

À la recherche des pas perdus. La culture des gares et des trains à Paris (1837-1914)

par Stéphanie SAUGET

Sous le règne de Charles X, et de manière privilégiée sous la monarchie de Juillet, l'administration publique commence à envisager l'usage généralisé d'un nouveau type de transports pour les marchandises, puis les voyageurs, à savoir le chemin de fer. Des premiers tronçons de lignes ont été mis en place dans le centre de la France, mais l'idée d'un réseau (en germe dans la pensée saint-simonienne) implique le passage par Paris. La construction d'une infrastructure originale et son exploitation par les Compagnies de chemins de fer ont contribué à façonner une culture du voyage particulière : une culture de gares et de trains.

I. INFRASTRUCTURES ET LOGISTIQUES :

A. L'implantation de l'infrastructure de transports.

En 1832-1833, un concours est ouvert par l'État, et le Conseil général des Ponts et Chaussées est chargé d'examiner les avant-projets de chemins de fer au départ de Paris. Finalement, de 1837 (date de l'ouverture de la première gare parisienne, rue Saint-Lazare) au début des années 1850, plusieurs grandes gares de voyageurs sont inaugurées à Paris et représentent autant de terminus de lignes encore modestes mais appelées à se développer. Cette greffe s'est opérée en trois grandes étapes :

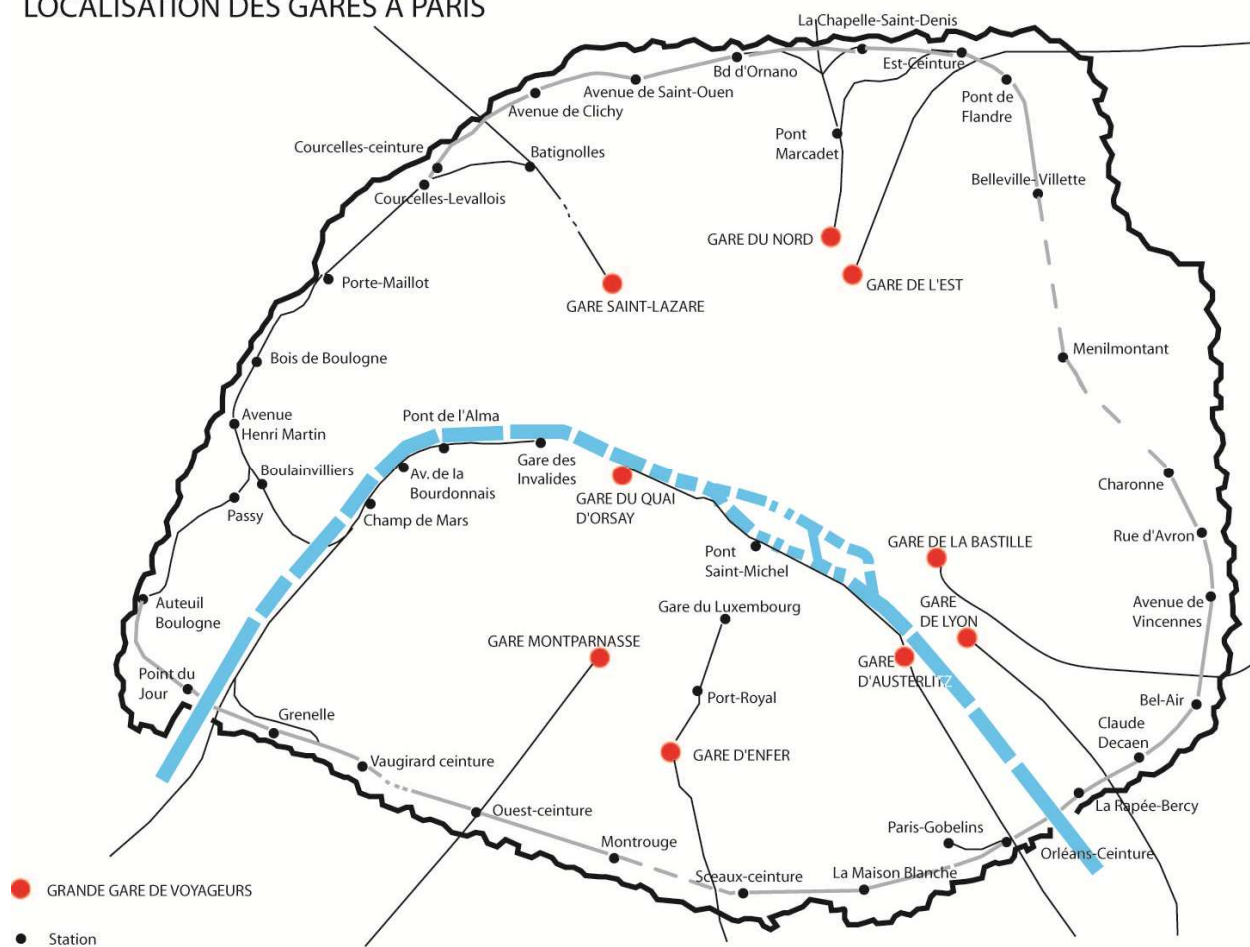
— de 1837 à 1843 : trois premiers embarcadères provisoires en bois et en carton-pierre sont construits dans des terrains à lotir (dans le tout neuf quartier de l'Europe pour la gare Saint-Lazare, en 1837) ou sur des terrains vagues (dans le quartier pauvre d'Austerlitz pour la gare d'Orléans et aux portes de Paris, barrière du Maine, pour la future gare Montparnasse). Ils sont rapidement reconstruits et terminés en 1843 pour accueillir des terminus dignes de lignes desservant la province proche : Orléans, Rouen.

