Pour une histoire des usages détournés des gares parisiennes ou l'envers des grandes gares de voyageurs

Toward a history of alternative uses of Parisian railway stations, or the flip side of large passenger stations

Stéphanie Sauget

Édition électronique

URL : <https://journals.openedition.org/rhcf/354>

DOI : 10.4000/rhcf.354

Éditeur

Rails & histoire

Édition imprimée

Date de publication : 31 mai 2008

Pagination : 19-26

ISSN : 0996-9403

Référence électronique

Stéphanie Sauget, « Pour une histoire des usages détournés des gares parisiennes ou l'envers des grandes gares de voyageurs », *Revue d'histoire des chemins de fer* [En ligne], 38 | 2008, mis en ligne le 17 mai 2011, consulté le 22 avril 2022. URL : <http://journals.openedition.org/rhcf/354> ; DOI : <https://doi.org/10.4000/rhcf.354>

Pour une histoire des usages détournés des gares parisiennes ou l'envers des grandes gares de voyageurs

Stéphanie SAUGET

Balzac était convaincu du fait que le vrai pouvoir est occulte et qu'il s'exerce dans « l'envers de l'histoire contemporaine »¹ que l'historien ne voit pas, lui qui n'est occupé que de la surface des choses et des faits vainqueurs. L'historien serait celui qui se laisse berner par le décor ; un décor qui lui masquerait d'autres faits cachés et un autre sens, plus important, parce que caché.

Étrange avertissement pour le doctorant qui commence ses recherches et pour tout chercheur, par extension. Se pourrait-il que les grandes gares parisiennes, qui sont vues avant tout comme les temples de la nouvelle religion du chemin de fer (la *railwaymania*), aient une autre fonction, cachée ou moins visible, mais vitale dans la ville ?

C'est cette piste *a priori* ésotérique que je vous propose de suivre quelques instants.

La première question à résoudre est d'abord de savoir quelles pourraient être les activités occultes autour des gares et dans les gares parisiennes. Je propose de ne retenir aucune activité ferroviaire touchant à la préparation, à la réalisation ou à la conclusion des voyages, même si les voyageurs ne voient souvent qu'une infime partie de toutes les opérations que nécessite l'exploitation d'une grande gare parisienne.

1- Honoré de Balzac, *L'Envers de l'histoire contemporaine*, 1848.

En effet, il va de soi qu'une gare est un « atelier du voyage » pour reprendre la belle expression de Christiane Scelles². La gare est également une porte d'entrée dans Paris au XIX^e siècle : elle a été pensée comme telle dès 1850. Elle est le lieu par lequel on entre et l'on sort de la ville, par lequel on découvre la capitale sous un jour industriel pas toujours très flatteur. C'est une interface, un dégorgeoir, un vomitoire d'après Rimbaud³.

Mais si l'on évacue toutes ces fonctions organiques, vitales, que reste-t-il ?

Il reste les usages non prévus des gares, des usages détournés qui n'ont que rarement attiré l'attention des historiens, en tout cas en France. Je pense aux petits commerces plus ou moins légaux, aux paris urbains, aux scènes de séduction et de prostitution, à la mendicité, à la petite délinquance, voire à la traite des blanches qui inquiète tant les contemporains de la fin du siècle. Ici, pas vraiment de voyageurs, ni d'employés de chemins de fer, encore qu'ils fassent partie de l'envers du décor. Sur cette nouvelle scène, moins éclairée, presque secondaire, se joue la vie ou la survie d'un peuple de l'ombre.

Les sources de cette histoire ? Elles ne sont pas dans les cartons des compagnies de chemins de fer, ni dans les traités des ingénieurs ou des architectes qui ont conçu et exploité les gares parisiennes. Elles se trouvent plutôt dans les mains courantes des commissariats de quartier dont dépendent les gares, dans les quelques rapports des commissaires spéciaux qui ont échappé au pilon, dans les traités d'observateurs, d'hygiénistes ou de médecins et bien sûr dans la littérature « de gare ».

Les gares, ou le choc de l'entrée dans une nouvelle culture urbaine

Le détour par l'envers des gares permet de mieux mettre en lumière, par contraste, l'expérience du choc ou de la confrontation à une nouvelle culture urbaine, métropolitaine. En effet, les mains courantes regorgent de vols de papier, d'argent, de bagages. Ces sources ne sont pas évidentes pour les gares : certaines dépendent de plusieurs commissariats de quartier, d'autres au contraire accueillent les locaux de ces mêmes commissariats et je laisse ici de côté la question des postes de la police spéciale des chemins de fer. Je n'ai pour ma part fait qu'effleurer ce massif difficile à dépouiller. Ces archives sont conservées à la préfecture de police de Paris (place Maubert dans le commissariat du V^e arrondissement, un étage en dessous du musée de la Police) sous la

2- Christiane Scelles, *Gares, ateliers du voyage : 1837-1937*, Paris, Rempart/Desclée De Brouwer, 1993, 143 p.

