Pauline DETAVERNIER
(AREP - Laboratoire LIAT - Université Paris-Est)

Le cheminement en gare lors des premiers voyages en train: recits d'expériences d'un espace-seuil

Abstract: (The first train travelers: from the imaginary to the practice) The emergence of the train in the 19th century created a new type of journey associated with a rich imaginary: speed, modernity, freedom. The station appears as the physical support of this imaginary. It is the place where all the senses of the traveler are shaken by the discovery of steam engines, in a space all iron and glass. For this reason, it is the very place where the journey begins. The arrival (and departure) station is a fantasized space that supports many stories and is inseparable from the journey because of its impact on the traveler. However, it is interesting to compare this station of stories associated with the new imaginary of train travel and the real 19th century station in France. From the point of view of railway companies and authorities, the passenger is a potential risk. After the revolution of July 1830, the crowd was frightening. The first stations were then designed as defensive bastions, channeling movements and formatting behaviors. The passenger, kept away from the machines, is guided from ticket purchase to boarding, from disembarkation to baggage retrieval. I therefore propose a glimpse of this 19th century French station, between fantasized imaginary and real practices, and the impact this gap has on the traveler and the journey. I base this research on the real and fictional stories transmitted at the time via various sources: newspapers, novels, travel guides.

Keywords: train, train station, modernity, imaginary, control.

Résume: L'apparition du train au XIXème siècle a créé un nouveau type de voyage associé à un imaginaire riche: vitesse, modernité, liberté. La gare apparaît comme le support physique de cet imaginaire. C'est le lieu où tous les sens du voyageur sont bousculés par la découverte des machines à vapeur, dans un espace tout de fer et de verre. Pour cette raison, c'est le lieu-même où commence le voyage. Espace fantasmé, support de nombreux récits, la gare d'arrivée (et de départ) est indissociable du voyage de par l'impact qu'elle a sur le voyageur. Toutefois, il est intéressant de comparer cette gare des récits associés à l'imaginaire nouveau du voyage en train et la gare réelle du XIX° siècle en France. En effet, du point de vue des compagnies de chemin de fer et des autorités, le voyageur est un risque potentiel. Au lendemain de la révolution de juillet 1830, la foule fait peur. Les première gares sont alors conçues commedes bastions défensifs, canalisant les mouvements et formatant les comportements. Le voyageur, tenu à l'écart des machines, est guidé de pièce en pièce de l'achat du billet à l'embarquement, du débarquement à la récupération de ses bagages. Je propose donc un aperçu de cette gare française du XIX° siècle, entre imaginaire fantasmé et pratiques réelles, et l'impact que cet écart a sur le voyageur et le voyage. Je me baserai sur les récits réels et fictifs véhiculés à l'époque via diverses sources : journaux, romans, guides de voyages.

Mots-clés: train, gare, modernité, imaginaire, contrôle.

L'article qui va suivre est extrait d'une réflexion en cours menée dans le cadre d'un doctorat en architecture intitulé *Le marcheur et la gare. Recherche historico-prospective sur les cheminements piétons et leur gestion spatiale*. Ce travail de recherche explore les relations entre la conception architecturale des gares au fil de l'histoire et les pratiques de mobilité piétonne qui y ont cours. Pour ce faire, notre méthodologie consiste à mettre en relation des plans d'époque, représentations de la gare et de ses cheminements tels qu'ils ont été pensés par le concepteur, et d'autres sources, que l'on

BDD-A31401
Provided by Diacronia.ro for IP 216.73.217.142 (2026-11-14 01:56:33 UTC)

pourrait qualifier de « traces ». Ces traces témoignent des pratiques et des langages corporels des déambulations piétonnes réelles ayant lieu au sein de ces bâtiments.

Afin de comprendre ces pratiques piétonnes et de pouvoir les mettre en relation avec des plans datés, nous nous sommes donc mise à la recherche de descriptions de cheminements au sein des gares présentes dans ces sources. Entre imaginaire et pratiques réelles, l'étude des cheminements en gare à travers la littérature nous donnera l'occasion de questionner la place de la gare dans les voyages aux XIX^{e} et XX^{e} siècle en France.

La question du *voyage* a ici tout son intérêt, le chemin de fer ayant été un tel bouleversement dans les pratiques de mobilité qu'il a fait évoluer la notion même de ce qu'est un *voyage*.

En effet le chemin de fer, en rendant accessibles plus rapidement les destinations desservies que les moyens de transports jusqu'alors utilisés, a bousculé les échelles de temps et d'espace. En France les vingt kilomètres qui séparent Paris de Saint-Germain-en-Laye sont désormais parcourus en vingt-cinq minutes environ. Ce qui était autrefois considéré comme *voyage* de par le temps qu'il fallait pour atteindre la destination, ne l'est plus, et entre dans le quotidien, l'habitude. Les villes de banlieue font l'objet d'allers-retours fréquents, que ce soit pour le loisir ou pour le travail. D'autre part, le train ouvre des possibilités plus lointaines, en reliant Paris à des villes de province telles que Lyon, Lille, Rouen ou Orléans. En diligence, calèche ou fiacre, ces expéditions se comptaient en jours.

