Sciences et Philosophie, n° 8, 1998

Les conflits successifs interrompent l'urbanisation de l'avenue Iparralde. Cela explique le paysage disparate qu'elle nous présente actuellement où villas et écoles côtoient vides, infrastructures, équipements et amas de commerces frontaliers. Mais la disponibilité de vastes espaces anciennement douaniers et frontaliers permet de penser que cette voie trouvera enfin son aspect de grande avenue urbaine reliant la France et l'Espagne. Le Ficoba (Foire Internationale de la Cote Basque) est le symbole de ce renouveau.

L'avenue de Navarre, réalisée au prix de remblais considérables, est majestueuse et paisible. Les immeubles, réalisés trente ans après l'ouverture de la voie, sont en retrait pour laisser place à une végétation luxuriante et à de larges promenades.



L'avenue de Guipuzcoa présente une cohabitation radicale d'immeubles élevés à l'ouest et de villas à l'est. Cette urbanisation multi scalaire est caractéristique de la ville.

L'essence même de la Plaza del Mercado, le marché, disparaît dans l'incendie de 1936. Puis, l'îlot d'habitation faisant face à la mairie est détruit dans le cadre d'un projet imprécis et non réalisé en 1960. Cela met fin au dialogue que Balzola avait instauré entre le Paseo Colon et la Plaza Major et relègue le cœur historique à l'est. Irun perd son centre et acquiert un lieu entièrement dominé par l'automobile et délaissé des projets urbains.

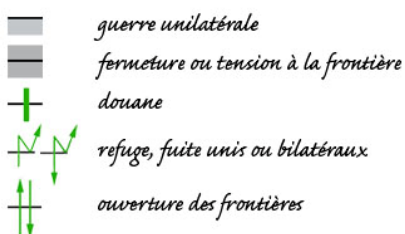
*« ...chaque ville a sa « démarche », son propre style de mouvement, sa vibration, son spectre de vitesses, bref sa signature dans l'ordre de la mobilité. Il y a des villes nerveuses et des villes nonchalantes...En outre toute ville est « plurimobile » (et donc multimodale), sa personnalité se lira dans sa manière d'agencer une diversité de mouvements, de composer des vitesses.»*⁵³

Georges Amar

⁵³ Georges Amar in *Mobilités urbaines, éloge de la diversité et devoir d'invention* (p13)
La Tour d'Aigues, Editions de l'Aube, 2004

« Ville tentaculaire au sens premier du terme, Irun désarçonne le visiteur par son absence de centre, par son écartèlement, mais elle se révèle passionnante pour ceux qui aiment les coulisses, les chemins de traverse, et pour ceux chez qui le sentiment exotique correspond à la définition de Victor Segalen : « une esthétique du divers ». »⁵⁴

La poétique du fluide et du franchissement a dicté la construction d'une ville qui s'enrichit perpétuellement de nouvelles branches. Les réseaux de différentes échelles s'interpénètrent et les flux traversent les frontières.



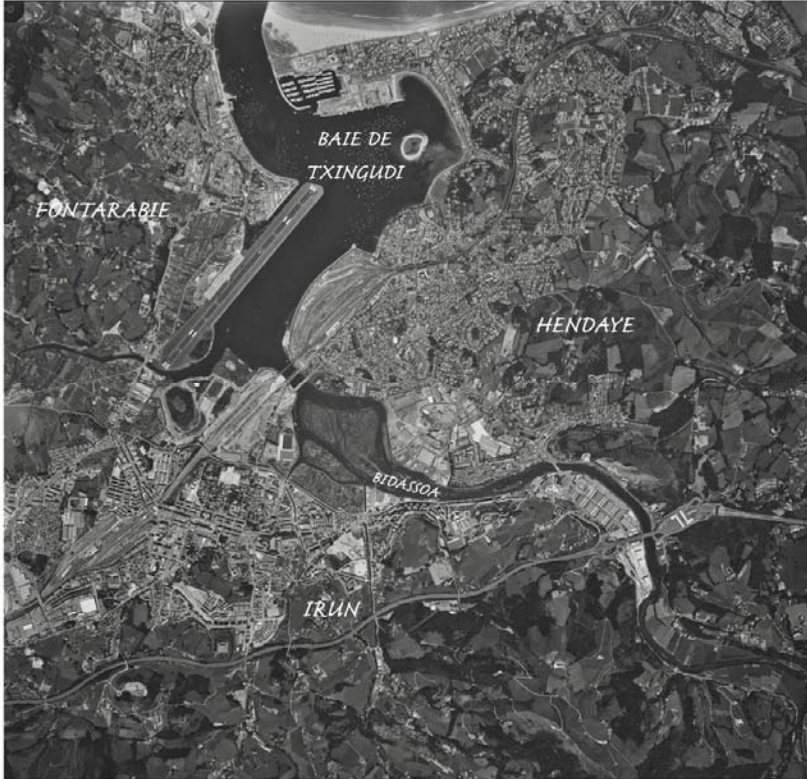
⁵⁴ Maurice Culot, Geneviève Mesuret in *Hendaye, Irun, Fontarabie Villes de la frontière* (p26) Op. Cit.

*« Autrefois les frontières étaient tout et les peuples rien ;
bientôt les frontières ne seront rien et les peuples tout. »*
Emile de Girardin



IRUN, HENDAYE, FONTARABIE ET LA BIDASSOA

FRANCE



ESPAGNE

1846

1849

1856

1864

1865

seconde guerre carliste

*prolongation de la ligne de chemin de fer de Bayonne à Irun
inauguration de la gare d'Hendaye et du pont international*

inauguration de la ligne de chemin de fer reliant Madrid à Hendaye

le traité de Bayonne est signé le 2 décembre afin de clarifier les tracés frontaliers entre la France et l'Espagne

Trois plaisirs du voyage selon Ilka Chase : l'attente, l'éblouissement et le souvenir

1868



*une révolution éclate, la reine
Isabelle II est chassée du trône
et la France lui offre l'hospitalité
au chateau de Pau*

1872

*troisième guerre carliste
Irun, qui a choisi le camp libéral, est assiégé
et bombardé*

1874

*ordonnance interdisant
l'implantation d'usines
à moins de 10 km de
la frontière espagnole*

1876

1881

1882



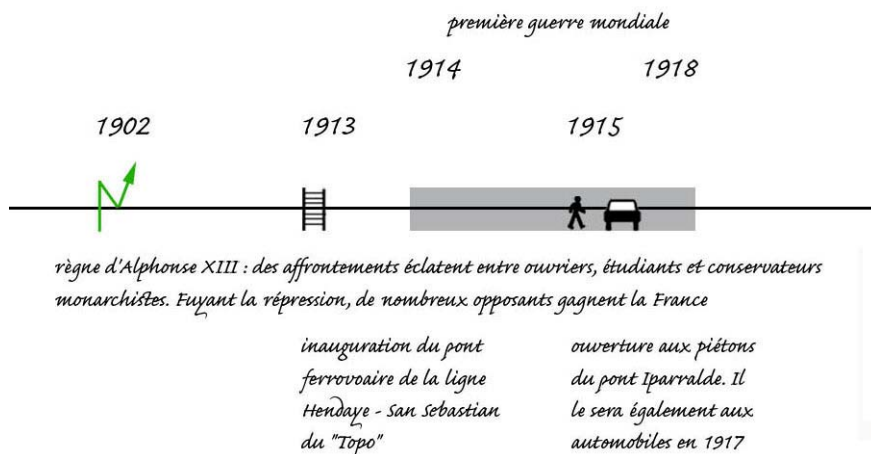
*construction de
la gare d'Irun*

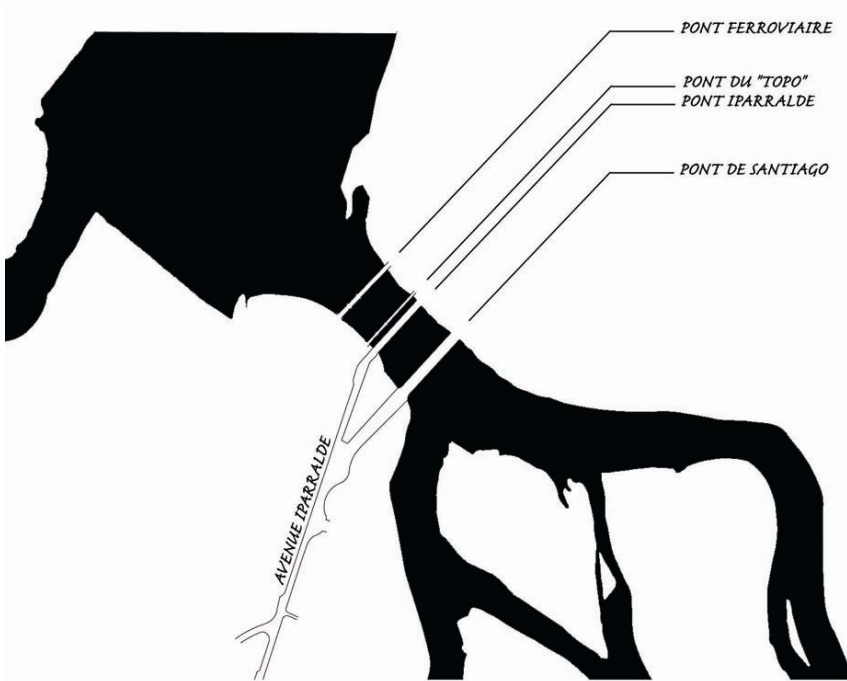
Il est maintenant nécessaire de prendre un peu de recul pour envisager la ville qui nous intéresse au sein d'une communauté frontalière plus large, composée d'Irun et Fontarabie pour le versant espagnol et d'Hendaye côté français ; trois villes, trois cultures et trois langues unies dans un destin frontalier commun.

Comme une brèche dans la chaîne montagneuse des Pyrénées, il s'agit d'un passage privilégié entre le nord et le sud de l'Europe où l'eau a un rôle primordial. Le Golfe de Gascogne (nommé Golfe de Biscaye en castillan), la baie de Txingudi puis le fleuve Bidassoa imposent ainsi leurs rythmes et leurs hésitations aux relations entre les deux rives. Ici, « la » frontière importe moins que le rapport qu'entretiennent les communautés humaines avec elle, le regard que les hommes portent sur elle et les pratiques qu'ils en ont. Le décalage existant entre la pensée étatique et les usages donne naissance à un nouveau type, celui des « frontières discrètes du temps ordinaire ». Passer la frontière est un voyage, même quotidien. C'est alors le privilège d'aller chaque jour ailleurs.

La démarcation frontalière tardive et les tensions historiques récurrentes ne vont point cesser les échanges traditionnels entre les deux rives tels le troc, la gestion collective des espaces de montagne (le bétail ne connaît pas de frontières) et les alliances matrimoniales... De plus, et de manière paradoxale, la présence de la frontière est venue enrichir ce système par le développement de la contrebande.

Irun, Hendaye et Fontarabie communiquent mais ne sont pas physiquement liées. Ce sera chose faite dès 1864 avec la création d'un pont international en amont de la baie pour assurer la liaison des lignes de chemin de fer. Les piles de ce pont de pierre portent les initiales des deux souverains présidant son inauguration : Napoléon III et Isabelle II. Paris et Madrid, et à travers elles Irun et Hendaye, sont désormais connectées laissant quelque peu Fontarabie sur la touche. Il est vrai que cet ouvrage va bouleverser la donne locale avec, notamment, un accroissement significatif de la population des deux villes concernées.





crise économique

1929

1931



*les républicains alliés
aux socialistes gagnent
les élections. la IIe république
est déclarée. (l'ordonnance
datant de 1874 est levée)*

Puis, en 1909 est projetée la réalisation d'un pont routier international qui avec un tablier métallique et des gardes corps en fonte ornée, représente le savoir-faire industriel de la région. Le pont Iparralde (« pont du nord ») est ouvert aux piétons en 1915 mais il faut attendre que l'avenue surélevée du même nom soit terminée côté espagnol pour l'ouvrir à la circulation en 1917. Avec lui se matérialise la fonction de contrôle frontalier par l'édification de postes de douane, la mise en place d'une barrière et l'acquittement d'un péage jusqu'en 1936.

Entre les deux vient s'insérer en 1913 le pont ferroviaire dédié à la ligne Hendaye - San Sebastian du train métropolitain surnommé « El Topo » (la taupe) pour les nombreux tunnels qu'il emprunte sur son parcours.

Le site connaît son visage actuel avec la création d'un dernier pont conséquent en 1966. Un peu en retrait des trois dernières réalisations, le pont routier à quatre voies dit pont de Santiago est complété de part et d'autre par des échangeurs qui modifient complètement les abords du fleuve en cet endroit. Le pont Iparralde, en double emploi, devient caduque et son non entretien entraîne sa fermeture à la circulation en 1994. Pour emprunter ce qui a été le symbole frontalier, les piétons doivent aujourd'hui se faufiler entre le capharnaüm des voitures venues profiter des petits commerces présents. Le spectacle est désolant. Devenu un second plan oublié, au fond de rues en cul de sac, les anciens édifices douaniers attendent qu'une décision soit prise sur leur sort.

Comme une main tendue entre deux pays, ces ponts créent une grande proximité où quinze minutes de marche seulement séparent le cœur d'Irun à la gare d'Hendaye. Mille cinq cents mètres qui suffisent à mettre en exergue les différences de relief, d'urbanisme et de modes de vie. La montagne du Jaizkibel vient en effet bloquer la pénétration visuelle sur le territoire espagnol alors que la vue est dégagée sur la côte basque française toute entière. Un lien visuel important qui a souvent fait naître l'envie au cours de l'histoire. La rencontre du relief avec le vent provenant de l'Océan Atlantique crée également un paysage différent de part et d'autre. Le flan nord-ouest

1936



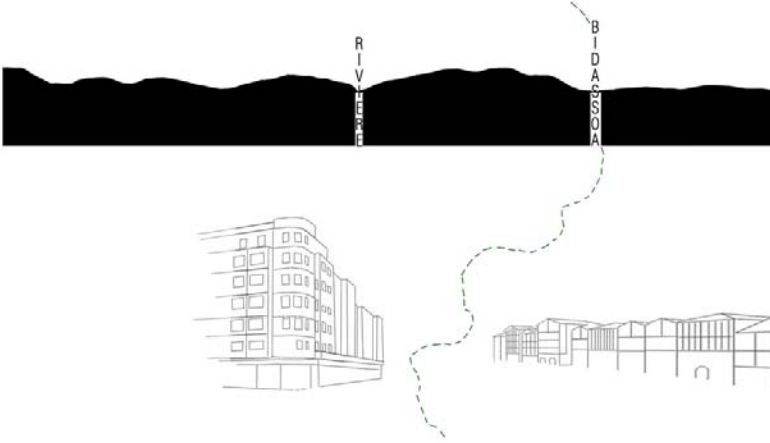
GUERRE CIVILE

18 juillet 1936
soulèvement militaire
du Général Franco;
et Pronunciamiento

8 août 1936
la politique de non
intervention adoptée par
Léon Blum entraîne la
fermeture de la frontière

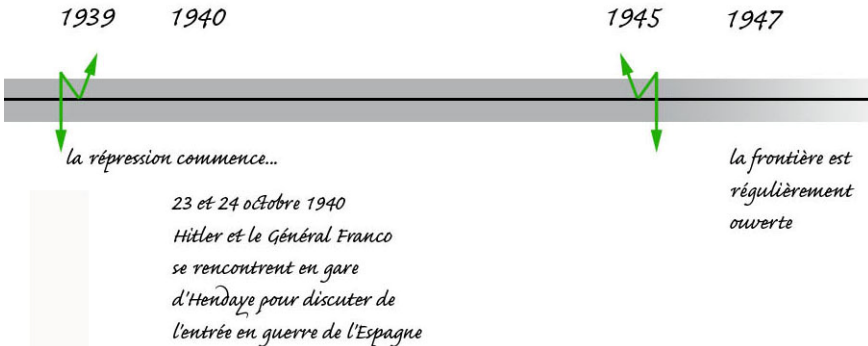
26 août 1936
offensive terrestre
sur Irun

2 septembre 1936
Irun tombe, "l'Ejercito
Republicano" incendie
sa ville avant de se
réfugier en masse dans
Le Pays Basque français



« Des personnes de langues différentes habitent des mondes sensoriels différents. »
 Edouard T. Hall

seconde guerre mondiale
Les passages des résistants en Espagne, des espions en France et des habitants
de zone occupée en zone libre sont minutieusement surveillés



de la montagne situé au vent présente une végétation luxuriante lorsque le versant opposé subi l'aridité d'un vent sec et chaud. C'est « l'effet de foehn ».

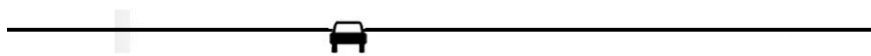
Lors du trajet, le contraste entre les hauts immeubles irunais et les maisons individuelles françaises représentatives de l'étalement urbain nous frappe. Différences de législations autant que de mode de vie remarquables dans les horaires d'ouverture des magasins, des administrations, dans l'investissement des rues mais pas seulement...le phénomène linguistique est également très marqué. D'un côté, la constitution espagnole a décrété la langue basque comme langue co-officielle de la province permettant ainsi la mise en place de centres d'apprentissage scolaires et universitaires, la création de radios, de quotidiens...Là, le basque est appris, parlé, écrit et véhiculé donnant l'impression d'une superposition culturelle forte où le non initié, même espagnol, se sent quelque peu déraciné. Pour exemple, la confusion des noms de villes où Iruna est Pampelune et Hondarrabia est Fontarabie. En France, le basque n'ayant pas de reconnaissance officielle, les panneaux signalétiques présentent toujours les deux langues.