3- Dans un poème de mai 1871 intitulé « L'Orgie parisienne ou Paris se repeuple ».

forme de grands registres cotés C.B. J'ai notamment regardé ceux des commissariats du quartier de Croulebarbe, La Salpêtrière, pour la gare d'Orléans ; ceux du quartier Saint-Paul pour la gare du Nord ; ceux du quartier de l'Europe pour la gare Saint-Lazare. J'ai procédé à quelques sondages, ce qui fut suffisant pour me rendre compte de l'intérêt de la source, mais ne l'était pas assez pour prétendre avoir fait le tour du sujet. Cette source permet surtout, certes, de mesurer l'activité policière dans un quartier, mais le simple fait que les gares soient incluses dans le circuit des rondes régulières est un indice qui informe de la place des gares dans les représentations policières et qui fournit quelques pistes sur les activités plus ou moins licites qui se pratiquent dans ou autour des gares (tabl. 1).

N'oublions pas non plus qu'il existe des postes de police dans les gares et que celles-ci sont l'objet d'une surveillance particulière (fig. 1).

De la même manière, la littérature est une autre source qui permet d'accéder à d'autres représentations des gares, sans que cela puisse tout à fait informer des pratiques : il n'est pas ici question de dire que la littérature est un miroir fidèle mais, au XIX^e siècle, le pacte de vraisemblance est tellement fort que les lecteurs écrivent aux grands écrivains pour leur dire qu'ils reconnaissent leur quotidien dans les romans. Je renvoie ici au travail très important de Judith Lyon-Caen sur les usages du roman. Or les gares apparaissent dans la littérature, et pas seulement dans les guides touristiques ou dans les guides de chemins de fer.

En se servant des outils actuels d'indexation, notamment du *corpus* de textes du XIX^e siècle mis en ligne par la BNF sur *Gallica* qui autorise des recherches libres en plein texte, des ouvrages peu utilisés deviennent des mines d'information.

En ce qui concerne les usages détournés des gares, ce sont sans doute les romans policiers, qui font leur apparition dans la seconde moitié du XIX^e siècle⁴, qui représentent le plus les gares et les placent sous une lumière soupçonnée, bien sûr, mais inhabituelle dans les travaux d'historiens. Les gares y deviennent des lieux anonymes et froids, sans cesse traversés de flux de voyageurs ou de banlieusards pressés, ne prêtant aucune attention aux autres ; dans cette jungle moderne, tout devient alors possible : le meurtre, l'attentat ou le rapt, puis la fuite anonyme du coupable.

4- Jacques Dubois, « Naissance du récit policier », *Actes de la recherche en sciences sociales*, n° 60, 1985, p. 47-55.

Date	Nom	Prénom	Lieu et action dans la gare
2 août 1895	Cassonne	Hippolyte	rue d'Amsterdam : décharge les malles
août 1895	Lagrange	Henri-Jules	buffet : prend les paris
août 1895	Kellermann	Elisabeth	dans la gare : racole les passants
17 août 1895	Joannès	Blanche	cour de Rome : racole
18 août 1895	Fontaine	François	passer entre la marchande de journaux et le buffet
	Faivre	Sauveur	passer entre la marchande de journaux et le buffet
28 août 1895	Sageaux	Edmond	en face de la cour du Havre : vend des chansons
31 août 1895	Solomiac	Adrien	Hotel Terminus : vend des jouets
11 sept. 1895	Dehaut	Auguste	rue d'Amsterdam : racole pour porter les bagages, ivre
21 sept. 1895	Morand	Marie	cour de Rome : racole
2 octobre 1895	Bouscant	Auguste	aux abords : vend <i>La Nation</i> et <i>La Patrie</i> en criant
10 octobre 1895	Speher	Jeanne	racole au 108 rue Saint-Lazare
20/23 oct.	Vermer	Jacques	refuse le passage des piétons et insulte l'agent
10 déc. 1895	Latour	Mathilde	racole aux environs de la gare
23 déc. 1895	Morel	Eugène	voyage en 1 ^{re} avec un billet de 3 ^e
4 janvier 1896	Brunel	Louis	monte dans un wagon de 3 ^e classe réservé aux dames
20 janvier 1896	Auvray	Louis	a été interpellé devant la gare de ceinture par une bande de 4
31 janvier 1896	Val	Ernestine	racole rue d'Amsterdam, près de la gare, depuis 3 mois
	Val	Marie	racole rue d'Amsterdam, près de la gare, depuis 3 mois
1 ^{er} février 1896	Gimutini	Gernasio	vend des statuettes de bronze
25 mars 1896	Jelinotte	Pierre	traite de "salaud" le flic qui l'empêche de passer rue d'Amsterdam
12 avril 1896	Manocci	Ubaldo	devant la sortie de la gare d'Amsterdam, attendait le voyageur pour course
4 juin 1896	Etienne	Alphonse	17, rue d'Amsterdam
4 juillet 1896	Ferino	Maximilien	108, rue Saint-Lazare
21 juillet 1896	Claude	Sophie	racole aux environs de la gare
21 juillet 1896	Girard	Eugène	demande l'aumône à la terrasse du café Terminus
18 août 1896	Ferino	Maximilien	demande l'aumône à la terrasse du café Terminus
10 sept. 1896	Vincent	Pierre	mendie devant l'hôtel Terminus
6 novembre 1896	Bruerre	Alexandre	mendie devant l'hôtel Terminus
22 novembre 1896	Vergnes	Jean	fait du scandale et injurie les passants devant le 108 rue Saint-Lazare
9 décembre 1896	Inconnu		égaré devant la sortie de la gare Saint-Lazare
6 janvier 1897	Debelleix	Joseph	sa femme signale sa disparition de l'hôtel Terminus le 5 janvier vers midi. Devait partir à Londres
20 janvier 1897	Fischbach	Madeleine	racole dans la salle des Pas-Perdus, fait passe à l'hôtel de l'Union. Déjà arrêtée au bois de Boulogne
23 janvier 1897	Engel	Marie	racole salle des Pas-Perdus
22 mars 1897	Pérusset	Arma	arrêtée rue de Rome le long des grilles de la gare Saint-Lazare, a égaré sa carte sanitaire