1. La gare, un voyage en soi

Aux débuts du chemin de fer, dans les années 1830-1840, le train constitue pour le peuple une attraction en soi. Il faut dire que c'est la première fois qu'une machine issue de l'industrie sort des usines et est donnée à voir de si près : la gare est une *Galerie des Machines* avant l'heure. Cette confrontation inédite entre l'homme et la machine suscite de nombreuses émotions, entre la peur et l'émerveillement, mises en exergue par une sur-sollicitation des sens du voyageur. La fumée, le bruit des rouages mécaniques et des sifflets, les odeurs et les vibrations font de la découverte du train une expérience totale (Sauget 2010, 23-33).

Ainsi, se rendre à la gare du XIX^{e} siècle constitue un voyage en soi, dans le sens où l'on y vient pour y découvrir un monde qui nous est alors étranger. C'est ce que nous rappelle Henri Vincenot, lui-même cheminot et issu d'une famille de cheminots depuis plusieurs générations, dans son livre *La vie quotidienne dans les chemins de fer au XIX^{e} siècle*, où il retrace cet univers et son histoire tels qu'ils lui ont été raconté par son grand-père :

> Tout ce personnel évoluant parmi les convois, hauts en couleur, donnait un spectacle si attrayant que, tout de suite, les curieux se pressèrent aux abords de l'embarcadère avec tant d'insistance que l'idée vint très vite à ses messieurs de l'Exploitation de tirer profit de cette curiosité. Les tickets de quai ne furent pas créés, comme on pourrait le croire, pour permettre aux gens d'accompagner ceux de leurs amis qui partaient en voyage, mais pour contrôler l'entrée des « spectateurs », et d'en tirer profit.

BDD-A31401
Provided by Diacronia.ro for IP 216.73.217.142 (2026-11-14 01:56:33 UTC)

> La gare devint, dès le début, le but de promenades dominicales. Le chef de famille « payait ticket de quai » à chacun des membres de sa famille, et, après avoir assisté à l'arrivée et au départ de quelques trains, on se promenait de long en large sous le hall et l'on regardait travailler les cheminots (Vincenot 1975, 255 p).

Le ticket de quai sert donc de « bon pour » une promenade piétonne, faisant profiter à tous d'un voyage sans quitter Paris.

2. La gare, seuil du voyage

S'il est considéré comme lieu de visite à part entière, c'est aussi que le bâtiment de la gare en lui-même constitue un monument bien particulier. Donnant sur la ville, le bâtiment voyageur en pierre, est pensé comme sa principale porte d'entrée et comme une carte de visite pour les compagnies ferroviaires. Donnant sur les rails, les halles toutes de fer et de verre abritent les machines à vapeur. La gare est un bâtiment à deux facettes, l'une sur la ville, l'ici, la seconde sur les rails, l'ailleurs, le voyage. Cette double orientation montre bien le rôle de transition, de *seuil du voyage*, que détient la gare.

Dans sa nouvelle *Les parisiens au chemin de fer, esquisse de mœurs,* publiée en 1838, Paul de Kock relate les péripéties d'une famille parisienne qui décide pour leur promenade dominicale de tenter l'expérience du train. En arrivant à la gare, nommée dans toute la nouvelle « l'établissement », le moment où commence le voyage à proprement parler n'est pas clair pour leur jeune enfant :

> – Est-ce que nous sommes déjà dessus ? demanda M. Benjamin en regardant son père.
> – Dessus quoi ?
> – Sur le chemin de fer ! cette bêtise !
> – Non, non, pas encore… C'est-à-dire nous sommes dans l'établissement (Kock 1838, 215-230).

C'est que la gare, dans son rôle de lien entre la ville et le train, articule les deux mondes. Comme tout seuil elle est à la fois frontière et endroit-même où celle-ci peut être franchie. Les divers processus qui segmentent et formalisant le cheminement du voyageur en gare (l'achat des billets, le dépôts des bagages, l'attente, …), sont autant d'étapes qui organisent et régulent cette fonction de seuil en rendant possible le franchissement de la frontière.

A un moment donné de ce processus, de ce cheminement, le seuil est franchi, il est trop tard pour faire marche arrière, le voyageur a basculé de l'autre côté de la frontière, comme le décrit Pierre Giffard dans sa *Vie en Chemin de fer :*

> Muni de votre billet poinçonné par les contrôleurs, -tantôt hargneux, tantôt convenables, ça dépend de leur estomac, - vous passez sur le quai du départ, à l'intérieur de la gare. Là vous êtes dans un autre monde. D'abord, ce monde retarde sur celui que vous venez de quitter, et généralement de cinq minutes. […] Là, une vie nouvelle apparaît vraiment au voyageur. Là, c'est vraiment la vie en chemin de fer qui commence. Attention ! Depuis la minute où vous franchissez le seuil de ces grandes

BDD-A31401
Provided by Diacronia.ro for IP 216.73.217.142 (2026-11-14 01:56:33 UTC)

> salles d'attente, bêtement fermées autrefois, toutes grandes ouvertes aujourd'hui, jusqu'au moment où vous redescendrez du train, dans huit jours, dans quinze jours, pour prendre un fiacre et rentrer chez vous, - vous êtes dans un monde spécial, qui a ses tics, ses passions, ses coutumes et ses costumes (Giffard 1888, 322 p.).

