

DANS LES COULISSES DES GARES : UNE ENTRÉE DANS LA VIE PARISIENNE ?

En 1866, quand Jacques Offenbach accepte de composer une sorte de vaudeville à couplets pour Plunkett, le directeur du Palais-Royal, il ouvre *La Vie Parisienne* sur le décor de la gare Saint-Lazare, qui sert d'avant-scène à sa célèbre caricature de la société parisienne.

Un an plus tard, Léon Say commence la notice consacrée aux chemins de fer du Paris-Guide de 1867 par ces quelques lignes :

On entre dans Paris par 51 portes et 4 poternes, quand on vient des quelques villages qui font ceinture à la grande ville, et par 12 gares de chemins de fer quand on vient du reste du monde. Aussi peut-on dire que les gares sont les vraies portes de Paris. Les autres ne sont que des entrées de service pour les maraîchers, les carriers, pour quelques messagers arriérés, pour tous ceux enfin qu'un cheval de charrette peut amener dans une matinée et ramener dans la soirée du même jour.

Il semble donc, à en croire ces deux auteurs que tout sépare, que les gares soient devenues l'entrée par excellence dans la « vie parisienne » dans la seconde moitié du XIX^e siècle, plus exactement sous le Second Empire. C'est une mutation rapide, car les gares n'ont fait irruption à Paris qu'à partir de 1837 avec l'ouverture d'un premier embarcadère provisoire en bois, place de l'Europe.

Comment comprendre ce lien inaugural fort, posé d'emblée à la fois par Offenbach et par Say, entre Paris et ses gares ? Que nous disent ces embarcadères de chemins de fer des métamorphoses de Paris ?

Pour Offenbach, ouvrir son vaudeville à couplets chantés dans le décor incroyable de la gare Saint-Lazare est une manière d'illustrer l'idée que la « vie parisienne » constitue un choc : celui de la découverte d'un mode de vie opposé à celui de la Province, un mode de vie plus léger, plus mondain aussi, plus coquin, caractérisé par la modernité mais aussi les séductions (y compris charnelles) de la grande ville, qui permet toutes les folies et que recherchent les contemporains, surtout masculins d'ailleurs (le Brésilien et les deux amants bourgeois de Métella). Dans la gare, Paris se met en scène comme une grande aire de jeu, de plaisirs et fêtes : l'effet « à nous deux Paris ! »

Pour Say, s'ajoute l'idée que les gares sont les nouvelles portes d'entrée de la capitale, en ce sens, des monuments incontournable et résolument modernes, pour ne pas dire prestigieux, renvoyant aux oubliettes les anciennes barrières, traces d'un monde en train de disparaître et frappé au coin de l'arriération.

Offenbach et Say transforment donc les gares de Paris en coulisses de la vie parisienne. Suivons leur inspiration et voyons si ces étranges bâtiments, mi-industriels, mi-urbains, peuvent nous offrir à la fois un lieu et un observatoire privilégié de la « vie parisienne » et, à ce moment-là, de quelle « vie parisienne » ?

De nouveaux lieux de la sociabilité parisienne

À partir du Second Empire, les gares deviennent parisiennes, c'est-à-dire qu'elles entrent dans les pratiques des Parisiens et notamment dans celles des élites bourgeoises, voire mondaines.

Le fait n'est pourtant pas évident : les premiers embarcadères sont des espaces industriels inédits, jugés disgracieux et d'un voisinage nuisible, qui sont repoussés aux limites de l'octroi, le plus loin possible du centre ville. Ils sont assimilés à des hangars. Il est même difficile d'y accéder depuis le centre ville, ce dont se plaignent les Parisiens et ce qui encourage la mise en place d'omnibus spéciaux de chemins de fer desservant les gares dès le début des années 1840.

Le deuxième problème tient aux débouchés mêmes des gares avant le Second Empire : elles ne

1. Léon Say, *Paris-Guide*, « Les chemins de fer », p. 1657.

permettent au mieux avant cette date que de desservir la proche banlieue et déjà quelques villes de province proches (Rouen et Orléans en 1843 par exemple).