Ces quatre ponts internationaux individualisent les flux, marquent la fin de la baie et le début du fleuve et permettent de se rendre brièvement compte que la ligne frontière traverse les eaux. En effet, seul le pont Santiago la représente avec une pierre taillée par Jorge Oteiza en son milieu où les inscriptions *France* et *Espagne* se tournent le dos. Plus qu'un franchissement, les ponts symbolisent la transition entre deux pays. L'eau centrale, entre marées et marais, est aussi bien un lien qu'une source de conflit. Elle porte cette dualité en elle. Ainsi, la question du partage de l'eau pour la pêche a toujours été une question épineuse entre Hendaye et Fontarabie malgré le principe de liberté de navigation sur les fleuves internationaux énoncée au traité de Vienne en 1815. L'attribution des îles des Joncaux utilisées pour la culture maraîchère, a aussi été longtemps objets de convoitises entre Irun et Hendaye. La petite île des Faisans, ou île de la Conférence, considérée comme un espace neutre de pourparlers fait, elle, office de référence avec son statut de condominium.

1952

1966

1975



*les échanges sont
pleinement rétablis*

*inauguration du
pont de Santiago*

*décès du Général Franco
retour à la monarchie
avec Juan Carlos 1er*



1986

1990 1991

1993

1994



*l'Espagne et le Portugal intègrent
l'Union Européenne le 1er janvier
en tant que 11e et 12e membre*

*l'Espagne et le Portugal
ratifient la convention
de Schengen le 25 juin*

*le pont Iparralde
est interdit à la
circulation*

*la France signe
la convention de
Schengen le 19 juin*

*création de
l'Eurodistrict
Bidassoa - Ixingudi*

Notons que depuis 1960, le paysage de la baie a été profondément transformé par les mains de l'homme qui après lui avoir imposée près d'un mètre cinquante de remblais, modifiant ainsi son régime, ont creusé un port de plaisance à Hendaye plage et gagné un aéroport sur l'eau à Fontarabie.

Au-delà de la culture basque (festivités folkloriques, sports, architecture partagés...) procurant une certaine continuité, le lien est aujourd'hui exprimé par l'existence d'une navette fluviale (en blanc) entre Hendaye et Fontarabie et d'un cheminement piéton et cycliste (en vert) appelé *chemin de la baie*. Ce dernier, tel un fil continu, traverse villes et frontière, retrace l'histoire de la baie, explique son patrimoine, sa culture et dévoile ses aspects environnementaux encore méconnus à l'aide de neuf petites haltes dispersées sur le chemin. Un musée de la contrebande devrait également y figurer prochainement.

La baie de Txingudi met donc en scène ces villes dans un scénario qui voit Hendaye et Fontarabie se refléter l'une dans l'autre à trois cents mètres d'intervalle et Irun jouer la véritable rotule du trio. (un pont envisagé entre Hendaye et Fontarabie en 1927 n'avait pas pu voir le jour avec la crise économique qui fit suite. Aucun autre projet de la sorte n'est à signaler depuis). Amarrées, les trois n'en conservent pas moins leurs singularités. Ainsi, Hendaye est une cité balnéaire essentiellement reconnue pour sa plage et son port de plaisance avec une grande capacité d'accueil dédiée au tourisme estival. Fontarabie, elle, est une cité historique où l'activité de la pêche y est encore essentielle. Irun, la plus vaste et peuplée, vit du commerce et de l'industrie.

Les pieds dans l'eau et la montagne proche, ces villes frontalières jouissent d'une position géographique exceptionnelle et, selon l'expression de Julien Gracq, d'un certains « tropisme des lisières ».

Et ces lisières, justement, vont s'institutionnaliser pour créer une continuité fonctionnelle par-dessus la discontinuité territoriale. Le 10 mars 1995, la France et l'Espagne livrent la base de la coopération transfrontalière en signant le traité de Bayonne (les régions Aquitaine, Midi Pyrénées et Languedoc Roussillon côté français, Euskadi, Navarre, Aragon et Catalogne côté espagnol sont concernées).

1995

1998



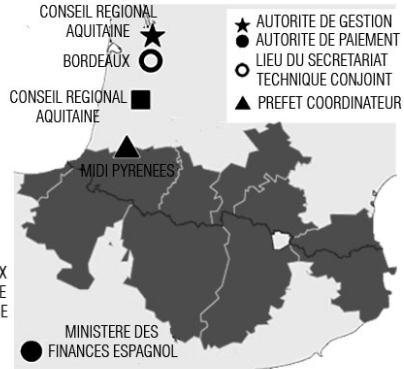
mise en application de la convention de Schengen le 26 mars

le Royaume d'Espagne et la République de France signent un traité de coopération transfrontalière, dit traité de Bayonne

les communes d'Hendaye, Fontarabie et Irun signent la convention inter administrative de coopération transfrontalière le 2 décembre, donnant naissance au Consorcio



ESPACE DE COOPERATION TRANSNATIONAL
INTERREG III VOLET B



ESPACE DE COOPERATION TRANSFRONTALIERE
INTERREG III VOLET A



Une culture frontière existe dans un état constant de transition.

« L'effet frontière » est ici au cœur des vies ordinaires. Si le commerce s'effectue de part et d'autre en fonction des avantages financiers, les habitants frontaliers espagnols vont en majorité profiter du système de santé français. Fuyant les prix exorbitants de l'immobilier dans la région (notamment dans la ville de San Sebastian), ils résident également en grand nombre à Hendaye, devenue leur cité-dortoir. Notons que dans cette conurbation Bayonne – San Sebastian, mille à quatre mille cinq cents résidents français travaillent en Espagne quand cinq cents à mille espagnols font chaque jour le voyage inverse. Il est vrai que les entreprises françaises frontalières ont tendance à se délocaliser en Espagne pour profiter des charges fiscales inférieures.

Aujourd'hui la frontière ne fait plus peur, ce n'est pas une périphérie historique que le temps et la mémoire auraient mise en marge, elle est quotidienne.

En ce qui concerne Irun, Hendaye et Fontarabie, la coopération transfrontalière débute en avril 1990 avec la « déclaration institutionnelle du Bassin de la Bidassoa face au marché unique ». Celle-ci permet l'élaboration en suivant du « Plan stratégique Bidassoa 1993 » dont l'objectif principal est la création d'un cadre juridique pouvant coordonner les structures administratives et institutionnelles de part et d'autre de la frontière. Ses préoccupations se concentrent sur le domaine des transports, du commerce et sur la configuration du bassin comme une destination touristique unique. Ce cadre juridique est finalisé avec la signature de la « Convention inter administrative de coopération transfrontalière » donnant naissance à l'Eurodistrict Bidassoa Txingudi et au Consorcio du même nom le 23 décembre 1998. Celui-ci s'oriente sur l'organisation de manifestations culturelles communes, la rédaction d'un plan local d'urbanisme pour l'habitat transfrontalier, l'agencement de transports publics sur toute l'agglomération, le développement de modes de déplacements alternatifs et l'information publique. Les trois mairies s'investissent alors avec une représentation financière proportionnelle à leur poids démographique et une présidence alternante. Le territoire transfrontalier reliant les régions Aquitaine, Euskadi et Navarre est également représenté par l'agence transfrontalière de l'Eurocité basque sous forme d'une AEIE (Association Européenne d'Intérêt Economique). Le 18 janvier 1993 la communauté d'agglomération du BAB (Bayonne, Anglet, Biarritz) et la Diputacion Foral de Guipuzkoa formalisent leur collaboration par la signature d'une convention de coopération dont le but est de positionner la conurbation Bayonne San Sebastian (cinquante kilomètres de long et environ six cent mille habitants) en situation compétitive dans le système urbain régional et européen. Un nouvel accord de coopération transfrontalière est signé le 24 février 1997 pour concevoir « l'Observatoire transfrontalier de l'Eurocité Bayonne – San Sebastian » qui, au travers d'un Livre Blanc, élabore un schéma territorial transfrontalier en juin 2000. Trois grandes options sont retenues : constituer une plate forme atlantique d'inter modalité, de communication et d'information / structurer une métropole linéaire poly centrée en réseau / protéger et valoriser le patrimoine naturel.

Suite à cette phase d'observation et de diagnostic, l'Observatoire transfrontalier a changé de dénomination pour devenir « l'Agence transfrontalière de développement de l'Eurocité basque Bayonne-San Sebastian ».

Concrètement, tout cela a permis la réalisation du chemin de la baie dont nous avons déjà parlé tout comme le complexe du FICOBA qui s'inscrit dans la requalification de la zone des ponts. De nouvelles lignes de bus entre Irun, Hendaye et Fontarabie ont également été mises en place et une liaison tram-train entre Hendaye et San Sebastian est encore à l'étude.

« Beaucoup de bruit pour rien » ou pour pas grand-chose pourrait ainsi résumer, pour le moment, ce lourd travail législatif qui rencontre d'importantes difficultés : articuler les compétences des multiples collectivités engagées, faire face à la confrontation entre partenaires ayant des objectifs et des cultures différentes, gérer la concurrence entre les territoires, définir un chef de file légitime, courir après les financements...

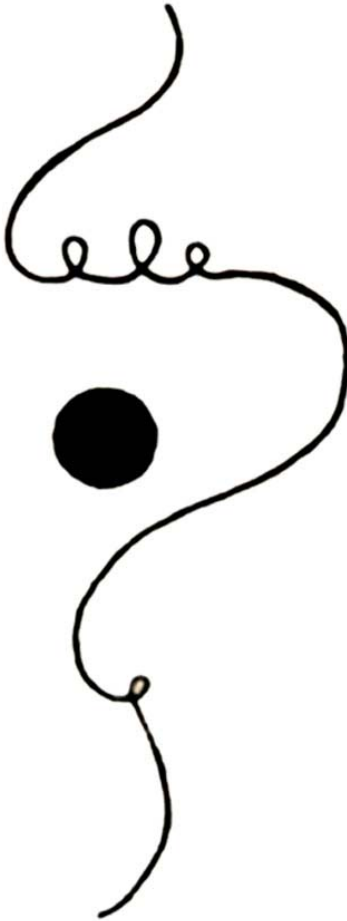
« En reprenant la terminologie de Zygmunt Bauman (2005) , l'on pourrait avancer l'idée, pour conclure, que les territoires, à l'image de la société, ont perdu en solidité pour devenir fluides, leurs formes spatiales n'ayant plus ou ayant peu recours à « l'épaisseur du temps » pour avoir une légitimité. En fin de compte, ils seraient des sortes de territoires « simulacres » (Baudrillard, 1981) entrant dans la ronde de la consommation, prêts à être, après avoir été consommés, jetés et exclus (Bauman, 2006) car ne correspondant plus aux goûts des individus-consommateurs mobiles (et incertains) dans leur choix. Cette nouvelle fluidité imposée aux territoires nous fait parler de complexité territoriale, complexité car nous n'y retrouvons pas ce que J. Lévy a appelé « nos fondamentaux » à savoir la métrique, l'échelle et la substance, fondamentaux qui changent, dit-il, dans le même temps et dans le même mouvement. Ainsi, l'extraordinaire augmentation des circulations, le rétrécissement de l'espace-temps dérangent les emboîtements d'échelles et modifient de ce fait les appartenances socio spatiales exclusives (ou bien ou bien) auxquelles les individus étaient invités, voire condamnés pour des appartenances inclusives (et et), possiblement éphémères et où l'ailleurs (quel ailleurs ?) commence ici (quel ici ?) (Virilio, 2004). Mais cela ne signifie pas que « le territoire soit mort », il s'agit plus de prendre en compte les nouvelles formes socio spatiales émergentes par leur pluralité et leur fluidité (Antheaume, Giraut 2006) et en suivant U. Becq (2006), dans une optique cosmopolitique où malgré une perception et une expérience d'un monde unique, il existerait une «différence énorme entre les univers existentiels » (Pelmutter, in Hall, Mc Grew, 1994). »⁵⁵

Hélène Velasco-Graciet

⁵⁵ Hélène Velasco-Graciet in *Après les frontières, avec la frontière Nouvelles dynamiques transfrontalières en Europe* (p82) Op. Cit.

« Il n'est pas de spatialité que n'organise la détermination de frontières. »

Michel de Certeau



Wassily Kandinsky in *Point-Ligne-Plan* (p37)
Paris, Denoël, 1970

Dans un contexte d'Etats en crise où émergent de nouveaux pouvoirs d'ordre économique, institutionnel ou social, les frontières apparaissent sous d'autres formes que la ligne... comme la zone, le front ou le point. Ce sont des frontières physiques qu'elles soient ports, aéroports, plateformes logistiques ou bien gares ferroviaires situées à l'intérieur d'un territoire national et sur lesquelles se reportent les fonctions de contrôle. La frontière est déplacée et sa représentation classique s'en trouve alors bouleversée. Nous passons de la ligne au point frontalier. Celui dont il est maintenant question est la gare d'Irun. Frontière ferroviaire telle un milieu intermédiaire entre France et Espagne, entre ici et ailleurs, entre intérieur et extérieur.

Ainsi, en analysant les relations de la ville avec la gare, de la gare avec le quartier dans lequel elle est insérée tout comme le projet européen qui la concerne, nous nous attacherons à définir un territoire d'action en vue de la réalisation d'un projet d'architecture où nous mène cette étude.

*« Toute création est inaugurée par une partition instauratrice de limites spatiales et/ou temporelles. Dans ce cas, la limite est porteuse de différence ou, si l'on préfère, la différence suscite la limite. »*⁵⁶

Sans frontières, pas de territoires et sans territoire, pas d'architecture.

⁵⁶ Claude Raffestin in « Eléments pour une théorie de la frontière » (p 4) Op. Cit.

« *A cette frontière où le rail s'agrandit* »
Paul Morand

UNE GARE EN CENTRE VILLE

IRUN, VILLE FERROVIAIRE ET GARE URBAINE

Plus labiles et plus mouvantes, ces nouvelles formes frontalières s'inscrivent notamment, comme c'est le cas à Irun, dans les espaces urbains. Et à mon avis, c'est là, plus qu'ailleurs, que les frontières contemporaines prennent leur sens. Emergentes, et pourtant déjà baptisées, la gare d'Irun est à rapprocher de la définition d'une *frontière réticulaire* :

« De nouvelles formes de frontières d'Etat apparaissent aux périphéries des grandes villes. Attirées par les grands réseaux de transport et de communication, ces frontières viennent se greffer sur leurs principaux nœuds, là où justement l'accessibilité est maximale. Elles s'y relocalisent en se conjuguant avec les terminaux de toutes sortes : aéroports, ports spatiaux, maritimes ou fluviaux, gares routières et ferroviaires, plates-formes logistiques. Nous appelons frontières réticulaires, ces formes frontalières qui s'imbriquent étroitement aux réseaux techniques et les appareillent, alors que les Etats sont appelés à mettre en œuvre des modalités de plus en plus sophistiquées de contrôle dédiés à des circulations spécifiques : celles des personnes ou des marchandises, des services ou des informations. Elles n'ont plus les formes que nous leur connaissons, puisqu'il ne s'agit plus de frontières linéaires aux fonctions polyvalentes, mais de points de contrôle qui se multiplient au sein des espaces réticulaires de plus en plus spécialisés et étroitement agencés à eux. Il s'y invente des formes de contrôles complexes et sophistiquées où s'imbriquent des enjeux multiples, de nature politique, économique, sociale, juridique et technique. La frontière est d'autant moins dissociable du réseau que les contrôles s'opèrent tout au long de l'acheminement. Si les réseaux incorporent les caractéristiques traditionnelles d'une frontière d'Etat, ils vont bien au-delà. Par exemple, l'impératif de protection d'un territoire national tend à s'y confondre avec l'impératif de protection des installations aéroportuaires ou ferroviaires. Entre ces deux enjeux, l'équivoque s'installe : en témoigne l'émergence de partenariats et de coopérations tout aussi étranges et inédits entre Etats et gestionnaires de réseaux que viennent parfois révéler les incidents. Tout se passe comme si ces frontières étatiques, en se technicisant et en se « réseautisant », perdaient décidément de leur « exclusivité » étatique.

Par leur efficace, ces nouvelles formes frontalières permettent aux sociétés qui en sont appareillées de jouer sur tous les registres de la distance, qu'elles peuvent installer ou effacer à leur gré, en fonction des circonstances les plus variées. Elles révèlent enfin qu'aujourd'hui le dehors et le dedans territorial s'enchevêtrent. A l'évidence ces frontières révèlent que les villes autant que les Etats, aujourd'hui, croissent en complexité. »⁵⁷

Nous l'avons vu, la gare d'Irun a joué un rôle fondamental dans l'orientation urbaine de la ville.

C'est en 1853 qu'un décret royal du ministère des Travaux Publics accorde la concession de la ligne de chemin de fer reliant Madrid à Irun aux frères Isaac et Emile Pereire. Leur compagnie ferroviaire du Nord, dont les capitaux sont français, est donc chargée de la construction. Le chemin de fer arrive à Irun en 1864 et l'année suivante, l'ensemble de la ligne Madrid Hendaye est inauguré. Cette liaison ferroviaire apporte un lien physique, une continuité visuelle et le témoignage d'une collaboration étroite entre les deux pays. Les noms de famille à consonance française encore présents à Irun sont d'ailleurs en relation directe avec les techniciens et machinistes venus former le personnel espagnol avant de s'y établir définitivement. Aujourd'hui, cette collaboration ferroviaire s'exprime par l'existence d'un bureau en gare d'Irun chargé de la Gestion Opérationnelle des Trafics Internationaux (GOTI). Créée en 1997, sa mission est d'optimiser la production du fret sur le complexe Hendaye - Irun.

Puis, en 1910, le contrat pour la construction d'un petit train à échelle métropolitaine est signé à Bilbao. Quatre ans plus tard, « El Topo » relie les villes d'Hendaye, Irun et San Sebastian et ne tardera pas à devenir un moyen de transport des plus populaires. Financé par le gouvernement basque depuis 1982, il appartient désormais au réseau ferré basque appelé l'Euskotren. La taupe, en français, passe la frontière avec fluidité lorsque les trajets internationaux effectuent une halte à Irun pour avoir recours aux opérations de transbordement que nécessite la différence d'écartement des rails entre la France et l'Espagne⁵⁸. Il se murmure que ce dit écart ait été suscité par la crainte de l'invasion suite aux années d'occupation napoléonienne.