Giffard situe ce seuil précisément au moment de passer sur le quai, c'est à dire au moment où le voyageur sort du bâtiment en pierre, qui appartient encore à la ville, et arrive sous les halles vitrées, lieu du commencement du voyage.

Ce seuil se définit de quatre manières. C'est tout d'abord un élément physique : le « seuil de ces grandes salles d'attente », matérialisé par des portes plus ou moins facilement franchissables, qui marquent la sortie d'un espace vers un autre.

C'est également un seuil fonctionnel. Le passage de la frontière est symbolisé par l'action de faire poinçonner son billet par le contrôleur au sortir de la salle d'attente. Ce geste scelle alors un contrat tacite entre le voyageur et la compagnie de chemin de fer : en faisant poinçonner son billet, le voyageur accepte de se plier aux règles de la compagnie qui, elle, s'engage à ce qu'il effectue le voyage pour lequel il a payé.

C'est ensuite un seuil temporel, l'heure indiquée sur le quai étant différente de quelques minutes de celle affichée à l'intérieur du bâtiment voyageurs. Cette différence, expliquée par Giffard quelques pages plus haut (Giffard 1888, 6), permet d'absorber les éventuels décalages de montres, encore fréquents à une époque où seul le train demande une telle ponctualité (Meldolesi 2015).

Enfin, c'est un seuil sensoriel où, maintenant les démarches administratives et l'attente passées, il est donné à voir, entendre, sentir au voyageur le « monde spécial » du chemin de fer et ses spécificités.

La sortie des salles d'attentes et l'arrivée sur le quai est également considérée par Proust comme un seuil fatidique, bien plus dramatique, à partir duquel il n'est plus possible de faire demi-tour et pour cause : le voyage a déjà commencé !

Ainsi, il écrit dans *A la recherche du temps perdu* :

> Il faut renoncer au sortir de la salle d'attente à retrouver tout à l'heure la chambre familière où l'on était il y a un instant encore. Il faut laisser toute espérance de rentrer coucher chez soi, une fois qu'on s'est décidé à pénétrer dans l'antre empesté par où l'on accède au mystère, dans un de ces grands ateliers vitrés, comme celui de Saint-Lazare où j'allais chercher le train de Balbec, et qui déployait au-dessus de la ville éventrée un de ces immenses ciels crus et gros de menaces amoncelées de drame, pareils à certains ciels, d'une modernité presque parisienne, de Mantegna ou de Véronèse, et sous lequel ne pouvait s'accomplir que quelque acte terrible et solennel comme un départ en chemin de fer ou l'érection de la Croix (Proust 1919, 56-57).

3. Evolution des cheminements en gare : un processus didactique

3.1. La gare, une expérience désagréable pour le voyageur désorienté

Mais avant de franchir ce seuil, le voyageur a du faire l'expérience de tout un cheminement depuis l'entrée de la gare jusqu'au quai. Achat de billets, dépôt des bagages, atteinte de la salle d'attente correspondant à sa classe : il est un certain nombre

BDD-A31401
Provided by Diacronia.ro for IP 216.73.217.142 (2026-11-14 01:56:33 UTC)

d'étape auxquelles le voyageur ne peut pas se soustraire. Associées à la peur que suscite alors un voyage en train imminent, ces démarches administratives font naître chez le voyageur beaucoup de stress. Cette peur du voyage en train, danger plus fantasmé que réel, fait l'objet d'un chapitre complet de l'ouvrage de Stéphanie Sauget *A la recherche des Pas Perdus*[1], que nous ne détaillerons donc pas ici.

Dans un premier temps, l'espace de la gare et ses codes est encore nouveau pour la plupart des voyageurs. Ainsi, toujours dans sa nouvelle *Les Parisiens au chemin de fer*, Kock fait se perdre ses personnages dans le premier embarcadère de la rue Saint Lazare :

> Toute la famille entre dans l'établissement, où, déjà étourdi par la foule qui se presse, par le bruit qui se fait atour de lui, M. Grenat se promène longtemps dans de grands corridors sans pouvoir trouver le bureau où l'on prend ses places. […] Mr. Grenat se décide à quitter un moment sa femme et son fils pour aller s'informer où est le bureau. On lui prouve qu'il est passé plusieurs fois devant. Enfin il va demander quatre places (Kock 1838, 215-330).

La description de tels longs couloirs est curieuse et ne correspond pas du tout au plan réel de la première gare Saint-Lazare, dont le pavillon des départs n'était composé que de quelques pièces à l'accès unique. Il semble alors qu'il ne s'agisse que d'une vue de l'esprit de cette famille désorientée, « étourdi[e] » et stressée par ce lieu totalement nouveau et l'ambiance survoltée des voyageurs qui s'y pressent.

Les scènes de précipitation et de bousculades peuvent également être à la source d'une telle difficulté à s'orienter dans la gare. Ces scènes sont à plusieurs reprises représentées dans les caricatures de Daumier, véhiculant ce stéréotype des voyageurs brutaux. Stéphanie Sauget analyse cette brutalité comme une réponse à l'initiale rudesse des conditions d'accueil des voyageurs en gare (Sauget 2009, 63).

