

Résumés / Abstracts

Traduits du français par Maïca Sanconie, sauf mention contraire

- **David Bân**, doctorant, EHESS/université de Budapest

Les sciences sociales françaises face à la gare. Bilan et lecture critique

Avec l'essor urbain du XIX^e siècle, la gare est devenue un lieu multifonctionnel. Elle assure le passage de la ville à la campagne, du fermé à l'ouvert. Ses usagers sont de classes sociales et de nationalités diverses. Son statut de « porte de la ville » lui confère, encore au XXI^e siècle, un rôle central dans l'organisation de l'espace tant d'un point de vue matériel que symbolique. Lieu public le plus récent de l'espace urbain, elle est riche d'enjeux architecturaux, industriels et historiques.

Mon étude, qui s'ancre dans le champ des sciences sociales, porte sur les usages sociaux de la gare urbaine comme espace public dans ses dimensions politique, historique et architecturale. Il s'agit de comprendre comment les sciences sociales (l'histoire, l'urbanisme, la sociologie, l'anthropologie) ont envisagé la gare d'un point de vue méthodologique et épistémologique.

En m'appuyant sur une recherche bibliographique menée durant l'année universitaire 2005-2006, je présenterai les diverses approches et les principaux travaux d'histoire, de sociologie, d'anthropologie et d'urbanisme sur le thème de la gare, et plus largement sur ce que certains appellent aujourd'hui les lieux-mouvements en France.

MOTS-CLÉS : GARES, HISTORIOGRAPHIE, SCIENCES SOCIALES, FRANCE

- **David Bân**, Doctoral student, EHESS/ Budapest University

French Social Science and railway stations. An evaluation and a critical reading

As cities developed in the 19th century, railway stations assumed multiple functions. They provided a transition toward the countryside and passage from closed to open spaces. Their users belonged to various social classes and nationalities. As “gateways” of cities, they are still endowed today, in the 21st century, with a status that grants them a central, material and symbolic role in the organization of urban space. These most recent public places in the urban landscape also boast numerous architectural, industrial and historic aspects.

My paper, set in the field of social science, deals with the social uses of urban stations as public spaces, in their architectural, historical, and political dimensions. We will try to understand how social science (history, town planning, sociology, and anthropology) considered railway stations from a methodological and epistemological point of view.

Based on a bibliographical research conducted in the 2005-2006 academic year, we will define the various critical approaches to the study of railway stations, and the major research works on that subject in history, sociology, anthropology and town planning. We then extend this analysis to what are designated as “places of movement” in contemporary France.

KEY WORDS: RAILWAY STATIONS, HISTORIOGRAPHY, SOCIAL SCIENCES, FRANCE

- **Stéphanie Sauget**, docteur, université de Paris I – Panthéon-Sorbonne
Pour une histoire des usages détournés des gares parisiennes ou l'envers des grandes gares de voyageurs

Il s'agira de s'intéresser à des pratiques urbaines, mais non ferroviaires, développées autour des grandes gares de voyageurs et facilitées par elles : à savoir les petits commerces, les paris urbains, les scènes de séduction et de prostitution, la mendicité, la petite délinquance, voire la traite des blanches. Les gares apparaissent alors sous un jour nouveau, leurs installations étant détournées de leurs fonctions initiales.

MOTS-CLÉS : GARES, PARIS, HISTOIRE SOCIALE, DÉLINQUANCE

- **Stéphanie Sauget**, PhD, Université de Paris I – Panthéon-Sorbonne
Toward a history of alternative uses of Parisian railway stations, or the flip side of large passenger stations

This paper will address urban practices other than those specific to the railway that developed around large passenger stations that enabled their creation: small shopkeepers, totes, scenes of seduction and prostitution, begging, petty crimes, even white slavery. This approach sheds a new light on these buildings, as we discover that their facilities were used in ways for which they were not intended.

KEY WORDS: RAILWAY STATIONS, PARIS, SOCIAL HISTORY, DELINQUENCY

- **Joanne Vajda**, architecte DPLG, docteur en histoire, École des hautes études en sciences sociales

Les Pereire et Nagelmackers, promoteurs du transport ferroviaire et du réseau hôtelier parisien, 1855-1900

Dès le milieu du XIX^e siècle, l'essor du chemin de fer induit le développement de structures d'accueil pour l'élite voyageuse. À Paris, de nombreuses sociétés, souvent œuvre d'une forte personnalité, partici-

pent à l'élaboration de la ville touristique, compagnies ferroviaires, sociétés hôtelières et agences de voyage, dans lesquelles sont impliqués entrepreneurs français et étrangers, hommes d'affaires et professionnels du tourisme. Nous évoquons dans cette contribution le rôle des frères Pereire et de Georges Nagelmackers dans la construction des grands hôtels parisiens.

