

Séminaire Doctoral, Ecole des Ponts ParisTech, 2013-2014

Organisé par Nacima Baron-Yellès (LVMT) et Nathalie Roseau (LATTS)

Les Gares au Miroir de l'Urbain

Individus et expériences de l’urbanité

Séance du Mardi 11 juin 2013, 9h00-13h00

Salle Vicat 002

Ecole des Ponts ParisTech

6-8 avenue Blaise Pascal, F-77 455 Champs sur Marne

RER A Noisy Champs



**Présentation de la séance de séminaire**

Cette séance du séminaire nous transporte aux grandes heures de la révolution urbaine dans le "long XIXe siècle" des historiens de la culture. Les communications présentées posent et pensent la gare comme lieu d’urbanité, révélateur et anticipateur d'un univers urbain en pleine construction.

Une nouvelle fois, la métaphore de la gare saisie comme miroir déformant et transformant se révèle utile, car la gare relie les univers opposés (mais quelquefois confondus) de la fiction et du réel.

Comment penser la ville de la modernité au prisme de la gare ?

Comment inventer la gare moderne dans la ville en bouleversement constant ?

Les contemporains se posent de telles questions à l'heure de l'avènement d'une métropole des techniques, d'une industrie des réseaux, d'une société de l'événement et de l'avènement, dans la deuxième moitié du XIXe siècle.

Les interventions présentées le 11 juin décrivent comment la gare s'affirme d'évidence et d'emblée - une évidence que nous questionnerons - comme lieu urbain. Deux paradoxes apparents offrent des indices : la gare lieu d’introversion qui en même temps condense les attentes d’un monde urbain en profonde transformation ; la gare espace clos qui en même temps se tourne vers l’extérieur et l’ailleurs.

Au travers de corpus différents, les deux présentations tentent de circonscrire la gare comme espace d’expériences et horizon d’attente, en interrogeant le rôle des récits et des médiations comme vecteurs d’exacerbation du réel. Volontairement rétrospectives, elles montrent combien l’expérience urbaine de la gare est inscrite dans une épaisseur historique, matérielle et immatérielle. La notion d’urbanité telle qu'abordée dans les deux résumés joints à cette présentation d'ensemble, consacre le « choc » mécanique, dimensionnel et de masse, que provoque l’arrivée du chemin de fer et qui contribue à façonner l’expérience de la grande ville.

Dans l’approche de S. Sauget, partant de la situation parisienne au XIXème siècle, c’est l’hypothèse d’un processus dual de civilisation de la gare et de renouvellement de l’expérience urbaine, qui sera interrogée ; Comment la gare est-elle progressivement devenue un élément de l’imaginaire social de l’urbanité ? De quelle façon s’est-elle insérée dans les dispositifs urbains en cours de construction ? Et comment cette domestication de la gare par la ville se double d’une transformation de l’urbanité par l’univers ferroviaire ?

Dans l’approche de S. Vanweddingen, c’est le prisme de la peinture et de la littérature qui est retenu pour montrer de quelle façon l’univers ferroviaire de la gare, entre 1890 et 1930, provoque un « choc » métropolitain, traduit dans de nouvelles expériences sensitives et visuelles. De Claude Monet à Emile Zola, de Franz Hellens à Jean Ray, peintres et écrivains en Europe scrutent le réel qui survient, se documentent précisément, puis créent un réel de fiction qu’ils exacerbent dans des oeuvres et des romans à forte dimension sociale.

Au-delà des objets et questions communs, ce retour sur l’émergence des représentations et des pratiques à cette période clé de l’avènement du chemin de fer, met en relief les processus à la fois lents et accélérés, superposés et latents, qui travaillent l’histoire culturelle de ces espaces et construisent leur contemporanéité.

**Programme de la séance**

9h00 : Accueil des participants

9h30-10h00 : Introduction par Nacima Baron-Yellès et Nathalie Roseau

Présentation du programme de la deuxième séance

10h00 -11h15 : Présentation de Stéphanie Sauget suivie d’un débat avec les participants

Les gares parisiennes dans les expériences d’urbanité (1837-1914)

11H30-12h45 : Présentation de Suzanne Vanweddingen suivie d’un débat avec les

participants

Des gares réelles aux gares fictives, Bref panorama de 1890 à 1930 à travers quelques

oeuvres anglaises, belges et françaises.