— de 1843 à 1852 : sont inaugurés la gare de Sceaux à la barrière d'Enfer (selon le système Arnoux) et celle du Nord : ce sont des gares d'ingénieurs de conception plus audacieuse. Puis sont construites et inaugurées les dernières grandes gares de voyageurs parisiennes : celle de Lyon et celle de l'Est.

— Les années du Second Empire sont celles qui voient la construction des gares de la Petite Ceinture dont les 37,5 km sont ouverts intégralement au public en 1869. Elles voient également l'inauguration d'une gare aujourd'hui disparue : celle de la ligne de Vincennes à la place de la Bastille.

Enfin, pour résumer à grand trait, sous la Troisième République, les Compagnies de chemins de fer en quête de nouvelles clientèles reconstruisent leurs anciennes gares pour en faire des palais dignes de recevoir les millions de voyageurs qu'amènent les Expositions universelles à Paris (les gares sont ainsi désormais flanquées d'hôtels magnifiques et de buffets luxueux) et font inaugurer de nouvelles gares prestigieuses au centre de la capitale, le plus bel exemple étant celui de la gare d'Orsay. Au total, à Paris, entre 1837 et 1914, ce sont donc une cinquantaine de gares et de petites stations qui ont ouvert leurs guichets aux voyageurs.

LOCALISATION DES GARES À PARIS



B. L'accès aux gares : premier défi

Le premier défi pour les Compagnies a bien sûr été de permettre aux usagers d'accéder à leurs installations. Dans un premier temps, les gares étaient en effet situées aux marges de Paris, dans des quartiers vierges ou dans des réserves de terrains à lotir. De plus, le premier « réseau » de transport public des omnibus, mis en place après 1828 et qui comptait déjà 29 lignes en 1837, desservait assez mal les nouveaux embarcadères. Il fallait donc se rendre dans les gares à pied ou en carrosse. Les Compagnies de chemins de fer, pour résoudre ce problème, prirent alors l'initiative controversée de mettre en place un service d'omnibus de chemins de fer à partir de 1840 (pour la gare Saint-Lazare et pour celle d'Orléans), service proposé par la suite par toutes les Compagnies sans exception en 1866. Les omnibus normaux modifièrent également leurs parcours pour prendre en compte les nouvelles gares parisiennes, dès 1850. À la fin du siècle, l'accès aux gares est désormais bien assuré grâce aux voitures de chemins de fer, aux omnibus, aux tramways et même aux premières lignes de métro.

