

New Europe College Yearbook 2009-2010



CRISTIAN CIOCAN
CRISTIAN DANIEL
MIRCEA GRAȚIAN DULUȘ
CLAUDIU GAIU
DIANA GEORGESCU
DAN LAZEA
VERA MARIN
DANIEL NIȚU
TOADER POPESCU
SAMUEL PAKUCS WILLCOCKS

Editor: Irina Vainovski-Mihai

Copyright – New Europe College
ISSN 1584-0298

New Europe College
Str. Plantelor 21
023971 Bucharest
Romania

www.nec.ro; e-mail: nec@nec.ro
Tel. (+4) 021.307.99.10, Fax (+4) 021. 327.07.74



TOADER POPESCU

Né en 1980, à Bucarest

Doctorant à l'Université d'Architecture et Urbanisme « Ion Mincu », Bucarest
Thèse : *La modernisation des villes de Valachie et de Moldavie (1859-1918) –
Influences du développement de l'infrastructure ferroviaire*

Assistant, Département Histoire et Théorie de l'Architecture et Conservation du
Patrimoine, Université d'Architecture et Urbanisme « Ion Mincu », Bucarest

Bourses :

École d'Architecture de Toulouse (2000-2001)

Universiteit Gent (2006)

Maison des Cultures du Monde, Paris (2007)

Participations à des colloques, conférences et expositions en
Roumanie, France, Belgique et Italie

Articles et projets de spécialité (architecture et urbanisme)

UN ALLER SIMPLE POUR LA MODERNITÉ. L'urbanité roumaine sous le signe de la voie ferrée (1859-1918)

1. Introduction

Les études d'histoire ferroviaire ignorent, le plus souvent, la fonction culturelle (dans le sens le plus vaste du terme) du chemin de fer. Dans une littérature de spécialité surchargée (le britannique George Ottley comptait plus de 13.000 ouvrages publiés dans ce domaine jusqu'en 1987, en anglais seulement¹), très peu de chercheurs se préoccupent de l'étude des interactions entre la *culture* (entendue comme l'ensemble de valeurs, normes, croyances et attitudes qui donnent un sens symbolique à d'autres entités – personnes, procès etc.) et les pratiques la mobilité².

Le transport et la mobilité sont des actes culturels, imprégnés de significations symboliques, mais ils sont, au même temps, des éléments de la culture matérielle. L'étude de la relation qui s'établit entre les deux (matérialité technique et signification) est, probablement, l'enjeu le plus important de la recherche contemporaine dans ce domaine.

Suite à un certain épuisement des perspectives classiques (techniques, chronologiques, économiques...), la « fatigue » qui s'installe dans les recherches d'histoire ferroviaire vers la fin du XX^e siècle donne lieu à une sérieuse réflexion, à l'intérieur de la profession, sur la raison d'être et la méthode de ces recherches³. La conclusion de cette réflexion est que l'histoire ferroviaire a raté, en général, l'opportunité de se connecter à un cadre culturel plus vaste, qu'elle est restée assez isolée et très « quantitative », qu'elle n'a pas pris part aux grandes débats de la recherche contemporaine (comme, par exemple, le structuralisme) et qu'elle cherche trop à *expliquer* les phénomènes et très peu à les *comprendre*⁴. Grâce, au moins en partie, à ces réflexions, des études très consistantes dans une direction « culturelle » ont été entamées, ces dernières décennies, par

des chercheurs anglais, allemands ou français. Wolfgang Schivelbusch a été, sans doute, le premier à avoir essayé une histoire des voyages en train où le côté « culturel » allait bien au-delà d'une simple analyse des représentations artistiques⁵. Sa recherche a donné suite à une multitude d'études plus ou moins similaires, dont les plus importantes, probablement, seraient celles coordonnées par Ian Carter⁶, Michael Freeman et Matthew Beaumont⁷.

En essayant de tracer des directions de recherche à suivre, d'autres auteurs, comme Colin Divall et George Revill, plaident pour une approche culturelle plus nuancée⁸, où la culture sert d'instrument d'articulation et de compréhension de éléments et de la pratique de la vie quotidienne, et insistent sur l'idée qu'il faut entendre la culture comme un *procès* et étudier « la manière dont les valeurs, les normes, les attitudes et les jugements gravés dans les traditions, conventions et coutumes sociales, économiques, politiques, écologiques et esthétiques ont formé et ont été formées par la vie sociale »⁹.

Vues de cette manière, les cultures de la mobilité sont des *procès* sociaux par lesquels certaines formes de mobilité ont été imprégnées de significations. Des recherches traitant ces cultures peuvent, donc, servir de base pour des études plus vastes d'histoire sociale.

