La gare comme espace des cérémoniaux publics. Le cas de la gare de Ploiești en Roumanie

Railway Station as a space of public ceremonial. The case of Ploiești Station in Romania

Dorin Stanescu

Édition électronique

URL : <https://journals.openedition.org/rhcf/2116>

DOI : [10.4000/rhcf.2116](https://doi.org/10.4000/rhcf.2116)

Éditeur

Rails & histoire

Édition imprimée

Date de publication : 2 avril 2014

Pagination : 57-81

ISSN : 0996-9403

Référence électronique

Dorin Stanescu, « La gare comme espace des cérémoniaux publics. Le cas de la gare de Ploiești en Roumanie », *Revue d'histoire des chemins de fer* [En ligne], 45 | 2014, mis en ligne le 29 mai 2015, consulté le 22 avril 2022. URL : <http://journals.openedition.org/rhcf/2116> ; DOI : <https://doi.org/10.4000/rhcf.2116>

La gare comme espace des cérémonials publics. Le cas de la gare de Ploiești en Roumanie

En Roumanie, le chemin de fer fut à l'approche du dernier quart du ^{xix}^e siècle l'un des vecteurs principaux d'une modernisation venue de l'Occident. La première ligne de chemin de fer roumaine fut construite en 1869, mais celle qui marqua l'époque, d'un point de vue tant économique, social que politique, fut la ligne inaugurée le 13 septembre 1872 reliant la capitale, Bucarest, aux villes de Ploiești, Galati et Roman. Avant l'indépendance, acquise vis-à-vis de l'Empire Ottoman en 1878 (Traité de Berlin), le réseau ferré était resté relativement limité. Le manque de capitaux, l'absence aussi d'une industrie nationale capable de produire le matériel roulant et d'assurer la construction des voies poussèrent les autorités à avoir recours, comme dans d'autres pays européens (Espagne, Portugal, Belgique, Italie, *etc.*) à la concession et à l'emprunt. L'effort financier que l'État roumain dut ensuite consentir pour racheter le réseau ferré à ses concessionnaires fut considérable. Une forte proportion (60 %) de la dette publique contractée durant la période 1870-1900 trouve ainsi son origine dans le développement des chemins de fer (achat de matériel roulant et rachat des droits notamment). En 1883, l'État devint propriétaire du réseau ferré et créa par la suite la première grande entreprise publique du pays, les Chemins de fer roumains (CFR) (fig. 1).

Figure 1. Les chemins de fer roumains en 1929, « Revue documentaire / B. — Chemins de fer étrangers : Roumanie », *Revue générale des chemins de fer*, août 1929, p.189-197, carte p. 190.

Partout où on a construit le chemin de fer, où on a exploité et transporté par le rail des matières premières et autres marchandises, le paysage en fut modifié, l'architecture des villes changée, entraînant une migration de la population vers l'espace urbain et la diffusion des langues véhiculaires internationales. Le train influença les styles de vie, les modes alimentaires et vestimentaires, les loisirs enfin. Il ouvrit une partie du pays sur le monde.

En outre, le développement du réseau roumain fut étroitement lié à l'histoire politique nationale et à la monarchie. L'impulsion de l'État fut en effet décisive au cours de la période qui s'étend de 1869 (année de la mise en service de la ligne Bucarest - Giurgiu) jusqu'au tournant de 1938, lorsque la monarchie prit la forme d'une dictature personnelle et que s'affirma la menace de guerre. D'origine allemande, la famille royale roumaine (1866-1947) fut fondée par Charles I^{er} (en roumain Carol I^{er}), prince (1866), monarque (1878) puis roi de Roumanie (1881-1914). Soutenu par Napoléon III et issu de la famille Hohenzollern-Sigmaringen (il était le neveu de l'empereur Guillaume I^{er}), il fut intronisé à Bucarest lors de l'indépendance et resta, jusqu'à sa mort, profondément ancré dans l'espace culturel et politique occidental. Son œuvre politique impressionna ses contemporains et attacha son nom à l'indépendance du pays, à l'introduction des chemins de fer et surtout à un ample processus de modernisation. Comme lui, les deux monarques qui lui succédèrent, Ferdinand I^{er} (1914-1927) et Charles II (1930-1940), soutinrent le développement d'un réseau ferroviaire national, convaincus de son importance cruciale dans le développement économique et social ainsi que dans le rayonnement international de la Roumanie. Les chemins de fer sont ainsi devenus une véritable institution nationale et, qui plus est, l'une des plus respectées : son professionnalisme, son sérieux et son efficacité firent qu'elle fut vite considérée comme la deuxième armée du pays.

La Roumanie investit alors massivement dans les transports, bien davantage que dans l'industrie, le commerce ou l'agriculture, guidée par la conviction que la technologie était la clé de la modernisation¹. Jusqu'à la fin du xix^e siècle, la société civile roumaine est porteuse d'une aspiration commune à faire progresser la voie ferrée. La classe dominante, celle des grands propriétaires et industriels, avait besoin d'un système de transport efficace, permettant de générer d'importants profits par l'introduction rapide sur le marché des produits industriels et agricoles. C'est la raison pour laquelle de nombreux grands propriétaires terriens sont devenus, avec la bourgeoisie, apôtres du progrès apporté par le chemin de fer. La construction des voies ferrées constitua

1- Ion BULEI, *Viața în vremea lui Carol I*, Bucarest, Tritonic, 2005, p. 15.

également le plus grand chantier de Roumanie à l'époque, une vaste entreprise créatrice de nombreux emplois attirant une main-d'œuvre venue des villes mais aussi et surtout du milieu rural, apportant ainsi un accroissement du niveau de vie pour de nombreuses catégories sociales².

À travers les chemins de fer, c'est un véritable projet d'ingénierie sociale qui prend forme très rapidement, bousculant les us et coutumes, changeant les mentalités, le rapport au temps et à l'espace des individus et en cela leur rapport au monde³. Il n'est ainsi pas inattendu, dans une société profondément rurale et fortement marquée par un imaginaire religieux, que le rail ait pu être considéré comme « l'instrument du diable »⁴. Ce qui peut surprendre, en revanche, est la vitesse avec laquelle il fut adopté en Roumanie, malgré cela, même dans les couches le plus réticentes, notamment paysannes. Sans aucun doute, le milieu urbain fut celui où les technologies nouvelles du transport ferroviaire eurent l'impact le plus marquant.

C'est l'une des raisons pour lesquelles nous avons, pour mesurer cet impact des chemins de fer dans la société roumaine, adopté un angle d'approche permettant de varier les échelles. Ainsi, à travers l'histoire d'une gare et l'étude des événements officiels dont elle fut le théâtre, on tentera ici d'évaluer son rôle politique et social. Pour ce faire, nous nous sommes attachés à élaborer une typologie des cérémonials de réception des hôtes de marque tout au long de la période.

Ploiești et sa gare, vecteur d'ingénierie sociale

Il existe une ample littérature consacrée à l'impact des chemins de fer sur le développement des grandes villes européennes⁵ ; nous avons fait ici le choix de focaliser l'analyse sur la gare d'une petite ville de province, Ploiești. Il s'agit d'un espace à la frontière entre deux mondes, rural et urbain, qui peut nous permettre de saisir les mécanismes qui poussent les individus à dépasser

2- Tudorel POSTOLACHE, *Economia României în secolul XX*, Bucarest, Editura Academiei Române, 1991, p. 55.

3- Paul YOUNGMAN, *Black devil and iron angel: the railway in nineteenth-century German realism*, Washington DC, Catholic University of America Press, 2005, p. 5.

4- David BRANDON, *London and the Victorian Railway*, Stroud, Amberley, 2010, p. 47.

