Introduction

Karen Bowie

Édition électronique

URL : <https://journals.openedition.org/rhcf/340>

DOI : 10.4000/rhcf.340

Éditeur

Rails & histoire

Édition imprimée

Date de publication : 31 mai 2008

Pagination : 6-10

ISSN : 0996-9403

Référence électronique

Karen Bowie, « Introduction », *Revue d'histoire des chemins de fer* [En ligne], 38 | 2008, mis en ligne le 10 mai 2011, consulté le 22 avril 2022. URL : <http://journals.openedition.org/rhcf/340> ; DOI : <https://doi.org/10.4000/rhcf.340>

Introduction

Karen BOWIE

Une partie de la présente livraison de la *Revue d'histoire des chemins de fer* est consacrée aux travaux présentés lors de la journée d'études du groupe de recherche « Chemins de fer, architecture et villes » du 9 novembre 2006 : « La gare et la ville, usages et représentations. »

À la lecture de ces textes, on est frappé par la variété des approches déployées dans ce champ d'études, ainsi que par la richesse des perspectives ouvertes pour de futurs travaux – que ce soit dans le domaine de l'histoire sociale, de l'histoire de l'art, de l'histoire de l'architecture, de l'histoire urbaine ou de l'histoire des techniques. On remarque aussi l'internationalisation du « rayon d'action » de l'AHICF, en Europe et hors d'Europe.

Ainsi, deux des textes que nous présentons ici sont issus de thèses en cours qui seront soutenues à l'étranger, l'une en Hongrie (David Bân, en co-tutelle avec l'École des hautes études en sciences sociales) et l'autre en Allemagne (Asta Von Buch). Notons aussi pour mémoire que, sur l'ensemble des neuf textes, cinq sont issus de mémoires ou de thèses ayant bénéficié de bourses de l'AHICF, quatre de recherches menées par des membres ou amis « correspondants étrangers » du groupe de recherche.

La variété des approches suscitées et le caractère foncièrement pluridisciplinaire de ce champ d'études sont bien évoqués par le texte qui ouvre cette collection. David Bân, avec « Les sciences sociales face à la gare, bilan et lecture critique », propose une étude historiographique qui montre clairement la multiplicité et la diversité des « entrées » définies

en France pour l'étude des gares, depuis la magistrale thèse en géographie sur *La Gare du Nord* réalisée par René Clozier en 1940 jusqu'aux recherches en microsociologie menées sous la direction d'Isaac Joseph pendant les années 1990 (*Villes en gares*, 1999), les remarquables exposition et catalogue *Manet, Monet et la gare Saint-Lazare* réalisés par Juliet Wilson-Barreau en 1998 et les études plus « opérationnelles » produites par les équipes de l'AREP, filiale de la SNCF – pour ne mentionner que ceux-là.

Les possibilités de renouveau des méthodes et des problématiques en histoire sociale des gares sont quant à elles bien illustrées par le texte de Stéphanie Sauget qui, en croisant textes littéraires et archives des mains courantes des commissariats de police, propose une « histoire des usages détournés des gares parisiennes ou l'envers des grandes gares de voyageurs ». Les déboires de petits voleurs et de prostituées agissant dans et autour des gares sont selon Stéphanie Sauget autant de témoignages trop souvent négligés par des historiens des villes et des gares. Appelant à un « élargissement de l'éventail des sources » ainsi qu'à un « changement de perspective », l'auteur met en évidence le rôle primordial de la gare en tant que « chaînon central de vie et de survie pour des marginaux plus ou moins en rupture » dans la « nouvelle culture urbaine » qui émerge au cours du XIX^e siècle.

Un aspect bien différent mais tout aussi notable de cette « nouvelle culture urbaine » liée à l'arrivée des chemins de fer dans les villes est évoqué par Joanne Vajda dans son étude des « Pereire et Nagelmackers, promoteurs du transport ferroviaire et du réseau hôtelier parisien, 1855-1900 ». À travers archives notariales, administratives et d'entreprises, l'auteur démontre l'imbrication des compagnies ferroviaires, sociétés hôtelières et agences de voyage dans la création du cadre de vie de « l'élite voyageuse », les grands hôtels de luxe qui ont si fortement marqué le paysage urbain de la fin du XIX^e siècle. Véritable stratégie d'accompagnement de l'implantation urbaine des compagnies de chemins de fer, la création de ces établissements matérialise bien, comme le souligne l'auteur, la relation étroite entre le développement de ce mode de transport et la profonde transformation que connaît la ville pendant cette période.

Cette « nouvelle culture urbaine » vécue par « l'élite voyageuse » est également évoquée par Asta von Buch. Mais son étude de « Concepts de tourisme urbain et notion d'urbanité dans une peinture murale à la gare de Paris-Lyon » convoque des sources et des méthodes tout autres. La fresque au-dessus des guichets de la gare de Lyon, jusqu'ici négligée par les historiens de l'art en faveur des tableaux plus prestigieux réalisés pour le buffet *Le Train bleu*, fait l'objet ici pour la première

fois d'analyses historiques et esthétiques. Les interprétations d'Asta von Buch démontrent que la réalisation de cette œuvre étalée sur plusieurs décennies – entre 1900 et 1981 – permet d'y déceler les transformations profondes dans les manières de percevoir et de représenter la ville et les paysages qui furent apportées pendant cette longue période par l'évolution de la société et des modes de voyager. Si, dans les faits, les hiérarchies des villes entre elles, cosmopolites ou provinciales, sont redéfinies ou renforcées par le chemin de fer, on trouve dans la fresque de la gare de Lyon une représentation des grandes villes qui se résume progressivement à quelques sites touristiques emblématiques, alors que les modes de vie ruraux sont un objet de nostalgie et de fantasme.