Dans ce brouhaha et cette pagaille, les groupes que forment les familles peuvent facilement se perdre de vue, comme s'amuse à le décrire Henry Monnier dans une pièce de théâtre satirique datant de 1854, *Les bourgeois de Paris : scènes comiques.* Dans la deuxième scène de la piécette « Un voyage en chemin de fer » qui se situe à « l'embarcadère », la mère de famille ne veut pas quitter son mari de peur de ne plus le retrouver :

> Le commissionnaire : - Voyons, bourgeois, décidez-vous; y n'est que temps, si vous voulez partir.
> Monsieur Paquet : - Il me faut aller au bureau des bagages.
> Le commissionnaire : - Las-bas, à vot' droite.
> Monsieur Paquet : - Pendant ce temps-là, Mélanie, tu vas prendre les billets.
> Madame Paquet : - Je ne prendrai rien; pour me faire tuer, ce n'est pas la peine.
> Le commissionnaire : - J'vas conduire madame au bureau, si ça y fait plaisir.
> Madame Paquet : - Non certes, ça ne me fait pas plaisir. Je ne quitte pas mon mari, nous mourrons ensemble, si nous avons à mourir. (Monnier 1854, 1-36).

[1] Stéphanie Sauget, *A la recherche des pas perdus : Une histoire des gares parisiennes au XIX*e *siècle*, Paris, Editions Tallandier, 2009, 299 p.

BDD-A31401
Provided by Diacronia.ro for IP 216.73.217.142 (2026-11-14 01:56:33 UTC)

Dans leur ensemble, les premières expériences des voyageurs en gare sont décrites comme désagréables. Lieu paroxysmique où la peur de la machine se mêle au stress des préparatifs, le tout sous la pression fatidique de l'horloge, la gare est un lieu agité où le voyageur inexpérimenté ne peut que se sentir désorienté.

Dans *A rebours*, ces contrariétés liées à la pratique de la gare sont suffisantes pour dissuader le personnage d'Huysmans de voyager. Au contraire, rien qu'en s'imaginant un tel cheminement en gare, il est déjà aussi épuisé que s'il avait effectué le voyage et peut donc rentrer chez lui :

> Il n'avait plus que le temps de courir à la gare, et une immense aversion pour le voyage, un impérieux besoin de rester tranquille s'imposaient avec une volonté de plus en plus accusée, de plus en plus tenace. Pensif, il laissa s'écouler les minutes, se coupant ainsi la retraite, se disant : Maintenant il faudrait se précipiter aux guichets, se bousculer aux bagages ; quel ennui ! quelle corvée ça serait ! […] Tiens, fit-il, regardant sa montre, mais l'heure est venue de rentrer au logis ; cette fois, il se dressa sur ses jambes, sortit, commanda au cocher de le reconduire à la gare de Sceaux, et il revint avec ses malles, ses paquets, ses valises, ses couvertures, ses parapluies et ses cannes, à Fontenay, ressentant l'éreintement physique et la fatigue morale d'un homme qui rejoint son chez soi, après un long et périlleux voyage (Huysmans 1922, 179-180).

Si elle est un lieu d'agitation, la gare du XIX^e^ siècle oblige également le voyageur à de nombreux moments d'attente tout au long du processus d'embarquement. En parallèle des scènes de ruades, l'attente est le second trait décrié par Daumier dans ses représentations satiriques. Cette attente excessive, le voyageur la doit à l'aménagement de la gare et à sa gestion.

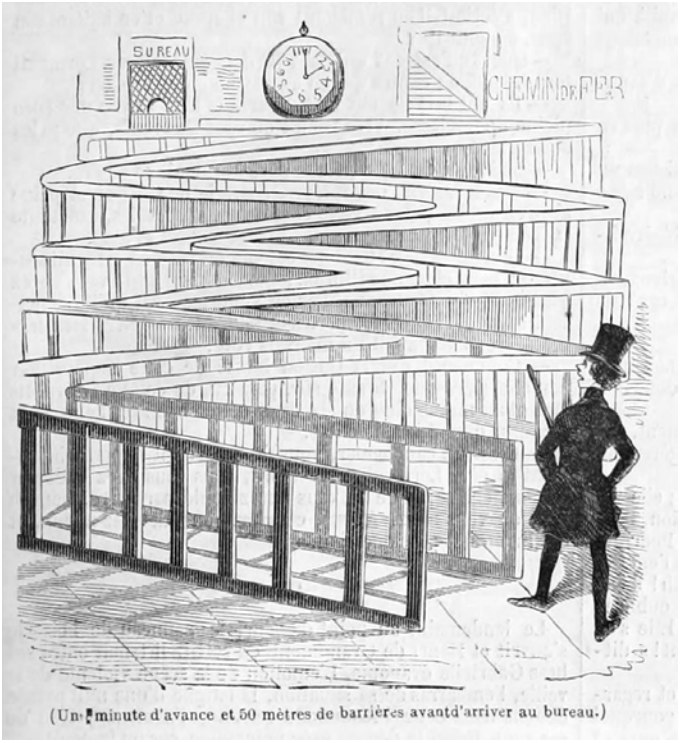
En effet, aux débuts du chemin de fer, si le voyageur a peur du train, les Compagnies ont en retour peur de leurs clients. De leur point de vue et de celui des autorités, les voyageurs sont, de par leur nombre, un risque potentiel.