Promoteurs du réseau ferroviaire français, les frères Emile (1800-1875) et Isaac Pereire (1806-1880) se préoccupent aussi de l'hébergement des touristes, usagers du rail. Leur contribution à la création des grands hôtels parisiens est encore mal connue. L'analyse de deux sociétés qu'ils administraient permet de comprendre leur rôle dans ce domaine et la façon dont ils sont parvenus à mettre sur pied un système de construction et de gestion d'un réseau hôtelier qui perdure encore aujourd'hui.

L'ingénieur d'origine belge Georges Nagelmackers, fondateur de la Compagnie internationale de wagons-lits, comprend vite lui aussi l'intérêt de retenir la clientèle qu'il fait voyager dans des hôtels qu'il gère dans diverses villes du monde. C'est pour cette raison qu'il inaugure, le 10 mai 1899, le « terminus » parisien de la Compagnie, l'Élysée Palace, premier grand établissement hôtelier construit sur les Champs-Élysées. L'analyse des conditions de la naissance de cet établissement permet de saisir la contribution de Nagelmackers à la modification du paysage parisien.

MOTS-CLÉS : PARIS, TOURISME, AMÉNAGEMENT, HÔTELS, CAPITALISME

• **Joanne Vajda**, DPLG Architect, Ph.D. in history, École des hautes études en sciences sociales

The Pereire brothers and Nagelmackers, promoters of railway transport and the Parisian hotel network, 1855-1900

From the middle of the 19th century onwards, the rapid development of railways led to the development of accommodations and amenities for the travelling elite. In Paris, numerous firms, often created by strong personalities, took part in the elaboration of the touristy aspect of the city: French and foreign businessmen and tourism professionals as well, were involved in railway companies, hotel firms, and travel agencies. In this paper, we will discuss the role played by the Pereire brothers and Georges Nagelmackers in building the first Parisian palace hotels.

As promoters of the French railway network, the brothers Emile (1800-1875) and Isaac Pereire (1806-1880) were also interested in the accommodation of tourists as railway users. Their contribution to the creation of the Parisian palace hotels remains unfamiliar today. By analysing the two firms they managed we are able to understand their role in that field, and how they were able to set up a system of construction and management of a hotel network that is still valid today.

Georges Nagelmackers, an engineer from Belgian origin and founder of the *Compagnie Internationale de Wagons-Lits*, soon saw the interest of retaining the patrons travelling on his railway lines in the hotels he ran in various cities around the world. This is the reason why he opened, on May 10, 1899, the company's "terminus" in Paris –the *Élysée Palace*– the first large hotel to be built on the *Champs-Élysées*. Analysing how this hotel was born will explain the Nagelmackers' contribution to the transformation of the urban Parisian scenery.

KEY WORDS: PARIS, TOURISM, CITY PLANNING, HOTELS, CAPITALISM

- **Asta von Buch**, doctorante en histoire de l'art, Technische Universität Berlin

La perception panoramique : concepts de tourisme urbain et notion d'urbanité dans une peinture murale à la gare de Paris-Lyon

La fresque qui s'étend au-dessus des guichets de la gare de Lyon à Paris, jusqu'ici négligée par les historiens de l'art en faveur des tableaux plus prestigieux réalisés pour le buffet *Le Train bleu*, fait l'objet ici pour la première fois d'analyses historiques et esthétiques. Nous démontrons que la réalisation de cette œuvre étalée sur plusieurs décennies – entre 1900 et 1981 – permet d'y déceler des transformations profondes dans les manières de percevoir et de représenter la ville et les paysages, dues à l'évolution de la société et des modes de voyager pendant cette longue période.

Si, dans les faits, les hiérarchies des villes entre elles, qu'elles soient cosmopolites ou provinciales, sont redéfinies ou renforcées par le chemin de fer, on trouve dans la fresque de la gare de Lyon une représentation des grandes villes qui se résume progressivement à quelques sites touristiques emblématiques, alors que modes de vie ruraux font l'objet de nostalgie et de fantasme.

MOTS-CLÉS : GARES, PARIS, FRESQUES, REPRESENTATION, VILLES, FRANCE

- **Asta von Buch**, Doctoral student in art history, Technische Universität Berlin

A panoramic view: concepts of urban tourism and the notion of urbanity in a mural painting at the Paris-Lyon train station

The mural above the Lyon train station ticket offices in Paris has long been neglected by art historians whose interest has been swayed to the more prestigious paintings made for the station's restaurant, *Le Train bleu*. This paper is the first of its kind to look at this artwork in order to provide both an historical and an aesthetic analysis.