Toutefois, le disent les mêmes auteurs, il ne faut pas abuser de cette approche et traiter l'histoire des chemins de fer de manière réductrice, en s'appuyant seulement sur les éléments culturels. La matérialité technique du ferroviaire est incontournable, et elle agit autant en médiateur entre le concret et l'imaginaire qu'en générateur d'espaces spécifiques¹⁰.

Ces enjeux scientifiques apparaissent d'autant plus actuels dans le cas de la Roumanie, où la « littérature ferroviaire » (assez riche, d'ailleurs) traite, presque exclusivement, les aspects technologiques du développement (matériel roulant, infrastructure, événements importants...), en ignorant, d'une manière dirait-on programmée, tout ce qui touche au côté culturel. Dans le meilleur des cas, là où une esquisse d'approche culturelle existe, elle est réduite à une étude, assez sommaire, des représentations de l'univers ferroviaire dans l'art (particulièrement dans la littérature et dans les arts visuels). Ces ouvrages sont des « histoires d'ingénieurs »¹¹, très peu d'historiens, de sociologues (ou des représentants des sciences sociales et humaines en général) s'étant intéressés à ce domaine. Presque rien (ou très peu) dans ces histoires sur les effets que le chemin de fer a eu au niveau de la vie quotidienne, de la conscience collective, de la perception de

l'espace, rien sur l'imaginaire qui accompagnait le voyage en train et sur les mythes du progrès qui allaient avec...

Cette étude essaye de combler un peu de ce vide, en prenant une perspective « culturelle » (dans le sens déjà expliqué) sur de développement ferroviaire en Roumanie¹² entre 1859 et 1918. C'est sa période « héroïque », où il réussit le mieux à transformer les représentations traditionnelles de l'urbanité, avant qu'il ne se banalise en tant qu'élément de la vie quotidienne. Il constitue l'un des moteurs de développement sans lesquels une partie importante des mutations du territoire, de la ville et de la vie urbaine n'auraient pas été possibles ; son étude est essentielle pour pouvoir décoder ces mutations, dont les conséquences se réverbèrent bien au-delà du XIX^e siècle. Une telle recherche pourra fournir une meilleure compréhension, plus nuancée, du phénomène de la modernisation dans la périphérie européenne.

Du point de vue typologique, en prenant en compte la manière dont l'évolution des chemins de fer se traduit au niveau de la vie sociale, on peut identifier deux familles de conséquences :

– **l'impact direct** (ou les effets *premiers*) – conséquences aux retombées visibles et matérielles dans le territoire – changements de la structure des villes et de la hiérarchie territoriale, ascension ou déclin des centres urbains traditionnels, localisation, relocalisation ou délocalisation des activités existantes ou nouvelles etc. Ces effets peuvent être discutés à trois échelles : le territoire, la ville et le bâtiment (la gare proprement-dite).

– **l'impact indirect** (ou les effets *seconds*) – conséquences immatérielles et invisibles, se manifestant au niveau social ou mental ; au moins tout aussi importants que les effets premiers, ces effets seconds ont modelé à long terme les mœurs d'une société au seuil de la modernité. Certains de ces effets touchent à la vie quotidienne, à la perception du temps, de l'espace et du paysage dans le contexte du voyage en train et à l'imaginaire et aux représentations de l'univers ferroviaire.

Cette recherche ne prétend pas couvrir de manière complète tous ces domaines. On se propose juste d'explorer ces directions, en testant l'approche « culturelle » de l'histoire ferroviaire sur le cas roumain et en établissant une base solide pour des démarches similaires plus détaillées.

2. Le chemin de fer en Roumanie (1859-1918) : esquisse chronologique

Bien que des wagons sur rail étaient utilisés dans les mines d'Europe depuis au moins le quinzième siècle, l'invention de la machine à vapeur par James Watt en 1784 et la conception de la première locomotive utilisable de manière commerciale¹³ par George Stephenson en 1814 ont signalé le passage définitif du système de production et d'utilisation d'énergie basé sur l'eau et le bois vers celui basé sur le charbon et le fer. Avec l'avènement du chemin de fer, le transport terrestre cessait d'être le point névralgique qui freinait l'émancipation du système capitaliste au-delà des limites qui lui étaient imposées par les contraintes naturelles¹⁴.

À partir de 1830 (année de l'inauguration de la première voie ferrée ouverte au public, entre Liverpool et Manchester¹⁵), sur quelques décennies seulement, les chemins de fer des pays occidentaux se développent au point où tous les demandes d'un système ferroviaire moderne, encore valables aujourd'hui (voie spéciale, transport de passagers, transport de marchandises, ouverture totale à l'utilisation publique, contrôle centralisé¹⁶) étaient remplies.