Un soin particulier fut mis dans l'affichage des zones de départ et de l'arrivée : ces indications furent scandées sur les façades des bâtiments, puis reprises par une signalisation de plus en plus précise et

efficace à l'intérieur. Un double dispositif fut mis en place, relativement étanche, entre l'arrivée et le départ.



L'accès aux gares impliquait en effet aussi une bonne connaissance des horaires des trains en fonction des embarcadères et des destinations. Ainsi, apparurent dès le début des années 1840 des guides et indicateurs précisant les horaires également diffusés dans une nouvelle presse spécialisée qui fait son apparition à la même époque.

C. Deuxième levier de la culture du voyage : la question des billets (tarifications, billetteries, classifications).

Une fois arrivés en gare, les contemporains découvraient d'abord les guichets où ils pouvaient acheter des billets de train. D'emblée, et sans que l'on sache très bien comment cela fut décidé, les Compagnies adoptèrent des politiques tarifaires complexes qui devaient prendre en compte un certain nombre de paramètres de différentes natures :

- le coût du transport, traduit en termes de distance en kilomètre à parcourir ;
- la prise en compte des taxes (pour les bagages notamment) ;
- le confort du voyage choisi (la classe du voyageur : il y en avait 3) qui pouvait faire varier le prix du billet du simple au double ;

– le jour de la semaine, dès la fin des années 1840, avec une politique de prix agressive proposant des réductions de près de 30% pour ceux qui voyageaient les dimanches et jours fériés dans les trains de plaisir.

Par la suite, d'autres tarifications spéciales furent adoptées : celle pour les militaires, celle pour les commissaires de police des chemins de fer, pour les congrégations religieuses (un demi-tarif est accordé par le PLM dès 1863 à certaines obédiences), les colonies de vacances, les ouvriers (1883), les abonnés d'une ligne, etc. Au début des années 1860, à la gare du Nord, les diverses tarifications sont affichées au-dessus de chaque guichet. Le 14 décembre 1871, le député Le Royer se plaint de l'existence de 1 100 à 1 200 tarifs différents dans le *Livret-Chaix*.

À la fin du siècle, chaque Compagnie à ses propres billets de différentes couleurs correspondant aux diverses situations, ce qui rendait difficile le métier de guichetier, qui déjà dans les années 1860 ne passe pas pour une sinécure. D'autant que ces billets sont périodiquement renouvelés pour éviter les fraudes. Il fallut attendre le 15 avril 1902 pour que soit unifiée la couleur sur les billets en carton sur les 7 réseaux à l'échelle parisienne, mais aussi nationale.

Les longues queues devant les guichets amènent leur multiplication, leur spécialisation (guichets de banlieue ou de grande ligne) et la réalisation d'une grande salle des Pas perdus.

Il fallait à tout prix avoir un billet pour pouvoir accéder aux salles d'attente et un billet de quai pour les accompagnateurs qui désiraient escorter les voyageurs jusqu'au train et des dispositifs de séparation physique permettaient de contrôler les personnes porteuses de billets.