We will show that the gradual creation of this work over several decades, from 1900 to 1981, illustrates profound transformations in the ways of perceiving and representing a town or city and regional landscapes, attributable to the evolution of society and modes of travel during this long period of time.

Although the relative importance of towns and cities, be they cosmopolitan or provincial, was actually redefined or reinforced by railways, the mural at the Lyon railway represents a group of large cities that has been reduced to a few emblematic tourist destinations, while the rural ways of living become the object of nostalgia and fantasy.

KEY WORDS: RAILWAY STATIONS, PARIS, MURAL PAINTING, REPRESENTATION, CITIES, FRANCE

- **François Poupardin**, docteur, université de Paris I – Panthéon-Sorbonne
Les bâtiments voyageurs édifiés le long de la ligne impériale

L'architecture des anciennes compagnies a été confiée, ligne par ligne, à des maîtres d'œuvre. Nous allons faire la connaissance de quelques-uns d'entre eux et évaluer leur apport dans le domaine de l'architecture ferroviaire.

Nous étudions des bâtiments voyageurs prestigieux de grandes villes, des gares de moindre importance, voire de petits édifices dont l'architecture était définie par des modèles, établis par les compagnies et répétés à l'identique le long des lignes. Ces modèles évoluent par la réalisation de variantes constituant des types présentant de nombreux points communs.

La gare constitue un nouveau programme autour duquel se sont articulés de multiples réflexions qui ont généré les formes d'une architecture nouvelle. Pour certaines compagnies l'architecture présente des types originaux significatifs en grand nombre. Le patrimoine que nous ont légué ces compagnies est précieux et cette étude met l'accent sur l'ambition esthétique qui a si souvent dominé les cheminements de la recherche architecturale. La variété et l'intérêt qui en découlent méritent d'être démontrés.

MOTS-CLÉS : GARES, ARCHITECTURE, PLM, TYPOLOGIE, FRANCE

- **François Poupardin**, PhD, Université de Paris I – Panthéon-Sorbonne
Buildings for travellers along the 'imperial line' (Paris-Lyons-Marseilles)

The architectural style of former railway companies was entrusted to project managers in charge of each train line. This paper will introduce some of these managers and will assess their contributions to railway architecture.

We will study significant passenger terminals in large cities, as well as stations of less significant size, and also small buildings, whose architecture was set according to a standard design created by the railway companies that was exactly repeated along their routes. But variations to these designs evolved into different models that share many common features.

Stations represented a new programme that gathered various ideas that gave rise to new architectural forms. Some companies created a great number of significant original buildings that represent a valuable legacy. This study will thus emphasise the aesthetic ambition that so often prevailed in the development of architectural research. Their ensuing variety and topical interest should be studied in detail.

KEY WORDS: RAILWAY STATIONS, ARCHITECTURE, PLM, TYPOLOGY, FRANCE

- **Christophe Le Bolland**, docteur, université de Haute-Bretagne-Rennes 2
L'arrivée du chemin de fer à Brest ou les effets d'une logique stratégique

L'arrivée du chemin de fer à Brest le 26 avril 1865 illustre parfaitement les relations difficiles qui se nouent entre des villes à vocation militaire et les volontés locales d'expansion urbaine. La cité occupe en effet, depuis le XVII^e siècle, une position stratégique importante sur le littoral atlantique français, avec son port de guerre, son arsenal et son enceinte fortifiée. Ce contexte est peu favorable à l'accueil du chemin de fer, prévu pourtant à partir de 1844. Cette desserte se présente, pour les élus brestois, comme un facteur d'émancipation urbaine qui doit permettre à la ville de se libérer du carcan stratégique. La municipalité dessine dès lors un projet global de modernisation, comprenant l'implantation d'une gare et la construction d'un nouveau port de commerce. Les militaires refusent le déplacement des fortifications et la gare est finalement implantée à 160 m environ de la ville. Les relations entre la gare et la ville sont réduites par leur nouveau refus de percer une avenue directe à travers les remparts avant 1872. Une gare maritime exclusivement destinée aux marchandises est installée pour desservir le port de commerce à partir de 1868. Ainsi, à défaut d'un aménagement esthétique comme cela a pu se faire ailleurs, l'arrivée du chemin de fer à Brest devient synonyme d'un aménagement technique, qui met en valeur les nouvelles installations portuaires et l'arsenal, lui aussi relié au chemin de fer. La gare ne deviendra un pôle d'urbanisation de la partie orientale de la ville que durant la période de l'entre-deux-guerres.

