Revue d'histoire du XIXe siècle

Société d'histoire de la révolution de 1848 et des
révolutions du XIXe siècle

40 | 2010
Discours

Stéphanie SAUGET, *À la recherche des pas perdus. Une histoire des gares parisiennes*, Paris, Tallandier, 2009, 241 p. ISBN : 978-2-84734-359-5. 25 euros.

Marie-Noëlle Polino

Édition électronique

URL : <http://journals.openedition.org/rh19/4010>

DOI : 10.4000/rh19.4010

ISSN : 1777-5329

Éditeur

La Société de 1848

Édition imprimée

Date de publication : 15 juillet 2010

Pagination : 157-158

ISSN : 1265-1354

Référence électronique

Marie-Noëlle Polino, « Stéphanie SAUGET, *À la recherche des pas perdus. Une histoire des gares parisiennes*, Paris, Tallandier, 2009, 241 p. ISBN : 978-2-84734-359-5. 25 euros. », *Revue d'histoire du XIXe siècle* [En ligne], 40 | 2010, mis en ligne le 18 décembre 2010, consulté le 22 septembre 2020.
URL : <http://journals.openedition.org/rh19/4010> ; DOI : <https://doi.org/10.4000/rh19.4010>

Ce document a été généré automatiquement le 22 septembre 2020.

Tous droits réservés

Stéphanie SAUGET, *À la recherche des pas perdus. Une histoire des gares parisiennes*, Paris, Tallandier, 2009, 241 p. ISBN : 978-2-84734-359-5. 25 euros.

Marie-Noëlle Polino

- 1 Avec cet ouvrage, aboutissement de son travail de thèse¹ brillamment soutenu en 2005, Stéphanie Sauget prend le risque d'un essai, au double sens de tentative et de réflexion théorique. Le défi qu'elle relève et le risque qu'elle court consistent en un renversement des points de vue : d'une part, celui de l'historiographie classique des gares de Paris, souvent abordées comme un appendice de l'histoire des chemins de fer, quand on en vient à l'architecture et aux beaux-arts après les nourritures considérées comme plus substantielles que seraient la constitution et l'évolution des systèmes techniques et l'économie des transports ; d'autre part celui de l'historien, puisqu'elle construit une voie qui mène de façon très contrôlée et rigoureuse vers l'empathie. Le point culminant du livre, morceau de bravoure de l'auteur, est ainsi la restitution du « paysage sensoriel » de la gare à différentes époques, en hommage à Alain Corbin (p. 57-64).
- 2 Ce projet explique une attention particulière donnée à la construction de l'ouvrage, en trois parties – « Les gares – un nouveau décor pour Paris (1837-1914) », « Les gares parisiennes au miroir des représentations et des pratiques », « Des gares laboratoires de la modernité » -- et le fait que l'éditeur ait conservé des notes infrapaginales et une liste sélective des sources. Le passage de la thèse au livre nous renvoie à une interrogation qui dépasse cet ouvrage, mais à laquelle il contribue de façon importante : comment acculturer l'histoire culturelle, en particulier dans un domaine où elle fait seulement ses premiers pas ?