5- Ralf ROTH, Marie-Noëlle POLINO (dir.), *The City and the Railway in Europe*, Aldershot, Ashgate, 2003 ; David Brandon, *London...*, *op. cit.* ; Micheline Nilsen, « "The other side of the tracks": the implantation of the railways in Western European Capitals », thèse de doctorat de l'Université du Delaware, 2 vol., 2003, ici vol. I.

les peurs ancestrales et à intégrer le progrès technologique, sous l'influence de leur intérêt économique et par mimétisme social.

La ville que nous avons choisie a connu des changements profonds durant la période de développement des chemins de fer roumains. Avant cela, tout au long du ^{xix}^e siècle, cette bourgade fut décrite comme un des pôles commerciaux roumains les plus importants⁶. Ploiești était le chef-lieu du département de Prahova, en Munténie, non loin de Bucarest, située au croisement des grandes routes reliant celle-ci aux autres grandes provinces roumaines, la Moldavie et la Transylvanie. Sa position de carrefour géographique explique ainsi que Ploiești soit devenue le deuxième nœud ferroviaire de Roumanie, juste après Bucarest (fig. 2). Au début du ^{xx}^e siècle se produisit un changement qui la propulsa au rang de centre industriel majeur – les chemins de fer n'y étant bien sûr pas étrangers. La présence d'importants gisements de pétrole dans les zones jouxtant la ville entraîna la construction des installations de raffinage les plus importantes du pays. Elles firent de Ploiești, à défaut d'une capitale administrative, la capitale roumaine du pétrole et cela aux yeux du pays mais aussi de l'Europe, devenant de ce fait un enjeu stratégique, particulièrement durant les deux guerres mondiales.

Figure 2. La gare de Ploiești au début du ^{xx}^e siècle. Carte postale.

6- Francois BAZIN, *Géographie agricole, industrielle et commerciale des cinq parties du monde*, Paris, J. Delalain et fils, 1870, p. 256.

Enfin, la ville n'est pas absente des annales politiques du pays puisqu'avant même l'indépendance elle s'attira en un jour la défiance, durable (on y reviendra), du pouvoir. L'épisode eut lieu en 1870 : sous l'impulsion de la guerre franco-prussienne, quelques habitants de la cité proclamèrent la fondation de la « République de Ploiești » et récusèrent l'autorité de Charles I^{er}, considéré dans ce contexte comme un prince d'origine allemande. Des manifestants parvinrent à désarmer la police et une journée durant la ville fut soumise à l'agitation de divers mouvements de contestation. Le lendemain, l'intervention de l'armée mit fin à cet éphémère sursaut d'orgueil politique et on le classa bientôt au rang d'amusante anecdote, rendue plus piquante encore par l'ironie de l'histoire qui voulut que le meneur de cette journée devienne plus tard l'un des gardes rapprochés du roi.

Au fur et à mesure de leur construction, les voies ferrées et particulièrement les gares acquièrent une dimension politique croissante, en rendant les gouvernants plus accessibles à la population. Alors que seules les élites locales étaient originellement conviées par les dirigeants lorsqu'ils étaient de passage, peu à peu l'homme de la rue se trouva invité à un spectacle qui prit naturellement la forme d'un cérémonial. Aux quelques badauds présents aux débuts du rail, succédèrent des foules de spectateurs se massant dans les gares lorsque des personnalités arrivaient, partaient ou prononçaient leurs discours. La vie politique devenait nationale au sens le plus concret du terme car la réduction des temps de parcours permettait aux personnalités politiques de couvrir, à travers campagnes et manifestations, un espace plus grand que par le passé⁷. En Roumanie comme ailleurs en Europe⁸, la gare est devenue au xix^e siècle une véritable tribune politique⁹, comparable à celle offerte par les vastes salles de nos meetings contemporains. De plus, la monumentalité des gares se voulait à l'image des nations, de leur grandeur dans le cas des Puissances et, pour les nations alors plus modestes, de leurs aspirations.

La gare de Ploiești est représentative de ce mouvement, de ces circulations, de ces échanges mêlant échelles et territoires, locaux et globaux. Des

7- Jean-Michel GAILLARD, Anthony ROWLEY, *Histoire du continent européen, 1850-2000*, Paris, Seuil, 2001 (1998).

8- Voir notamment Jack SIMMONS, *The Victorian Railway*, Londres, Thames & Hudson, 1991, p. 18 ; Jodice ROMANO, *L'architettura del ferro : l'Italia (1796-1914)*, Rome, Bulzoni, 1985, p. 318 ; Maurizio PANCONESI, *Le ferrovie di Pio IX : nascita, sviluppo e tramonto delle strade ferrate dello Stato Pontificio (1846-1870)*, Cortone, Calosci, 2005, p. 44.

9- Pamela SWETT, « Political networks, rail networks. Public transportation and neighbourhood radicalism in Weimar Berlin », in Ralf ROTH, Marie-Noëlle POLINO (dir.), *The city..., op. cit.*, p. 221-234, voir p. 230-234.

architectes italiens et français, des entreprises de construction françaises, des techniciens et maîtres d'œuvre venus d'Autriche ou d'Allemagne ont reconstitué à Ploiești, le temps des chantiers ferroviaires, le modèle réduit d'une Europe qui s'offrait au regard un peu ébahi des habitants de la ville à travers ce que ce continent dominant le monde avait de plus spectaculaire.

La gare devint en effet le décor d'une véritable « exposition internationale » où l'Occident rencontrait l'Orient. On pouvait y admirer les technologies ferroviaires les plus avancées du temps – des locomotives sorties de toutes les grandes usines d'Europe et d'Amérique –, apercevoir des uniformes impressionnants, dessinés d'après des modèles allemands, ou encore contempler des décors somptueux, répliques de ceux ornant les gares françaises. À quelques pas, se jouait un autre spectacle, autochtone celui-là et moins reluisant : celui des vendeurs de sucreries turques, des ménétriers, des voyageurs et des marginaux, le tout embaumé par les arômes émanant des petits bistrots alentours, où se consommaient la tuica bouillie et les sarmale¹⁰, sous un épais brouillard cachant à peine l'inconfort et l'aspect poussiéreux des rues non pavées. Ce voisinage de cultures était sans doute aussi étourdissant pour les habitants des lieux que pour les visiteurs occidentaux venus pour la première fois, comme en ont témoigné certains d'entre eux¹¹. Pour nous, il est extrêmement frappant d'y observer la dimension littéralement spectaculaire de la volonté étatique de modernisation, volonté offensive de confronter au progrès une population peu habituée aux choses étrangères à son quotidien scandé par des messes dominicales moralisantes, louant l'existence simple et le modèle patriarcal de la vie au village. Malgré les mises en garde contre cette emprise du diable au cœur de la ville, la foule se presse pour respirer l'air apporté tout droit de l'enfer par de resplendissantes locomotives venues du monde entier.

L'exubérance et l'enthousiasme, on va le voir, marquèrent bien souvent l'atmosphère de la gare de Ploiești. Mais force est de constater que ces sentiments n'étaient pas toujours orientés vers les quais car la gare fut par ailleurs le lieu, avec la discrétion qui s'imposait, d'un tout autre fracas que celui des fanfares et des hourras... Pendant près de quarante ans (de 1882 à 1920), un responsable du parti ouvrier roumain y a en effet tenu un restaurant célèbre à la fois pour sa cuisine et en tant que lieu de réunion politique. La table était appréciée et des militants de tous bords y convergeaient tant pour s'y restaurer et que pour y débattre. Avant le tournant du siècle, le paysage politique

10- Il s'agit respectivement d'un alcool de prunes et d'une préparation culinaire à base de viande hachée, riz, oignon, thym, roulée en feuilles de choucroute.