Au lendemain de la révolution de juillet 1830, la foule fait peur. Les première gares sont alors conçues comme des « bastions défensifs », canalisant chaque mouvement. Le voyageur, tenu le plus longtemps possible à l'écart des machines, est guidé de pièce en pièce de l'achat du billet à l'embarquement, du débarquement à la récupération de ses bagages. Aucune autonomie ne lui est laissée. Ce parcours balisé est jonché de seuils surveillés et de portes fermées, permettant aux contrôleurs de formater les comportements et de réguler les pratiques.

Cham, dans une caricature publiée dans *L'illustration* du 15 décembre 1845 se moque de ces dispositifs de gestion de la foule, qui - s'ils trouvent leur utilité lors des réels moments d'affluence - semblent effectivement ridicules lorsque l'on est amené à les pratiquer seul. Les barrières qui permettent de diviser la foule en files d'attentes et de canaliser ce mouvement pour n'acheminer q'une personne à la fois au guichet d'achat des billets, en est un bon exemple. La résultante de ces seuils et de ces portes qui ne s'ouvrent qu'au dernier moment est alternativement la division puis la reconstitution d'une foule dont l'excitation et le stress ne font que grandir.

Aussi, ces dispositifs de régulation créent une attente prolongée à chaque étape du parcours en gare. C'est cette attente que retiendra Mme de Girardin, chroniqueuse

BDD-A31401
Provided by Diacronia.ro for IP 216.73.217.142 (2026-11-14 01:56:33 UTC)



«Une minute d'avance et 50 mètres de barrières avant d'arriver au bureau»
Cham, in L'Illustration n°146, 15 décembre 1845.

de *La Presse,* dans une lettre à destination du Vicomte de Launay le 1er septembre 1837. Elle y narre son expérience de l'inauguration de la gare Saint Lazare, à laquelle elle a du assister de par sa fonction de journaliste :

> Nous étions rue de Londres à cinq heures un quart; la foule encombrait la porte qu'on n'ouvrait pas; nous attendons, nous attendons à la porte. Enfin on ouvre.

Puis plus loin :

> Nous attendons, nous attendons dans le couloir vert un grand quart d'heure, au milieu de la foule, comme nous avons attendu à la porte. Enfin nous arrivons au bureau.

Puis une fois arrivée dans la salle d'attente :

> La salle est vaste et belle; on peut nous croire, nous avons eu le temps de l'admirer. Là nous attendons, nous attendons […] Patience !

Et enfin, dans le train :

BDD-A31401
Provided by Diacronia.ro for IP 216.73.217.142 (2026-11-14 01:56:33 UTC)

> Là, nous attendons, nous attendons que tous les voyageurs soient emballés; nous étions six cents à peu près. […] Il était sept heures moins le quart; le voyage a été aussi agréable que l'attente avait été fatigante; le plaisir de courir si vite nous faisait tout oublier.

Pour conclure de manière très juste :

> Nous avons l'art de gâter les plus belles inventions par notre manque de soins : on va à Saint-Germain en vingt-huit minutes, c'est vrai, mais on fait attendre les voyageurs une heure à Paris, et trois quarts d'heure à Saint-Germain, ce qui rend la promptitude du voyage inutile (Girardin 1857, 223-228).

La gare du XIXe siècle est donc un espace-temps complexe à appréhender par ses usagers, non encore habitués à sa pratique. Les non-initiés doivent jongler entre scènes de panique et moments d'attente prolongée qui amplifient leur état de stress. Les dispositifs spatiaux et d'aménagement, dans leur volonté de canaliser et réguler ces pratiques, sont en réalité partie prenante de leurs excès, comme l'écrit Eugène Delattre :