Sous le Second Empire, l'absorption des communes suburbaines de Paris et la constitution du grand Paris changent la donne : les embarcadères de voyageurs entrent véritablement dans la ville. Avec le déplacement vers le Nord-Ouest du cœur de la capitale, certaines gares deviennent même véritablement centrales : c'est notamment le cas de la gare Saint-Lazare. Par ailleurs, les réseaux s'étendent rapidement et un nombre croissant de villes de province sont atteintes par l'étoile ferroviaire au départ de Paris, attirant de nouveaux voyageurs.

Prenons le cas de la gare Saint-Lazare : celle-ci prend, à la fin du Second Empire et au début de la Troisième République, une place toute particulière dans Paris. C'est l'embarcadère qui dessert alors Versailles (où siège l'Assemblée Nationale à partir de 1871), la banlieue ouest résidentielle, la vallée de la Seine et la Normandie (qui attirent alors les Impressionnistes). En 1877, Claude Monnet lui consacre une série de douze toiles.

À cette époque, la ligne de Paris à Mantes était considérée comme le point commun qui unissait les gens chics² au monde du spectacle à Paris. Paul Vibert rapporte ainsi qu'à la vieille gare Saint-Lazare passaient la comédienne Rachel se rendant chez un amant marquis ou encore Sary, directeur des Folies-Bergère, qui « menait joyeuse vie à Vaux, emmenant des troupes entières d'artistes du sexe faible tous les samedis à la gare de Triel³ », ce qui lui fait dire : « Et voilà comment tous les mondes, le grand et le demi, passaient et repassaient à la gare Saint-Lazare. »

Monde du théâtre, demi-monde et prostitution de luxe, pouvoir, argent, art : tous les ingrédients de la vie parisienne sont présents. Il ne reste plus en quelque sorte à Offenbach qu'à y croquer l'arrivée de Métella attendue par ses deux amants, Gardefeu et Bobinet.

Après la guerre franco-prussienne et l'épisode de la Commune, certaines gares ont pleinement intégré le territoire symbolique et mythique de Paris. Dans la revue de Stéphane Mallarmé, *La Dernière Mode*, qui fait paraître huit numéros en 1874, une rubrique spéciale est intitulée « En express » puis « Les gares ». Sorte de chronique parisienne, elle décrit les dernières évolutions de la société notamment parisienne. Voici comment est décrite la gare Saint-Lazare :

La gare de l'Ouest est de toutes la plus strictement parisienne : située en pleine ville et dans un quartier très moderne, elle dirige ses express sur tout le littoral fashionable de la Normandie et celui de la Bretagne. À elle, l'été venu, la mer ; comme, dès le printemps, les feuillages de Ville d'Avray, de Bougival, de Chatou et de Saint-Germain, bosquets ou parcs des environs de Paris.

Mallarmé associe la gare à la ville et à son essence même. Il les relie aux notions de modernité, de « mode » (lieux fashionables) et au calendrier des loisirs parisiens.

On retrouve des appréciations semblables à la fin du siècle, dans un article pleine page paru dans *Le Figaro* du 25 janvier 1890, signé Maurice de Fleury et intitulé « Le Paris des Parisiens. La gare Saint-Lazare, le soir » :

Paris est un lieu plein d'endroits délicieux ou magnifiques que le Parisien n'a pas le temps de voir ; continuellement affairé par des plaisirs ou même des devoirs, il les traverse tous les jours, sans presque soupçonner leur charme intime ou leur splendeur, fût-elle éblouissante. C'est affaire aux poètes, de leur métier, flâneurs contemplatifs, de révéler ces endroits-là, dont beaucoup restent à décrire. La nouvelle gare Saint-Lazare est du nombre. [...] La gare Saint-Lazare n'est-elle pas, du reste, la seule gare qui soit parisienne dans Paris ? Située en plein centre grouillant de la ville, cernée de rues qui comptent parmi les plus vivantes, elle nous est familière, elle nous est amie, au même titre que les boulevards ou la place de l'Opéra. Elle est la seule gare où l'on s'embarque sans la petite angoisse des départs. Songez comme les autres sont lointaines, mornes et sombres, déjà provinciales, Orléans, Montparnasse surtout, où