11- Dick de LONLAY, *En Bulgarie 1877-1878, Ploiesti, Matchine, Sistova, Tirnova, Kezanlyk, souvenirs de guerre et de voyage*, Paris, Dentu, 1883, p. 49-50.

roumain se compose de deux grands partis : le Parti libéral d'une part, promoteur du progrès industriel et de la modernisation du pays, le Parti conservateur d'autre part, dominé par de grands propriétaires terriens réticents face à cette évolution. Un troisième parti, à la fin du xix^e siècle, tenta d'incarner la voix des populations ouvrières du pays. C'est de ce dernier mouvement, nettement minoritaire, que Constantin Dogroeanu-Gherea, le restaurateur, était un idéologue.

Il peut paraître étonnant qu'un tel personnage ait pu rester, aussi longtemps et malgré les pressions policières, à demeure dans un lieu aussi névralgique pour le pays. Cela nous conduit à évoquer une dernière singularité de la gare de Ploiești, où régnait une sorte d'entente sociale peu courante ailleurs (les gares restant généralement des lieux de ségrégation sociale et politique¹²). En effet, une fois ses portes franchies, on peut constater que l'emprise ferroviaire est environnée des sièges des principaux partis politiques roumains qui cohabitent, en toute quiétude, autour de ce nœud de communication à l'échelle du pays.

La réception d'hôtes de marque

À l'image d'une cathédrale, la gare a son public et, surtout, ses rituels spécifiques qui ont pour objet principal l'accueil de personnalités en visite dans la ville ou transitant simplement par elle. Nous considérerons dans cette étude uniquement les cérémonies publiques (qui supposent un cadre organisé, spectaculaire et extraordinaire), ayant comme acteurs principaux des personnalités de la vie politique et culturelle nationale et internationale, qui font enfin de la gare une porte d'entrée (symbolique ou réelle) ou un espace (secondaire ou principal) de transit et d'action¹³. Abordons ce cérémonial en suivant l'ordre chronologique, c'est-à-dire en évoquant, d'abord, le strict protocole qui commande sa préparation avant de décrire son déroulement.

Un protocole précis

Tout au long de la période – à l'exception peut-être de son extrême fin, on va le voir –, l'accueil à la gare des hôtes de marque suivait invariablement les mêmes règles. Le public était composé de trois catégories principales de spectateurs : les fonctionnaires de l'État, les élites économiques et politiques de la ville, enfin divers membres de la société locale. Se mêlaient ainsi des

12- Pamela SWETT, art. cit., p. 231-233.

13- David BĂN, « Les science sociales françaises face à la gare. Bilan et lecture critique », *Revue d'histoire des chemins de fer*, n° 38 (2008), p. 11-18, p. 11.

officiels du département et de la ville (avec femmes et enfants), des hauts fonctionnaires ainsi que de nombreux autres agents publics (accompagnés par leurs épouses), des policiers et militaires, des paysans et encore des dizaines d'écoliers, mobilisés pour assurer les « acclamations de la foule ».

La réquisition des fonctionnaires de l'État (en congé pour la journée en vue de l'événement) était prescrite par des circulaires de l'administration centrale stipulant précisément la manière dont l'administration locale devait appliquer et faire scrupuleusement respecter les consignes. La musique militaire ne faisait jamais défaut et la troupe rendait les honneurs aux invités de marque.

Les représentants des élites économiques étaient eux aussi fidèles au rendez-vous, conscients des précieuses opportunités dont il pouvait être porteur : se faire mieux connaître ou peut-être remarquer, s'assurer quelques chances supplémentaires dans la course aux commandes publiques.

À cette belle société s'ajoutait une catégorie qui n'était plus systématiquement refoulée comme autrefois : les curieux venus admirer un spectacle qui n'était plus désormais réservé aux seules élites et aux militaires. La capacité des gares étant limitée (celle de Bucarest pouvait accueillir jusqu'à 5 000 personnes, celle de Ploiești pas plus de 3 000 et celle de Sinaia à peine 1 000), les anonymes étaient obligés de se ranger tout au long de la voie, espérant ainsi apercevoir, souvent de très loin, les visages des hauts personnages en visite.

Un code vestimentaire devait être respecté lors de ces événements, il était défini par le protocole : les chefs d'État arboraient des uniformes ornés de médailles¹⁴ ; les membres du gouvernement, le personnel diplomatique revêtaient des costumes noirs (taillés à Paris, Vienne ou Berlin), parés également de décorations étincelantes. Ils figuraient aux côtés des fonctionnaires d'État et d'une partie de l'aristocratie locale dont les épouses, si elles ne portaient pas des robes spécialement commandées à Paris, revêtaient comme les paysans le costume populaire traditionnel. Lorsqu'il s'agissait de cérémonies funéraires – comme lors des obsèques de la reine Maria, en 1938 – le code impose naturellement la tenue de deuil. Les documents d'époque font apparaître smokings, cravate blanche et décorations, on y voit des magistrats en robe, des officiers portant un brassard noir sur l'uniforme et, enfin, de sobres toilettes à voilette de crêpe¹⁵.

14- La tenue civile était de mise seulement dans le cas des visites privées, voir plus bas.

15- Service départemental des Archives Nationales de Prahova (désormais SJAN Prahova), fond de l'Inspectorat départemental de Prahova (ministère de l'Intérieur), dossier 35/1938, p. 86.

La préparation d'une telle réception solennelle exigeait la mise en œuvre par les autorités d'un ensemble de procédures précises : étaient prévus d'abord les représentants des institutions de l'État puis l'ensemble des participants officiels, dont la présence et l'arrivée à la gare à temps étaient impératives (il pouvait y avoir pas moins de 36 types d'institutions représentées¹⁶). On établissait ensuite l'emplacement des délégations et le rôle précis de chacune d'elles pour accueillir et guider les invités, on choisissait les hymnes ou les airs qui seraient interprétés par la fanfare. Ainsi, un document de protocole de la garnison de Ploiești, datant de l'entre-deux-guerres, détaille ce scénario en vue d'événements nationaux ou locaux : l'arrivée des autorités locales bien avant l'heure prévue ; la réunion du préfet du département et du maire de la ville aux côtés du chef de la garnison (ou à défaut, de leurs représentants). Le contrôle scrupuleux des spectateurs précédait leur placement à des endroits spécialement prévus aux alentours de la scène, pavoisée, où prenaient place peu à peu les épouses et les familles, les personnalités locales, la troupe et la fanfare¹⁷. Une attention particulière était enfin accordée aux journalistes, photographes et opérateurs de cinéma, positionnés par le chef de la police qui veillait, en outre, à la conformité de leur tenue (couleur sombre)¹⁸.

Mais, on va le voir, il est utile de s'intéresser ici aux mesures plus précisément liées à la protection et à la sécurité des personnalités qui transitaient par les gares. Toutes les semaines, un train royal traversait le département sur la voie Ploiești-Predeal, scrupuleusement surveillé par la questure de la police de Ploiești. Elle détenait entre 1919 et 1938 un planning précis des déplacements ferroviaires de la famille royale. Une circulaire de service¹⁹ consignait par exemple : « le lundi 25 mai 1922, à trois heures et quart, M.S. le Roi et la Reine vont arriver à Sinaïa avec un train royal, pour aller s'installer dans leur résidence d'été. En vous communiquant cela, on vous demande de prendre des mesures de sécurité [...] afin d'assurer la sécurité de la voie, des ponts et des haltes qu'elles soient de passage ou d'arrêt²⁰ [...] ». Si des gendarmes ruraux étaient mobilisés sur la voie, dans les gares intervenaient des policiers dont le nombre fluctuait en fonction de la taille des stations. À Ploiești, les effectifs étaient composés du commissaire de police de la gare secondé par quatre officiers et huit agents spéciaux qui devaient être présents au sein de la

16- SJAN Prahova, fonds Lycée « Sfinții Petru și Pavel », dossier 1/1938, p. 195.