Toutefois, cette transition nécessaire est d'avantage perçue comme une source d'activités pour l'économie locale que comme un handicap.

⁵⁷ Groupe Frontière in « La frontière, un objet spatial en mutation » (p4)

EspacesTemps.net, Textuel 29. 10. 2004

⁵⁸ L'écartement des rails est la distance séparant les deux files des rails d'une voie ferrée. L'écartement de mille quatre cent trente cinq millimètres est le plus utilisé dans le monde, il représente 60% des lignes. C'est l'écartement standard ou international qui caractérise la « voie normale ». Lorsque l'écartement est supérieur on parle de voie large et de voie étroite lorsqu'il est inférieur. L'Espagne et le Portugal sont donc équipés de voies larges de mille six cent soixante huit millimètres.

Être en Espagne et se sentir en France

Être déjà en Espagne et ressentir un passage décalé

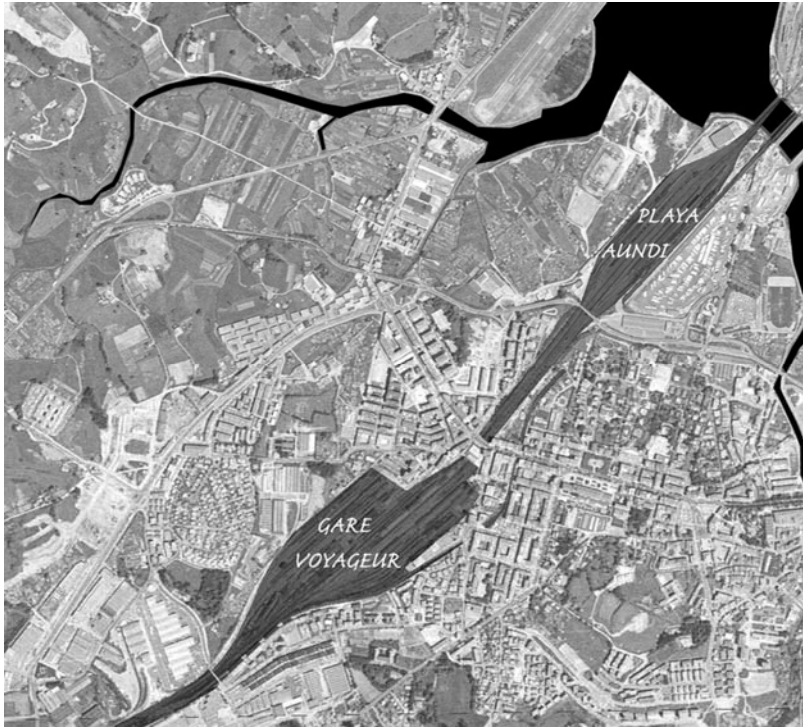
De plus, elle a fait d'Irun la gare terminale du système ferroviaire français et espagnol, un véritable nœud de connexion et par conséquent LE point de basculement entre ces deux pays frontaliers.

Contraint de s'arrêter pour des raisons techniques, le voyageur marque une pause dans son trajet, descend de train et traverse le hall international avant d'embarquer dans le train du pays voisin sur le quai opposé. En changeant de quai comme l'on change d'état, le passage frontalier est ressenti de manière beaucoup plus vive que sur une ligne s'estompant peu à peu... d'autant que ce changement est depuis toujours l'occasion des contrôles douaniers. C'est peut-être ici, au sein de la gare, dans cet instant plein d'incertitude entre excitation du départ et angoisse du retour, que la frontière s'exprime.

Ce transfert frontalier en territoire espagnol plonge alors l'espace situé entre la frontière réticulaire vécue et la frontière étatique dans un entre-deux hybride où apparaissent souvent des cultures et pratiques locales spécifiques.

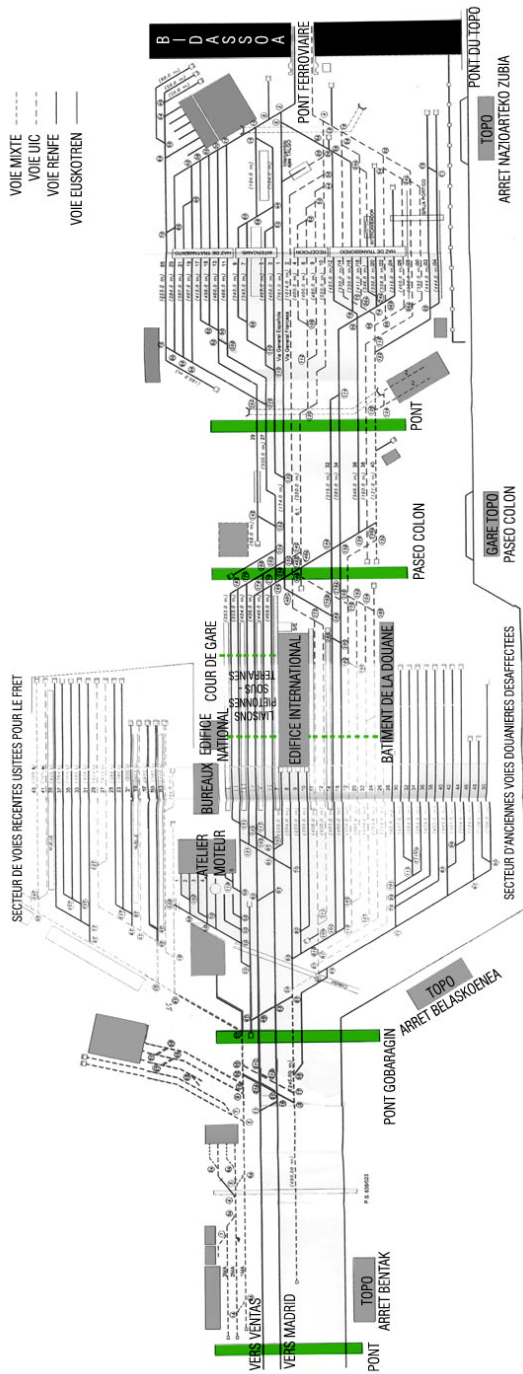
Arrivée tardivement par l'une des deux liaisons journalières, je descends au terminus du train, Irun selon mon billet, pour une attente estimée à 2h33. Là, chargée plus que de raison, je recherche en vain un endroit où occuper mon temps. L'absence de banc m'entraîne à l'intérieur de l'espace attenant au quai mais il est tard et l'unique kiosque à journaux et le café sont fermés. Pas une personne à qui s'adresser, rien. Un homme en uniforme me fait alors poliment comprendre que les lumières que je devine de l'autre côté ne me sont pas accessibles. Je suis, comme la dizaine de personnes dans mon cas, confinée dans cet entre-deux où seuls les titres de presses et les barres chocolatées du distributeur nous affirment que nous sommes déjà en Espagne. L'attente est longue, isolée... impossible de décrire l'environnement de ce quai d'où rien ne nous apparaît. Enfin, les coulissants s'ouvrent, le train de nuit vient d'arriver et l'accès au quai symboliquement espagnol nous est brièvement accordé pour accéder au wagon couchette.

Etape imposée par la différence d'écartements des rails entre la France et l'Espagne, la gare d'Irun est certes un passage obligé mais pourquoi serait-elle un passage subi ?



La photographie aérienne démontre l'importance de l'emprise ferroviaire dans l'espace urbain irunais. Divisée entre le fret dans la zone de Playa Aundi au nord et la gare voyageur en centre ville, elle traverse la cité espagnole de part en part. L'impression se confirme. On ne fait pas le tour d'Irún, on la pénètre en son centre. Le faisceau des rails agit comme un véritable élément moteur vers lequel et le long duquel la ville se développe. Cela lui procure une forme longiligne semblable à celle que peut générer une attraction fluviale. La comparaison de la linéarité des rails au lit d'un fleuve se fauilant parmi la topographie aux multiples collines sera une des idées maîtresse de ma réflexion architecturale.

« Les vastes formes organiques du réseau de voies ferrées traversent les ensembles cristallins des quartiers avoisinants comme un réseau fluvial artificiel. Sur les deux rives, ces voies suivent le cours du fleuve et leur réseau s'élargit par endroits (gares, voies de garage et dépôts), tout comme le fleuve. Le flux des trains comme celui de l'eau se ralentit à ces endroits, ce qui donne naissance à des étangs, des espèces de lacs ou des bras du fleuve. Un fleuve modèle et modifie la topographie du paysage qu'il traverse : il se fraye un passage là où les couches géologiques sont particulièrement friables et, inversement, il est retenu, endigué ou dévié là où la résistance est plus grande (...).

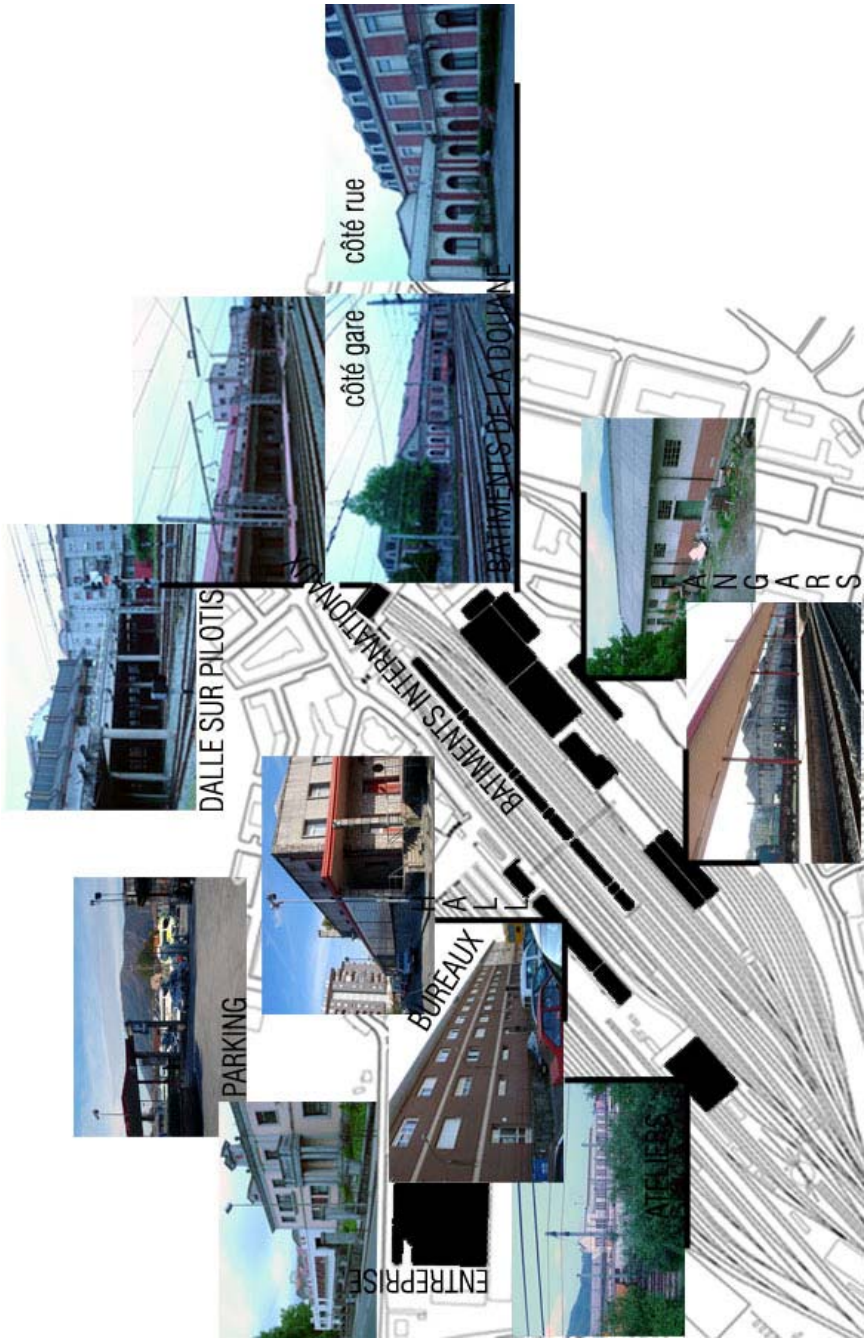


Dans ce processus de concentration et de cristallisation, la ligne de chemin de fer semble également développer une attraction de plus en plus grande. De nouvelles constructions naissent qui, comme jadis les architectes ferroviaires (gares, entrepôts), se tournent tout à coup vers les voies, se réfèrent à elles comme auparavant au fleuve, alors que les bâtiments plus anciens avec leurs murs noircis par le charbon ont toujours cherché à s'en détourner. L'espace bâti environnant n'est plus la « victime » des voies ferrées qui supporte le bruit, la puanteur et la circulation. La force d'attraction et la cristallisation le long des voies ferrées exigent par conséquent un effort urbanistique spécifique qui exprime aussi d'un point de vue fonctionnel la fluctuation et le lien linéaire qui caractérise ce lieu. L'élaboration d'une structure de quartier sur, à côté et par-dessus les voies ferrées est étroitement liée à la conception de l'espace public qui redéfinit des raccordements à l'espace urbain donné. L'orientation principale de ce futur espace public suit les voies ferrées. Il constitue, tout comme elles, une forme continue et en fait infinie. (...) C'est un bout de ville, un secteur (d'une agglomération européenne) cohérente est lié par l'espace public des chemins de fer. »⁵⁹

Jacques Herzog et Pierre de Meuron

Au passage du Paseo Colon, le réseau ferré s'élargit pour accueillir la gare voyageur, objet de mon intérêt. Cette dernière se caractérise par une implantation éparse et monofonctionnelle. Ainsi, le bâtiment abritant le hall national anecdotique, dans la lignée des bureaux, sépare les voies de fret secondaires de celles du réseau régional et national. Une seule rue étroite, sans issue et très mal indiquée dessert la gare dont un rond point impraticable et un stationnement anarchique viennent compliquer l'accès. Les bâtiments internationaux, eux, sont isolés au cœur des voies expliquant l'absence de relation visuelle avec l'environnement. Seuls les passages à niveaux et les sous terrains les connectent au complexe ferroviaire. Ces deux entités individualisant des temporalités et des usages différents sont une des particularités majeures de la gare d'Irun. De l'autre côté se situent les vestiges des édifices douaniers et des hangars anciennement utilisés. Tout en longueur, la gare, érigée entre 1881 et 1882 présente une grande vétusté et de nombreuses inadaptations fonctionnelles aux usages contemporains. Cependant, les façades au pied des voies, la couverture individuelle des quais et la trame des caténaires amenant un peu de verticalité procurent un caractère très urbain à l'ensemble. Loin des sensations ferroviaires habituelles, l'impression générale est plutôt celle d'une rue, d'un flux, d'un fleuve bordé de constructions basses où le rouge chaud rappelant les terres du sud domine. Ce faible gabarit semble quelque peu perdu au milieu des immeubles vertigineux et presque inexistant sur les montagnes en toile de fond.

⁵⁹ Jacques Herzog et Pierre de Meuron in « Parcours » (p68)
Architecture d'Aujourd'hui, n°300, 1995







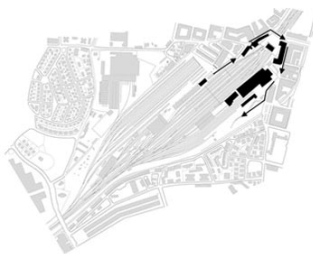
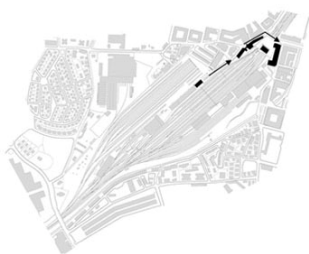


La gare d'Irun fait partie intégrante de l'histoire et de l'identité de la ville et de la frontière, à la rencontre des cultures et au passage de la France à l'Espagne. Ainsi, en réponse à Marc Augé⁶⁰, elle est un véritable lieu. Un lieu qu'il convient de restructurer et redéfinir afin de le nommer de manière indépendante de ce entre quoi et quoi il se situe. Le point frontalier n'est plus alors à l'extrémité de deux systèmes, il devient central.

⁶⁰ Marc Augé in *Non-lieux introduction à une anthropologie de la surmodernité*
Paris, Editions du Seuil, 1992

PEUT-ON PARLER D'UN « QUARTIER DE GARE » ?

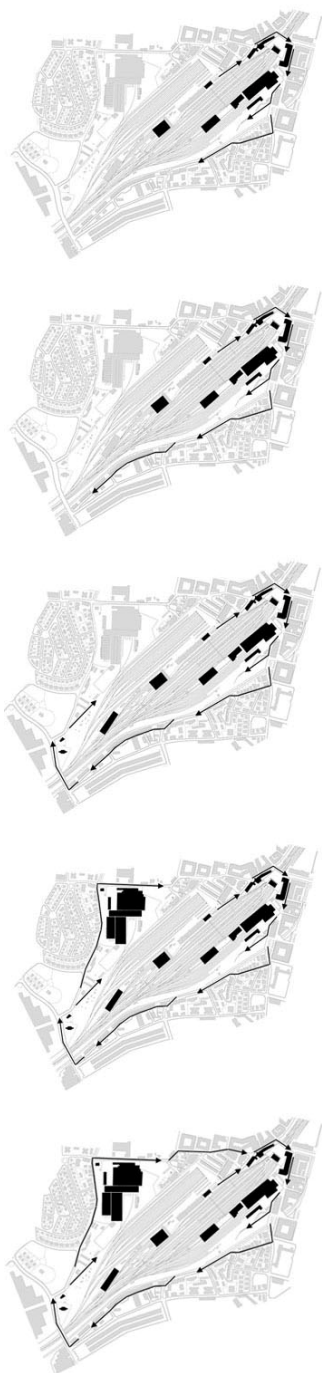
Irun est une cité ouvrière qui s'est développée, comme beaucoup d'autres, avec l'arrivée du chemin de fer. La ville et sa gare sont donc étroitement liées. Pourtant aujourd'hui, la gare excentrée est difficilement accessible depuis le centre ville et le faisceau de ses rails opère une rupture dans la continuité urbaine. Un des enjeux de ce travail est de déterminer quelle est la place de la gare dans la ville et les liens qu'elle doit entretenir avec son environnement direct.