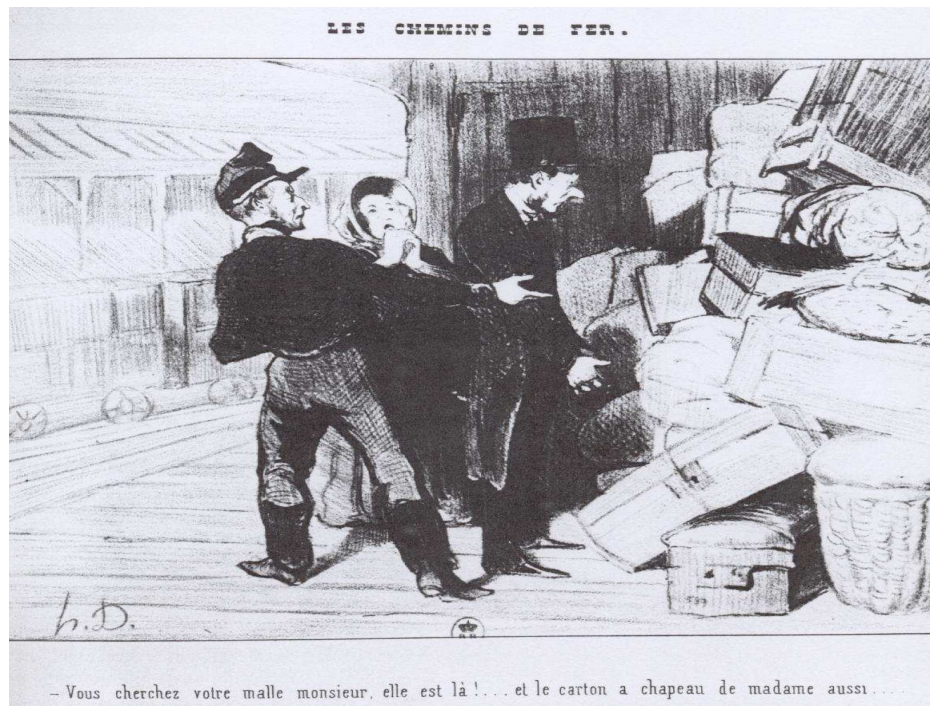
D. Troisième défi pour le trafic voyageurs : la question des bagages.

Une fois munis de leur billet de train, les voyageurs devaient aussi se soucier de leurs bagages et les faire enregistrer. Dans les faits, d'après une enquête impériale, en 1854, près de 80% des voyageurs ne font pas enregistrer leurs bagages, d'où un important manque à gagner pour les Compagnies et l'État. Les bagages voyageaient à part, dans des wagons spéciaux, souvent situés à l'avant des trains, derrière la locomotive. Ils étaient chargés par des bagagistes, appelés facteurs et sous-facteurs, et déchargés de la même manière à l'arrivée. De fait, c'est surtout à l'arrivée que se pose le problème des bagages. Ceux-ci sont en effet mis à disposition des voyageurs sur des tables avant d'être éventuellement examinés par la douane et par le service de l'octroi. Il s'ensuivait un désordre terrible dû à la précipitation mais aussi sans doute à la forme des bagages.

À la fin du siècle, le service des bagages est victime du succès des chemins de fer et de la diversification des clientèles. Gare du Nord, en 1896, ce sont près de 155 agents répartis en 9 brigades qui s'occupent de la manutention complète des bagages au départ, et l'ingénieur en chef chargé de l'exploitation envisage de porter leur nombre à 181 agents pour faire face à la demande. En 1846, cinquante ans plus tôt, ces hommes étaient une petite poignée. L'environnement de travail change également. Des tapis roulants, des bascules, des ascenseurs font leur apparition et rationalisent et accélèrent la manutention.

Autant dire que les infrastructures et les conceptions de la logistique du voyage en chemin de fer a été totalement révolutionné en quelques années, par tâtonnements successifs, par ajustements, par transferts techniques et culturels aussi bien sûr.

Ces changements ont été opérés sur deux ou trois générations au plus. Ils peuvent même avoir été vécus par un même individu, transformant ainsi radicalement ses conditions de voyage entre son enfance et sa vieillesse au point de rendre difficilement imaginables et transposables ses expériences des gares à travers les temps.