17- *Ibid.*, p. 191-195.

18- SJAN Prahova, fond de l'Inspectorat Départemental de Prahova (Ministère de l'Intérieur), dossier 43 / 1937, p. 152.

19- *Idem*, dossier 3/1922, p. 26.

20- *Ibid.*, p. 21.

gare lors du passage des trains royaux, le plus souvent la nuit²¹. D'autres fois, ils étaient répartis dans d'autres haltes où le train royal pouvait stationner. Si on ajoute les agents de sécurité et les gendarmes mobilisés, le dispositif dépassait souvent la centaine d'agents.

Le déroulement de l'événement

À l'entrée du train en gare, l'atmosphère vibrant sous les ovations de la foule, l'hymne national retentissait, les soldats présentaient les armes. On offrait aux hôtes le pain et le sel, selon la tradition, fleurs et drapeaux égayant la scène. C'était alors le moment des allocutions de bienvenue, des discours de réponse à ces allocutions, des discours politiques aussi, mêlant courtoisie protocolaire et critique du régime.

Toutes les personnalités, à l'exception du tsar de Russie, arrivaient dans des voitures ministérielles des CFR jumelées aux « trains rapides », ou par le train royal conduit chaque fois par le directeur des CFR, acteur important de toutes ces cérémonies. Les voitures de la famille royale se distinguaient par la couleur bleu foncé qui leur était réservée (une seule voiture, d'origine anglaise, arborait la teinte naturelle du bois) et les rendaient bien reconnaissables parmi les voitures des CFR aux livrées olive, vertes ou brunes. Lors des déplacements à l'étranger, les membres de la famille royale disposaient du train royal ou pouvaient bénéficier d'accords signés avec les compagnies ferroviaires ou les États traversés, afin que la voiture royale soit attelée aux trains locaux. Ce fut le cas par exemple en 1934, lors du voyage de la reine Maria à Vienne. La voiture royale n° 7 fut attelée pour le besoin aux « trains rapides » locaux sur les territoires hongrois et autrichien²².

Les autres chefs d'État voyageaient à bord du célèbre *Orient Express*, qui marquait un arrêt à Bucarest, Ploiești et Sinaia. Lorsque l'*Orient Express* était emprunté par des membres des diverses familles royales, lors de voyages officiels ou privés, le convoi était assimilé à un train royal et par conséquent les voyageurs jouissaient de privilèges particuliers, notamment la priorité sur le réseau et des mesures de sécurité spéciales tout au long du trajet²³. Il faut souligner ici la récurrence de ces protocoles et de cérémonies néanmoins conçues comme exceptionnelles : pour les voyageurs « ordinaires » comme pour le public sur le trajet, la débauche de luxe et l'éclat technologique de ces événements demeuraient, source d'un intérêt toujours renouvelé pour les personnalités en vue comme pour le dernier cri technologique.

21- *Ibid.*, p. 17.

22- SJAN Prahova, fonds de la Police de la gare de Ploiești Sud, dossier n° 2/1934, p. 19-52.

23- *Idem*, dossier n° 437/1936, p. 110.

Les mesures de sécurité que nous avons évoquées ont leur importance car elles témoignent d'un contexte culturel propre à la région. Il y régnait en effet à l'époque une sorte de mépris à l'égard des règles écrites, des règles « dictées d'en haut » – tant que les libertés prises par rapport à elles ne semblaient pas devoir produire un dommage irréversible. Cet état de fait trouve peut-être son origine dans la corruption d'un système administratif et politique suscitant la méfiance et le dédain de la population. La remise des lettres de doléances au roi, par exemple, était strictement interdite en ces occasions car elle s'accompagnait toujours d'agitation et de désordre dans la foule. Il s'agit pourtant d'une pratique très ancienne et durablement tolérée (jusqu'à une période très récente²⁴) car elle traduisait la confiance placée par l'homme de la rue dans les plus hauts responsables du pays, par contraste avec une administration intermédiaire jugée incompétente et corrompue. En retour, la tolérance de ces personnages importants vis-à-vis des écarts protocolaires confirmait d'une certaine manière cette défiance populaire envers l'administration et les corps intermédiaires dont ils étaient eux aussi les victimes. Ce rapport direct entre population et dirigeants prenait en outre la forme d'un attachement auquel ces derniers étaient naturellement sensibles. C'est ainsi qu'il était courant de ne pas faire attention aux « petits dysfonctionnements » inséparables d'un état d'esprit général que les responsables locaux de la sécurité eux-mêmes partageaient avec le reste de la population malgré leurs devoirs professionnels. Les conséquences pouvaient en être dramatiques, comme lors de l'assassinat, en 1933, du Premier ministre I. G. Duca sur les quais de la gare de Sinaïa. Un tel drame ne relève pas d'une spécificité des gares roumaines²⁵, mais la négligence fataliste qui semble caractériser la mentalité des acteurs a pu y jouer un rôle. L'événement eut lieu « dans une gare bondée ; Nicolae Constantinescu, son assassin, jeta l'arme, se croisa les bras et attendit ensuite d'être arrêté. Il dut être patient, la gare était déserte. À l'endroit où le crime avait été perpétré, il ne restait que le corps ensanglanté de la victime... Les gens s'étaient tous réfugiés dans les salles d'attente »²⁶. Plus tard, en 1936, dans la même gare, des étudiants légionnaires (une mouvance fasciste), venus de Bucarest et se dirigeant vers Târgu-Mureș, vandalisèrent la plaque commémorant la mort terrible du Premier ministre Duca.

24- Des lettres de ce type étaient couramment remises au président dictateur Ceausescu (1918-1989) durant ses déplacements.

25- Le Président des États-Unis James A. Garfield fut par exemple assassiné à l'intérieur d'une gare de Washington en 1881.

26- Voir Grigore GAFENCU, *Însemnări Politice : 1929-1939*, Bucarest, Humanitas, 1991, p. 314.

Ces dysfonctionnements considérés comme mineurs lorsqu'il s'agissait d'accueillir des personnalités roumaines se trouvaient en revanche totalement exclus lorsque les événements impliquaient des personnalités étrangères, placées au rang « d'impératif sécuritaire ». Alors, les mesures de sécurité devenaient draconiennes : on multipliait les contrôles d'identité et on retenait dans les postes de police toute personne liée de près ou de loin à une mouvance contestataire (communistes, anarchistes) ou tout étranger de passage d'apparence suspecte, et cela aussi longtemps que les trains restaient en gare. Ce fut par exemple le cas lors de la visite du maréchal polonais Pilsudski, en 1922, les autorités de Ploiești, en outre, avaient été mises en alerte par des rumeurs portant sur une éventuelle tentative d'assassinat.

La différence radicale entre visites d'hôtes nationaux et étrangers nous conduit naturellement à traiter plus directement, à présent, la dimension politique de notre objet qui, à l'époque, distingue nettement le visiteur royal des autres personnalités nationales accueillies à Ploiești.

Cérémonial royal et hôtes nationaux

Durant presque sept décennies, de 1870 à 1938, le train fut le moyen de transport favori de la famille royale roumaine. De ce fait, comme la résidence privée de la famille royale se trouvait à Sinaia, le département de Prahova a été sans doute celui qui fut le plus traversé par des monarques en voyage.