Pour cela, j'entrepris de suivre les rails, tel un fleuve et de me laisser porter par les découvertes, les opportunités et les bifurcations...

Sortir du hall national ne procure pas grande hésitation lorsque la foule pressée sur le trottoir, file tout droit. La calle Geltoki nous conduit, grâce à une pente prononcée, au début du Paseo Colon sur notre droite. Là, une excroissance sur les voies ferrées enserrée de hauts immeubles d'habitations ne tient pas toute ses promesses. En effet, un bâtiment hermétique, censé contenir le centre d'arts plastiques et de design bloque totalement la vue sur la gare et le paysage montagnard. Première à droite, la calle Aduana (rue de la douane) descend brusquement à une placette nous laissant entrevoir au travers les grilles les multiples ramifications des édifices douaniers. Ces derniers présentent une façade sur rue différente de celle sur voies mettant en exergue l'ambiguïté de la gare. Derrière eux se trouvent quatre ou cinq hangars désaffectés, dégradés, tombant en ruine.

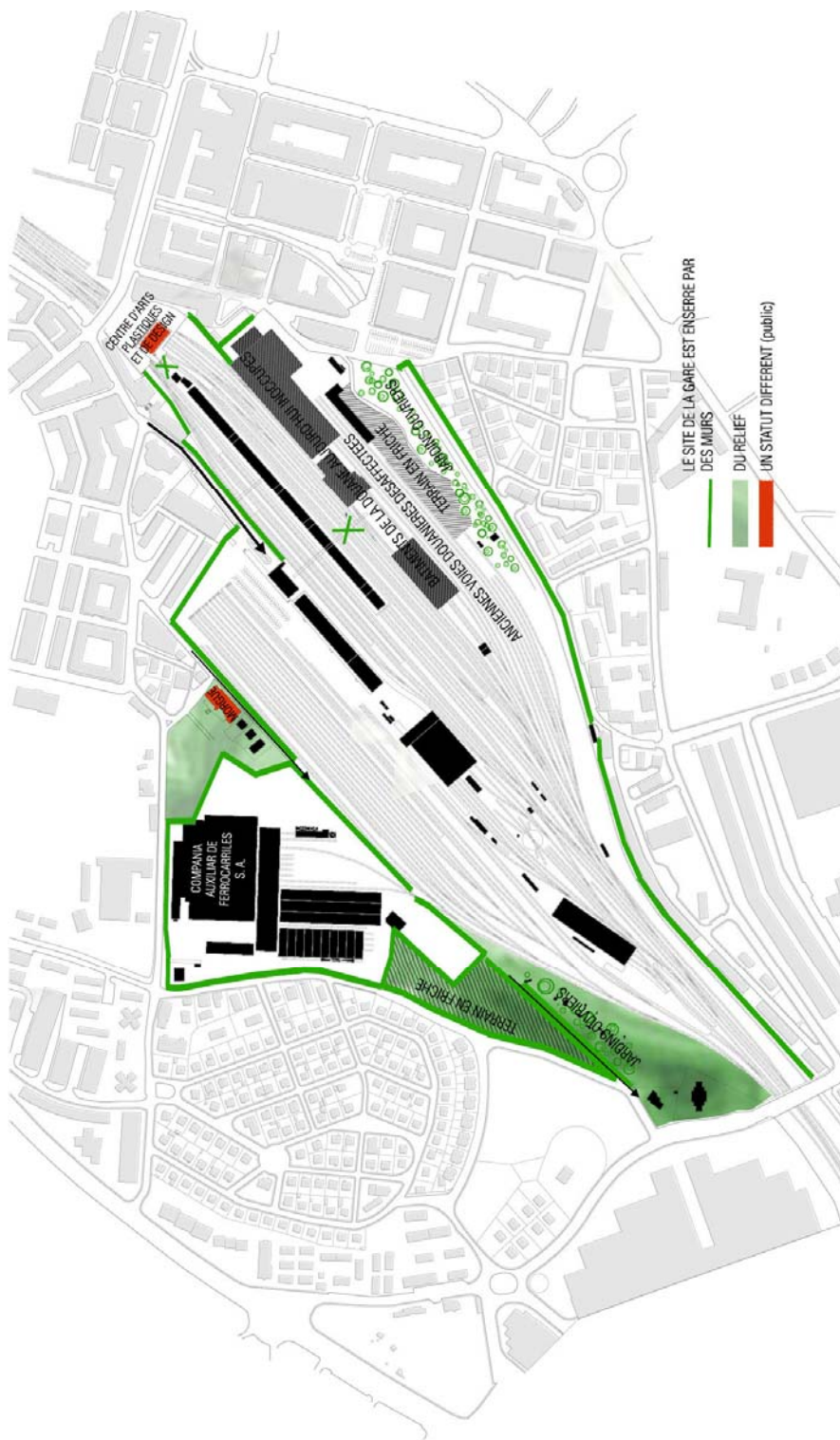




En abandonnant la rue principale, je me faufile entre grille et muret sur un petit chemin goudronné. Lentement la végétation reprend ses droits et le bitume laisse place à la terre et aux jardins ouvriers. Je me laisse guider et même surprendre par un train qui surgit à mes pieds. C'est le Topo sans le savoir que je viens de frôler. Les parcours balisés vont alors me permettre de comprendre une telle proximité. En effet, les jardins ouvriers compris entre deux faisceaux de voies ferrées ne sont accessibles que par celui du Topo, lui-même séparé de la rue par un mur.

Ensuite, les routes s'écartent quelque peu des rails, des immeubles font barrage et le contact se perd. Ce n'est qu'une fois sur le pont routier de Gobaragin qu'un nouveau paysage se laisse découvrir. Plus aucune trace de la gare urbaine aperçue de l'autre côté mais une gare floue et végétale comme le montrent les photographies ci-jointes. Passée le pont, un autre chemin piéton nous invite parmi les jardins ouvriers comme une réponse à la rive opposée.

Puis, très vite, on se sent comme pris au piège entre l'alignement parfait des maisons de la cité-jardin Anaka et le haut mur en béton venant clôturer le site ferroviaire, l'absence de trottoir ne vient que rajouter au malaise. La rue Julian Gayarre se termine en contrebas avec l'apparition de la compania auxiliar de ferrocarriles qui nous rappelle brièvement nos objectifs premiers. Brièvement car tout caractère ferroviaire s'efface de nouveau au moyen de rues vagabondes ou derrière une topographie naturelle.

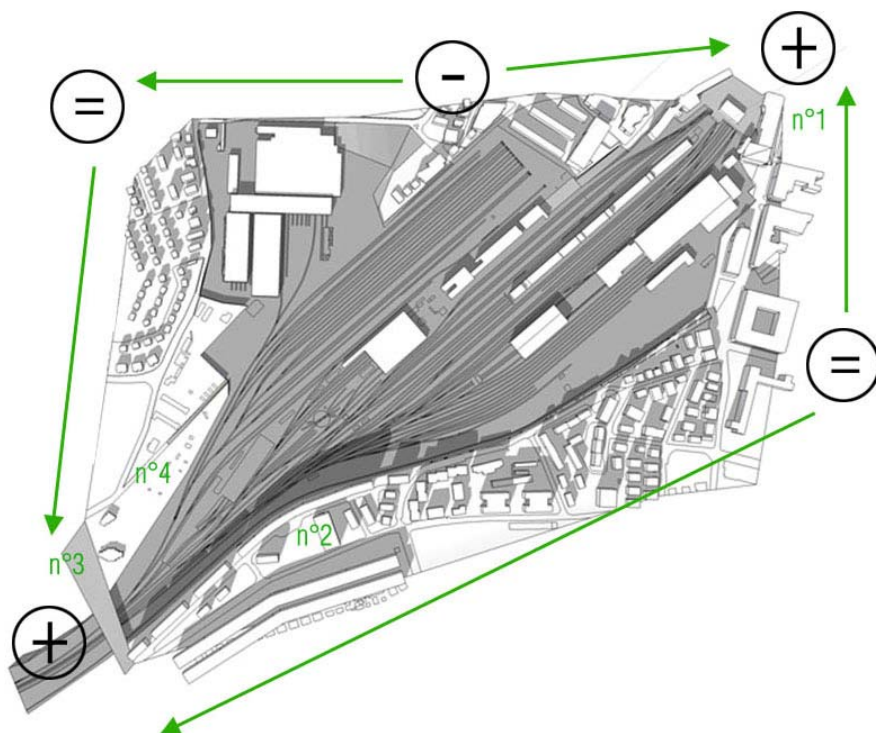


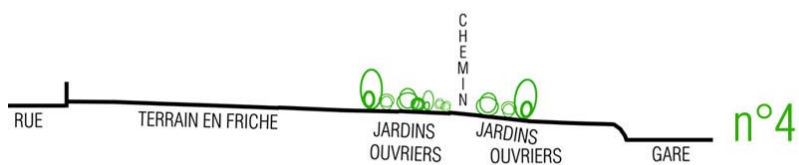
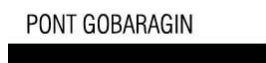
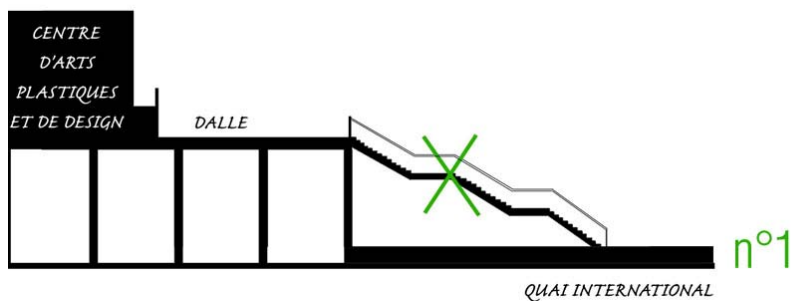
Au vu de ce parcours, la gare voyageur d'Irun ne peut se résumer à ses seuls bâtiments mais est inscrite dans une emprise ferroviaire beaucoup plus vaste. Retranchée derrière des murs ou un relief important, cette dernière opère une véritable césure et n'entretient aucune relation avec son environnement direct. De plus, des constructions hautes ou hermétiques ainsi que de nombreux terrains en friche accentuent la mise à distance de la ville.

Mais ce n'est pas tout. Cette emprise ferroviaire extrêmement plane, dans le prolongement altimétrique des voies françaises, dénote dans les mouvements de terrain irunais. Ainsi, la topographie isole encore un peu plus le site de la gare.

Le schéma ci-dessous explicite les relations de sol entre l'urbain et le ferroviaire par un principe simple :

- + l'altitude de la ville dépasse celle de la gare
- = même niveau
- l'altitude de la ville est inférieure à celle de la gare





*« Berkeley prétendait que l'homme évalue la distance grâce à l'interrelation de ses sens et à leur intégration dans son expérience passée. Pour lui, « nous ne percevons immédiatement par la vue rien d'autre que la lumière, les couleurs et les formes ; par l'ouïe rien d'autre que des sons ». Il cite l'exemple du fiacre dont on entend le bruit avant de le voir. Selon Berkeley, on « n'entend » pas vraiment le fiacre, mais plutôt des sons que l'esprit a pris l'habitude d'associer aux fiacres. La faculté qu'a l'homme d'induire des détails visuels à partir d'indices auditifs est exploitée au théâtre par le bruiteur. »*⁶²

Edward T. Hall

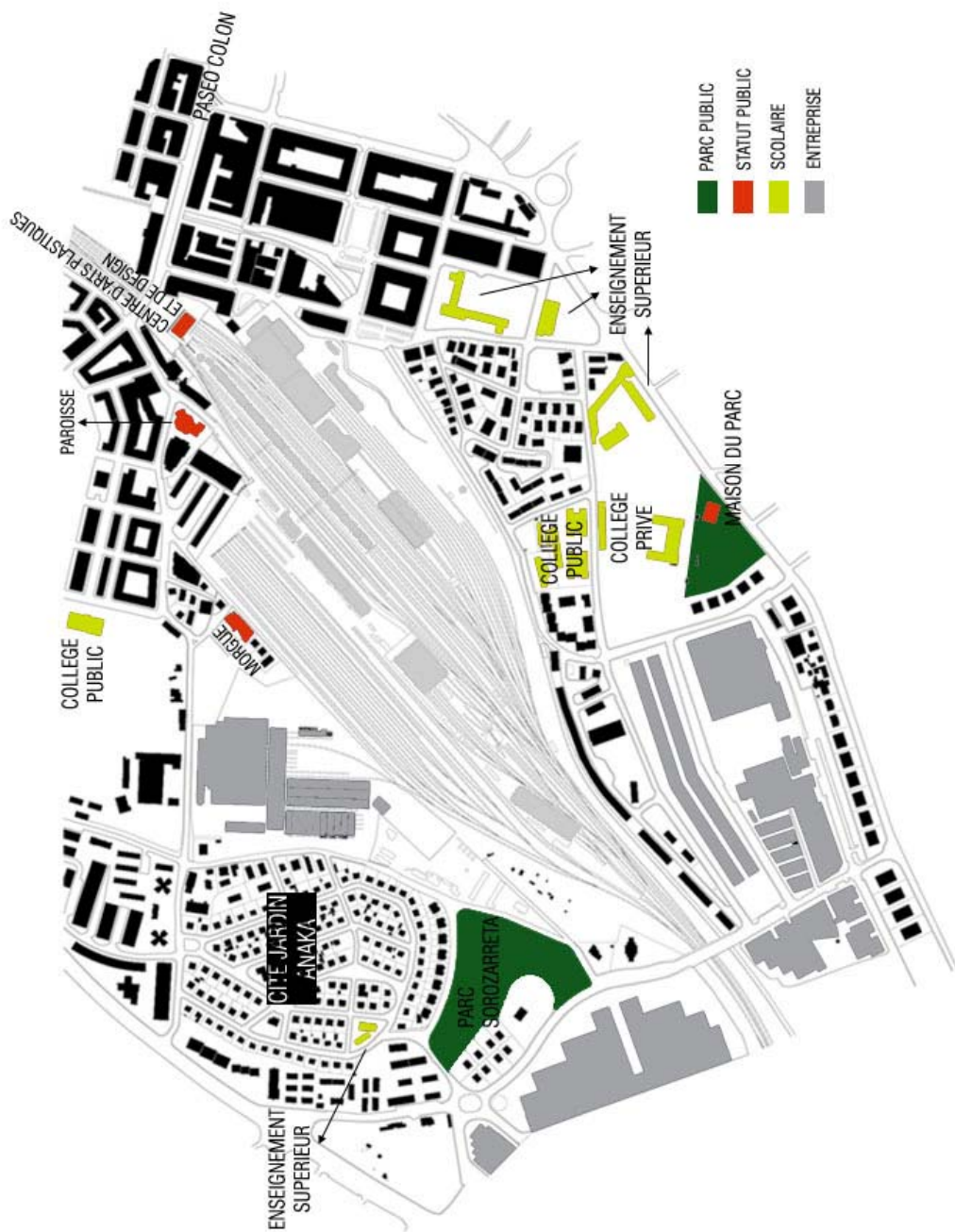
Ainsi, en rapprochant l'anecdote du fiacre à celle d'un train arrivant en gare, nous nous rendons compte que le son a une importance toute particulière dans le domaine ferroviaire. Le son d'un train reconnaissable et identifiable procure une grande résonance à la gare et à son emprise. Malgré leur absence de relations physiques et visuelles, l'un ne peut ignorer la présence d'une gare en son sein qui y rythme la vie. Le complexe ferroviaire développe alors son aura au-delà des murs d'enceinte. Que se passe-t-il autour ?