- 3 La gare n'est pas ici le résultat d'une réflexion, d'une production, d'une évolution ; elle est vue, perçue, ressentie, parcourue, pratiquée. Sa caractérisation comme « décor » (première partie) relève de la perception du changement urbain ; on passe de l'extérieur à l'intérieur de la gare, avec la perception multisensorielle du « brouhaha », jusqu'au cœur fonctionnel, les « coulisses » pour le public mais qui est pour les employés le lieu du travail, parfois du logement, et pour la compagnie le lieu de la production du transport.
- 4 Avec la « pratique » des gares, qui conduit à leur « appropriation », nous rejoignons les concepts-clés de l'histoire culturelle (deuxième partie). Représentations et pratiques sont caractérisées et mesurées au « miroir » du discours. L'exercice est difficile, car le choix et la constitution du corpus sont ici déterminants. Autres mots-clés de l'histoire culturelle sont les « comportements » et « expériences » (p. 133). C'est ici que prend place un point fort discuté de l'histoire des gares, celui de leur contribution réelle à l'histoire de la perception du temps et de sa mesure. Avec les « Peurs et rêves », l'auteur nous démontre comment les gares « ont profondément remué le socle des représentations et l'imaginaire social de la ville, libérant rêves et cauchemars ». Il faudrait savoir, pour mieux apprécier cet aspect, si elles sont les seules à le faire au même moment, car cette question pourrait être plus régulièrement posée pour les nouveaux équipements urbains contemporains. Cette approche nous entraîne dans une analyse des accidents de chemin de fer qui n'est pas liée fermement à l'espace de la gare, sauf pour l'accident de 1895 à Montparnasse qui fait la couverture du livre et est analysé à la page 147. Comme occasion et moyen de la mobilité, les gares sont immédiatement, en 1837, date de l'ouverture de la première ligne aux voyageurs au départ de Paris, associées au crime par un journal conservateur, alors qu'au même moment le saint-simonisme développe un rêve de fraternité qu'un réseau européen doit permettre de réaliser.
- 5 En tant que « lieu de vie, tout simplement, qui a réussi sa greffe à Paris » (p. 169), la gare réunit des personnes très différentes. L'auteur étudie la présence des réfugiés, des touristes, la répartition et les rapports de genre, jusqu'au lien établi entre gare et prostitution, morale sexuelle, adultère. C'est ici qu'interviennent les équipements de la gare destinés au confort du voyageur (p. 182 et sq.) qui n'ont rien d'innocent mais « ordonnent une nouvelle économie de gestes, canalisent et détournent les pulsions des voyageurs et semblent de fait modeler un nouveau corps social ».
- 6 Quel est donc le rapport entre gares parisiennes et modernité (troisième partie) ? Les gares sont les agents directs d'une nouvelle définition de l'espace national – l'établissement de la centralité parisienne – comme urbain – le rôle des emprises industrielles des gares marchandises dans le tissu urbain, l'évolution de l'approvisionnement de la ville – et de l'établissement de la contrainte d'une mesure unifiée du temps. Elles sont ensuite le laboratoire d'une nouvelle expérience des limites mouvantes entre espace public (de l'État, de la ville) et espace privé (des compagnies), espace dont le contrôle donne lieu à des conflits de pouvoir et à une prolifération de services et de compétences. Enfin, elles « sign[ent] l'entrée dans l'ère des masses » (p. 244) en devenant l'agent de la diffusion de l'information, une scène publique et un lieu de mobilisation politique. C'est ainsi que la « signification des gares parisiennes », « lieux intensément investis », « dépasse largement les enjeux ferroviaires et urbains » (p. 284).

- 7 On peut donc dire que l'essai est réussi et le but atteint : l'exploration d'un lieu complexe mais disparu sous la direction d'un guide exigeant nous a emmené dans un voyage initiatique à plusieurs titres. La variation des focales, la mise en valeur par sondage et les dépouillements complets de fonds peu connus, l'attachement au concret, à la trace matérielle, l'adoption d'une démarche parfois archéologique ouvrent un champ nouveau quand il s'agit des gares qu'on ne pourra plus, après ce travail, regarder seulement comme l'expression d'une esthétique ou le résultat d'une organisation technique. Ce livre représente un acquis dans l'appréciation d'un pan entier du passé trop souvent tu, la mobilité et les réseaux ; c'est une étape très stimulante dans le développement d'une histoire culturelle du XIX^e siècle qui remet l'homme, quel qu'il soit et quelle que soit l'influence de son action, au centre du propos.
-

NOTES

1. . Stéphanie Sauget, *À la recherche des pas perdus. Dans la matrice des gares parisiennes (1837-1914)*, Thèse d'histoire sous la direction de Dominique Kalifa, Université Paris 1, 2005, 497 f°.