Entre 1870 et 1879, Charles I^{er} visitait le département deux ou trois fois par an environ : il s'intéressait de près aux travaux sur le chemin de fer reliant Ploiești à Predeal ; en mai 1877, ce fut à l'occasion particulière du séjour du tsar russe qui s'était établi à Ploiești avec son état-major, en vue de la guerre russo-roumaine contre l'Empire ottoman (1877-1878)²⁷. À mesure que les travaux au château Peleş²⁸ avançaient, la famille royale allait de plus en plus souvent à Sinaia, station de montagne devenue leur domaine favori. Les gares de Ploiești et de Sinaia étaient ainsi le théâtre régulier de cérémonies enthousiastes organisées lors des arrivées et des départs du train royal de Charles I^{er}.

Le roi face à ses sujets

L'accueil de la famille royale à la gare est donc devenu un rituel bien enraciné dans les mœurs locales et les anecdotes ne font pas défaut. On raconte

27- Voir *infra*.

28- Le château Peleş est situé dans une agréable zone montagneuse à Sinaia, à 100 km de la capitale. Il fut la résidence d'été de la famille royale jusqu'à 1947. À présent rétrocédé à l'ancien monarque Michel I^{er} (1940-1947), il reste ouvert au public en tant que musée.

ainsi que lors des passages du roi à Ploiești, les habitants de la ville faisaient de leur mieux et même plus encore pour faire oublier au souverain l'épisode fâcheux de la « République de Ploiești » à tel point qu'ils ne s'épargnaient aucun effort pour manifester leur sympathie à la famille royale de la façon la plus exubérante possible... Et quand bien même les autorités tentaient inlassablement de faire comprendre à ces manifestants zélés à quel point leurs hommages tonitruants pendant la nuit pouvaient incommoder le roi, ils continuaient de plus belle avec leurs ovations, chants et hourras répétés. Il faut préciser ici qu'au grand dam de Charles I^{er} le train royal fut longtemps obligé de stationner à Ploiești, à cause de manœuvres ferroviaires (le plus souvent nocturnes) qui donnèrent naissance à l'expression « retourner le train à Ploiești ». En effet, la liaison entre la Munténie et la Transylvanie fut construite bien plus tard et, avant qu'elle existe, les trains en provenance de Bucarest devaient changer de motrice à Ploiești, changeant par la même occasion de direction pour se mettre sur la voie conduisant vers la partie ouest du pays. Avec la mise en service d'une voie ardemment souhaitée par le roi²⁹ permettant d'atteindre Sinaia en contournant la ville, ce problème fut résolu et la population de la cité perdit son étrange pouvoir sur les nuits d'un souverain qui n'en oublia jamais, en tout état de cause, le « moment républicain de 1870 ». On raconte aussi comment après la résolution de ce problème technique un aiguilleur, trop habitué aux anciennes manœuvres, dirigea le train royal sur l'ancien quai. Consterné et furieux, le chef de gare obligé de s'expliquer rappela à l'ordre l'aiguilleur coupable. Mais le souverain lui-même s'opposa au renvoi de ce dernier, arguant du fait que « si la population de la ville n'a pas été dérangée pour m'accueillir, alors tout va bien. C'est tout ce que je souhaitais »³⁰. Au-delà de l'anecdote, l'incident trahit les sentiments d'un souverain, par ailleurs très populaire, tenté de se soustraire à un cérémonial et aux foules qu'il semble subir plus qu'apprécier.

La clé de cette distance est sans doute à rechercher dans le décalage culturel bien réel existant entre le roi et son peuple, décalage qui affleure dans certains récits littéraires. Le dramaturge Ion Luca Caragiale (1852-1912) est par exemple l'auteur d'une jolie satire sur le passage de diverses têtes couronnées par la gare de Ploiești. Dans la nouvelle *25 minutes*, il tourne en dérision les préparatifs des autorités d'une petite ville, « Z. » – qu'il n'est guère difficile d'associer à Ploiești –, où le souverain se trouve coincé à quai et bientôt la victime à la fois des caprices de l'épouse d'un haut fonctionnaire (désireuse de

29- Carol-Nicolae DEBIE, *O cronică ploieșteană 1825-1974*, Ploiești, Ploiești Mileniul III, 2006, p. 96.

30- *Săptămâna CFR*, n° 59 (1944), p. 4.

pouvoir parler à son tour à « Madame Charles ») et des protestations virulentes de représentants locaux de l'opposition, dénonçant les persécutions dont ils seraient les victimes. C'est ainsi que le roi doit promettre une pause en gare prolongée de « 25 minutes »... L'auteur met ici en scène une illusoire tentative de cette personnalité prussienne, au caractère austère et réservé, pour composer avec une nation dont la culture lui était aussi étrangère que les coutumes incommodes.

Tout au long de la période, les journaux locaux abondaient en informations concernant les passages du train royal entre Ploiești et Sinaia. De nombreux articles de presse³¹ rendaient compte des déplacements des membres de la famille royale lors de l'inauguration de divers monuments éditaires ou d'ouvrages ferroviaires dans le département de Prahova. Ainsi des déplacements du roi Charles à Ploiești en 1903, ou de ceux de 1922 et 1928 effectués à Slănic par le roi Michel et sa mère Hélène (Mihai et Elena pour les Roumains)³².

Pendant la période de l'entre-deux-guerres, le cérémonial de réception des souverains ne connut pas de modifications majeures, comme en témoigne la presse. Voici par exemple relatée l'arrivée de Charles II à Sinaia le 3 août 1930 : « Sur le quai de la gare, une foule immense, parée de drapeaux et de fleurs, attendait pour saluer le souverain : des délégations de villageois de la Vallée de Prahova, dirigées par les maires des communes, portaient de très beaux costumes nationaux³³... » Comme par le passé, le souverain était accueilli avec des discours, de la musique et, plusieurs fois (à Sinaia ou à Bucarest), par les membres du gouvernement³⁴.

Pourtant, une mutation est bien à l'œuvre au cours des années 1930, que trahit le renforcement notable (et peut-être excessif) des mesures de protection entourant la personne du roi. Voici ce que rapporte un contemporain :

Je quitte Sinaia à 8 heures et 20 minutes le matin, avec le *Carpat*. De chez moi jusqu'à la gare je ne vois que des sergents avec leurs casques coloniaux. La gare était sous occupation militaire. Le quai était fermé. Sa Majesté le Roi part pour Bucarest à 8 heures avec un train spécial pour assister à la fête de l'aviation... Quand je pense aux départs paisibles et tellement discrets des rois Charles I^{er} et Ferdinand, cela me glace le sang³⁵.

31- *Democratul*, n° 1546 (24 juin 1899), p. 2.

32- Hélène de Roumanie était la fille du roi Constantin I^{er} de Grèce et l'épouse du roi Charles II.

33- *Dreptatea*, n° 844 (3 août 1930), p. 4.

34- Grigore GAFENCU, *Însemnări...*, op. cit., p. 130.

35- Constantin ARGETOIANU, *Însemnări zilnice*, vol. I, Bucarest, Machiavelli, 1998, p. 415.

Pour paradoxal qu'il puisse apparaître, ce témoignage révèle bien plus qu'un changement dans le protocole. C'est l'évolution des mœurs qu'il traduit, et l'impact d'un rapport nouveau entre la population et le pouvoir, rapport plus autoritaire qui s'accompagne de la naissance d'un culte de la personnalité trouvant au milieu des foules entassées dans les gares un terreau propice. Aux Archives Nationales de Bucarest, on peut trouver une photo des années 1930 qui montre le roi Charles II devant la dépouille d'un cerf, un trophée de chasse apporté par un notaire venu de Transylvanie. Le faste et le désir d'impressionner le roi avec la présentation de cadeaux hors du commun (gros gibier, objets spectaculaires) relèvent bien de la coutume que nous avons évoquée jusqu'ici. Mais en s'y prêtant de bon cœur, le roi Charles II ne faisait qu'accentuer sa désuétude alors et le malaise causé par la dictature personnelle qu'il instaura au cours des dix années de son règne calamiteux, clos par son abdication en 1940 alors que la Bessarabie était cédée à l'Union Soviétique, le nord de la Transylvanie à la Hongrie et la Doubrouja (au Sud) à la Bulgarie. La dynastie régnante, dès lors représentée par Michel I^{er}, alors mineur, abandonne le pouvoir à un régime pro fasciste dirigé par le général Ion Antonescu (1940-1944).