2. Paul Vibert, *Pour lire en traîneau : nouvelles entraînantes*, Paris, Berger-Levrault, 1908, p. 28 : « Le comte de Talleyrand à Verneuil, le comte Daru à Bécheville, dans le bois de Verneuil ; le marquis de Marochetti, le grand sculpteur, à Vaux ; Baroche, premier Ministre à Juziers, près Meulan ; de hauts magistrats comme les Hély d'Oissel, etc., à Poissy, à Hardricourt, recevaient beaucoup, et c'était un va-et-vient d'invités avec leurs domestiques, tous les jours à la gare Saint-Lazare. »

3. *Ibid.*, p. 28.

4. *Ibid.*, p. 29.

dominant, avec les coiffes paysannes, les affreuses valises des commis-voyageurs. Ici, hommes et choses, tout est parisien : les voyageurs, qui presque tous, vivent à Paris la journée, les administrateurs, si larges, si hospitaliers, et jusqu'aux petits employés, certainement plus gracieux, plus intelligents, moins étroitement sévères que partout ailleurs. C'est l'âme même de Paris, qui flotte en ce palais moderne. Elle est là ce qu'elle est ailleurs, frivole et tout émue de pitié, mauvaise tête et bon cœur, et ce sont des choses d'amour ou de charité qui s'y passent [...].

La gare Saint-Lazare fait sans conteste partie du mythe de Paris, tandis qu'en sont exclues les gares de la rive gauche, moins bien dotées de « capital symbolique ». Maurice de Fleury voit des types parisiens (le flâneur, le provincial, l'employé), fait ressortir des oppositions stéréotypées, une géographie valorisée (rues animées, boulevards, Opéra) et même une « âme de Paris », qui serait une sorte de génie des lieux et du temps et qui tient tant aux plaisirs qu'à l'amour.

Tous les deux participent, avec d'autres, à la construction culturelle de Paris. En 1999, Christophe Prochasson, dans son livre *Paris 1900. Essai d'histoire culturelle*, posait sérieusement la question de l'impact de la culture dans la construction de l'espace. Je cite la quatrième de couverture : « Et si Paris, comme d'autres métropoles de légende, vivait surtout d'images ? Si la culture pouvait construire l'espace ? »

De fait, la sociabilité bourgeoise et les différents acteurs que nous avons déjà cités, unis à de nouvelles représentations et à un nouveau discours sur le changement de style de Paris font sans doute émerger les gares dans « la vie parisienne » entre 1860 et 1914.

Les gares renouvellent la nature et la portée de la nouvelle culture urbaine de Paris : la capitale, mieux reliée au reste du territoire et aux autres capitales européennes, peut mieux incarner un modèle qu'elle peut également diffuser plus rapidement dans le temps et dans l'espace. Une mode plus volatile, plus rapide, peut émerger et changer encore plus vite. C'est parce qu'elles participent à la promotion de la capitale que les gares réussissent leur greffe à Paris.

Des gares parisiennes dans le décor de Paris

Les gares entrent ainsi dans les discours sur Paris et donc, dans son décor.

Dans la littérature comme dans les arts, le motif des gares n'était pas apparu immédiatement. Il y avait bien eu quelques poèmes didactiques sur les chemins de fer et les locomotives dès les années 1840 en France, mais, comme l'ont montré les travaux de Marc Baroli⁵, les gares étaient peu présentes. Elles apparaissent plus tardivement, à partir des années 1850-1860, d'abord dans des sous-genres : les guides et les physiologies tardives.

Puis, le théâtre s'en empare à son tour vers 1860. Or, comme l'ont analysé les historiens des spectacles, le théâtre a joué un rôle fondamental dans la création du « mythe de Paris ». Selon Odile Krakovitch, les spectacles ont eu « une importance sociale, pédagogique, politique inégalée » des années 1830 à 1862, à une époque où ces spectacles représentaient, pour une population aux deux tiers lettrée, « les seules occasions de s'informer et de se former⁶ ». Paris est alors lieu de théâtre⁷ et le centre, voire le thème principal du théâtre. Les troupes parisiennes, en tournée en province, emportent alors avec elles des pièces dont Paris est le cadre et le champ d'action. C'est donc un formidable vecteur culturel qu'il ne faut pas négliger si l'on veut comprendre la façon dont les gares parisiennes ont pu entrer dans l'imaginaire social d'un grand nombre de Français, à défaut de leur champ d'expérience.