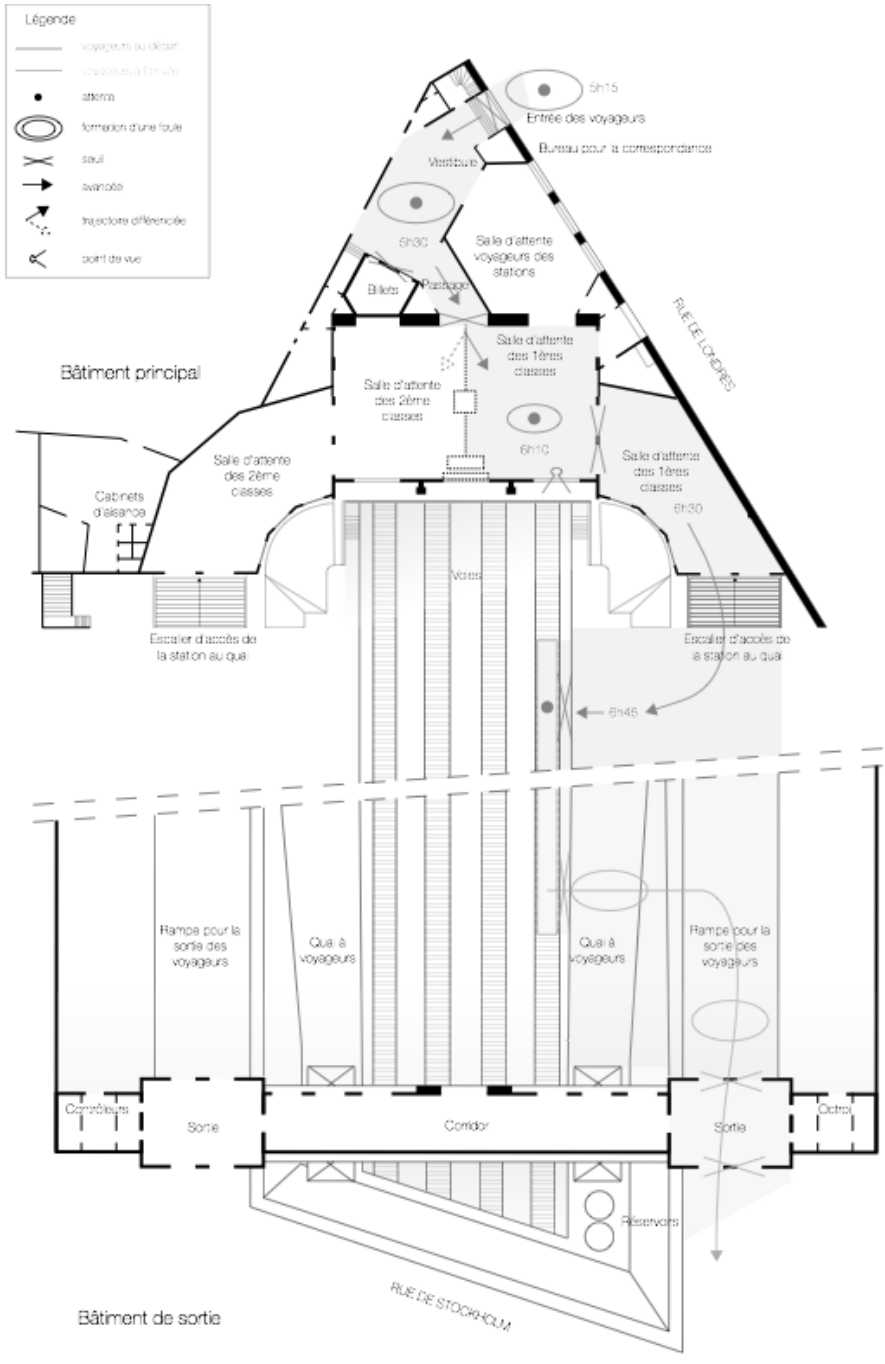
> Mais il est des constructions de gare si fâcheuses que chaque jour elles font le désespoir de ceux qui arrivent à la dernière heure et qui ignorent les dédales de chacun de ces labyrinthes. Le convoi part à deux heures ; vous arrivez parfaitement rassuré à deux heures moins dix.
>
> « Où prend-on les billets, s'il vous plaît ?
>
> – De l'autre côté de la voie monsieur.
>
> – Mais, alors, ouvrez la barrière et laissez-moi passer.
>
> – Non, monsieur, la voie est interdite en ce moment ; descendez là-bas, passez sous la voûte ou grimpez sur le pont, puis tournez de l'autre côté et remontez au bureau.
>
> – Comment, malheureux ! quand d'un bond je puis franchir la voie, me faire faire ce trajet difficile ! … Mais…
>
> – Monsieur, telle est ma consigne. (Delattre 1858, 350 p.).

Ce constat aura un rôle majeur dans l'ouverture progressive de la gare qui s'est jouée dans les décennies qui suivront, notamment en comparaison aux gares anglaises, qui dès leur origine proposaient une liberté bien plus grande au voyageur (Malézieux 1849, 257-306).

3.2. Initier le voyageur à la pratique de l'espace-gare par le cheminement

Afin de promouvoir le train et de contrer ces *a priori* négatifs, les compagnies de chemin de fer et les villes notamment vont mettre en œuvre toute une littérature à visée didactique : les guides de voyage, ou guides de tourisme. Pour la plupart, ces ouvrages incluent la gare de manière générale ou spécifique, que ce soit au départ où à l'arrivée, dans leur description du déroulement du voyage. Le cheminement en gare y est relaté sous la forme d'un ensemble de consignes normatives. Si ces guides de voyage ne traduisent pas forcément des pratiques réelles, ils décrivent l'usage souhaité par les compagnies de chemin de fer. En outre, leur existence confirme une nécessité de se

BDD-A31401
Provided by Diacronia.ro for IP 216.73.217.142 (2026-11-14 01:56:33 UTC)



Plan de la gare Saint Lazare en 1837 : l'expérience de Mme de Girardin, document personnel d'après archives SNCF, 2018.

BDD-A31401
Provided by Diacronia.ro for IP 216.73.217.142 (2026-11-14 01:56:33 UTC)

« former » à l'usage de la gare.