MOTS-CLÉS : CHEMIN DE FER, BREST, FORTIFICATIONS, URBANISME, FRANCE

- **Christophe Le Bollan**, PhD, Université de Haute-Bretagne-Rennes 2

When railway lines reached Brest, or the effects of strategic planning

On April 26, 1865, railway lines reached Brest. The new situation was a perfect example of the tenuous relationship between towns with a military calling and the urban expansion sought by local elected members. Indeed, since the 17th century, Brest had been strategically situated on the French Atlantic coast, with its own naval base, naval shipyard and fortified outer walls. This context was hardly favourable to the arrival of railway lines, which had nevertheless been planned since 1844. For Brest elected representatives, rail service was a way of freeing the city from its strategic shackles. The municipality then designed a comprehensive modernization plan, including a railway station and a new commercial port. The military refused to shift the fortifications, and the station was eventually constructed about 160 m. from the city. Connections between the station and the city were restricted as the military repeatedly refused to build an avenue directly through the city ramparts before 1872. In 1868, a harbour station exclusively reserved for goods was set up to serve the commercial port. Consequently, in the absence of an aesthetic plan such as those carried out elsewhere, the arrival of railway lines into Brest became synonymous with technical development that favoured the new port facilities and the arsenal, which was also connected to the railway lines. The station would only become a pole of urbanization in the eastern part of the city during the interwar period.

KEY WORDS: RAILWAYS, BREST, FORTIFICATION, TOWN PLANNING, FRANCE

- **Georges Ribeill**, directeur de recherche à l'ENPC

**Quand le PLM délocalise ses dépôts de locomotives...
Tonnerre : un destin ferroviaire précaire**

J'étudie ici l'impact démographique et urbain d'un processus spatial et ferroviaire mal connu : les progrès de la traction ont modifié la distribution des dépôts (vapeur puis électrique) dans l'espace. L'Yonne offre un terrain d'étude privilégié : en 1849, entre Paris et Dijon, les deux dépôts intermédiaires sont Montereau et Tonnerre. Trente ans plus tard (1878-1880), un seul dépôt suffit, ce sera Laroche et son « faibléux destin ».

Coup dur pour Tonnerre, chef-lieu d'arrondissement qui avait bénéficié de l'impact du PLM. La croissance démographique qui s'était accélérée est stoppée en 1881 et le reflux s'amorce : la population perd 10 % de 1881 à 1886 ; inversement Migennes explose (+ 500 habitants entre 1876 et 1881) et le PLM doit y mettre en œuvre une opération d'aménagement et d'habitat (premières cités du PLM).

À partir des archives municipales abondantes et bien classées de Tonnerre, des recensements, de la presse locale, des archives du service Voie et Bâtiments de la SNCF, on évaluera l'impact local de cette délocalisation en Tonnerrois, notamment le déménagement des agents et l'impact sur le quartier de la gare.

MOTS-CLÉS : DÉPÔT, VILLE FERROVIAIRE, HISTOIRE SOCIALE, HISTOIRE URBAINE

- **Georges Ribeill**, research director, ENPC

When the PLM Company relocated its railway depots ...

Tonnerre: a precarious railway destiny

This paper examines the urban and demographic impact of a little known railway process: how improvements in traction modified the way depots (first steam and then electric ones) were distributed geographically. The department of the Yonne is a special case: in 1849, the two intermediary depots between Paris and Dijon were Montereau and Tonnerre. Thirty years later (1878-1880), by which time one depot was sufficient, Laroche was chosen and would have a “fabulous destiny.”

This was a severe blow to Tonnerre, the main town of the arrondissement [an administrative area and division of the French “départements”] that had benefited from the impact of the PLM. As a result, the population growth, which had speed up, stopped in 1881, and signs of a backward surge appeared: the population decreased by 10% between 1881 and 1886. Conversely, the population of Migennes soared so high (+ 500 inhabitants between 1876 and 1881) that the PLM had to set up a development and housing project (the first PLM residence projects).

We will assess the local impact of this relocation in the Tonnerre area –notably the impact of the shift of agents on the neighbourhood around the train station– by using the prolific and well-classified Tonnerre municipal archives, as well as the population census, the local press, and the archives of the SNCF ‘Track and Buildings’ Service.