12h45-13h00 : Conclusions

**Contact**s

Nacima Baron-Yellès, Laboratoire Ville, Mobilité, Transports, nacima.baronyelles@

laposte.net

Nathalie Roseau, Laboratoire Techniques, Territoires et Sociétés,

nathalie.roseau@mail.enpc.fr

**Résumé des deux interventions**

Stéphanie Sauget, Maître de Conférences à l’Université de Tours

Les gares parisiennes dans les expériences d’urbanité (1837-1914)

À partir de 1837, les premières gares parisiennes ouvrent progressivement leurs portes aux voyageurs et suscitent immédiatement la curiosité des badauds. Ce « non-lieu » encore largement inédit, sans architecture caractéristique, vient troubler les expériences communes de la ville et en renouvelle la palette. On peut étudier ces « perturbations » à trois niveaux :

- au niveau des représentations de la ville et de sa Mythologie : les gares parisiennes modifient en partie l’imaginaire social de la ville, la façon dont elle est perçue, considérée, appréhendée. Ces évolutions peuvent être traquées dans les discours des contemporains tout au long de la seconde moitié du XIXe siècle (guides et littérature panoramique ; correspondances ; textes littéraires ; articles de presse ; pétitions)

- au niveau des dispositifs urbains : comment inscrire les gares dans le fonctionnement de la « machinerie urbaine » ou dans le grand « corps urbain » suivant les deux métaphores classiques de la ville que l’on retrouve encore chez Maxime du Camp au XIXe siècle ? Ici, les indices sont à rechercher dans les archives qu’elles soient municipales, policières ou privées (archives des entreprises).

- au niveau plus anthropologique de la perception et des pratiques à la fois individuelle et collective de ces nouveaux espaces : les gares sont en effet perçues soit comme un lieu de régression culturelle et sociale, un lieu d’ensauvagement ou de déshumanisation, soit à l’inverse comme un lieu de Progrès social et humain. Les sources de cette histoire peuvent être des essais, des caricatures, des articles, des pétitions.

Ces trois niveaux de réflexion peuvent alimenter une réflexion sur la notion de « culture urbaine » et sur la délicate articulation entre individus et masse.

**Suzanne Vanweddingen, University College of London**

**Des gares réelles aux gares fictives, Bref panorama de 1890 à 1930 à**

**travers quelques oeuvres anglaises, belges et françaises.**

Lorsque le chemin de fer apparaît dans le paysage européen au XIXe siècle, l’implantation de son infrastructure importante modifie l’espace, provoquant un choc visuel pour les populations, confrontées à une nouveauté à laquelle elles doivent s’habituer et s’adapter.

Les artistes et auteurs de l’époque choisissent également d’intégrer ce moyen de transport dans leurs oeuvres, et la représentation fictive du chemin de fer s’opère ainsi par rapport à un référent réel. En peinture, Monet en est le meilleur exemple : il s’efforce en effet de représenter le réel en effectuant des recherches précises sur ses modèles ferroviaires.

Emile Zola utilise un procédé similaire pour la rédaction de La Bête Humaine, allant jusqu’à décrire un modèle de société imbriqué dans la société traditionnelle tel qu’il existe en 1890.

Certains aspects du réel sont cependant dissimulés ou transformés, tant dans les oeuvres picturales que dans les fictions, et principalement dans les textes fantastiques (ou policiers) prenant le chemin de fer pour cadre. La gare n’échappe pas à ce phénomène de représentation. Lieu incontournable de l’espace ferroviaire, elle symbolise le début et la fin du voyage, mais surtout elle prolonge la fonction du train dans le récit. Par le truchement d’un reflet exacerbé du réel connu, les écrivains donnent certains points de repère au lecteur pour mieux l’entraîner dans une intrigue n’ayant plus rien de réel.

Au travers de quelques oeuvres européennes à dominante fantastique écrites et publiées entre 1890 et 1930, l’étude du traitement de la gare de fiction par les auteurs permettra ainsi d’aborder certaines des spécificités de la littérature ferroviaire.

Une sélection de textes sera diffusée en séance.