Tableau 1. Répertoire 32.16 du commissariat du quartier de l'Europe du 29 juillet 1895 au 6 avril 1897. Archives de la préfecture de police.

Figure 1. Poste de police dans la gare du Nord, schéma de S. Sauget à partir du répertoire 32.16 du commissariat du quartier de l'Europe du 29 juillet 1895 au 6 avril 1897. Archives de la préfecture de police.

Prenons un exemple parmi d'autres, dans la série des Fantômas, *Juve contre Fantômas*, le deuxième livre écrit en 1911. Au chapitre 12, Fandor suit une brunisseuse, amante d'un apache, qui vient de quitter l'hôpital Lariboisière. Méconnaissable en grande dame, elle prend le métro et descend à la station gare de Lyon. Fandor la prend en filature et l'observe en se dissimulant derrière les files de voitures chargées de malles. Elle semble attendre et consulte plusieurs fois « la grande horloge lumineuse »⁵. Elle « examinait les journaux illustrés pendus aux vitrines des kiosques-libraires, gagna enfin la guérite où se tient l'employé qui délivre les billets de quai, prit un ticket et s'approcha du quai, allant s'asseoir sur l'un des bancs placés au bas de l'escalier qui monte au centre du hall, vers les salons du buffet »⁶. Fandor prend un billet de quai et va se mettre à une table du buffet de la gare pour observer Joséphine. Bientôt, « un individu de piètre mine » accoste la jeune femme. « Il a l'allure d'un de ces pauvres bougres qui courent derrière les voitures pour décharger les malles⁷. » Fandor le juge digne d'être un ami de l'apache amant de Joséphine la brunisseuse. L'homme remet à Joséphine un billet de train de 1^{re} classe pour Marseille. Fandor hèle un chasseur et prend un billet de 1^{re} classe. Pendant ce temps, Joséphine a fait provision de journaux illustrés.

5- Pierre Souvestre et Marcel Allain, *Fantômas*, Paris, Robert Laffont, 1961, tome 1, p. 465.

6- *Ibid.*

7- *Ibid.*

Un deuxième exemple vient également confirmer le rôle de coulisse des gares : dans *Un roi prisonnier de Fantômas*, on découvre au chapitre 32 le dispositif de sécurité mis en place gare du Nord pour les visites des souverains à Paris.

« On avait aménagé, suivant l'habitude, la salle d'attente des premières classes en salon de gala, salon à l'aspect rigoureusement officiel, tout décoré de tentures en velours rouge à crépines d'or, meublé par le Garde-Meuble National des sempiternels fauteuils d'Aubusson, de tables banales et de chaises uniformes qui servent indistinctement à toutes les cérémonies publiques. Au fond de ce salon, on accédait par une petite porte à une pièce plus réduite. C'était ce que les familiers des ces sortes d'installations appelaient avec humour : « le cabinet particulier. » À maintes reprises, en effet, c'est dans ce petit local que s'étaient déroulés des événements étranges et variés. C'est là que se tenaient le plus souvent les agents en bourgeois n'ayant pas de fonction assez importante pour figurer en qualité de « public » aux réceptions officielles du grand salon. C'est là que l'on bouclait les manifestants si d'aventure quelqu'un s'avisait de jeter une note discordante à l'arrivée ou au départ d'un grand personnage. C'est là aussi que l'on soignait ceux des invités qui se trouvaient mal... là enfin que l'on détenait provisoirement les pickpockets ou personnes suspectes⁸. »

Or, dans un dispositif impressionnant, longuement décrit, Lady Beltham, complice de Fantômas, parvient à s'esquiver, déguisée en princesse allemande.