KEY WORDS: DEPOT, RAILWAY TOWN, SOCIAL HISTORY, URBAN HISTORY

- **Thomas Bourelly**, doctorant, université Lyon 2

Les embranchements particuliers et l'espace public à Lyon au temps du PLM

Dès l'apparition du chemin de fer, les enceintes ferroviaires constituent des pôles d'attraction. De véritables toiles ferroviaires prennent forme et capturent progressivement l'espace urbain. À Lyon, 60 % des embranchements particuliers – voies destinées à mettre les établissements industriels ou commerciaux en relation avec les gares ou les lignes

de chemin de fer – autorisés par la compagnie PLM entre 1862 et 1937 empruntent le sol de la commune. C'est pourquoi nous plaçons la relation entre le chemin de fer et l'industrie au cœur d'une problématique urbaine, en montrant comment la municipalité lyonnaise prend conscience de cet essor et tâche de le réguler, au moyen de droits de voirie et de normes spécifiques relatives à la présence ferroviaire.

Le rapport particulier que le chemin de fer noue avec la ville se résume d'abord à une relation exclusive entre les compagnies et l'administration municipale puis s'élargit à l'ensemble des acteurs du commerce et de l'industrie, dès la fin du XIX^e siècle. La guerre et le rôle de Lyon comme ville de l'arrière vient accentuer ce développement : entre 1913 et 1921, la longueur des voies ferrées industrielles sur le sol public est multipliée par dix. Les relations étroites entre la compagnie PLM, la ville et les acteurs industriels et commerciaux revêtent une dimension urbaine essentielle, empreinte d'une certaine interdépendance, à l'origine des particularités de certains quartiers.

MOTS-CLÉS : EMBRANCHEMENTS PARTICULIERS, CHEMINS DE FER INDUSTRIELS, PREMIERE GUERRE MONDIALE, URBANISME, VILLE DE LYON, FRANCE

- **Thomas Bourelly**, doctoral student, Université de Lyon 2

Industry tracks and public space in Lyons in the PLM days

As soon as railways appeared, they created areas that became magnets for economic changes. Towns were thus gradually caught up within railway webs. In Lyon, 60% of industry tracks –tracks intended to connect industrial or commercial firms with railway stations or lines– that were authorized by the PLM company between 1862 et 1937 ran on land that belonged to the municipal district. This is why we find that the relationship between railways and industries is central to the problematic issue of urban development. We will show how the Lyons municipality, aware of this development, tried to regulate it by creating maintenance rights and specific standards related to the presence of railways.

The particular relationship that bound railways with the city of Lyons can first be summed up to an exclusive relationship between railway companies and the town's municipal administration. It was then broadened to include all the various entities representing trade and industry actors from the late 19th century onwards. The war and Lyons' role as a town removed from the combat area emphasized this movement: between 1913 and 1921, the length of industry tracks on public land increased tenfold. Close relationships between the PLM Company, the city, and commercial and industrial entities bear the mark

of town planning features that suggest a certain interdependence and underpin the characteristics of some of the city's neighbourhoods to this day.

KEY WORDS: INDUSTRY TRACKS, FIRST WORLD WAR, TOWN PLANNING,
LYONS CITY, FRANCE

• **Karen Bowie**, maître de conférences, École nationale supérieure d'architecture de Versailles / IPRAUS

Querelles de frontière à la gare de Paris-Austerlitz : la rue Watt et les ponts du Paris-Orléans, 1839-1937

La rue Watt avec les ponts ferroviaires qui l'enjambent avait attiré l'attention d'associations de défense du patrimoine lors des grandes opérations urbaines qui ont transformé le site ferroviaire de Paris-Austerlitz pendant les années 1990 (ZAC Paris-Rive gauche). Ils n'avaient cependant jamais fait l'objet d'études historiques et documentaires. Les archives de la gare d'Austerlitz, accessibles aux chercheurs depuis juin 2000 au Centre des archives historiques de la SNCF au Mans ont permis de combler cette lacune. Ce fonds éclaire le fonctionnement sur presque un siècle de la Compagnie du Paris-Orléans alors qu'elle aménage et réaménage l'immense site de sa tête de réseau. La documentation concernant la rue Watt et ses ponts y est abondante et démontre que cette infrastructure qui constitue une « interface » entre la voie publique et le domaine ferroviaire avait soulevé des problèmes de gestion complexes, mettant en jeu plusieurs acteurs. On y trouve bien entendu la Compagnie du Paris-Orléans et la ville de Paris, mais aussi le syndicat des chemins de fer de Ceinture, la préfecture, les services du génie militaire et les services de contrôle des compagnies ferroviaires au ministère des Travaux publics. Le cas la rue Watt illustre bien combien les relations entre la municipalité et la compagnie ferroviaire pouvaient être difficiles : elle présentait en effet un problème d'alignement qui perdura presque trente ans avant que la Compagnie du Paris-Orléans ne fasse le nécessaire pour le rectifier. On observe aussi que les services du ministère des Travaux publics semblent avoir eu tendance à trancher en faveur de la compagnie, au détriment de la circulation urbaine. À la lumière de cette histoire complexe, on comprend peut-être mieux les difficultés qui peuvent exister encore aujourd'hui, lorsqu'il s'agit de gérer les sites ferroviaires en milieu urbain, ou de les préserver au titre du patrimoine.