Soulignons enfin que la réception en grande pompe d'un hôte royal peut s'adresser à sa dépouille mortelle, comme en témoignent les cérémonies funèbres qui se tinrent au sein même de l'espace de la gare. Ce fut le cas lors du décès du roi Charles I^{er}, le 16 septembre 1914 : le train mortuaire royal, en provenance de Sinaïa, marqua l'arrêt à la gare de Ploiești, accueilli par « une foule immense qui occupait tout l'espace d'entre les ponts de la gare et jusqu'au toit du moulin »³⁶.

À la mort du roi Ferdinand, le train mortuaire arriva aussi à Ploiești en provenance de Sinaïa :

[...] bien avant l'arrivée du train les quais de la gare étaient noirs de monde... À 3 heures et 12 minutes le train mortuaire arrive à l'emplacement prévu alors que retentit une marche funèbre. Sur le quai, en face du wagon mortuaire, une messe est célébrée. Les nombreuses gerbes et couronnes des autorités et des institutions de la ville, parmi lesquelles celles de la mairie et de la préfecture du département, sont hissées à bord du wagon. À 3 heures et 25 minutes le train se remet en marche : à ce moment, la reine fait une apparition à la fenêtre du wagon et répond au salut des milliers d'hommes et de femmes présents sur le quai³⁷.

En 1927, les journaux de l'époque l'attestent, le cérémonial restait donc le même et il se renouvela dans toutes les gares intermédiaires.

36- Carol-Nicolae DEBIE, *O cronica...*, *op.cit.*, vol. III, p. 91

37- *Informatorul*, n° 26 (1^{er} août 1927), p. 4.

Hôtes de marque et personnalités gouvernementales

Outre le cérémonial dédié aux souverains, qui supposait naturellement une mobilisation importante des institutions, il existait un cérémonial de moindre envergure dédié aux membres du gouvernement, aux hôtes de marque étrangers, aux personnalités de la société civile ou de la vie culturelle. Alors que la musique, les drapeaux déployés, les fleurs ou mêmes les mesures de sécurité pouvaient être ou non au rendez-vous, ce n'était pas le cas, à la fin du xix^e siècle, des notables locaux. Pour eux, la fréquentation des quais de la gare à toutes les heures de la journée pour saluer les divers membres du gouvernement dont le train transitait et s'arrêtait à Ploiești était devenue une règle. Cet usage représentait pour eux une opportunité d'entrer en contact avec les responsables politiques nationaux, d'obtenir éventuellement leur soutien ou leur assentiment sur la gestion des affaires courantes du département. Mais, pour le préfet du département, l'accueil et la disponibilité aux abords des trains ministériels était une obligation formelle, qui n'aboutissait pas toujours à de fructueux échanges, comme en fit un jour l'expérience N.P. Rășcanu, préfet de Prahova. Ayant appris l'arrivée du Premier ministre P. P. Carp à Sinaia – et n'ignorant pas les deux heures de correspondance qui l'attendaient avant de prendre la direction d'une ville moldave –, le fonctionnaire se précipita sur le quai où le chef du gouvernement se promenait, pour se présenter à lui. Au lieu de l'échange courtois entre hommes du monde qu'il attendait, le préfet fut vertement remis à sa place, reçut réprimandes et exhortations à ne plus importuner le Premier ministre sans convocation³⁸.

Plus modeste, plus ordinaire, ce type de cérémonial était aussi nettement plus populaire. La pompe et les pratiques spécifiques de la piété en Roumanie contribuaient en effet aux manifestations physiques d'allégeance, de dévouement voire d'adoration. Rappelons que lors des offices, les fidèles embrassaient rituellement les icônes, mais aussi la main des papes et leurs soutanes. Parfois, les foules n'hésitaient pas à transférer ces gestes vers d'autres figures (hommes politiques, héros des guerres) qui d'ailleurs, contrairement aux rois, se montraient plus sensibles et plus réceptives à cet élan spontané et à ces marques d'adulation. Il y a sans doute là, outre la religion proprement dite, une constante culturelle qui à cette époque disposait la population aux manifestations physiques de ses sentiments envers ceux qui étaient perçus comme des incarnations littérales de leur fonction.

La Vie libérale de Ploiești décrivait ainsi l'accueil fait en 1910 au Premier ministre Take Ionescu, à la gare de Ploiești : « à l'arrivée du train, les deux

38- C. PĂCURARIU, *Câteva amintiri despre C. Dobrogeanu-Gherea*, Bucarest, s.n., 1936, p. 25.

groupes de ses partisans se sont rués sur le wagon où se trouvait le chef du gouvernement. On agitant des mouchoirs, on jetait les chapeaux en l'air, on se serrait la main, on se bousculait³⁹... »

Dans ses Mémoires, l'ancien ministre Constantin Argetoianu se souvient de la période de neutralité de 1914-1916, et notamment du moment où le train qu'il empruntait en compagnie de Nicolae Filipescu marqua l'arrêt à Ploiești : « une centaine d'hommes avait surgi sur le quai en criant “ Nous voulons l'Ardeal⁴⁰ ! ” Filipescu avait alors fait une apparition à la fenêtre du wagon pour adresser au peuple des mots empreints de patriotisme⁴¹. » Plus tard, en 1918, au retour du front des soldats du 7^e Régiment *Prahova* et du 32^e *Mircea*, sur le quai de la gare, notables et citoyens en nombre s'étaient rassemblés pour acclamer leurs héros, au son d'une musique militaire solennelle. La procession se forma ensuite tout au long du grand boulevard menant de la gare au centre-ville envahie de spectateurs⁴².

Lors de sa visite du 27 juin 1925 à Ploiești, le patriarche Miron Cristea fut accueilli comme il se doit par « les autorités civiles et militaires et par le clergé de la ville et du département » :

Invités et accompagnateurs sont tous ensuite partis avec un train spécial vers Vălenii de Munte. Dans toutes les gares traversées le grand hôte a été accueilli par de milliers de villageois menés par les prêtres et par les instituteurs qui avaient par ailleurs mobilisé aussi les enfants de leurs écoles. Arrivé à destinations dans la gare de Văleni de Munte, le patriarche a été salué par les autorités locales et par de nombreux autres villageois venus des villages voisins [...] ⁴³.

Il goûta ainsi, à son tour, à la chaleur dont la population locale savait entourer ses visiteurs.

Ploiești et Sinaia, vitrines de la nation roumaine : la visite de souverains étrangers

De tribune, la gare pouvait également remplir la fonction de vitrine politique nationale, en particulier lorsqu'elle accueillait des souverains étrangers. Pour la ville et ses habitants, ces réceptions sortaient de l'ordinaire protocolaire pour devenir de véritables événements de politique internationale,

39- *Viata liberală*, n° 13 (4 juillet 1910), p. 1.

40- Le terme désigne la Transylvanie, qui était alors austro-hongroise.

41- Constantin ARGETOIANU, *Pentru cei de mâine. Amintiri din vremea celor de azi*, vol. II, part 4 (1913-1916), Bucarest, Humanitas, s.d., p. 112.