Ainsi, dans son ouvrage *Guides-Itinéraires de Paris au Havre* (1855), Eugène Chapus introduit son récit par une description de la gare de Paris Saint-Lazare. Cet avant-propos, auquel sont associés des dessins de l'intérieur de la gare (salles d'attente et vestibule), mêle l'histoire du lieu à quelques indications fonctionnelles et mises en garde sur l'enregistrement des bagages et le respect des horaires.

Le premier chapitre « De Paris à Rouen » commence par une image des quais de Saint-Lazare sous la halle de fer et de verre. Ici encore, nous observons cette idée que le voyage commence au sortir du bâtiment-voyageurs, une fois les démarches d'ordre organisationnel effectuées, lorsque le voyageur arrive sur le quai.

Cette introduction historique est en réalité un ressort didactique. En expliquant au voyageur comment les voies en direction de la Normandie ont été ajoutées successivement à la destination initiale de Saint-Germain, l'auteur lui donne les raisons des cheminements piétons différenciés à l'intérieur de la gare :

> Vous savez maintenant pourquoi le péristyle de cette élégante construction, qui fait face à la rue du Havre, avec sa toiture italienne et des ailes en arcades, n'est pas le chemin que doit prendre le voyageur pour Rouen, le Havre ou Dieppe. A tout seigneur, tout honneur ! Cet accès monumental, ce grand et bel escalier de la façade est celui des salles d'attente de Saint Germain. Rouen, le Havre, Dieppe, les puînés de Saint-Germain, sont installés rue d'Amsterdam, dans l'une des galeries latérales du monument, et la ligne de l'Ouest occupe une vaste annexe, à laquelle on arrive par les degrés qui sont à gauche de ce même péristyle. (Chapus 1855).

Eugène Delattre publiera quand à lui un guide spécialement dédié à l'usage de la gare en général : *Tribulations des voyageurs et des expéditeurs en chemin de fer, conseils pratiques*, en 1858. Son récit didactique prend la forme d'un parcours commenté, fil rouge autour duquel se construit l'ensemble du livre. Ainsi, il l'introduit comme suit :

> Suivre le voyageur au moment où il se rend à une gare, l'accompagner lorsqu'il prend son billet, lorsqu'on enregistre ses bagages ; causer avec lui des mille tracas et incidents auxquels il est exposé, avant, pendant et après le trajet […] tel est le but de cet essai. […] J'ai cherché d'abord à ce qu'il fût le moins ennuyeux possible, puis à le remplir de conseils pratiques, comme certains manuels, à l'usage du public (Delattre 1858).

Ainsi, l'auteur guide le voyageur tout au long du livre dont chaque chapitre représente une étape du parcours en gare. Première étape, chapitre 1, l'achat des billets :

> Le bureau des billets est ouvert en général une demi-heure avant le départ. Nous allons y conduire le voyageur et le guider dans tous les embarras qui peuvent se rencontrer. […] Des barrières sont établies autour des guichets en forme de circonvolutions. Il faut les franchir une à une avant d'arriver au distributeur. (Delattre 1858).

BDD-A31401
Provided by Diacronia.ro for IP 216.73.217.142 (2026-11-14 01:56:33 UTC)

Il est intéressant de noter que, loin d'être dans une tentative de banalisation de l'expérience, Delattre décrit le cheminement en gare comme un parcours véritablement semé d'embûches et de contrariétés qu'il faudra surmonter. Son ouvrage constitue alors un ensemble de conseils pour y arriver, apportant une solution palliative à la complexité intrinsèque des gares.

4. La gare comme support de l'imaginaire

Mais la gare n'est pas uniquement synonyme d'angoisse et de désorientation. Nous l'avons vu, c'est aussi le lieu où s'est concrétisé le bouleversement des échelles de temps et d'espace. La simple évocation de destinations qui, dans un imaginaire collectif basé sur les temporalités d'un voyage en calèche semblent très éloignées, plonge le voyageur dans l'univers du voyage alors qu'il n'est pas encore monté dans le train. Ce pouvoir d'évocation des noms est particulièrement développé par Proust dans *La recherche du temps perdu :*

> Mais enfin le plaisir spécifique du voyage n'est pas de pouvoir descendre en route et de s'arrêter quand on est fatigué, c'est de rendre la différence entre le départ et l'arrivée non pas aussi insensible, mais aussi profonde qu'on peut, de la ressentir dans sa totalité, intacte, telle quelle était dans notre pensée quand notre imagination nous portait du lieu où nous vivions jusqu'au cœur d'un lieu désiré, en un bond qui nous semblait moins miraculeux parce qu'il franchissait une distance que parce qu'il unissait deux individualités distinctes de la terre, qu'il nous menait d'un nom à un autre nom ; et que schématise (mieux qu'une promenade où, comme on débarque où l'on veut, il n'y a guère plus d'arrivée) l'opération mystérieuse qui s'accomplissait dans ces lieux spéciaux, les gares, lesquelles ne font pas partie pour ainsi dire de la ville mais contiennent l'essence de sa personnalité de même que sur un écriteau signalétique elles portent son nom. (Proust 1919, 56-57).