MOTS-CLÉS : GARES, PARIS, URBANISME, VOIRIE, FRANCE

- **Karen Bowie**, Assistant Professor, École nationale supérieure d'architecture de Versailles / IPRAUS

Border conflicts at Paris-Austerlitz station: rue Watt and the Paris-Orléans railway bridges, 1839-1937*

Rue Watt is crossed by metal bridges which bear the tracks leading in and out of Austerlitz station in Paris. This unusual spot attracted the attention of historic preservation groups in the 1990's, when the entire area behind Austerlitz was undergoing conversion from a railway site into a commercial and university district organized around the new French national library, the Bibliothèque François Mitterrand. No historic or documentary studies existed, however, of the rue Watt and its bridges. The station archives, available to researchers since 2000 at the *Centre des Archives Historiques* of the SNCF in Le Mans, made it possible to fill this gap. These archives shed new light on the operations of the Paris-Orléans railway company as it organized and reorganized the huge site which headed up its network, from the opening of the station in 1839 until creation of the SNCF in 1937. The history of the rue Watt and its bridges is amply documented, and shows that this infrastructure, which constitutes an interface between the public space of the street and the private domain of the railway, raised complicated issues of management, bringing into play a multiplicity of different actors. There were the Paris-Orléans railway company and the city of Paris, of course. But there were also the "syndicate" of companies that operated the "*Ceinture*" or ring line linking the Parisian freight stations, the military authorities with responsibility for the fortifications crossed by the tracks, the *Préfecture* of the Seine, and the services in the Ministry of *Travaux publics* with responsibility for overseeing railway company operations. The rue Watt as a case study shows clearly how difficult relations between the railway company and the city could be: it took almost 30 years for the company to permit correction of a narrowing of the street under the bridges, a narrowing that municipal engineers considered to be a real public danger. The documentation also gives the impression that the Ministry of *Travaux publics* tended to favor the railway company in these conflicts, to the detriment of free circulation in the public space of the street. This complex history which shows the railway in conflict with the city can perhaps help us better understand some of the difficulties still encountered today in the management of railway sites in urban settings — or in their preservation as part of our heritage.

KEY WORDS: RAILWAY STATIONS, PARIS, TOWN PLANNING,
STREET NETWORK, FRANCE

* *Texte écrit en anglais par K. Bowie*

- **Florence Bourillon**, Professeure à l'université de Paris-Est

Les gares dans la ville. Le lieu, l'espace, le bâtiment

Dans ces commentaires au dossier précédent, l'auteure met en valeur trois aspects des relations entre gares et villes qui structurent la recherche actuelle et méritent d'être développés. Tous relèvent de l'impact des gares sur les aménagements urbains. Il s'agit d'abord de la perception de la gare non seulement comme équipement urbain mais comme espace public. Elle participe à l'essence de ce qui fait la ville.

Ensuite, elle participe à la détermination des espaces urbains et entretient un rapport avec la notion de centralité urbaine. Peu à peu les emprises ferroviaires accaparent, selon des modalités diverses, le sol urbain.

Enfin, la gare est un objet construit dont l'aménagement soulève des débats et impose des modèles. Son décor, dans le cas de la gare de Lyon à Paris, évoque le voyage et met en perspective toute son histoire.

MOTS CLES : GARES, URBANISME, ARCHITECTURE, DECORATION

- **Florence Bourillon**, Professor, university of Paris-Est

Stations in the city. Place, space and building*

This commentary to the Dossier emphasises three main features of the relation of railway stations and cities which are at the core of today research and deserve further investigation. They are facets of the impact of railway stations on city planning. Stations are first understood as a public space, not only as an urban utility; they are an essential component of the city identity. Secondly, the station regulates the city space and specifies the city centre. The land dedicated to railway use gradually absorbs the city ground in different ways. Finally, the station is a building; its design raises public debates and follows patterns. The Lyons Station in Paris' decor refers to the railway journey and puts into perspective the all railway stations' history.