42- Carol-Nicolae DEBIE, *O cronică...*, *op.cit.*, vol. III, p. 146.

43- *Universul*, n° 147 (29 juin 1925), p. 5.

permettant toujours, plus prosaïquement, d'admirer des personnalités et des décors autrement inaccessibles.

Visites publiques, visites privées

L'ensemble des participants locaux, fonctionnaires municipaux importants ou plus modestes habitants, pouvait en ces occasions éprouver la fierté d'être placé au centre de circuits faisant de Ploiești une seconde capitale diplomatique. Ils n'entendaient pas rester seulement spectateurs mais aussi faire partie de l'événement, ce qui signifiait se faire voir... et faire entendre la voix de la ville, au milieu de discours plus prestigieux mais incompréhensibles pour le plus grand nombre, à cause de la barrière de la langue. Certaines visites de hauts personnages européens ont ainsi pu marquer les annales de la ville, pour diverses raisons. La réception pouvait parfois être marquée par des tensions que masquait mal l'enthousiasme protocolaire. En 1896, un personnage de rang impérial marqua ainsi l'arrêt à la gare de Ploiești en la personne de l'empereur austro-hongrois François-Joseph, qui visitait la Roumanie à l'occasion de l'inauguration du canal navigable sur le Danube, à Porțile-de-Fier. Pour son départ, un train spécial avait été affrété qui devait le conduire de Bucarest à Sinaia. Toutes les gares avaient été ornées de drapeaux, de fleurs et de lierre. L'empereur et son hôte furent salués par la population et ses édiles, et tout au long du trajet par des villageois à cheval portant le costume traditionnel⁴⁴. L'arrêt prévu à Ploiești, le 18 septembre, imposa naturellement aux autorités locales d'organiser une cérémonie d'accueil. Le préfet, le maire prononcèrent une allocution de bienvenue devant les soldats du 7^e Régiment *Dorobanți*, disposés le long de la voie. Il semble que la fête fut un peu gâchée ce jour-là : François-Joseph « portait l'uniforme hongrois, ce qui a passablement indisposé les autorités et le public de Ploiești. L'enthousiasme a manqué car, excepté quelques ovations, après avoir entonné l'hymne autrichien, il n'y a eu aucune autre expression d'enthousiasme »⁴⁵.

On pourrait citer encore un autre type de visiteurs des gares roumaines, ceux qui rendaient au monarque une visite privée, requérant une certaine discrétion mais n'excluant pas un protocole d'accueil digne de leur rang. Ce fut ainsi le cas lors de la visite du roi de Suède Gustave V, en 1910. Arrivant d'Allemagne, il avait marqué l'arrêt à Vienne, où l'*Orient Express* le conduisit vers Sinaia, où il devait séjourner quelques jours. Le roi était habillé

44- Ioan SCURTU, *Istoria României în timpul celor patru regi. Carol I*, vol.I, Bucarest, Editura Enciclopedică, 2004, p. 238.

45- Un courant nationaliste qui garde aujourd'hui encore des partisans propageait alors une certaine animosité à l'égard de la Hongrie voisine.

modestement mais il fit forte impression : pardessus bigarré, costume rayé, canne et chapeau... L'accueil qui lui fut fait resta discret et intime : n'était-il pas apparenté à la famille royale roumaine⁴⁶ ?

Le tsar à Ploiești : l'événement de 1877

L'historien roumain Nicolae Iorga estimait en son temps que l'arrivée du tsar Alexandre II et du grand-duc Nicolas, en mai 1877, à l'occasion du déclenchement de la guerre, fut le premier événement qui transforma la ville de Ploiești en un centre politique d'importance internationale (fig. 3).

Figure 3.
L'accueil du tsar
dans la gare
de Ploiești,
Le Journal illustré,
24 juin 1877.

46- George CRISTEA, *Regi și diplomați suedezi în spațiul românesc (secolele XVII-XX)*, Cluj-Napoca, Academia Română, 2007, p. 217-218.

Pas moins de neuf cérémonies majeures se sont déroulées à la gare pendant le séjour du tsar, s'étendant sur un mois environ⁴⁷. C'était là la partie publique (et soudain révélée aux habitants de la ville dans le cadre privilégié de la gare) d'un protocole et d'une pompe qui entouraient habituellement la vie des grandes familles aristocratiques régnant sur l'Europe à l'époque. C'est ainsi à un fascinant et valorisant spectacle auquel l'habitant de Ploiești se vit convier : les troupes russes bigarrées (des Kazakhs et même des volontaires bulgares ont été vus à la gare), la monarchie roumaine sous son jour le plus brillant, les rituels interpersonnels enfin qui montrèrent à tous l'entente de leur souverain avec les maîtres de l'Europe et leur nombreuse suite. Le tsar lui-même se rendit à la gare le 28 mai, pour accueillir le futur roi Charles I^{er}, en visite à Ploiești pour rendre au tsar celle qu'il lui avait faite la veille à Bucarest. L'événement (pour ne pas évoquer les réceptions et accueils dont le grand-duc fut le protagoniste durant ce mois intense) eut un fort impact sur une population « habituée depuis longtemps à un autre traitement pour ses chefs d'État et qui comprenait à présent le changement radical qui s'était produit et la position occupée par le prince de Hohenzollern face aux plus puissants souverains »⁴⁸. Le 8 juin, le grand-duc quittait la ville avec une partie des soldats (mobilisant toutes les voies de la gare et interrompant par conséquent la circulation des trains⁴⁹), précédant de peu le tsar qui quitta lui aussi la ville, le 10 juin, pour rejoindre le front bulgare.

Pour les habitants de Ploiești, la « participation » à cette séquence somme toute ordinaire de la vie des souverains européens ne resta pas sans traces : la fierté et l'éblouissement de la grande fête donnée en l'honneur et en la présence des hôtes de la ville dans les salons de la préfecture firent longtemps parler dans la société de Ploiești. Un certain soulagement aussi se répandit après leur départ, celui de retrouver une vie provinciale moins intense, comme l'exprimera avec dérision un journal local, bien des années plus tard :

Les figures marquantes de la ville ont beaucoup souffert à cause de ce grand hôte, car, pour chaque personnage important qui venait ou quittait la ville, ils devaient être à la gare pour accomplir leurs obligations. Il y a eu des moments où personne ne voulait plus se plier aux corvées de l'accueil et

47- Au matin du 2 mai 1877, le grand-duc Nicolas arrivait à la gare de Ploiești. À midi, le prince Charles de Roumanie entra à son tour en gare et c'est le grand-duc Nicolas qui l'accueillit. Charles reçut les honneurs militaires d'une unité kazakh et d'un détachement des volontaires bulgares qui étaient dans la garnison. Une photo dans un journal local nous montre la gare ornée de fleurs et de drapeaux flottant dans le vent, et une foule impatiente de voir le tsar. À 7h15, le train impérial entra en gare sous les ovations de la foule et des régiments russes.

48- Paul LINDENBERG, *Regele Carol I al României*, Bucarest, Editura Humanitas, 2003 (1909), p. 170.

49- Carol-Nicolae DEBIE, *O cronică...*, *op.cit.*, p. 104.

des fêtes à la gare et la police s'est vue obligée d'arrêter et tenir séquestrés ces récalcitrants pour qu'ils puissent être présents à la gare à l'arrivée ou au départ des trains. C'était une véritable chasse à l'homme⁵⁰ !

Pendant la période de l'entre-deux-guerres, ce type d'événement devint plus rare à Ploiești et les cérémonials plus limités, voire absents. En effet, comme on l'a dit, les trains n'étaient désormais plus obligés de stationner ou même de transiter par la gare pour atteindre Sinaïa. Par ailleurs le voyage en automobile commençait à s'attirer les faveurs de la haute société ; en somme, l'âge d'or politique de Ploiești touchait à sa fin, l'ère du pétrole s'était ouverte.