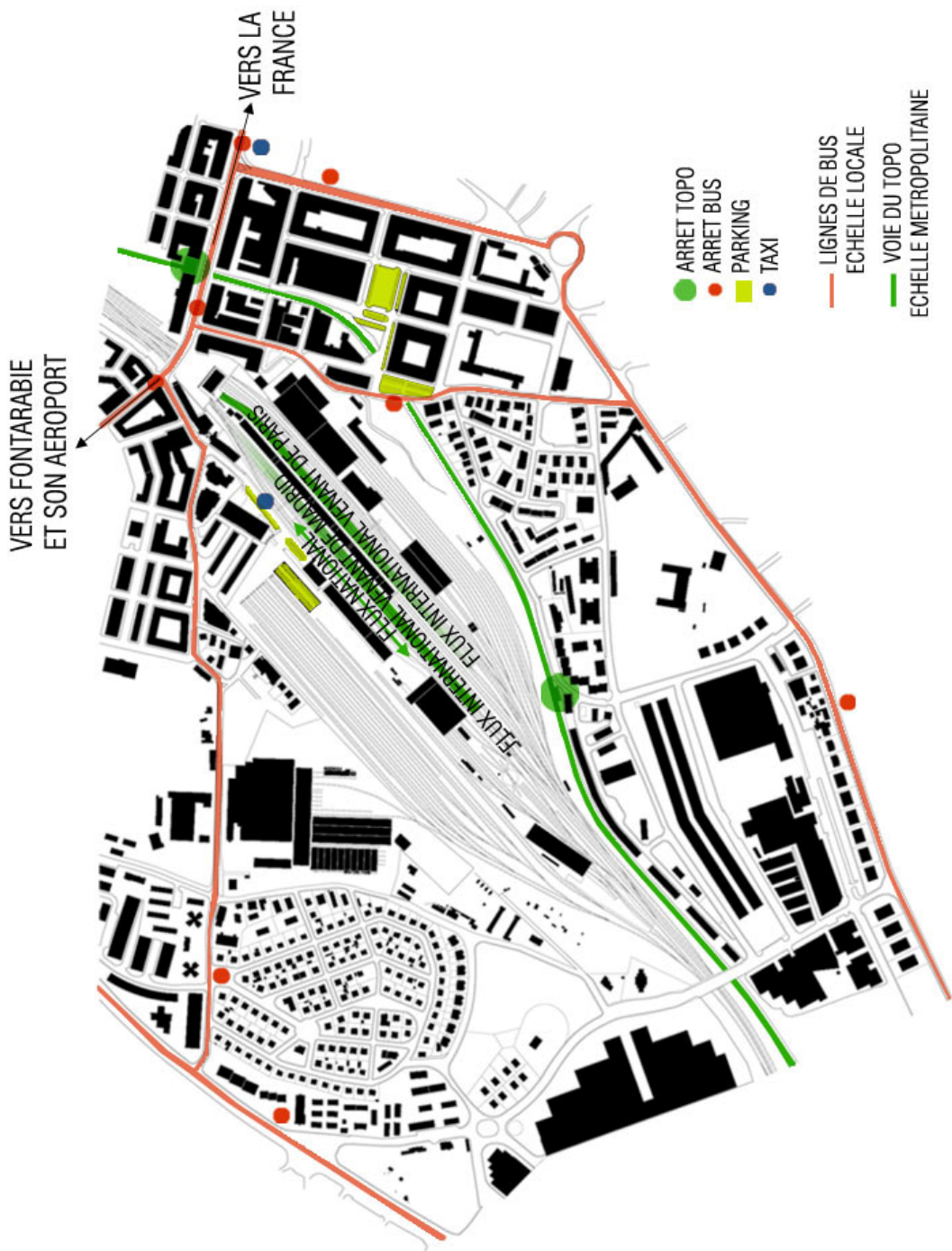
Autour, il n'y a guère de planification et nombreuses trames urbaines entrent en conflit. La monumentalité et l'orthogonalité des édifices aux abords du Paseo Colon s'opposent à l'anarchie ponctuelle des petits habitats collectifs ou individuels avant de succomber aux disproportionnées et imposantes entreprises. Trois échelles, relatives à trois statuts, se rencontrent donc autour de l'axe nord-est / sud-ouest des voies ferrées. Notons parmi elles, la particularité de la cité-jardin Anaka dont l'aménagement nous renvoie au modèle développé en France dans la seconde moitié du vingtième siècle. Celle-ci est construite en 1928 afin de proposer des logements bon marché à la classe ouvrière et plus particulièrement aux employés des chemins de fer. Quatre typologies définies de maisons individuelles, rues étroites de desserte, placettes, équipements et services collectifs propres ne masquent pas un isolement important.

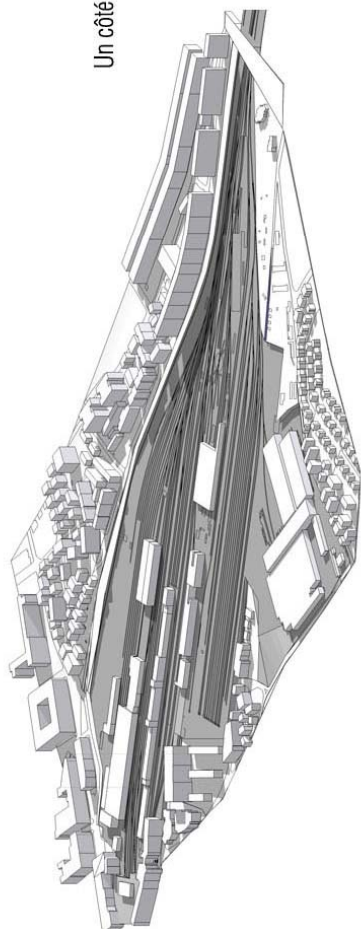
La carte des flux montre, quant à elle, un manque probant de connexion entre les modes de transport. Le Topo fonctionne de manière totalement indépendante à la gare, qui elle-même n'est pas directement accessible en bus...Il est quasiment impossible de combiner différents mode de déplacement à l'heure actuelle comme le révèle les difficultés à se procurer les divers titres de transports. Les billets de trains internationaux s'achètent dans le hall du même nom, ceux nationaux et régionaux⁶³ dans le hall principal, ceux du Topo dans sa propre gare du Paseo Colon et les tickets de bus dans un bureau indépendant et insignifiant plus loin.

⁶² Edward T. Hall in *La dimension cachée* (p90)
Paris, Editions du Seuil, 1971

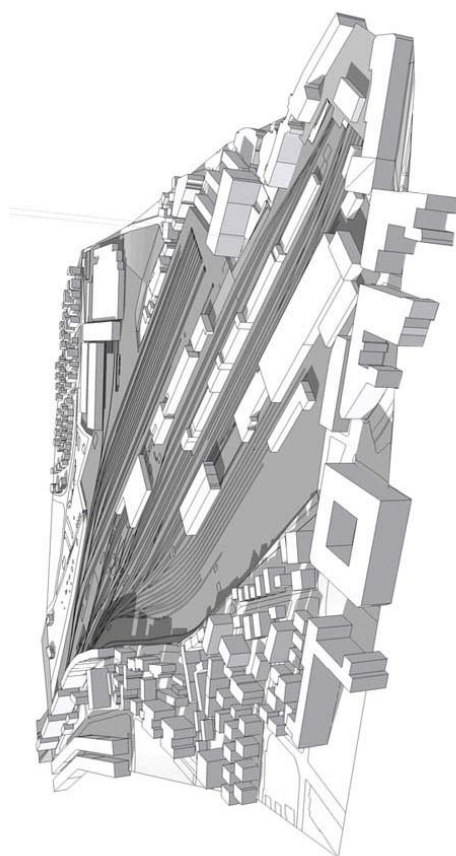
⁶³ Le réseau des Cercanias assurant des liaisons locales et régionales est extrêmement usité en Espagne.



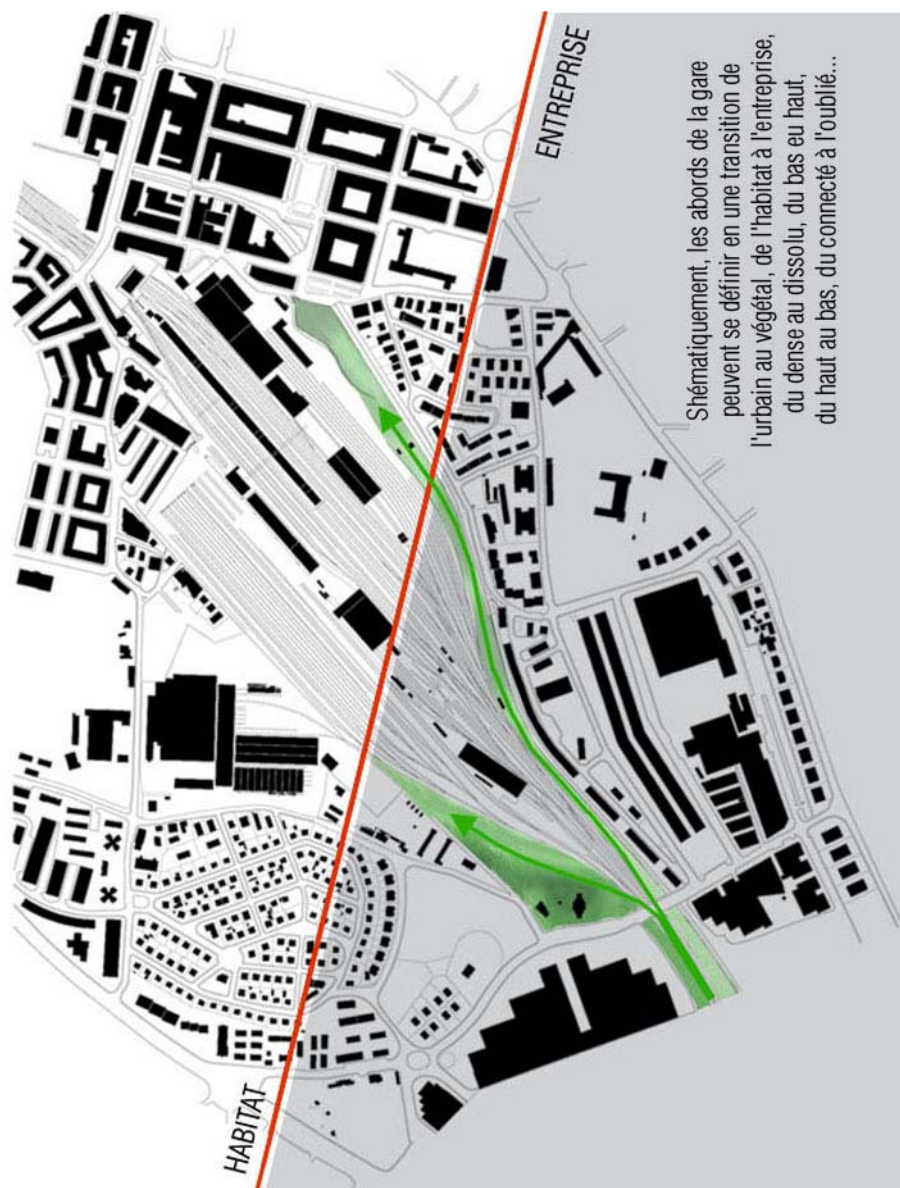




Un côté plus dissolu, bas et complètement déconnecté de la partie Est de la ville.
Un mur continu sépare et isole.



Un côté dense qui prend de la hauteur où habitats, bureaux et établissements scolaires cohabitent dans un premier temps avant de laisser la place aux entreprises près du pont Gobaragin.
Le Topo ceinture le site et coupe la ville de la gare.



Shématiquement, les abords de la gare peuvent se définir en une transition de l'urbain au végétal, de l'habitat à l'entreprise, du dense au dissolu, du bas en haut, du haut au bas, du connecté à l'oublié...

« Le quartier. Qu'est-ce que c'est qu'un quartier ? T'habites dans le quartier ? T'es du quartier ? T'as changé de quartier ? T'es dans quel quartier ? Ca a vraiment quelque chose d'amorphe, le quartier : une manière de paroisse ou, à strictement parler, le quart d'un arrondissement, le petit morceau de ville dépendant d'un commissariat de police...

Plus généralement : la portion de la ville dans laquelle on se déplace facilement à pied ou, pour dire la même chose sous la forme d'une lapalissade, la partie de la ville dans laquelle on n'a pas besoin de se rendre, puisque précisément on y est. » ⁶⁴

Georges Perec

Aujourd'hui, il n'existe pas de « quartier de gare » à Irun mais plutôt des quartiers proches de la gare venant buter sur les limites franches d'une emprise ferroviaire plus répulsive qu'attractive. Difficilement accessible et aux abords délaissés, le site de la gare apparaît comme une enclave intemporelle, hors contexte, en plein centre ville. Au-delà de l'épaisseur du faisceau, c'est ce caractère introverti presque autarcique qui détache la gare de l'urbain et éloigne un peu plus les quartiers de l'ouest. La mise en relation et le dialogue entre la ville et sa gare mais aussi entre la gare et sa ville est ici une nécessité.

⁶⁴ Georges Perec in *Espèces d'espaces* (p79) Op. Cit.

« L'Europe ferroviaire a commencé avant la grande vitesse. En effet, la reconstruction de l'Europe, à l'issue de la seconde guerre mondiale, a nécessité une importante remise en état du réseau ferroviaire, très sérieusement touché par les destructions. La voiture restant l'apanage des plus favorisés, le train reste le seul mode de transport pour les longues distances. En 1957, les principaux réseaux de l'Europe de l'Ouest créent le groupe Trans-Europ-Express (TEE) et mettent en place entre les grandes agglomérations des relations de jour comme de nuit _ ces dernières étant baptisées Trans-Euro-Nuit (TREN) à partir de 1974 _ à bord de trains Intercités (IC) offrant à la clientèle sécurité, ponctualité et un grand nombre de fréquences sur chaque axe. A 75%, la clientèle de ces trains est constituée de touristes. »⁶⁵

⁶⁵ Cinotti Eric, Tréboul Baptiste in *Que sais-je ? Les TGV européens* (p23)
Paris, Presses Universitaires de France, 2000

PARIS MADRID A GRANDE VITESSE

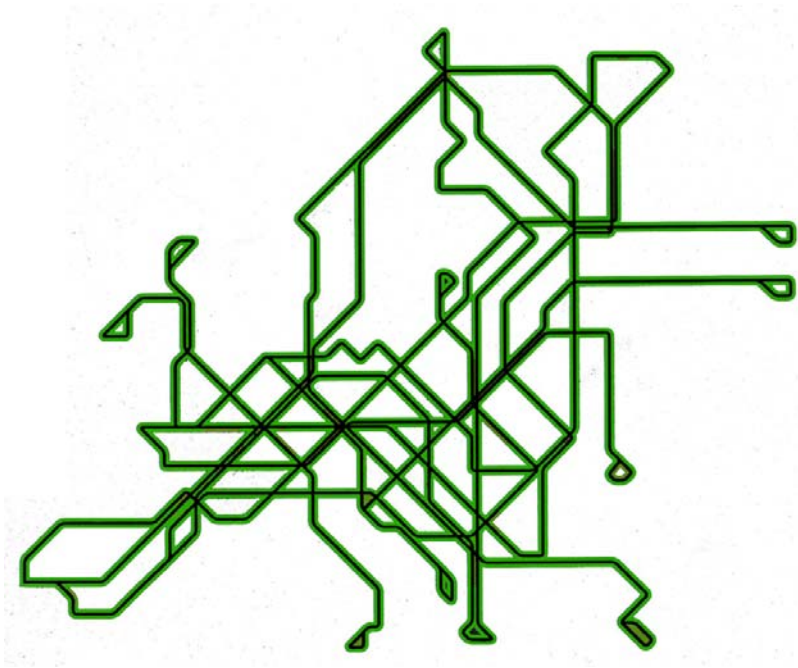


Après l'Europe des régions, parlons de l'Europe des réseaux voire de l'Europe des villes avec le projet de Ligne à Grande Vitesse reliant Paris à Madrid via Irun.

« L'Europe de la grande vitesse est en marche. En décembre 1990, les douze ont approuvé le schéma directeur de réseau ferroviaire élaboré par la Commission des Communautés européennes. Une décision sous tendue par un enjeu à la fois politique, économique et industriel.

« Autant que la volonté politique des gouvernants, autant que la levée des barrières douanières ou que l'union économique et monétaire, je suis convaincu que le lancement de grands projets technologiques fera de l'Europe une réalité : Ariane et Airbus prennent une signification de plus en plus concrète pour les européens comme pour les étrangers. Ils constituent, dans le fond, le symbole du vrai dynamisme du vieux continent » affirme Michel Delebarre. Une opinion qui, à elle seule, résume la portée du défi lancée par le future TGV européen.

Parce qu'il contribue à « l'unification » de l'ensemble du territoire communautaire (...), parce qu'il renforce la mobilité entre pays européens et le sentiment d'appartenance à une communauté, le réseau européen de trains à grande vitesse s'inscrit en effet parfaitement dans la logique de la libre circulation des biens et des



66

⁶⁶ Carte Europe des réseaux in *Europas 8 _ Urbanité européenne* (p88)
Paris, European, 2006

personnes qui fera le Grand Marché européen. (...)

Certes, le TGV ne remplacera jamais l'avion sur des distances très longues. En revanche, il a fait la preuve de sa compétitivité par rapport aux liaisons aériennes sur des trajets de trois cents à cinq cents kilomètres. Il est donc particulièrement adapté à la majorité des distances qui séparent les grandes villes européennes.

Offrant une mobilité professionnelle accrue, il devrait aussi créer les conditions d'un accroissement de la compétitivité des entreprises de la communauté sur le marché international. Qui plus est, certaines des lignes européennes en projet pourraient également servir au transport de marchandises.

Mais surtout, le TGV européen devrait avoir un effet structurant sur l'ensemble du territoire. C'est d'ailleurs dans cette optique qu'a été conçu le schéma directeur de la Commission des Communautés européennes. Celui-ci en effet, définit les maillons du réseau qui, en tenant compte d'une logique strictement nationale, auraient certes peu de chances d'être réalisés, mais qui, vus sous l'aspect communautaire, présentent un intérêt réel pour l'aménagement du territoire européen. Une véritable première dans les annales de la coopération européenne.

Pour les régions excentrées de l'Europe qui se trouveront désenclavées grâce à ce réseau ferroviaire, l'enjeu est évidemment capital : il s'agit de profiter de la grande vitesse pour intégrer pleinement la dimension européenne. L'Espagne, par exemple, et en particulier la Catalogne jouent à fond la carte du TGV pour accéder au rang de puissance européenne. (...)