L'évocation des lieux d'arrivées au sein-même de la gare de départ est de tout temps utilisée pour inclure la gare dans l'expérience du voyage. Etre en gare, c'est déjà voyager, par l'imaginaire.

En témoignent les 114 verrières qui décorent la Salle des pas Perdus de la Gare Saint-Lazare depuis 1930 (Carrière 2012) et qui représentent les destinations desservies par les trains en partance.

Puis dans les années 1950, les quais de la gare Saint-Lazare à Paris indiqueront audacieusement des destinations transatlantiques telles que « New-York via Cherbourg » ou « Le Canada via le Havre », tel que le filme André Périé dans son documentaire *Paris Saint-Lazare, une grande vedette parisienne* (Périé 1957). La possibilité d'accéder à ces lieux, donc le voyage en train n'est bien sûr qu'une étape, éveille un imaginaire de plus en plus riche et place Saint-Lazare au cœur d'une dimension internationale du voyage.

Pour conclure, la gare est un espace-seuil et un espace de seuils qui articule la ville et le voyage, l'ici et l'ailleurs. Ce rôle de seuil a évolué au fil de l'histoire par la

BDD-A31401
Provided by Diacronia.ro for IP 216.73.217.142 (2026-11-14 01:56:33 UTC)

transformation de la conception et de la gestion des cheminements piétons et leur pratique par le voyageur. Ce faisant, la gare à participé à modifier la notion de « voyage ». A la fois lieu de stress, d'attente et de rêverie elle est lieu d'apprentissage et de découverte du voyage depuis le XIX[e] siècle de par le riche imaginaire qu'elle convoque.

Bibliographie

Textes de références

Chapus, Eugène. 1855. *Guides-itinéraires. De Paris au Havre.* coll. « Guides Joanne », Paris: L. Hachette.

Delattre, Eugène. 1858. *Tribulations des voyageurs et des expéditeurs en chemin de fer : conseils pratiques.* Paris: A. Taride.

Giffard, Pierre. 1888. *La vie en chemin de fer.* Paris: Librairie Illustrée.

Girardin (de), Delphine. 1857. « Lettre XXV, 1er septembre 1837 » in *Le vicomte de Launay : lettres parisiennes.* Paris: Collection Michel Lévy, p. 223-228.

Huysmans, Joris-Karl. 1922. *A rebours.* Paris: Georges Crès.

Kock (de), Paul. 1838. « Les Parisiens au chemin de fer » in *Revue étrangère de la littérature, des sciences et des arts.* Saint Petersbourg: Libraires Editeurs, tome 28, p. 215-330.

Malézieux, Emile. 1849. « Notes recueillies en 1846 pendant sa mission en Angleterre » in *Annales des ponts et chaussées. Mémoires et documents relatifs à l'art des constructions et au service de l'ingénieur.* Paris: Carilian-Goeury, p. 257-306.

Monnier, Henri. 1854. « Un voyage en chemin de fer » in *Les bourgeois de Paris : scènes comiques.* Paris: Charpentier, p. 1-36.

Proust, Marcel. 1919. « A l'ombre des jeunes filles en fleurs » in *A la recherche du temps perdu.* Paris: Gallimard, tome 4, p. 56-57.

Vincenot, Henri. 1975. *La vie quotidienne dans les chemins de fer au XIX[e] siècle*. coll. « La Vie quotidienne » Paris: Hachette.

Ouvrages critiques

Baroli, Marc. 1978. *Lignes et lettres: anthologie littéraire du chemin de fer.* Paris: Hachette Réalités : S.N.C.F.

Carrière, Bruno. David, Véronique. Finance, Laurence (de). et Smith, Paul. 2012. *Gare Saint-Lazare: les verrières de Paris à New York*, Paris: Somogy.

Goulemot, Jean Marie. Lidsky, Paul. et Masseau, Didier. 1997. *Anthologie des voyageurs français et étrangers en France, aux XIX[e] et XX[e] siècles: 1815 - 1914.* Paris: Laffont.

Meldolesi, Tommaso. 2015. « Le chemin de fer entre XIX[e] et XX[e] siècle : manifestations de l'inquiétude se penchant vers la folie pendant le voyage en train et à la gare », in *Conserveries mémorielles. Revue transdisciplinaire,* n° 17.

Richards, Jeffrey. et MacKenzie, John M. 1986. *The railway station: a social history.* Oxford: Oxford Univ. Pr.

Saturno, Carole. 1999. « La Gare de l'Est et les guides de Paris, un siècle de modes d'emploi » in *Villes en gares.* La Tour d'Aigues: Aube.

Sauget, Stéphanie. 2009. *A la recherche des pas perdus : Une histoire des gares parisiennes au XIX[e] siècle.* Paris: Editions Tallandier.

Sauget, Stéphanie. 2010. « La "spectacularisation" de la technique dans les gares parisiennes au XIX[e] siècle » in *Romantisme*, vol. 150, n[o] 4, p. 23-33.

BDD-A31401
Provided by Diacronia.ro for IP 216.73.217.142 (2026-11-14 01:56:33 UTC)