Conclusion

Pour conclure, on voudrait revenir sur certains points importants de notre étude et d'abord sur l'intérêt d'un objet précieux pour l'histoire politique et sociale, la gare, surtout lorsqu'elle constitue un point névralgique pour l'économie et, comme Ploiești **avant la construction d'une voie de contournement**, pour la vie politique d'une nation. On l'a vu, aux yeux du premier et du plus emblématique souverain roumain, Charles I^{er}, la gare représente davantage qu'un chantier essentiel au développement de son pays. Ce lieu était pour lui à la fois un lieu d'exercice du pouvoir et un lieu d'acculturation à un pays qu'il jugeait à plus d'un titre archaïque.

Théâtre d'un véritable spectacle, où les masses rejoignent les élites, la gare de Ploiești constitue un observatoire privilégié des rituels qui dominent la vie politique de la monarchie. Ils forment alors l'essentiel du lien entre les dirigeants et les masses, à une époque de mutation profonde d'une société roumaine volontaire mais confrontée à une modernisation accélérée qui heurte, précisément dans cet environnement urbain, une culture encore largement rurale.

Enfin, cette étude de cas nous permet d'apprécier un dernier fait qu'il faut peut-être souligner malgré l'évidence. Le train n'est pas seulement un vecteur de modernisation en Roumanie, puissant dès sa naissance et tout au long du premier xx^e siècle. Pour les hommes d'État et les hauts dignitaires de ce temps, il est aussi un formidable moyen de transport et finalement de découverte, de leurs territoires comme de leurs peuples.

La gare de Ploiești, à travers ses cérémonials et les rassemblements qu'elle occasionne, s'inscrit précisément au point d'impact des mécanismes d'évolution sociale et culturelle qui accélèrent la modernisation de la Roumanie à la charnière du xix^e et du xx^e siècle. « Tribune politique », « vitrine de la nouvelle

50- *Revista Ploieștilor*, n° 13 (mars 1928), p. 2.

technologie », « salon mondain » sont tour à tour des facettes qu'elle présente et à travers lesquelles elle contribue à une transformation en profondeur des relations sociales et des acquis culturels au sein d'une ville dont elle finit par être une image en raccourci et un cœur battant.

Documents à valeur de source

Ouvrages

Arget oianu Constantin, *Pentru cei de mâine. Amintiri din vremea celor de azi*, vol. II, 4 (1913-1916), Bucarest, Humanitas, s.d.

—, *Însemnări zilnice*, vol. I, Bucarest, Machiavelli, 1998.

Bazin Francois, *Géographie agricole, industrielle et commerciale des cinq parties du monde*, Paris, J. Delalain et fils, 1870.

Brătianu Constantin I., *Misiunea cailor ferate*, Paris, Gustave Menard, 1870.

Lindenber g Paul, *Regele Carol I al României*, Bucarest, Editura Humanitas, 2003 (1909).

Lonl ay Dick de, *En Bulgarie 1877-1878, Ploiesti, Matchine, Sistova, Tîrnova, Kezanlyk, souvenirs de guerre et de voyage*, Paris, Dentu, 1883.

Păcurariu C., *Câteva amintiri despre C. Dobrogeanu-Gherea*, Bucarest, 1936.

Périodiques

Democratul

Dreptatea

Informatorul

Revista Ploieștilor

Săptămâna CFR

Universul

Viata liberală

Bibliographie

« La gare et la ville. Usages et représentations », *Revue d'histoire des chemins de fer*, n° 38 (2008), disponible à l'adresse : <http://rhcf.revues.org/336>.

Bàn David, « Les science sociales françaises face à la gare. Bilan et lecture critique », *Revue d'histoire des chemins de fer*, n° 38 (2008), p. 11-18.

Bar oli Marc, *Le Train dans la littérature française*, Paris, N. M., 1969 (1963).

- Bertone Maria Beatrice, Bressan Marina, Luchitta Alberto, *Come viaggiavamo : Treni e turismo tra Ottocento e Novecento*, Monfalcone, Edizioni della Laguna, 1995.
- Brandon David, *London and the Victorian Railway*, Stroud, Amberley, 2010.
- Bulei Ion, *Viața în vremea lui Carol I*, Bucarest, Tritonic, 2005.
- Ceserani Remo, *Treni di carta : l'immaginario in ferrovia : l'irruzione del treno nella letteratura moderna*, Turin, Bollati Boringhieri, 2002 (1993).
- Crepaldi Gabriele, *In treno tra Arte e Letteratura*, Milan, Mondadori Electa, 2003.
- Cristea George, *Regi și diplomați suedezi în spațiul românesc (secolele XVII-XX)*, Cluj-Napoca, Academia Română, 2007.
- Debie Carol-Nicolae, *O cronică ploieșteană 1825-1974*, Ploiești, Ploiești Mileniul III, 2006.
- Ferrarini Alessia (dir.), *La stazione del XXI° secolo/The 21st century railway station*, Milan, Mondadori Electa, 2007.
- Freeman Michael, *Railways and the Victorian Imagination*, Londres-New Haven (Conn.), Yale U.P., 1999.
- Gafencu Grigore, *Însemnări Politice : 1929-1939*, Bucarest, Humanitas, 1991.
- Gaillard Jean-Michel, Rowley Anthony, *Histoire du continent européen, 1850-2000*, Paris, Seuil, 2001 (1998).
- Gómez Mendoza Antonio, *Ferrocarriles y cambio económico en España 1855-1913*, Madrid, Alianza Editorial, 1982.
- Nilsen Micheline, « "The other side of the tracks": the implantation of the railways in Western European Capitals », thèse de doctorat de l'Université du Delaware, 2 vol., 2003.
- Pancione Maurizio, *Le ferrovie di Pio IX : nascita, sviluppo e tramonto delle strade ferrate dello Stato Pontificio (1846-1870)*, Cortone, Calosci, 2005.
- Pontrandolfo Luisa, *Railway mania. Gioie e paure ferroviarie nella letteratura inglese dell'Ottocento*, Bari, B.A. Graphis, 2001.
- Postolache Tudorel, *Economia României în secolul XX*, Bucarest, Editura Academiei Române, 1991.
- Praet Paolo, Triviero Gianluca, *Viaggio e modernità : l'immaginario del mezzo di trasporto tra '800 e '900*, Naples, Shakespeare & company, 1989.

- Romano Jodice, *L'architettura del ferro : l'Italia (1796-1914)*, Rome, Bulzoni, 1985.
- Roth Ralf, Polino Marie-Noëlle (dir.), *The City and the Railway in Europe*, Aldershot, Ashgate, 2003.
- Scurtu Ioan, *Istoria României în timpul celor patru regi. Carol I*, Bucurest, Editura Enciclopedică, 2004.
- Simmons Jack, *The Victorian Railway*, Londres, Thames & Hudson, 1991.
- , *The Railway in town and country 1830-1914*, Newton Abott, David & Charles, 1986.
- Swett Pamela, « Political networks, rail networks. Public transportation and neighbourhood radicalism in Weimar Berlin », in Ralf Roth , Marie-Noëlle Polino (dir.), *The City and the Railway in Europe*, Aldershot, Ashgate, 2003, p. 221-234.
- Verley Patrick, *La Première Révolution industrielle, 1750-1880*, Paris, Armand Colin, 2006 (1999).
- Youngman Paul, *Black devil and iron angel: the railway in nineteenth-century German realism*, Washington DC, Catholic University of America Press, 2005.