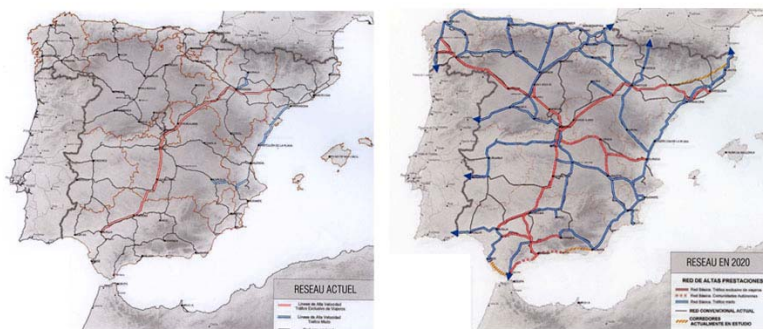
La France, quant à elle, voit dans le futur réseau communautaire à grande vitesse l'occasion de s'imposer comme la plaque tournante des communications européennes. Elle a d'ailleurs conçu son propre schéma directeur de liaisons ferroviaires à grande vitesse dans cet esprit. « *Ce réseau n'est utile que s'il sort de nos frontières, sans cela nous perdrons l'un de ses atouts* » n'hésite pas à affirmer Michel Delebarre. De plus, certaines villes ou mêmes régions deviendront réellement des « eurocités » ou des « eurorégions ». »⁶⁷

⁶⁷ Collectif in *TGV et aménagement du territoire, un enjeu majeur pour le développement local* (p101) Paris, Syros / Alternatives, 1991

Le projet espagnol. ⁶⁸

L'Espagne se montre des plus volontaires dans la réalisation de lignes à grande vitesse à vocation européenne. Avec des voies de chemin de fer à écartement large et un réseau national sommaire expliquant le faible attrait de la population espagnole pour le train ⁶⁹, elle est en partie contrainte de se lancer dans un projet d'envergure. Mais celui-ci sera l'occasion de tracer dix mille kilomètres de lignes « à hautes prestations » ⁷⁰, de revoir ses axes de desserte dans le cadre de l'aménagement du territoire et d'intégrer le fret dans des lignes mixtes pour mieux supporter les flux de marchandises qui encombrant les voies routières.

L'Espagne a certes bénéficié des fonds structurels européens en tant que pays devant rattraper un retard de développement mais elle a surtout saisi cette opportunité pour définir une prérogative ferroviaire qui n'a pas variée tant sous le gouvernement libéral Aznar que sous le gouvernement socialiste Zapatero. Le premier avait élaboré un plan d'infrastructures de transport 2000-2007, très ambitieux, très radial et, semble-t-il, sans concertation suffisante avec les pouvoirs locaux et leurs soucis d'aménagement régional. Le second a repris cette volonté sous la forme d'un Plan Stratégique d'Infrastructures et de Transports (PEIT) qui vise à achever les projets déjà engagés et à consacrer quinze milliards d'euro par an au rail de 2005 à 2020. C'est un effort sans précédent. Ce plan recherche la coordination entre les modes de transport, la création de couloirs transversaux pour rompre avec la radialisation à partir de la capitale et l'attention aux dynamiques locales. Ainsi, Madrid ne serait plus qu'à deux heures et demi des grandes cités provinciales, l'Espagne serait reliée au Portugal en quatre points et à la France en trois (Ouest, Centre et Est).

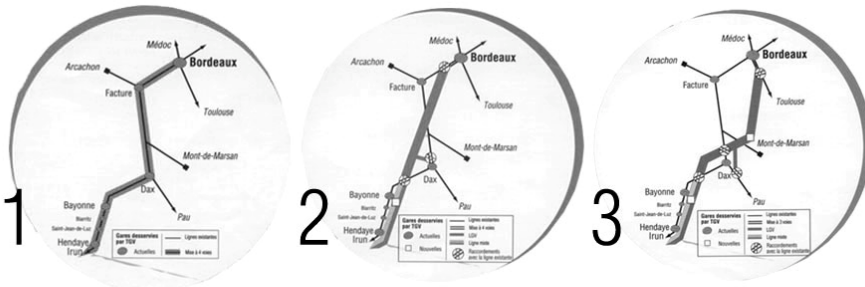


⁶⁸ Ces informations ont été obtenues au cours de nombreux entretiens avec Monsieur Jacques Coutou, Directeur du GEIE (Groupement Européen d'Intérêts Economique) Sud Europe Atlantique Vitoria – Dax.

⁶⁹ Les trains très empruntés à l'échelle régionale laissent place aux bus sur les longues distances.

⁷⁰ C'est-à-dire des lignes aptes à plus de 200-250 km/h, acceptant un trafic mixte, comportant deux voies électrifiées et à écartement international.

Voici les éléments du débat public tels que vous avez pu les recevoir dans votre boîte aux lettres :



	Situation en 2020 avec projet				
	Situation 2002	Situation en 2020 sans projet ⁽¹⁾	Scénario 1 Mise à 4 voies ligne existante	Scénario 2 Ligne nouvelle Ouest des Landes	Scénario 3 Ligne nouvelle Est des Landes
Trafic de marchandises à la frontière (en millions de tonnes)					
	2,4	10 à 12	13	15 à 21	17
Trafic de voyageurs hors TER (en millions de voyageurs)					
National entre Bordeaux et le sud de l'Aquitaine	2,4	4,8	5,4	6,2	6,5
International	0,6	1,1	1,3	1,5	1,5
Meilleurs temps de parcours possibles					
Dax ↔ Paris	4 h 04	3 h 09	2 h 55	2 h 47	2 h 48
Bayonne ↔ Paris	4 h 36	3 h 41	3 h 16	2 h 57	3 h 03
Bordeaux ↔ Dax	1 h 04		0 h 50	0 h 42	0 h 43
Bordeaux ↔ Bayonne	1 h 36		1 h 11	0 h 52	0 h 58
Bordeaux ↔ Hendaye	2 h 17		1 h 52	1 h 32	1 h 38
Bordeaux ↔ Mont-de-Marsan	1 h 08 ⁽²⁾		1 h 00 ⁽²⁾	1 h 08 ⁽²⁾	0 h 30 ⁽³⁾
Bordeaux ↔ Pau	1 h 53		1 h 39	1 h 31	1 h 20
Paris ↔ Madrid	14 h 30	7 h 05 ⁽⁴⁾	6 h 40 ⁽⁵⁾	5 h 30 ⁽⁶⁾	5 h 36 ⁽⁶⁾
Bordeaux ↔ Bilbao	8 h 00	3 h 07 ⁽⁴⁾	2 h 42 ⁽⁵⁾	1 h 41 ⁽⁶⁾	1 h 47 ⁽⁶⁾
Dax ↔ San Sebastian	1 h 46	1 h 36 ⁽⁴⁾	1 h 36 ⁽⁵⁾	0 h 42 ⁽⁶⁾	
Coûts d'investissements des infrastructures (en Md€ valeur 2004)					
			3,56	3,52	4,05/3,75 ⁽⁷⁾

La connexion française Ouest est envisagée à l'aide d'une nouvelle voie à écartement européen longeant l'autoroute A8 au sud d'Irun. Alternant viaducs et tunnels, celle-ci nie complètement le passage frontalier reporté plus au sud dans la nouvelle gare internationale de Vitoria. Une nouvelle ligne régionale raccorderait ce tracé à la gare existante d'Irun malgré tout conservée. De plus, ce projet marque la fin des activités de transbordement avec la continuité de tous les types de trains à l'horizon 2020. Comme l'ouverture des frontières, ce pas en avant conséquent vers la coopération marquera fortement l'économie locale.

En parallèle, la RENFE souhaite rassembler l'ensemble des manœuvres de fret sur l'espace de Playa Aundi, face à la zone Ihizpeta située à Hendaye. Une proximité plus rationnelle qui permettrait au centre d'Irun de se débarrasser des nuisances de ces activités d'échange tout en générant un immense espace vacant accolé à la gare.

Dans la négation du passage historique et du passage frontalier tout court, le projet espagnol à l'échelle locale d'Irun ne me semble pas en adéquation avec la construction d'un territoire transfrontalier européen dont il est question. Ne plus desservir Irun par la grande vitesse reviendrait à éloigner la ville frontalière historique plus qu'elle ne l'a jamais été de sa frontière. Encore, pourquoi placer le train en périphérie lorsqu'un des ses atouts, contrairement à l'avion, est d'amener l'usager directement au cœur des villes ?

Le projet français.

En suivant, un projet d'évolution de la liaison Bordeaux - Irun se met en place en France. Dans la continuité du passage à grande vitesse du tronçon Tours – Bordeaux, ce projet permettra le report d'une partie du transport international de marchandises de la route vers le ferroviaire, l'amélioration des liaisons ferroviaires voyageurs entre l'Ile-de-France, le sud de l'Aquitaine et l'Espagne et le développement des transports ferroviaires régionaux. La ligne existante ne pouvant faire face à l'augmentation du trafic envisagé, deux voies supplémentaires sont nécessaires afin de porter à quatre voies (comme c'est le cas entre Paris et Bordeaux, et prochainement entre Madrid et Irun) le maillon faible de cet axe ferroviaire européen. Trois scénarii sont alors proposés à un débat public entre le 29 Août et le 29 Décembre 2006. Notons que chacun vient se connecter au réseau espagnol existant au niveau d'Irun qui resterait ainsi le point de rotule de ces deux réseaux. Finalement, la solution numéro 3 sera choisie début mars 2007 au terme de discussions tumultueuses.

Dans la lancée du projet, le directeur du GEIE Sud Europe Atlantique Vitoria – Dax, Monsieur Jacques Coutou, envisage la réalisation d'une gare internationale unique sur la friche douanière d'Irun qui jouxte la zone des ponts.

Mais est-il vraiment nécessaire de multiplier les créations ferroviaires à proximité de celles existantes (gare d'Irun et gare d'Hendaye) plongeant ces dernières dans un avenir plus qu'incertain ? Une gare unique peut-elle réellement combiner des réseaux et des pratiques ferroviaires différentes ? Pourquoi concentrer toutes les réalisations à symbolique européenne (le FICOBA, la gare...) dans un même lieu sous prétexte frontalier ? Les souvenirs, l'histoire et le symbole de la frontière ne sont pas concentrés en un point, surtout en un point choisi, mais sont beaucoup plus diffus et personnels.

Souvent tiraillé entre priorités nationales et impératifs européens, l'Europe à grande vitesse a du mal à finaliser ses jonctions comme le démontre la non rencontre des deux tracés évoqués à leur frontière commune.

Ce réseau transeuropéen connaît également des problèmes d'harmonisation des trains, de l'architecture ferroviaire, de l'électrification des voies, des systèmes de signalisation et de sécurité. Pour cela, la Commission des Communautés européennes a proposé la publication de normes qui permettraient de rendre compatibles les différents trains construits par les industriels européens, les réseaux et la gestion du système de signalisation.

Aujourd'hui la souveraineté des compagnies nationales sur leur territoire respectif constitue la règle, mais demain ? Faudra-t-il encore faire s'arrêter un train à grande vitesse à une frontière pour changer de conducteur ? Faudra-t-il toujours effectuer des trajets à vide pour éviter la concurrence ? (A l'heure actuelle, les trains effectuant la liaison Hendaye – Irun n'ont pas le droit de charger des voyageurs dans la gare espagnole. Seul le Topo les achemine vers la France.) Faudra-t-il imaginer des solutions d'exploitation commune des lignes internationales ?

L'envie exprimée, par les deux pays, de délocaliser la gare d'Irun ne me semble en rien justifiée. Privée la ville d'un de ses deux éléments intrinsèques ne fera que rajouter le traumatisme de la friche à ceux déjà importants causés par les changements européens dans le paysage ferroviaire. Frontière et gare sont l'essence même d'Irun et bien qu'usée par le temps et le désintérêt, cette dernière présente des potentialités importantes tant sur la nouvelle disponibilité foncière, la situation au cœur de la ville et la qualité architecturale de certains de ses bâtiments. Ainsi, en décidant de maintenir la gare d'Irun à son emplacement actuel, j'affirme la volonté de reconstruire la ville sur la ville sans pour autant contester la restructuration qu'exige la fréquentation grandissante des voyageurs consécutive à la réalisation de la LGV Paris – Madrid.



71

Carte européenne dessinée non plus selon les distances kilométriques mais selon le temps des voyages en train à grande vitesse.

« Ce qui va avec la transformation de notre société urbaine, c'est un couple peut être plus concret que l'espace / temps c'est le couple proximité / distance. »

Thierry Paquot

⁷¹ Carte « géograde » de l'Europe in *S, M, L, XL* O.M.A (p1158)
Rotterdam, 010 Publishers, 1995

Avec le TGV, la distance kilométrique s'efface en tant que critère déterminant au profit du temps de parcours. Seule la durée du voyage en train est désormais connue. Voyage au temps cours privilégié qui tend à transformer le TGV en mode de transport urbain. Mentalement et physiquement Paris ne sera donc plus qu'à 5h36 de Madrid en 2020 au lieu des 14h30 contemporaines. Une nouvelle proximité dont Irun, en position centrale sur l'arc atlantique, bénéficiera également. Une position qui procure spontanément une dimension européenne à chacun de ses projets.

Avec cela, les fréquences de liaisons de la gare, ses qualités de desserte, sa complémentarité avec différents modes de transport et ses relations au centre ville, à l'aéroport et à la région accentuent l'attractivité et conditionnent le développement urbain et économique de la zone sur laquelle elle est installée.

La gare d'Irun, sur la ligne reliant deux grandes capitales européennes, met en jeu une double échelle, véritable colonne vertébrale du projet. Celui-ci doit à la fois être représentatif de la ville de soixante mille habitants à laquelle il appartient et de sa situation géographique européenne particulière. Une de ses enjeux sera donc la détermination de l'échelle juste pour une telle intervention, du global au local.

« Le chemin de fer tout comme tout mode de transport comporte des effets sur l'environnement. Cependant il est indéniable qu'il est plus respectueux de l'environnement que l'automobile et l'avion à tous points de vue :

_ le train à grande vitesse est économe en énergie consommée : 2,5 litres d'essence pour cent voyageurs/kilomètres, alors que l'automobile en consomme 5,9 et l'avion 7,2.

_ le train pollue peu l'atmosphère : concernant la quantité de dioxyde de carbone en kilo émise pour 100 voyageurs/kilomètres, la proportion est de 4,2 pour le train à grande vitesse, 14,1 pour l'automobile et 17,1 pour l'avion. Dans le secteur des transports, la part imputable au transport ferroviaire, dans les émissions d'oxydes d'azote, de monoxyde de carbone, de gaz carbonique, d'oxydes de soufre et de particules nocives, est comprise entre 0,1 et 0,8%, alors que le chemin de fer représente en France 20% du fret et 8% du transport de voyageurs

_ le train occupe un espace restreint : une ligne à grande vitesse s'étend sur une largeur moyenne de plate-forme au sol de 15 mètres, contre 28 pour une autoroute de deux fois deux voies, et 35 pour une autoroute de deux fois trois voies

_ les nuisances sonores du train sont de mieux en mieux maîtrisées : alors que les populations périphériques des grandes conurbations européennes sont confrontées au problème croissant du trafic aérien, des efforts considérables ont été réalisés en matière de résistance à l'air des matériels TGV : malgré leur vitesse commerciale supérieure, les TGV construits depuis dix ans en France bénéficie d'un niveau acoustique inférieur à celui de leurs aînés du TGV Sud-est et ne dépassent pas le niveau sonore d'un train classique roulant à 160 km/h. Une comparaison intermodale dans ce domaine fait, là encore, ressortir l'avantage du train à grande vitesse. Le niveau de bruit moyen d'une ligne TGV à 25 mètres de distance de celle-ci est de 65dB, soit l'équivalent d'une route départementale peu chargée (2 500 véhicules/jour), alors que le trafic d'une autoroute de 30 000 véhicules/jour apporte un bruit moyen de 10 dB supérieur (75 dB) et que l'on a pu mesurer sur certaines portions d'autoroutes des trafics trois fois supérieur (90 000 véhicules/jour). Le niveau de bruit au voisinage des aéroports est largement supérieur à ces niveaux ; il est de l'ordre de 100 dB à 300 mètres des pistes : on atteint ainsi la norme TGV à 25 mètres, soit 65 dB, qu'à plusieurs centaines de mètres des pistes pour un aéroport ayant un trafic équivalent à celui d'une ligne TGV

_ le train est le mode de transport le plus sûr : avec le faible coût environnemental, la sécurité demeure un point fort du train à grande vitesse. Le chemin de fer offre au voyageur un niveau de sécurité supérieur à celui de l'avion et, surtout, de la route (50 000 tués en Europe chaque année). Depuis 1970, le nombre de voyageurs ferroviaires tués dans l'Union Européenne ne cesse de décroître. Sur la période 1981-1995, en France, le nombre de tués dans les accidents de la route s'est établi à 132 274, contre 182 pour le nombre de passagers tués dans les accidents d'avion (en trafic intérieur) et 160 pour le nombre de voyageurs SNCF tués dans des accidents de trains (dont aucun par accident de TGV). Cependant, dans ce domaine, rien n'est définitivement acquis. »⁷²

⁷² Cinotti Eric, Tréboul Baptiste in *Que sais-je ? Les TGV européens* (p100 à 102) Op. Cit.



73

« La gare est le lieu du culte de l'Horloge. »

Nicolas Bonvalet

⁷¹ Couverture de la revue « Urbanisme », n°320, 2001
Temps et territoires

Comment ne pas parler de mobilité lorsque nous abordons le sujet des transports ferroviaires et plus encore de ses conséquences sur la perception du cadre spatial. Le trajet en train est une expérience en soi qui transforme le voyageur, le temps d'un parcours, en spectateur de scènes mouvantes. Ce nouveau regard, Marc Desportes l'appelle le *panorama ferroviaire*.

En train, le voyageur n'est pas maître de ses choix car ici le paysage se donne à voir selon un tracé, un rythme et une vitesse imposés. Un lien ambigu se développe alors entre un être passif, dont seule la vue est sollicitée, et un paysage fugace. Paysage vu, et seulement vu, traversé et seulement traversé... il ne peut être que partiellement perçu. On glisse dessus et « *ce glissement provoque une sorte de coupure par rapport au cadre de déplacement. Le voyageur ne se situe plus dans une relation de continuité avec l'environnement dans lequel il se déplace. Le train emporte inexorablement le voyageur et les grandes scènes mouvantes qui ondoient derrière la vitre du compartiment lui paraissent lointaines, inaccessibles. C'en est fini de la profondeur, entendue comme cette qualité qui incite à pénétrer l'espace qui se déploie devant soi.* » ⁷⁵ Les premiers plans se volatilisent dans la vitesse du déplacement mettant un terme au dialogue du proche et du lointain. Les distances ne pouvant être appréciées, le paysage est comme aplati.