Une autre belle source est aussi la presse qui se déploie en même temps que le chemin de fer et en partie grâce au chemin de fer.

Les gares et la querelle des genres

Le détour par les faits divers et les « petites histoires », appelé de leurs vœux par de nombreux historiens et par des chercheurs d'autres disciplines (je pense notamment à Michel de Certeau), est aussi fécond pour étudier la question du « genre », qui a émergé en France depuis les années 2000, à la suite des travaux sur l'histoire des femmes commençés dans les années 1970⁹.

8- Pierre Souvestre et Marcel Allain, *Fantômas*, Paris, Robert Laffont, 1961, tome 3, p. 287.

9- Michèle Riot-Sarcey, « L'historiographie française et le concept de genre », *Revue d'histoire moderne et contemporaine*, n° 47-4 (2000), p. 805-814.

Les gares apparaissent fréquemment dans la littérature de l'époque comme des lieux de séduction rapide, de « drague », de « flirt », mais aussi comme un alibi parfait pour tromper son mari ou sa femme. La « dame qui ne part jamais » (Pierre Giffard) devient un stéréotype, de même que le chef de gare cocu (dans les chansons sur les gares et les chemins de fer, les sous-entendus graveleux reviennent en permanence).

Dans les archives policières et dans les traités des moralistes ou des hygiénistes, d'autres tableaux plus noirs sont faits des gares parisiennes : elles seraient des lieux de prostitution, de racolage, de perdition et de traite des blanches. La pureté des jeunes filles de province, la tranquillité des couples et le sang français y seraient particulièrement menacés.

D'après Félix Lohse, qui a enquêté sur la prostitution des mineures, l'Association catholique internationale des œuvres pour la protection de la jeune fille, fondée en 1896 à Fribourg, est présente en France depuis 1902, notamment dans les gares¹⁰. L'association fait d'abord de la prévention en placardant des affiches blanches et jaunes indiquant les adresses utiles et les maisons d'accueil dans les églises et dans les gares. Puis elle s'occupe d'envoyer une agente attendre la jeune fille qui l'a prévenue d'un voyage pour lui éviter toute mésaventure. L'interception se fait dans la gare même. L'association se chargerait ainsi de l'accueil d'une centaine de jeunes filles et, en 3 ans, près de 1 300 jeunes filles auraient été placées dans la Maison d'accueil de Paris. À Paris, il existe cependant une autre association qui s'occupe exclusivement des gares : elle s'appelle l'Œuvre des gares. La première a été testée à Genève en 1877. En France, l'œuvre a été créée par l'Association pour la répression de la traite des blanches à la fin de l'année 1905. Le modèle de ce type d'institution semble anglais. Des agentes sont présentes en permanence dans les gares et peuvent recevoir les « jeunes filles embarrassées » à l'arrivée des trains. Des affiches jaunes et rouges sont placardées dans les gares pour prévenir les mêmes jeunes filles des dangers de « la route ». D'après Félix Lohse, un local a même été mis à leurs dispositions dans toutes les gares par les compagnies. Les agentes doivent rendre compte de leurs actions en remplissant des fiches ou des rapports. Elles sollicitent l'aide du commissaire de police des gares et interviennent souvent pour des jeunes filles provinciales ou étrangères.

Pour conclure sur ces quelques pistes et ouvertures, les grandes gares parisiennes de voyageurs, notamment les mieux situées et les mieux fréquentées, peuvent apparaître sous un nouveau jour à la lumière de ces curiosités décalées et de ces sources inhabituelles pour l'histoire des

10- En France, la directrice de l'institution semble être la baronne de Montenach.

gares : elles deviennent le chaînon central, voire indispensable, de la vie et de la survie de marginaux, plus ou moins en rupture. Véritables asiles, les marquises des gares abritent presque tous les soirs ceux qui n'ont pas pu ou voulu trouver de toit. Lieux de mendicité, elles permettent à certains éclopés de gagner quelques menus sous. Lieux d'exutoire, elles sont la scène d'exhibitionnistes, d'alcooliques bavards ou de désespérés. Lieux de trafic, elles sont les plaques tournantes de délits sur les paris urbains. Or ces informations ne se trouvent pas ou rarement dans les archives des compagnies de chemins de fer, car elles ne concernent pas directement l'exploitation des gares. Il faut donc élargir l'éventail des sources et changer la perspective.