De fait, la gare devient un décor de théâtre et entre en scène grâce à quelques-uns des auteurs à la mode. Eugène Labiche, par exemple, s'en sert comme décor et élément dramatique dans

5. Christophe Prochasson, *Paris 1900. Essai d'histoire culturelle*, Paris, Calmann-Lévy, coll. « Liberté d'esprit », 1999.

6. *Le Train dans la littérature française*, 1969.

7. Odile Krakovitch, « Paris sur scène au XIX^e siècle : mythe ou décor ? », *Sociétés & Représentations*, « Imaginaires parisiens », n° 17, 2004, p. 195.

8. Voir Catherine Naugrette-Christophe, *Paris sous le Second Empire, le théâtre et la ville*, Paris, Librairie Théâtrale, 1998.

Le Voyage de Monsieur Perrichon, une comédie en quatre actes créée au Théâtre du Gymnase le 10 septembre 1860 (une scène de l'acte I se passe gare de Lyon). Il utilise plus systématiquement le réseau en 1867, dans la pièce *Les Chemins de fer*, créée au Théâtre du Palais-Royal. Eugène Labiche y narre en cinq actes le voyage de Ginginet, sa femme Clémence, sa bonne Colombe et sa nièce anglaise Jenny pour Strasbourg afin de célébrer le mariage de Jenny et du caissier Lucien Faillard.

Mais l'auteur à succès qui fait réellement entrer la gare en tant que telle au Palais-Royal, c'est Jacques Offenbach, en 1866. Tout l'acte I se déroule dans la gare de l'Ouest, qu'il connaît bien. « Le livret écrit par Meilhac et Halévy est une remarquable photographie du Paris de 1866 », a souligné Jean-Claude Yon⁹. *La Vie parisienne* se joue, pour la première série, 265 fois consécutives (très gros succès pour l'époque). Elle conquiert la province et le monde entier. La pièce est ensuite reprise sporadiquement tout au long du XIX^e siècle avec des interprètes à succès tels que Mistinguett (1911).

Entre les premiers décors de gares et celui qui sert à Offenbach, se crée toute une série de clichés et de stéréotypes qui entrent dans la liste des types parisiens, notamment celui du Parisien migrateur. En outre, les gares deviennent les vitrines et les avant-scènes où Paris devient un spectacle et une Terre de promesses autant qu'un miroir grossissant des travers de la société contemporaine.

Ces représentations « parisiennes » sont elles-mêmes encouragées par les Compagnies de chemins de fer qui mettent tout en œuvre, à partir des années 1855, pour acclimater leurs gares à Paris : inaugurations festives, mises en scène de majesté des arrivées princières, publicités pour les attractions parisiennes, reconstructions monumentales des gares avec appel à des architectes de renom (Hittorff ou Laloux). Tout est bon pour acquérir le prestige de l'adresse.

Mais certaines de ces représentations sont tout de même parfois nettement moins positives. Ainsi, Daudet, dans *Fromont jeune et Risler Aîné, les mœurs parisiennes*, paru en feuilleton dans *Le Bien public*, du 25 mars au 19 juin 1874, et publié en librairie par Charpentier, décrit la vie parisienne et banlieusarde comme un leurre, surtout pour ceux qui restent dans les coulisses d'un spectacle auquel ils n'ont pas vraiment accès. Après l'étourdissement, viendraient rapidement l'écœurement et la désillusion.

Des coulisses désirables ?

Car les gares ne sont la plupart du temps que des coulisses plus ou moins désirables et désirées.