Mais ce glissement provoque également une séparation franche entre le voyageur isolé dans son compartiment et l'observateur en bord de voies appartenant au paysage observé. Ils évoluent dans deux espaces-temps différents.

« *Le voyage ferroviaire est donc paradoxal. Le train fait traverser de multiples contrées, rend visible une succession de sites, mais sur un mode qui éloigne, repousse au loin. La vision ferroviaire, au lieu d'être cette sorte de possession à distance – voir, c'est a-voir, provoque une dépossession, une distanciation déréalisante.* » ⁷⁶

⁷⁴ Titre emprunté à l'ouvrage ayant inspiré ce paragraphe :
Marc Desportes in *Paysage en mouvement*
Paris, Gallimard, 2005

⁷⁵ Marc Desportes in *Paysage en mouvement* (p144) Ibid.

⁷⁶ Marc Desportes in *Paysage en mouvement* (p152) Ibid.

*On garde souvent de ces villes à peine effleurées
le souvenir d'un charme indéfinissable*

« Ne pouvant orienter son regard dans la direction de la marche comme le fait le conducteur, le voyageur n'a pas la possibilité de voir au loin se profiler ce qui, quelques minutes plus tard, défilera devant ses yeux. Collines, maisons, routes s'approchant puis s'éloignant rapidement passent devant les yeux du voyageur, sans rime ni raison. Pas plus que les choses, l'espace n'est pas pleinement appréhendé, au sens où le voyageur ne parvient pas à établir des relations spatiales entre les éléments perçus – relation de contiguïté, de proximité, de lien distant – mis à part les grands éléments paysagers au loin, si distrayants lorsqu'ils s'animent d'un mouvement ondoyant. »⁷⁷

Pas le temps de l'observation, pour un voyageur qui ne demande de toute façon pas à approfondir ce qu'il voit mais purement à être distrait. Ainsi, sur une trame de fond continue, tout s'enchaîne dans la plus grande facilité. Le relief coule, la ville succède à la campagne, le vide, le plein, les cultures, le paysage défile... C'est un paysage fuyant où les choses, à peine apparues derrière la vitre, disparaissent aussitôt. Jamais les nouvelles n'entretiennent de relations avec celles quittées. Elles se font suite simplement telles un synopsis de cinéma et c'est à nous d'inventer des liaisons irréelles.

« Les deux traits que présente le paysage peint – indétermination du sujet, indétermination du cadrage – sont importants dans le rôle de référence que joue la peinture dans le regard du voyageur ferroviaire, qui est incité à porter les yeux de façon indifférenciée sur tout ce qui se présente à lui, qu'il soit ou non témoin d'une scène de la vie paysanne, que l'espace traversé soit vaste ou qu'il se réduise à un passage escarpé, que la vue s'ordonne selon une telle perspective ou présente des effets de superposition. »⁷⁸

La continuité entre les aperçus paysagés repose sur quelques éléments visuels simplifiés tels que la ligne d'horizon ou le profil des montagnes. Cependant, le panorama ferroviaire se caractérise d'avantage par la variation des séquences et la capture instantanée de détails qu'il propose. Particularités qu'il partage avec la photographie. Saisir brièvement des détails isolés participe à la construction d'un résumé de parcours subjectif, chacun se fixant sur des détails propres. Et dans le cas de voyages pendulaires, ces détails acquièrent une valeur de repère, de signal dans l'intégralité du trajet. Enrichies de jour en jour, ils s'étoffent et gagnent en ampleur.

⁷⁷ Marc Desportes in *Paysage en mouvement* (p152) Op. Cit.

⁷⁸ Marc Desportes in *Paysage en mouvement* (p141) Ibid.

« Le deuxième trait original du panorama ferroviaire réside dans la possibilité qu'il offre au voyageur de happer un détail de-ci de-là. S'il parvient à le faire, le voyageur suivra le détail quelques secondes, le « fixant » du regard sur le fond mouvant comme l'on fixe d'une punaise une lithographie sur le mur.

Par contraste avec le premier plan fuyant, il semble que le détail perçu se présente toujours avec une netteté renforcée.

La netteté du détail perçu contrebalance la brièveté de la vision. Mais cette netteté est-elle réelle ? Il semble que ce soit plutôt la brièveté qui incite à considérer ce qui est perçu comme suffisamment net, comme s'il s'agissait de ne pas décevoir l'attente du voyageur et son désir de « saisir » quelque chose. »⁷⁹

Qu'en est-il du ou des panoramas ferroviaires aux abords de la gare d'Irun ?

La frontière se ressent-elle également en train ? Et doit-elle se ressentir ?

Pour répondre à cela, je prends le train d'Irun jusqu'aux deux gares principales qui l'entourent, je reprends le train, je filme, je photographie et je regarde...

De San Sebastian à Irun – 15 minutes

Une fois sortie de la ville de San Sebastian, les voies s'enfoncent dans le sol et n'offrent que très peu de recul. La végétation et les murs de soutènement sont pour ainsi dire collés aux vitres du train. Ponctuellement, une bouffée d'air est procurée par les terrains vagues situés derrière des entreprises diverses.

Ce trajet ne propose que très peu de variations jusqu'à l'arrivée en gare d'Irun. Enserrés, nous n'avons aucunement conscience de ce que nous traversons. Seules les quelques minutes passées en gare éveillent alors notre intérêt.

D'Hendaye à Irun – 5 minutes

Ce voyage révèle un panorama ferroviaire plus dense qui se décompose en cinq séquences.

Séquence 1 : la gare d'Hendaye.

Dans la pénombre de sa halle, la signalisation se détache du crépi rose saumon. Nous sommes à Hendaye. Puis le train redémarre, la lumière du jour est là et entre deux bâtiments ferroviaires apparaissent les grandes villas aux couleurs basques caractéristiques de la région.

Séquence 2 : le franchissement de la Bidassoa.

Suivant notre position dans le wagon, c'est soit la succession des ponts, soit l'eau et le paysage de la baie toute entière qui se donne à voir derrière la vitre. Une chose est sûre, cette étape, en plus du franchissement fluvial, est l'occasion du passage de la

⁷⁹ Marc Desportes in *Paysage en mouvement* (p148) Op. Cit.

« Comment ne pas céder à la fascination de la vitesse ? Puisque nous avons aujourd'hui les moyens d'aller plus vite, il serait déraisonnable de ne pas user des techniques plus performantes. Dans une ville, il convient de ne pas s'attarder, de ne pas mettre d'entrave à une libre circulation...en dehors de ces considérations d'ordre utilitaire, l'individu éprouve de la griserie à accélérer, à s'acquitter au plus vite des tâches qui lui sont imparties. De cette manière il se dégage un temps précieux dont il dispose comme il lui plaît et pour son seul plaisir. Dans ces conditions, quelle place accorder à la lenteur ? Il me faut d'abord préciser ce que j'entends par cette notion. Ce n'est pas une forme d'apathie, une sorte de paresse, mais la volonté et la capacité de nous attarder quand quelque chose le mérite. (...) La lenteur, loin d'être une chimère m'apparaît comme une valeur pleine d'avenir. »⁸⁰

Pierre Sansot

⁸⁰ Pierre Sansot in « Urbanisme », n°323, 2002 (P49)
Espaces, temps et modes de vi(II)e

ligne frontière. Et que ce soit pour l'un ou l'autre, il se dégage ici une force particulière, en silence, un espace de flottement où le temps semble ralentir.

Séquence 3 : la traversée de Playa Aundi.

Il s'agit certainement de la séquence la plus longue et la plus effilée. Pour la première fois, il y a superpositions de plans avec les longs trains de marchandises qui s'accroissent sous nos yeux et la ligne de crêtes qui se dessine au loin. L'ombre d'un pont vient marquer le passage à la séquence suivante.

Séquence 4 : la traversée du « parc »

Celle-ci marque doucement l'entrée dans l'urbain. Dans un premier temps la végétation semble jaillir derrière un haut mur en béton avant de se faire moins dense pour laisser apparaître les riches et hautes villas du quartier de Mendibil. Progressivement ces dernières vont se transformer en immeubles collectifs du centre ville. Le passage sous la dalle du Paseo Colon signale alors réellement l'entrée dans la ville d'Irun.

Séquence 5 : la gare d'Irun

L'arrivée dans la gare n'est pas tout de suite perceptible tant les immeubles d'habitations sont proches et alignés aux constructions ferroviaires. Celles-ci, au pied des voies, font la part belle à la brique très souvent associée à l'architecture espagnole. Ce n'est qu'une fois les couvertures des quais et les trains à l'arrêt présents que nous réalisons que le parcours s'achève.

Ce panorama ferroviaire qui accompagne le voyageur de la France à l'Espagne, révèle une véritable transition. L'habitat individuel, les installations ferroviaires qui font le lien de part et d'autre de l'eau, les ponts internationaux qui reflètent une mémoire commune, et les constructions en hauteur... sont autant d'éléments révélateurs d'une histoire partagée ayant conservée ses individualités. Ce fil continu exprime ainsi de manière condensée le trans culturel et le trans frontalier.

Savoir si le voyageur a conscience du passage frontalier en cet instant n'est plus la question tant la notion de passage est réelle et importante dans ce paysage existant en mouvement.

Mais le mouvement n'est pas tout et il me semble également important de ne pas négliger la notion d'immobilité. Ainsi je rejoindrais Georges Amar en disant que «*les véhicules immobiles font partie intégrante du réseau* ». ⁸¹ Le programme de la gare met alors en œuvre deux types d'espace et leurs interactions ; les mobiles et les immobiles. Si la mobilité est individuelle, dispersée dans le temps et l'espace, ce qui s'appelle l'individualisation et la désynchronisation des rythmes et des horaires dans le jargon des urbanistes, l'immobilité peut tout aussi bien être collective. Il s'agit donc de rendre compatible l'individuel et le collectif, le temps mobile, le temps du transport et le temps immobile. Bref, comment vivre ensemble ?

⁸¹ Georges Amar in *Mobilités urbaines, éloge de la diversité et devoir d'invention* (P131) Op. Cit.

« « le projet urbain se joue dans les lieux de rupture, à l'articulation entre des trames différentes qui peuvent être d'ordre géographique, naturelle, technique ou sociologique. » Or les sites des gares concentrent toutes ces discontinuités, que M. Gandelsonas appelle les « murs invisibles » ».

Martine Allaman

« Outre les fonctions qui lui sont assignées, la gare joue un rôle capital dans la vie d'une ville : celui d'accueil et de refuge de toutes les formes de marginalité, involontaires ou consenties, transitoires ou permanentes. »⁸²

Martine Allaman

⁸² Martine Allaman in « Diagonal », n°143, 2000 (p41)
Gares

Il est clair maintenant que le projet s'oriente d'avantage vers une stratégie urbaine comprenant la gare en son centre (et non centrée sur la gare) que vers une simple requalification de ce même élément. L'échelle d'intervention s'agrandit et acquiert une dimension territoriale lorsque nous prenons en considération la qualité européenne de la gare. La gare d'Irun demeure LE point de basculement entre la France et l'Espagne et son maintien en centre ville démontre la possible adéquation entre les réseaux ferrés modernes et traditionnels, français et espagnols. L'objectif est de conserver les spécificités actuelles de dessertes locales et régionales ⁸³ des gares existantes d'Hendaye et Irun et d'augmenter la fréquence avec laquelle le Topo relie ces dernières. Ainsi, une complémentarité fonctionnelle perdue et s'installe durablement sans induire pour autant la conservation des bâtiments présents. La restructuration de l'emprise ferroviaire d'Irun combinée aux avantages éveillés par la prochaine réalisation de la Ligne à Grande Vitesse se pose en véritable levier de développement à l'échelle locale. La gare nouvelle vient insuffler et réinjecter de l'énergie à tout un pan de la ville nous permettant de parler à nouveau de sa résonance. Ainsi, le projet urbain s'inscrit dans la temporalité de la LGV en proposant un phasage en deux temps :

_phase 1, immédiate, traitement de la nouvelle gare voyageur et de ses abords

_phase 2, à l'horizon 2020, émergence d'un bout de ville qui s'articulerait à l'équipement intermodal et dans lequel l'espace public vivrait autour du réseau en lieu et place des anciennes voies de fret secondaires.

« La gare est un objet urbain dont le fonctionnement suit une échelle de temps intermédiaire entre celles de l'architecture et de l'urbanisme. Un bâtiment requiert trois ou quatre ans pour fonctionner pleinement, une gare six et un quartier quinze. »⁸⁴

Le temps est donc un facteur essentiel du processus dont la localisation et l'accessibilité sont également déterminantes. La localisation étant une chose établie, l'accessibilité de la gare d'Irun devient un enjeu majeur entraînant quelques modifications de la voirie, du tissu urbain et de sa densité.

Jouant de la topographie, les connections sont ponctuelles et déterminés créant de réelles interfaces entre l'urbain et le ferroviaire. Là, la gare s'offre à la ville. Elle vient

⁸³ Talgo et cercanias partent de la gare d'Irun et TER de la gare d'Hendaye.

⁸⁴ Jean-Marie Duthilleul in « Connaissance des Arts », hors série n° 172, 2002 (p50)

Les nouvelles gares du TGV Méditerranée

« Dans la ville contemporaine, passer d'un mode de déplacement à un autre est devenu pratique courante. Ainsi allons-nous du mondial au local grâce aux aéroports, du territoire à la ville grâce aux gares et autoroutes, ou encore de la mégalopole au quartier à l'aide des parkings urbains. La plupart des citoyens utilisent quotidiennement une ou plusieurs « plateformes » intermodales, c'est-à-dire des espaces mettant en connexion différents modes de transport. Tant et si bien que l'intermodalité, avec ses modes de déplacement adaptés aux contextes traversés, apparaît aujourd'hui comme une condition nécessaire au mouvement à l'échelle métropolitaine et à la gestion, dans des temps relativement courts, des trajets sur des distances importantes. (...) L'espace intermodal interagit avec son contexte à la fois comme équipement pour les habitants locaux, mais aussi comme espace urbain pour ses utilisateurs et les personnels qui y travaillent. C'est précisément dans ce rapport entre global et local qu'il trouve son identité. »⁸⁵

⁸⁵ Mireille Appel-Muller et François Ascher in *La rue est à nous... tous* (p168)
Paris, Institut pour la ville en mouvement, 2007

la compléter, l'enrichir et non la concurrencer. Le site devient un quartier d'Irun à part entière, que l'on traverse comme tout autre. Et cette traversée justement permet de reconnecter l'Est et l'Ouest d'une zone jusqu'ici scindée en deux. Dans ces nouvelles relations, la vue tient aussi un rôle primordial dans une double position constante entre ce que la ville voit de la gare et ce que la gare voit de la ville.

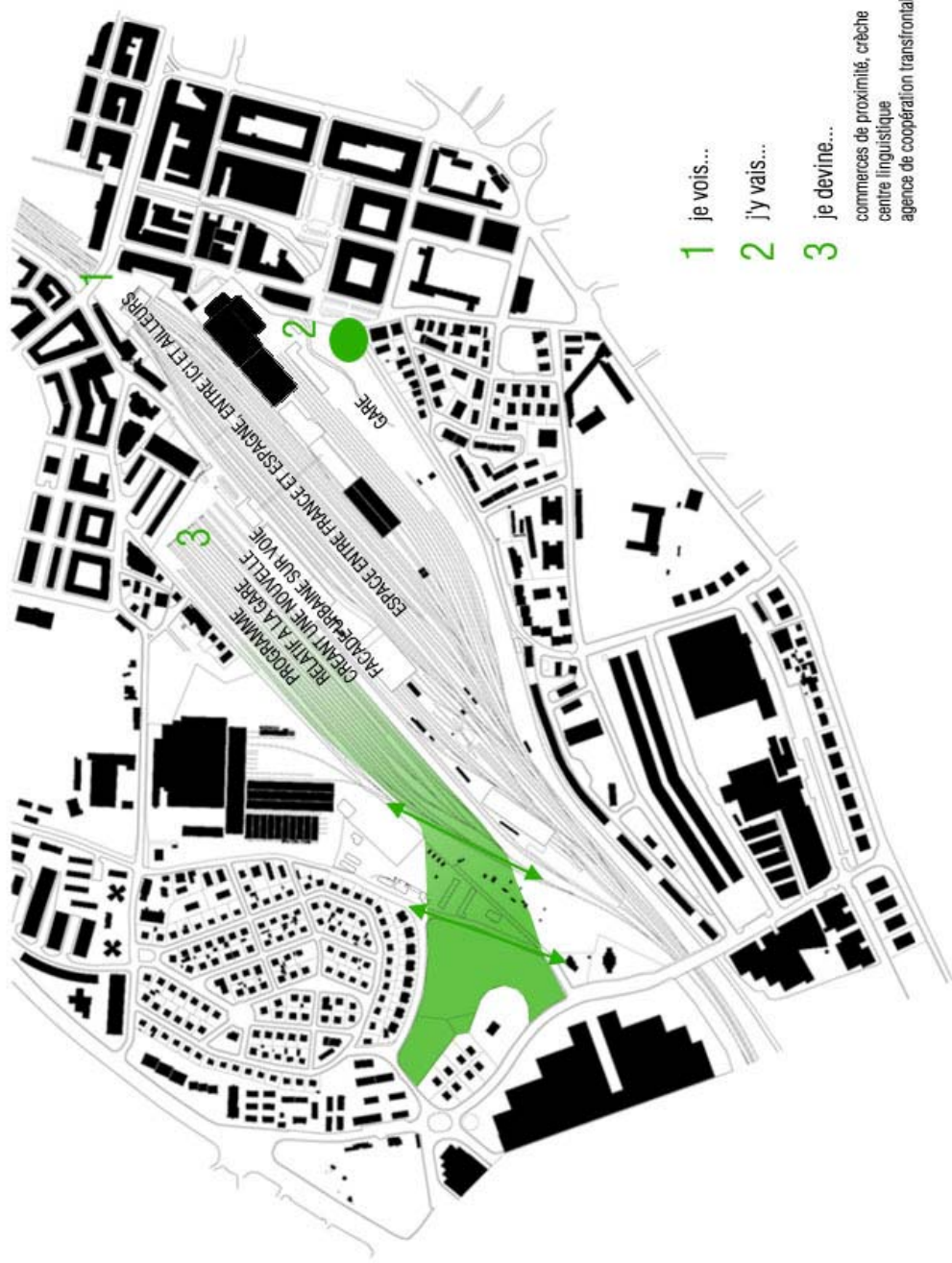
Remarquons néanmoins qu'une telle politique de développement urbain, appuyé sur l'élément stratégique de la gare, suppose des moyens qu'une ville seule ne possède pas. La conception du projet tout comme son financement impliquent donc forcément la collaboration de différents partenaires.