Daumier, « Vous cherchez votre malle », *Le Charivari*, 19 décembre 1843

II. CULTURE DU VOYAGE : REPRESENTATIONS ET PRATIQUES

Maintenant que nous avons essayé de voir ce que les infrastructures de transport et surtout quelques aspects de l'exploitation pouvaient nous apprendre de la « culture du voyage », conçue comme la conjonction d'une infrastructure et de pratiques, voyons ce que nous apprennent les représentations des chemins de fer et l'imaginaire social des gares au XIX^e siècle qui est peut-être le dernier paramètre permettant de comprendre pourquoi et comment une offre de transport trouve un public et parvient à l'élargir, à l'appriivoiser, voire à le convertir à ses valeurs (la sécurité, la rapidité, la ponctualité).

A. Les peurs inaugurales :

Sans doute faut-il partir de la peur inaugurale des trains, principal frein à l'aventure ferroviaire. Cette peur fut très tôt raillée par ceux qui virent le succès des chemins de fer, mais elle était agissante, y compris au plus haut sommet de l'État et des élites savantes. Les chemins de fer, qui n'en étaient encore qu'à leurs balbutiements, inquiétaient l'opinion, et ces « terreurs vulgaires » trouvèrent un porte-voix d'importance en la personne d'Arago, savant très respecté et député à la Chambre.

La frilosité de Thiers a également beaucoup été soulignée : il considérait en effet que le chemin de fer de Paris à Saint-Germain n'était qu'un joujou pour les Parisiens et que les chemins de fer étaient dangereux pour le transport de voyageurs et ne pouvaient servir au mieux qu'au transport des marchandises. À la fin

du siècle, l'hygiéniste Louis Bénech prétend que d'autres rumeurs circulaient : la fumée tuerait les oiseaux et asphyxierait les bestiaux dans les prés ; les étincelles mettraient le feu aux récoltes. Ils accusent les propriétaires terriens, les aubergistes, et tous ceux qui étaient inquiétés par le succès des chemins de fer d'avoir encouragé la diffusion de telles peurs.

Cette crainte n'était pas qu'imaginaire, comme le démontra l'accident du 8 mai 1842. Ce jour-là, deux locomotives tiraient un seul convoi festif de Paris à Versailles, au moment des Grandes Eaux de Versailles. De nombreux voyageurs y avaient pris place, dont le voyageur Dumont d'Urville. Les wagons, séparés, avaient ensuite été fermés à clé, suivant les habitudes prises par les Compagnies. L'accident se produisit sur les hauteurs de Meudon. Apparemment, la différence de force et de vitesse entre les deux locomotives entraîna une forte distorsion. Les wagons furent broyés, puis prirent feu. Les voyageurs, enfermés à clé dans les voitures, ne purent sortir et périrent dans les flammes.

La question du salut en cas de mort dans les chemins de fer, sans les derniers sacrements rendus impossibles par la consommation des corps, obséda beaucoup les contemporains, et pas simplement les catholiques légitimistes.

Cette peur de l'accident, rare, mais catastrophique, se lit encore à la fin du siècle dans la fascination pour l'accident de la gare Montparnasse en 1895. D'autres peurs, plus sociales ou culturelles, pouvaient à moindre niveau faire barrage. Pensons ainsi à la peur du brassage et du mélange visible sur les clichés de foules. *L'œuvre des gares* ne s'implanta-t-elle pas gare Montparnasse en 1908 pour empêcher que les jeunes Bretonnes qui arrivaient à Paris ne soient détournées par les filières de la traite des blanches ?