En 1869, dans le chapitre V de ces « Tableaux parisiens », Théophile Gautier est le premier à faire ressortir le rôle de coulisses que peut prendre le chemin de fer de ceinture : il utilise la voie d'Auteuil comme outil d'observation et de divagations poétiques permettant de sonder la ville¹⁰. Le lecteur découvre à la fois les grandes perspectives parisiennes et le linge qui sèche aux croisées pendant que des poules picorent dans les jardins. Des tableaux mobiles se succèdent, dégageant des premiers plans et des fonds :

Nous étions en vue de Montmartre, dont la silhouette sombre se dessinait farouchement sur un fond d'orage. Les premiers plans étaient formés par les rotondes des gazomètres [...]. Des fumées bleuâtres traînaient entre le premier et le second plan, augmentant ainsi la perspective aérienne du tableau. [...] Les rues en contrebas sont occupées par des usines, des fabriques, des docks avec leurs grands murs de briques et leur poulie à la fenêtre du grenier¹¹.

La ville est ainsi visitée à revers, bien loin du centre et de ses paillettes : elle apparaît plus banale, plus morne, plus industrielle. La gare devient un révélateur de Paris, ses organes, ses fonctions (comme autrefois Asmodée).

Les coulisses de la ville, moins *glamour* que le centre, peuvent aussi être bien cruelles. Les discours d'arrivée à Paris regorgent de récits de désillusion brutale. C'est notamment le cas dans

9. Jean-Claude Yon, *Jacques Offenbach*, Paris, Paris, Gallimard, coll. « NRF Biographies », 2000.

10. Théophile Gautier, *Tableaux de siège : Paris 1870-1871*, p. 63.

11. *Ibid.*, p. 75.

l'œuvre d'Alphonse Daudet. Dans *Le Petit Chose*¹², il raconte son « premier voyage à Paris en wagon de classe » dans les premiers jours de février. Il décrit beaucoup les tortures de la faim et du froid pendant le trajet qui dura deux jours, mais aussi son arrivée à Paris :

Dans la nuit du second jour, vers trois heures du matin, je fus réveillé en sursaut. Le train venait de s'arrêter, tout le wagon était en émoi. J'entendis l'infirmier dire à sa femme : « Nous y sommes. Où donc ? demandais-je en me frottant les yeux. À Paris, parbleu ! » Je me précipitais vers la portière. Pas de maisons. Rien qu'une campagne pelée, quelques becs de gaz, et ça et là de gros tas de charbon de terre ; puis là-bas, dans le lointain, une grande lumière rouge et le roulement confus, pareil au bruit de la mer. De portière en portière, un homme allait, avec une petite lanterne, en criant : « Paris ! Paris ! Vos billets. » Malgré moi, je rentrais la tête par un mouvement de terreur. C'était Paris. Ah ! grande ville féroce, comme le petit chose avait raison d'avoir peur de toi ! Cinq minutes après, nous entrions dans la gare. Jacques était là depuis une heure. Je l'aperçus de loin avec sa longue taille un peu voûtée et ses grands bras de télégraphe qui me faisaient signe derrière le grillage. D'un bond je fus sur lui. [...] Malheureusement, les gares ne sont pas organisées pour ces belles étreintes. Il y a la salle des voyageurs, la salle des bagages ; mais il n'y a pas la salle des effusions, il n'y a pas la salle des âmes. On nous bousculait, on nous marchait dessus¹³.

Cette scène est d'abord celle du déracinement, de la perte de repères, du choc traumatique et de la non-reconnaissance. Paris n'est pas reconnu comme une ville, encore moins comme le mythe que Paris inspire au XIX^e siècle : la capitale ne tient pas ses promesses, n'est pas une ville du cœur et suscite le malaise, le refoulement, l'angoisse du nouvel arrivant.