Trois positions, trois relations, trois intentions de projet se dégagent.

D'abord, une relation directe permise par le retournement fonctionnel du site. La nouvelle gare change de côté et prend place dans les anciens édifices douaniers jouissant ainsi d'une plus grande connexion au centre ville, à la région avec le Topo, au territoire avec les avenues menant à la France et à l'aéroport de Fontarabie et par-dessus tout à la topographie naturelle. L'espace dégagé par la non utilisation des voies ferrées anciennement dédiées aux contrôles douaniers procure également de grandes possibilités.

En deuxième lieu, la position stratégique du hall international est préservée et la délocalisation du centre d'arts plastiques et de design offre une vue plongeante sur le complexe ferroviaire dans son ensemble.

Puis, à la place des voies de fret secondaires, la pénétration d'une coulée verte, dans le prolongement du parc Sorozarreta, vient à la rencontre d'un espace urbain relatif à la gare. Ici, l'échéance du paysage et du développement urbain est plus longue.



1 je vois...

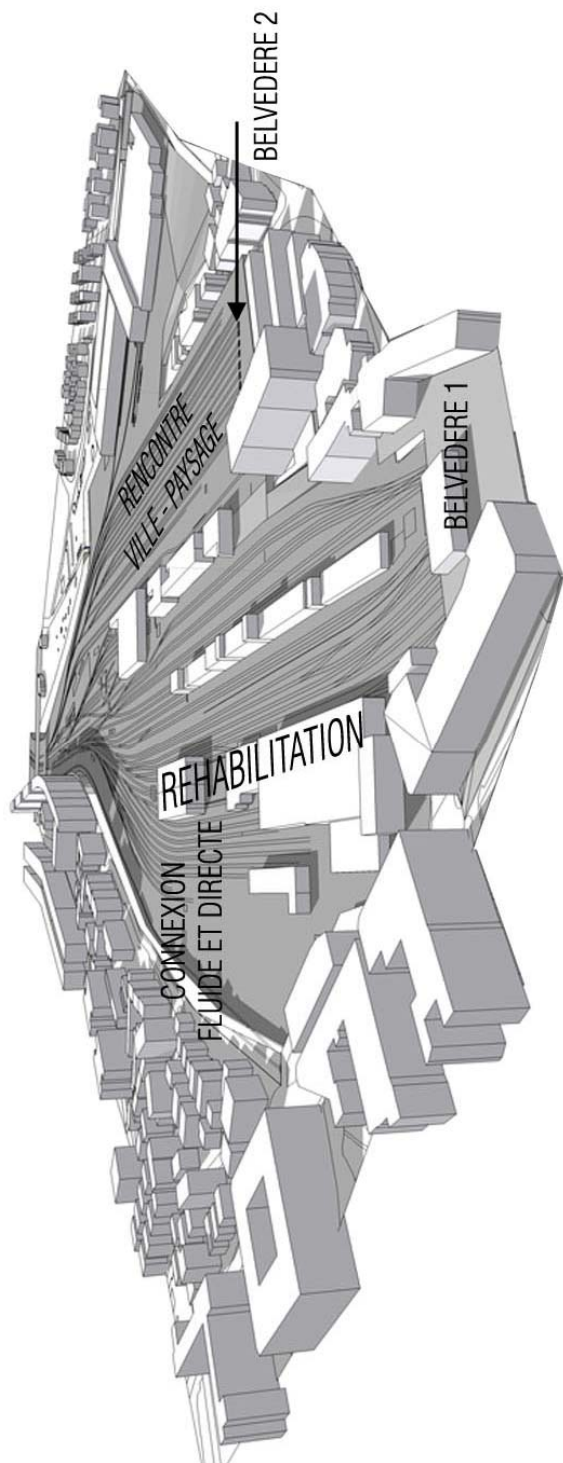
2 j'y vais...

3 je devine...

commerces de proximité, crèche

centre linguistique

agence de coopération transfrontalière



« Lieux de l'arrêt et du mouvement, de la communication et de la rupture, de l'interne et de l'externe, les gares sont sans aucun doute les bâtiments les plus ambigus de l'espace urbain. »

Jean Ollivro

LA GARE D'IRUN TRANSFRONTALIERE

EN ARRIVANT PAR LA CALLE ADUANA

La calle Aduana s'éloigne du Paseo Colon pour s'enfoncer dans la masse urbaine des immeubles d'habitations quand une percée nous aspire vers la droite. Le sol continu nous guide de façon naturelle à l'intérieur de l'emprise ferroviaire, entre le bâtiment de la gare et les volants du marché quotidien. Pénétrant un peu plus cet espace public, nous nous heurtons aux flux des arrivées du Topo avant de se perdre dans les méandres de la végétation naturellement dense et l'organisation des jardins ouvriers. Le temps immobile apparaît alors avec la présence du centre d'arts plastiques et de design et d'une école linguistique français, espagnol, basque. L'idée même de ces programmes suscite le lien au-delà des frontières et amène une fréquentation régulière et exceptionnelle propre. Quelque soit notre provenance et notre destination, on se retrouve autour du langage universel de la culture, de l'art et de la musique. Et la langue associée à une nationalité évoque l'autre et la communication.

En continuant sur la calle, une nouvelle place se propose en hauteur de venir prolonger la ville sur les voies. Entre le Paseo agité et le pont Gobaragin autoroutier, il s'agit de créer une liaison d'une autre qualité, plus en adéquation avec le monde ferroviaire qu'elle surplombe.

La gare d'Irun est une gare passante et non une gare terminus. Ce n'est qu'une étape sur un trajet plus conséquent. Cependant, en tant que point de convergence des flux, elle devient un lieu stratégique capable de mettre en relation des espaces différenciés et de réaliser une centralité à savoir un lieu de vie, de rencontres, de rassemblement des personnes qui fait sens et qui s'ouvre sur la ville. C'est un endroit dont on peut s'évader mais aussi vers lequel on a envie d'aller, soucieux à la fois des voyageurs internationaux et des migrations alternantes.

La gare est le seul bâtiment qui est fait pour que l'on en sorte. La gare est une porte, une limite entre la ville et le voyage, entre la ville et le réseau, entre l'Espagne et la France... une frontière.

EN ARRIVANT EN TRAIN SUR UN QUAI SEQUENCE

La notion de frontière met en valeur des aspects spatiaux qui sont des questionnements essentiels dans le paysage urbain et architectural. De plus gare et frontière partagent de nombreux qualificatifs. Ainsi, le hall international au cœur des voies en serait une synthèse sans pour autant en perpétuer la représentation linéaire. Il vient délicatement nous chercher en hauteur sur l'excroissance du Paseo Colon, poursuit les séquences existantes du panorama ferroviaire entre les deux pays et invite à l'imaginaire du voyage et à la différenciation entre l'ici et l'ailleurs, l'avant et l'après, l'ouverture et la fermeture, l'intérieur et l'extérieur..

Perceptible sans descendre du train, il met également en scène un cheminement piéton permettant de vivre pleinement, face à soi-même, l'expectative, l'attente, les souvenirs et les craintes du voyage international. Cet espace international est une expérience à lui tout seul. En accord avec ce franchissement, chaque circulation de la gare, qu'elle soit souterraine ou verticale, propose des temps différents. Le passage est animé, riche de sens.

« Je trouve que cette question « intérieur, extérieur » est absolument fondamentale en architecture, et quand j'ai découvert Cesare Brandi il y a pas mal d'années, j'ai été étonné de voir comment il n'opposait pas l'intériorité à l'extériorité, mais démontrait que ce qu'il appelle la spatialité architecturale – à la différence probablement d'une spatialité géométrique - travaille l'espace sans séparer ni diviser l'intérieur de l'extérieur de la forme, c'est-à-dire qu'à l'intérieur de la forme architecturale, il y a une dimension d'extériorité ; de la même manière que quand nous avons affaire à un espace extérieur architectural, il y a une dimension d'intériorité. »⁸⁶

Bruno Queysanne

« la qualité de l'intériorité vient pour une bonne part de ce qui se passe dehors. »⁸⁷

Thierry Paquot

⁸⁶ Bruno Queysanne in « Poesis Architecture, Arts, Sciences et Philosophie », n° 8, 1998 (p28)
La ville entre intérieur et extérieur

⁸⁷ Thierry Paquot in « Poesis Architecture, Arts, Sciences et Philosophie », n° 8, 1998 (p59) Op. Cit.

EN DECOUVRANT UN NOUVEAU QUARTIER

De ce côté, la ville pénètre l'emprise ferroviaire et rencontre le paysage en réponse aux transitions constatées en périphérie. Nous pouvons parler de gare parc tant les éléments s'entremêlent.

Il s'agit de tisser des relations entre les deux rives du faisceau, de créer du lien par l'usage, une nouvelle façade à la gare et d'un peu plus raccorder la ville à celle-ci. Les bases sont posées mais la ville ne se fait pas seul et tout reste donc à définir à l'horizon 2020 car les pôles d'échanges sont la métaphore de la ville comme inachèvement perpétuel.

L'échelle d'intervention est celle du quartier et le programme projeté en lien avec les dynamiques ferroviaires quotidiennes et exceptionnelles. Ainsi, une crèche, une école et des commerces de proximité servent aussi bien la ville proche que les travailleurs transfrontaliers, et bénéficiant des flux traversant la gare, une pépinière d'entreprise et les locaux de l'Agence transfrontalière de développement de l'Eurocité basque Bayonne-San Sebastian s'y installent également. Celle-ci profite de la nouvelle centralité d'Irun et de sa gare pour communiquer autour des projets communs tout en symbolisant physiquement la nouvelle coopération européenne.

« Les villes et leurs gares se sont enfin réconciliées ; les quartiers alentour, jusqu'alors délaissé deviennent des sites stratégiques pour le développement urbain. Un emplacement péricentral, un coût foncier modéré, des terrains susceptibles de mutations les placent au croisement d'enjeux considérables. Ils sont cependant grevés de multiples contraintes qui rendent les opérations délicates à mener. Par ailleurs, les nouvelles fonctions dévolues à la gare lui confèrent un rôle majeur dans la ville. »⁸⁸

Martine Allaman

⁸⁸ Martine Allaman in « Diagonal », n°143, 2000 (p34) Op. Cit.

Afin de laisser agir les mots, et de ne pas figer à l'instant T un processus en mouvement, c'est par choix qu'aucune représentation du projet ne figure dans ce travail.

Toutefois, l'objectif avoué est de réaliser la gare d'Irun internationale et non la gare internationale d'Irun où intérieur, extérieur et privé, public sont en interactions perpétuelles. Profondément située, la gare ne se veut pas signal urbain et n'affiche sa qualité transfrontalière que par la dualité qui la caractérise. La frontière révélée n'est plus linéaire mais diffuse. Ainsi, sa symbolique est une expérience personnelle au croisement du temps, de l'espace et de la pratique.

« La limite n'est pas ce où quelque chose cesse, mais a lieu, ce à partir de quoi quelque chose commence à être. »

Heidegger

BIBLIOGRAPHIE

OUVRAGES

AMAR Georges ; *Mobilités urbaines, éloge de la diversité et devoir d'invention*
La Tour d'Aigues, Editions de l'Aube, 2004

AMILHAT-SZARY Anne-Laure, FOURNY Marie-Christine ; *Après les frontières, avec la frontière Nouvelles dynamiques transfrontalières en Europe*
La Tour d'Aigues, Editions de l'Aube, 2006

APPEL-MULLER Mireille, ASCHER François ; *La rue est à nous... tous*
Paris, Institut pour la ville en mouvement, 2007

AUGE Marc ; *Non-lieux introduction à une anthropologie de la surmodernité*
Paris, Editions du Seuil, 1992

BLANQUART Paul ; *Une histoire de la ville pour repenser la société*
Paris, Editions la Découverte et Syros, 1997

BON François ; *Paysage fer*
Lagrasse, Editions Verdier, 2000

BROMBERGER Christian, MOREL Alain ; *Limites floues Frontières vives*
Paris, Editions de la Maison des sciences de l'homme, 2001

CALVINO Italo ; *Les villes invisibles*
Paris, Editions du seuil, 1974

CINOTTI Eric, TREBOUL Baptiste ; *Que sais-je ? Les TGV européens*
Paris, Presses Universitaires de France, 2000

COLLECTIF ; *Frontières, images de vies entre les lignes*
Lyon, aedelsa éditions, 2006

COLLECTIF ; *Parcours 1988-1998*
Paris, Agence des gares AREP, 1998

COLLECTIF ; *TGV et aménagement du territoire, un enjeu majeur pour le développement local*
Paris, Syros / Alternatives, 1991

CULOT Maurice, MESURET Geneviève ; *Hendaye, Irun, Fontarabie Villes de la frontière*

Paris, Norma, 1998

DESPORTES Marc ; *Paysage en mouvement*

Paris, Gallimard, 2005

FERRANIRI Alessia ; *Railway Stations, from the gare de l'est to penn station*

Milan, Electa, 2005

FOUCHER Michel ; *Fronts et frontières*

Paris, Fayard, 1991

HALL Edward T. ; *La dimension cachée*

Paris, Editions du Seuil, 1971

MAZZONI Cristiana ; *Gares, architectures 1990-2010*

Milan, Motta, 2001

PEREC Georges ; *Espèces d'espaces*

Paris, Editions Galilée, 1974

RABIN Gilles ; *Villes et grande vitesse*

Sprimont, Mardaga, 2003

PERIODIQUES

Architecture Intérieure CREE, n° 262, 1994

Gares et quartiers de gares Histoire et enjeux urbains

Architecture Intérieure CREE, n° 263, 1995

Gares et quartiers de gares Architecture et pari européen

Connaissance des arts, hors série n° 172, 2002

Les nouvelles gares du TGV Méditerranée

Poesis Architecture, Arts, Sciences et Philosophie, n° 8, 1998

La ville entre intérieur et extérieur

Quaderns d'arquitectura, n° 229, 2001

Fronteres - Frontières

Urbanisme, n° 346, 2006

Espace(s) Public(s)

Techniques et Architectures, n° 455, 2001

Intermodalité

ARTICLES

CARRIERE Bruno « Gares. Lieux de vie, espaces de rencontres », *La vie du rail*

3 janvier 2001, n° 2778, p 36-37

COLLECTIF « Gares », *Diagonal*

mai-juin 2000, n° 143, p 34 à 55

COLLECTIF « La coopération transfrontalière prend son envol », *Stratégies de développement local*

avril-mai 2002, n° 22, p 16 à 26

COLLECTIF « Les villes frontières du XXI^e siècle », *Courrier International*

29 juin-5 juillet 1995, n° 243, p 3 à 31

DUMONT François « La grande vitesse ne suffit pas au développement économique », *Rail et transport*

26 juin 2002, n° 238, p 18

JUSTMAN Eric « Les transports dans la ville », *Architecture à vivre*

novembre-décembre 2006, n° 33, p 3 à 15

MAGRIS Claudio « L'homme des frontières », *Le Monde*

8 novembre 1991

RAFFESTIN Claude « Eléments pour une théorie de la frontière », *Diogène*

1986, n° 134, p 3 à 21

VERNANT Jean-Pierre « Hestia - Hermès sur l'expression religieuse de l'espace et du mouvement chez les Grecs », *Persée*
1963, n° 3, p 12 à 50

TRAVAUX D'ELEVES

BARANGER Emmanuelle ; *frontière, frontera, muga* *Potential d'une zone frontière en voie de disparition*
TPFE, Ecole d'Architecture de Nantes, 2003

GOUYOU-BEAUCHAMPS Laurent, QUINTANILLA Dominique ; *Séquences*
TPFE, Ecole d'Architecture et de Paysage de Bordeaux, 1985

SEMONDES Delphine ; *Alcantara, un petit tour et puis s'en va*
TPFE, Ecole d'Architecture et de Paysage de Bordeaux, 1998

EMISSIONS DE RADIO

Les fabriques de l'histoire, France Culture
Histoire de la frontière du 28 au 31 août 2006

SITES INTERNET

www.Debatpublic-projetferroviaire-bordeaux-Espagne.org

<http://www.espacestemp.net>

www.espaces-transfrontaliers.org

www.flicker.com

www.irun.org

<http://www.metrolab.net>

www.sud-ouest.fr

CONTACTS

_ **Monsieur Jacques COUTOU**, Directeur du GEIE (Groupement Européen d'Intérêt Economique) Sud Europe Atlantique Vitoria – Dax

_ **Monsieur Gerardo GONZALES**, GOTI (Gestion Opérationnelle des Trafics Internationaux)

_ **Monsieur Sebastian RAMIREZ MORENTE**, ADIF (Administrador De Infraestructuras Ferroviarias)