KEY WORDS: RAILWAY STATIONS, CITY PLANNING, ARCHITECTURE, DECOR

* *Texte traduit du français par Marie-Noëlle Polino*

- **François Caron**, professeur émérite à l'université de Paris-Sorbonne, président du Comité scientifique de l'AHICF

La ligne de Sceaux, laboratoire de la « science ferroviaire »

La partie Sud de la ligne B du RER parisien qui se déroule depuis la station Châtelet jusqu'à celles de Saint-Rémy-lès-Chevreuse et de Robinson est formée en grande partie de l'ancienne « ligne de Sceaux » qui fut, sous sa forme initiale, inaugurée en juin 1846. Elle a été prolongée en 1977 jusqu'au Châtelet. L'histoire de cette ligne illustre parfaitement plusieurs épisodes essentiels de l'histoire des chemins de fer en France et dans la région parisienne.

En juin 1846 la ligne reliait la station Denfert-Rochereau et une station située en face du marché du village de Sceaux. Elle avait un caractère quasiment expérimental. Son principal concessionnaire, Jean Claude Républicain Arnoux (1792-1866), désirait démontrer la fiabilité d'un système de trains articulés, dont il était l'inventeur et dont l'usage resta par la suite limité à cette seule ligne.

En 1855 la ligne fut rachetée par la compagnie du Paris-Orléans. Elle fut exploitée par cette société jusqu'en 1932. Elle fut entièrement renouée et prolongée jusqu'au Luxembourg dans les années 1890. Cette transformation fournit l'occasion d'introduire une série d'innovations remarquables, qui préfigurent le chemin de fer du XX^e siècle.

Son exploitation fut reprise en 1932 par la Compagnie du métropolitain de Paris (CMP), devenue en 1948 la RATP. Sa modernisation dans les années 1930 fut la première étape de la réalisation et le premier modèle du réseau RER de l'après-guerre.

Ces trois épisodes de l'histoire de cette ligne méritent ainsi d'être mis en valeur en raison de leurs caractères exemplaires : une aventure technique originale mais avortée au départ, une modernisation réussie dans les années 1890, une avancée urbanistique marquante dans les années 1930 enfin, qui prépare la naissance du RER parisien.

MOTS CLÉS : AMÉNAGEMENT, INNOVATION, CHEMIN DE FER ARTICULÉ, RER, PARIS

• **François Caron**, Emeritus Professor of history, Université de Paris-Sorbonne, Chairman of the AHICF Humanities Board

The « Sceaux » line, a laboratory for early railway science

The southern part of the Parisian 'Regional Express Railway network' (RER) 'B' line, from the central stop 'Châtelet' to the terminus stations Saint-Rémy-lès-Chevreuse and Robinson, was largely developed from the former 'Sceaux Line', the official opening of which dates back to June, 1846. It was later extended, in 1977, up to the 'Châtelet' station. This line's history perfectly exemplifies some important milestones in the history of the French railway and the Parisian region.

In June 1846, the line ran from the 'Denfert-Rochereau' station to a station built opposite the Sceaux city market. It began almost as an experiment. The main beneficiary of the railway concession, Jean Claude Républicain Arnoux (1792-1866), was the inventor of an articulated train system and wanted to prove its perfect reliability, although the system was not extended subsequently to any other line.

In 1855 the *Compagnie du Paris-Orléans* bought back the line and was responsible for its operation until 1932. The line was entirely renovated and extended to the 'Luxembourg' station in the 1890s. This transformation provided the opportunity for many significant innovations that

foreshadow the 20th century railway system. The *Compagnie du métropolitain de Paris (CMP)*, which became the *RATP* in 1948, took over the operation of the line in 1932. The line was first modernized in the 1930s, providing a blueprint for the regional express network that was developed after the war.

These three stages in the history of the line deserve special emphasis, because of their exemplary character: first, an original technological adventure, that got off to a rocky start; then, a very successful modernization achieved in the 1890s; and finally, an outstanding advance in urban planning made in the 1930s, which made possible the realization of the Parisian Regional Express Railway network of today.

KEY WORDS: CITY PLANNING, INNOVATION, ARTICULED TRAIN, REGIONAL EXPRESS RAILWAY NETWORK (RER), PARIS

- **Alberte Martínez**, Université de La Corogne

Investissements belges dans les chemins de fer à voie étroite en Espagne entre 1887 et 1936

Dans le présent travail, nous étudions les entreprises belges qui ont investi dans le secteur ferroviaire à voie étroite en Espagne. Celles-ci commencent à être fondées à la fin du XIX^e siècle, grâce à l'essor bourgeois bruxellois et au nouveau cadre législatif ferroviaire qui privilégiait les chemins de fer à voie étroite. La plupart de ces sociétés sont établies dans les périphéries minières et industrielles pour faciliter l'acheminement de la production en se reliant au réseau à voie large et aux ports.