B. Les espoirs suscités et les avantages du nouveau moyen de transport

Cependant, malgré les craintes, très fortes, et les résistances de multiples natures que je n'ai pas le temps de développer, les chemins de fer ont su conquérir un très large public et le succès de la greffe des gares à Paris en témoigne. Les premiers moteurs furent d'abord la curiosité et le goût de l'aventure : c'est ce qui poussa des centaines de voyageurs vers le premier embarcadère dès son ouverture. Quelques images d'Épinal montrent un public de badauds allant voir partir les trains comme on va au spectacle (de même que certains aiment encore aujourd'hui voir décoller les avions dans les aéroports). Une gravure de *La Caricature* montre aussi un train qui part pour la lune. Le mode de transport lui-même, une locomotive qui tracte des wagons, laisse rêveur. De nombreux poèmes dès les années 1840 chantent ces nouveaux chevaux de feu qui ne manquent pas de panache. Bientôt, les gares deviennent des sujets de peinture, de poésie et de chansons.

Émile Verhaeren leur consacre plusieurs poèmes dans le recueil *Les campagnes hallucinées* qui paraît en 1893. Il compose ainsi le tableau de villes tentaculaires porteuses de « désir, splendeur, hantise ».

Les gares, leur écheveau de rails et leurs wagons, rapprochent les contemporains sans effort, voir dans un certain confort. Prenons le cas de Flaubert. Dans sa correspondance, les premières allusions à l'ouverture de la ligne de Paris à Rouen sont plutôt négatives : cette innovation ne lui plaît pas.

Six ans plus tard, il ne peut plus s'en passer et devient même un peu dépendant des chemins de fer au point de se plaindre à chaque retard ou empêchement.

En fait, dès 1837, les registres de plainte déposés dans les gares sont pleins des remontrances de voyageurs amers d'avoir « perdu » un temps qu'ils dilapidaient autrefois sans compter quand ils prenaient la route.

Vitesse, absence d'effort, sécurité, confort, ponctualité, condensation de l'espace-temps : ce sont les valeurs « vendues » par les Compagnies qui ont trouvé un écho rapide auprès des contemporains.

De fait, cette « culture » partagée du voyage a totalement bouleversé le paysage et les pratiques des contemporains en un siècle. Voyons quelques-unes des conséquences les plus notables de l'adhésion au « ferroviaire » visible dans les gares.

III. CONSEQUENCES DE CHANGEMENT DE CULTURE DU VOYAGE

A. Un nouveau rapport à l'espace

Si les premiers embarcadères ne desservent que l'Île-de-France, à partir des années 1850, les gares parisiennes desservent désormais de nouveaux territoires, de nouvelles provinces jusque là peu concernées par la *railwaymania*...

Depuis la fin de la Monarchie de Juillet, Paris dessert désormais régulièrement la Normandie (Rouen depuis 1843, le Havre depuis 1847), le centre Ouest de la France (Orléans, Tours dès 1846, Châteauroux depuis 1847) et le Nord. A partir du Second Empire, les Parisiens peuvent désormais se rendre dans le sud-Ouest, à Poitiers d'abord (1851) puis à Bordeaux via Angoulême (1853). Autre grand « front pionnier » qui s'ouvre réellement à compter du Second Empire : l'Est. Nancy est accessible dès 1850, Strasbourg en 1851, Sarrebourg et la frontière (Sarrebruck) dès 1852. Le chemin vers Lyon puis le Sud est également mis en chantier et progresse rapidement sous l'Empire : Lyon Vaise est accessible en 1854, Avignon en 1855, Genève en 1858 et la Méditerranée à partir du raccordement de 1859. Enfin, l'Ouest, qui restait très enclavé du fait des difficultés financières des compagnies qui le desservaient, devient accessible à partir des années 1860. En 1861, sur 15 000 kilomètres de lignes concédés, 9 500 kilomètres ont été mis en exploitation, soit près des 2/3 du programme envisagé, ce qui est très rapide.

Le réseau gagne considérablement en capillarité : le nombre de stations desservies augmente rapidement, ainsi que les correspondances.