En fait, à mesure que les gares prennent objectivement une place plus importante dans la ville et dans la vie sociale, politique et culturelle du pays, devenant des palais industriels mis à l'honneur à chaque grande Exposition Universelle, des voix s'élèvent contre cette « prolifération » ressentie désormais comme une menace protéiforme pour la ville. Les critiques jaillissent à la fin du siècle, avec une force décuplée par l'émergence d'une culture médiatique de masse qui leur donne un impact jamais atteint. L'attaque porte à chaque construction de nouvelles gares dans le centre de la capitale et brandit le spectre de la défiguration de Paris. Le projet de construction d'une gare sur l'esplanade des Invalides, au cœur historique de Paris, fut un vrai traumatisme pour un certain nombre de Parisiens et de riverains. Cette gare devait servir de nouveau terminus pour la ligne de banlieue entre Paris et Issy-les-Moulineaux qui s'arrêtait à la station du Pont de l'Alma. L'endroit était central car facilement accessible par le boulevard Saint-Germain et les autres grandes voies de la rive gauche et aussi par la place de la Concorde et les Champs-Élysées, du côté de la rive droite. Le terrain représentait une surface importante de 35 000 m² – en plein cœur de Paris, ce qui était une occasion rare. En outre, il était à proximité, d'une part des bâtiments du Dépôt des marbres, de la Manufacture des tabacs et des Ministères, d'autre part du quartier ouvrier du Gros-Caillou pour qui il semblait, à en croire les élites municipales, que l'Esplanade des Invalides fût le lieu de promenade privilégié et l'échappatoire d'ateliers « fétides » et de logis « étouffants ».

Le projet présentait de nombreux avantages financiers pour l'arrondissement et la Ville. Cependant, les obstacles jaillirent de toutes parts. Ils furent d'abord juridiques, puis vinrent des arguments d'ordre esthétique. Très tôt, une violente campagne de brochures, de libelles et d'articles hostiles à la construction de la gare envahit la rue et les couloirs du Conseil Municipal. François Sauton parlait de la gare comme d'« un chancre¹⁴ » qui envahirait l'Esplanade. La 3^e commission de la Ville de Paris, en charge de la voirie et des promenades, émit le souhait d'une construction totalement en souterrain pour éviter que la nouvelle gare ne défigure le site. Un compromis fut trouvé entre des ouvrages d'art en souterrain et une petite gare terminus dissimulée sous les arbres sur l'esplanade.

12. Paru en divers morceaux dans le *Moniteur universel du soir* à la fin de l'année 1867, puis publié en librairie chez l'éditeur Hetzel d'abord à 2 000 exemplaires en janvier 1868, puis à 2 000 et 500 exemplaires entre février 1868 et février 1870.

13. Alphonse Daudet, *Le Petit Chose*, in *Œuvres romanesques*, Pléiade, partie 2, chapitre I « Mes caoutchoucs », p. 100.

14. *L'Amendement présenté par F. Sauton aux conclusions de la 3^e commission, sur le projet de prolongation de la ligne dite « des Moulineaux » jusqu'à l'esplanade des Invalides*, imp. Municipale, 1890, n° 20, p. 8.

À défaut d'être considérées par les contemporains comme des monuments pleinement parisiens en dignité, comme l'illustre l'affaire de la gare des Invalides, les gares parisiennes permettent en tous les cas d'observer le rapport que les Parisiens entretiennent avec leur ville et l'idée qu'ils s'en font.

Ici encore, bien qu'à rebours, les gares servent donc d'introduction au fonctionnement du mythe de la « vie parisienne » : c'est parce qu'il y a un mythe parisien (c'est ça Paris ! à nous deux Paris ! Paris sera toujours Paris !) qu'il y a des espoirs et des déceptions, attractions et répulsions. Les gares actualisent et modernisent le thème dont la trame reste intemporelle.

Cependant, prendre le point de vue des gares pose un certain nombre de questions qu'il ne faudrait pas sous-estimer : quelle est en effet la spécificité parisienne en Europe ou même plus largement dans le monde ? N'affiche-t-on pas la « parisienneté » au moment où celle-ci change énormément de nature et où les Provinciaux sont de plus en plus nombreux à Paris ? Le thème de la « vie parisienne » fabriquerait-il du consensus autour d'une aspiration très forte de la société au mouvement, à la fête, aux loisirs, à une certaine légèreté ? Peut-on parler d'une « vie parisienne » au singulier alors qu'en fonction de la gare d'arrivée, le voyageur ne saisira pas la même ville ? Enfin, ne voit-on pas plutôt la création d'une société cosmopolite qui affiche son appartenance à une modernité internationale (dont le modèle serait peut-être anglais, comme l'indique le terme « fashionable » utilisé entre bien d'autres par Mallarmé) ?

Autant de questions qui restent ouvertes.

Stéphanie SAUGET
Paris I