Les résultats économiques ont été, en général, mauvais, car la demande a été inférieure à celle qui était attendue et parce que les charges financières étaient trop lourdes. Cette situation s'aggrave lors de la crise ferroviaire de l'après-guerre, ce qui, ajouté au climat nationaliste de l'époque, provoque la liquidation ou la vente des actifs à des sociétés espagnoles.

MOTS CLÉS : CHEMINS DE FER, INVESTISSEMENTS ÉTRANGERS, BELGIQUE, ESPAGNE

- **Alberte Martínez**, University of La Coruña

Belgian investments in Spanish narrow gauge from 1887 to 1936

This paper looks at Belgian companies with interests in the Spanish narrow gauge railway sector. These companies were founded at the end of the 19th century, a process that is intimately linked to the rise of the Brussels stock exchange and the recently established legislative framework for railways, which favoured narrow gauge lines. Most of these companies were set up in the periphery, where mining and other industrial activity was taking place. The lines provided a mean of distributing produce and were connected to broad gauge lines and ports.

The economic results were, on the whole, poor, given that demand was lower than expected and the fact that the financial burden which the projects entailed was substantial. This situation worsened during the post First World War years in which there was a widespread crisis in the railway industry on a whole. This crisis, combined with the dominant nationalistic climate of the moment, meant that, at least in most cases, the companies either went into liquidation or their assets fell into the hands of Spanish firms.

KEY WORDS: RAILWAYS, FOREIGN INVESTMENT, BELGIUM, SPAIN

- **Jean-Jacques Marchi**, doctorant en sciences économiques, spécialité « histoire économique », à l'université de Bordeaux IV

Les chemins de fer touristiques : des « petits trains » singuliers et pluriels

Les chemins de fer touristiques (ou « petits trains ») constituent un sujet d'étude qui peut paraître difficile à cerner. L'originalité du thème, la diversité des situations rencontrées plaident en faveur d'une approche pluridisciplinaire : histoire, économie, géographie, tourisme. En première analyse, les « petits trains » représentent un volume substantiel au regard de l'activité touristique : une fréquentation annuelle d'environ trois millions de visiteurs pour la France. Suit une mise en perspective historique visant à éclairer l'éclosion, la multiplication et la diffusion sur l'ensemble du territoire des chemins de fer touristiques. Car, en réaction à la fermeture des réseaux par les opérateurs classiques, les amateurs ferroviaires entrent en scène, leur objectif étant de sauver un patrimoine historique dont ils sont, au début, les seuls à reconnaître la valeur. Enfin, l'établissement d'une typologie des chemins de fer touristiques (origines, chiffres caractéristiques, potentiel) laisse entrevoir des avenir différents. Pourtant, au-delà des différences parfois colossales qui marquent le secteur, deux enjeux majeurs s'imposent aux « petits trains » : d'une part leur nécessaire professionnalisation, qui seule peut amorcer le cercle vertueux menant à leur pérennité, d'autre part la mise en valeur de leurs atouts au service d'un tourisme durable.

MOTS-CLÉS : CHEMINS DE FER TOURISTIQUES, ÉCONOMIE TOURISTIQUE, ASSOCIATIONS, TYPOLOGIE, FRANCE

- **Jean-Jacques Marchi**, Doctoral student in economics with emphasis in economic history, Université de Bordeaux IV

Scenic railways: singular and plural “*petits trains*”

It may appear difficult to define scenic railways as a topic of study. In fact, the originality of the topic and the variety of the situations it presents speak in favour of a multidisciplinary approach, involving

history, economy, geography, and tourism. We will first show that their itineraries represented a significant volume from the point of view of tourist activity, with an annual number of about three million visitors for France. We then observe this situation from an historical perspective in order to understand the surge, increase and spread of tourist railways throughout France. When local railway networks were closed down by their traditional operators, railway enthusiasts came onto the scene with the purpose of saving an historical heritage whose value they were the first to recognize, at least in the beginning. Finally, we will establish a typology of tourist railways (origins, characteristic figures, potential) in order to consider the various outcomes of these lines. However, beyond certain differences that can sometimes be enormous in this sector, there are two major factors at stake for the "*petits trains*": the need to professionalize their service, as the only way of initiating the virtuous circle that would lead to their longevity, and the capitalisation of their assets, which contributed to the long-term exploitation of tourism.

KEY WORDS: SCENIC RAILWAYS, HERITAGE RAILWAYS, TOURISM,
NON PROFIT SOCIETIES, TYPOLOGY, FRANCE