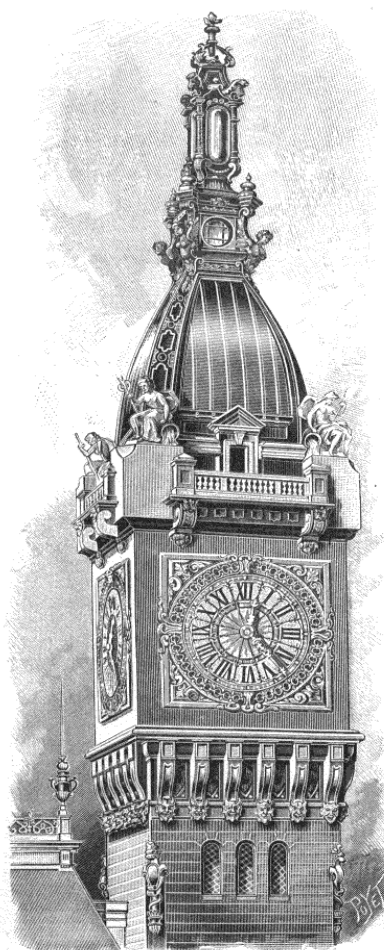
Après 1880, Freycinet sous la Troisième République porta le réseau ferroviaire à son maximum en ouvrant de très nombreuses lignes provinciales (parfois qualifiées de lignes de députés), offrant ainsi aux Français une vaste couverture ferroviaire.

De cette meilleure accessibilité découle un nouveau rapport à l'espace et au temps mis pour desservir la Province. Certaines campagnes sont ainsi marginalisées parce qu'elles ne sont pas facilement et rapidement desservies par le train. En 1850, les écarts sont énormes : Châlons-sur-Marne est ainsi à 4 heures 15 de Paris grâce au chemin de fer, alors que Strasbourg (qui n'est pas encore relié en 1850) est encore à plus de 30 heures de poste. Tonnerre est à 5 heures de Paris, Dijon – très proche – à 20 heures 15 ! Cela contribue d'ailleurs à différencier des Provinces considérées comme proches ou éloignées depuis Paris et à renouveler la conception de proximité par effet de retour.

B. Un nouveau rapport au temps

On voit aussi qu'une nouvelle culture du temps émerge. Car il ne suffit pas, dans le cas des chemins de fer, que les employés et les compagnies soient les seuls à partager le souci de l'heure exacte. Il faut aussi que le public apprivoise cette culture et fasse l'apprentissage de la ponctualité, sans révolutionner pour autant la culture du temps partagée à l'époque. En effet, il faut rappeler que l'heure légale, jusqu'à la fin du XIX^e siècle, est l'heure locale de chaque grande ville. Or les Compagnies de chemins de fer fonctionnaient en

« interne » sur une heure homogène, calée sur l'heure de Paris. Il y avait donc un décalage de deux minutes, par exemple, entre l'heure de la Compagnie de l'Est à Paris et à Strasbourg exprimée en temps local. Les compagnies ont dû en effet se préoccuper de la montre et des horloges. En 1845, les horloges ne font pas encore partie intégrante de l'architecture des gares : la première gare du Nord n'en avait pas. Elles commencent à apparaître systématiquement dès 1850 et deviennent monumentales à la fin du siècle. Elles ont deux emplacements privilégiés : sur la tour ou en façade, sur le fronton, en position centrale. La place emblématique prise par l'heure dans les gares parisiennes est particulièrement exemplaire dans le cas de l'horloge beffroi de la gare de Lyon (ci-dessous), reconstruite pour l'Exposition universelle de 1900. L'horloge est la pièce centrale de la nouvelle gare : monumentale, exécutée par la maison de Paul Garnier, elle est la plus grande jamais construite en Europe comme en Amérique. Véritable centre horaire, à la précision redoutable grâce à l'électricité qui homogénéise le temps, elle met en scène et exhibe l'heure légale de Paris et l'heure interne de la Compagnie que les voyageurs doivent respecter.



L'horloge de la nouvelle gare de Lyon.