Avec le texte François Poupardin, on aborde l'étude de la gare sous l'angle proprement architectural et typologique. Son étude des bâtiments voyageurs édifiés le long de la ligne impériale nous révèle la richesse compositionnelle et expressive de cette architecture « ordinaire » encore trop méconnue. À travers l'œuvre d'Alexis Cendrier, Léon Grillot et Jules Bouchot, on découvre ainsi non seulement de grandes gares monumentales (Lyon-Perrache, Avignon, Nice...) mais aussi de nombreux exemples de ces gares « mineures » qui constituent une part si importante du patrimoine plus rural de la France. Le langage formel qui s'y trouve déployé permet parfois de dégager l'écriture personnelle d'un architecte qui « exporte » des références architecturales d'une région à une autre, comme le démontre notamment l'analyse des gares de Léon Grillot, architecte des Vosges dont on reconnaît des détails « signatures » aussi bien à Dieulouard et Ars-sur-Moselle qu'à Orange, Vienne ou Montélimar.

Les quatre derniers textes présentés abordent l'étude de la gare selon encore d'autres échelles.

Avec le cas de Brest, Christophe Le Bollan présente un exemple saisissant de la complexité du jeu des acteurs impliqués dans l'arrivée d'un chemin de fer dans une ville et la difficulté à trouver une cohérence dans les projets proposés qui peut s'instaurer. Le statut de Brest en tant que place militaire a ici compliqué encore les négociations qui, comme le souligne l'auteur, ont mobilisé pas moins de sept services : le Génie, le domaine maritime, l'artillerie, la marine, les Ponts et Chaussées, la Compagnie des chemins de fer de l'Ouest et la municipalité. Si celle-ci, nouvellement créée en 1839, élabore bien un « projet global et ambitieux de modernisation de la ville », sa vision d'une infrastructure au service du développement économique la ville et qui lui permettrait de s'étendre *extra-muros* s'est heurtée aux logiques et priorités portées par les services de la défense nationale. Quel paradoxe de constater que

ce ne sera qu'en vue d'accueillir une partie du corps expéditionnaire américain en 1917 que la ville de Brest se verra dotée d'un équipement susceptible d'un réel développement !

Les questions de défense nationale ont aussi joué un rôle dans le choix du tracé du PLM entre Paris et Dijon par Tonnerre, où la volonté de protéger la ligne derrière des voies fluviales a imposé une arrivée dans la ville qui amputait celle-ci d'un important espace ouvert et lieu de promenade, le « Pâtis ». Mais, à travers l'exemple de Tonnerre, Georges Ribeill met surtout en évidence la mesure dans laquelle les bienfaits économiques apportés à la ville par le chemin de fer peuvent être fragiles. Si la municipalité a bien voulu céder ses terrains à la compagnie ferroviaire avec comme contrepartie attendue un développement économique et démographique important, ces attentes sont déçues après seulement quelques années lorsque ateliers, dépôts et emplois sont déplacés à Laroche : les conséquences dramatiques pour Tonnerre de l'évolution des besoins de l'exploitation ferroviaire semblent ici avoir été subies par une municipalité impuissante.

L'étude de Thomas Bourelly sur « Les embranchements particuliers et l'espace public à Lyon au temps du PLM » met en évidence un tout autre type de relation entre municipalité et chemin de fer. L'analyse croisée de règlements, grilles tarifaires et registres de la recette municipale démontre combien la ville a su nuancer et adapter sa politique relative à la présence de rails dans l'espace public. Si, pendant la plus grande partie du XIX^e siècle, une redevance plutôt « symbolique » permettait surtout de limiter l'extension des rails sur la voie publique, avec la Première Guerre mondiale ces taxes sont presque supprimées pour faciliter l'établissement des embranchements d'intérêt militaire. Comme le démontre l'auteur, ce n'est que pendant l'entre-deux-guerres que ces redevances deviennent une source de revenus importante pour la ville. Si la municipalité démontre progressivement qu'elle devient plus savante et techniquement compétente en matière ferroviaire, ses priorités évoluent aussi, des considérations financières prenant le pas sur la sécurité des riverains.

À Paris, le cas que nous avons nous-même exploré, celui des ponts ferroviaires de la rue Watt derrière la gare d'Austerlitz, met en évidence d'autres types encore d'interactions entre chemin de fer et ville. Ici, on a surtout une impression de relations bloquées, en impasse, entre municipalité et compagnie ferroviaire. Comme à Brest, la multiplicité des acteurs complique les négociations sur les projets : Compagnie du PO, syndicat de Ceinture, services de contrôle du ministère des Travaux publics, municipalité, préfecture. Mais à Paris la compagnie

ferroviaire semble se montrer particulièrement peu sensible aux préoccupations de la ville, laissant perdurer un problème d'alignement pendant presque trente ans.

Les neuf études présentées lors de cette journée laissent ainsi une impression de grande richesse dans la quantité aussi bien que dans la diversité des pistes ouvertes pour de futurs travaux. On ne peut qu'espérer la poursuite de ces études, que ce soit des populations « marginales » des gares ; de la « nouvelle culture urbaine » qui s'est développée avec le chemin de fer ; de l'architecture des petites gares « ordinaires » encore trop méconnues ; des processus d'organisation et d'aménagement lancés par l'arrivée d'un chemin de fer dans une ville ; et, enfin, des manières dont municipalités et compagnies ferroviaires négocient la gestion des voies ferrées dans l'espace urbain. Que les auteurs de ces interventions reçoivent ici tous nos remerciements pour la richesse de leurs contributions.