C. Un nouveau rapport à soi et aux autres

Au final, c'est l'ensemble même des rapports entre individus qui changent grâce ou à cause des chemins de fer, suivant que ces changements plaisent ou déplaisent. Il s'agit bien ici d'un changement de « civilisation ». Tandis que les premiers zélateurs, souvent saint-simoniens, espéraient que des chemins de

fer naîtraient une nouvelle humanité plus fraternelle, d'autres parlaient d'un retour en arrière. La brutalité des voyageurs dans les gares devient très vite un stéréotype dès les années 1844-45.

Bien sûr, cette attaque n'est pas spécifique aux gares, qui pourraient n'apparaître que comme une métaphore de l'industrie et de la marchandise. Pourtant, quelques rares indices laissent penser que la gare a été vécue comme un des lieux d'actualisation de cette métaphore stéréotypée. L'individualisme forcené apparaîtrait clairement, au mépris des règles élémentaires de civilité. Les contemporains font l'expérience de l'interchangeabilité dans un monde de plus en plus enveloppé par les systèmes techniques. Expérience désagréable que l'on voit surgir à travers le discours que tiennent des personnalités aussi différentes que Louis Veillot ou Alfred Delvau. Louis Veillot, que cite le père Huguet, est même très critique :

« On nous accroche à la locomotive. Non, je ne saurais louer cette machine violente. Jamais je n'aimerai sa fumée, ses hurlements, son brutal et servile trajet à travers la terre déchirée. Jamais je ne verrai d'un œil content les automates uniformes qui servent le monstre. [...] Le chemin de fer est l'expression insolente du mépris de la personnalité et de l'anéantissement de la liberté. [...] Je ne suis plus un homme, je suis un colis ; je ne voyage pas, je suis expédié ».

Cet extrait fait écho à une réflexion plus large, sans doute partagée, sur ce qu'est l'homme dans le monde déshumanisant des gares parisiennes, où sont « traités » sans âme, de manière sérielle et quasi mécanique, des « unités » qui s'ajoutent mathématiquement.

Cela dit, d'autres évolutions sont lisibles :

- les contemporains découvrent une mobilité de plaisir qu'incarnent les « trains de plaisir » qui emmènent les Parisiens à la campagne, parfois très proche.
- ils découvrent aussi une mobilité de travail : c'est la naissance de la banlieue et du commuting.

Bien d'autres éléments auraient pu être ici évoqués, mais je n'ai fait ici que fournir un panorama avec beaucoup de vues en arrière-plan et quelques scènes moins fugaces. Je conclurai sur quelques pistes évidentes pour la prospective, mais que les mésaventures des gares confirment :

- la place centrale du couple vitesse-sécurité. La notion de vitesse est pour le voyageur surtout ressenti en termes de temps passé pour parcourir une certaine distance : du coup, compte l'accessibilité de la gare (et son emplacement : de préférence en centre-ville à la fin du siècle), la taille du réseau, les performances des locomotives et ce qui en amont les rend possible en toute sécurité : graphique des trains, signalisation efficace, aiguillage automatisé. Le rôle de l'électricité a ici été majeur. La sécurité est pour le voyageur un risque presque nul d'accidents mortels, mais aussi le respect des horaires et la confiance en un système considéré comme fiable.
- le critère essentiel est peut-être celui du facile pour le voyageur. Les infrastructures de transport doivent apparaître comme peu contraignantes, facilement lisibles et accessibles, confortables. Le succès des gares tient aussi au fait qu'elles sont devenues des lieux de vie à part entière.
- la beauté et la taille de l'infrastructure : des trains qu'on bichonne aux ouvrages d'art audacieux. Le XIX^e siècle a d'abord hésité à donner de l'envergure à ses gares, qui servent pourtant d'interfaces entre le monde du voyage et de potentiels voyageurs. Résultat : il a fallu en permanence reconstruire, agrandir et subir les sarcasmes et critiques des contemporains. Il a fallu aussi convaincre de la beauté des gares.