Bien que des discussions de principe sur le réseau ferroviaire roumain aient eu lieu juste après 1840¹⁷, sa mise en place se fait avec un retard de plus de vingt ans, dû à la complexité de la situation politique. Construites sous concession étrangère (anglaise et autrichienne, respectivement), les premières lignes roumaines sont ouvertes, presque simultanément, en Valachie et en Moldavie, en 1869¹⁸. Jusqu'à là, les transports internes en Roumanie se déroulaient sur un réseau routier ancien et en très mauvais état. Le lien commercial externe le plus important du pays était le Danube¹⁹, dont les ports les plus importants (Giurgiu et Brăila en Valachie et Galați en Moldavie) ont été parmi les premières villes accessibles par chemin de fer.

Le réseau s'étend dans les décennies qui suivent, construit d'abord par des concessionnaires successifs²⁰ et puis, après 1880, par des entreprises publiques roumaines. Sans entrer ici dans les détails, il faut signaler ici quelques traits importants du développement ferroviaire pendant cette période.

Tout d'abord, il est évident que l'infrastructure (ou, au moins, les lignes importantes) suit, au début, les lignes de forces principales tracés par le réseau routier. En Moldavie, ces lignes se serrent au long de la route principale (« drumul mare »), qui traverse le pays du nord au sud,

partant de la frontière autrichienne à Mihăileni, en suivant la vallée du Siret jusqu'au port danubien de Galați. En Valachie, c'est autour de Bucarest que le réseau (aussi bien routier que ferroviaire) se concentre, en privilégiant les liaisons de la capitale avec les ports du Danube et avec les défilés qui traversent le Carpatès vers la Transylvanie et l'Europe centrale. Avec l'intégration, en 1878, de la Dobroudja dans le territoire roumain, c'est le lien avec le port maritime de Constanța, à travers le Danube²¹, qui se voit accorder une importance particulière.

Ceci dit, il faut aussi mettre en évidence le fait que l'extension du réseau roumain a été lourdement influencée par les développements similaires dans les pays voisins, surtout ceux d'Autriche-Hongrie. Les premières lignes moldaves ont été construites par des compagnies autrichiennes, en prolongeant la ligne magistrale Lemberg-Czernowitz²², ayant comme but principal, du point de vue autrichien, celui d'assurer l'accès facile du commerce impérial au port de Galați. Les traversées des Carpates entre la Valachie et l'Empire, surtout celles de Vârciorova et de Predeal, ont été des points-clé de l'intégration des lignes roumaines méridionales au réseau européen. D'ailleurs, sur les sept points de sortie du pays qui existait en 1914 (en ne prenant pas en compte les traversées en bac)²³, cinq assuraient le lien avec l'Autriche-Hongrie.

Les critères économiques n'ont pas été les seuls à être pris en compte dans le choix des emplacements des lignes et des stations ; il y a aussi eu, selon le cas, des contraintes d'ordre militaire et stratégique (la mise en sécurité du réseau en le positionnant hors de la portée de l'artillerie russe et turque ; la nécessité des lignes à écartement large construites en vitesse par les russes lors de la guerre de 1877-1878 entre Tighina et Galați), technique (pentes et rayons de braquage, franchissement des obstacles naturels etc.), politique (par exemple, le refus de certaines communautés d'accueillir des voies et des gares sur leur territoire – le cas de Smârda, près de Giurgiu), diplomatique (la dispute avec l'Autriche-Hongrie sur la mise en fonction des points de frontière de Predeal et Vârciorova, en relation avec les intérêts commerciaux divergents des deux pays) et autres.

Tout compte fait, la Roumanie possédait, à la veille de la Grande Guerre, 3.702 km de voie ferrée (environ 1 km de voie pour 35 km² de territoire), dont deux tiers ouverts avant 1890, qui transportaient 11,5 millions de voyageurs par an (presque une fois et demie la population du pays) vers 404 gares et stations²⁴. Ces chiffres la situent loin derrière les pays industrialisés (Grande Bretagne, France, Allemagne), mais bien avant ses voisins balkaniques et orientaux (Bulgarie, Serbie, Grèce, Russie,

Empire Ottoman)²⁵. À mi-chemin entre ces extrêmes, le chemin de fer roumain, sur son premier demi-siècle, est inséparable de l'évolution et de la modernisation de la Roumanie, elles-mêmes basculant entre Orient et Occident.

3. L'impact direct – conséquences territoriales et spatiales

Cette partie de l'étude se propose d'investiguer les effets visibles et matériels que le développement ferroviaire a engendré à l'intérieur des frontières du jeune état roumain, en essayant de faire constamment appel aux phénomènes similaires (sinon contemporains) internationaux. C'est la nature *spatiale* et *territoriale* directe qui est propre à ces effets, qui vont être étudiés à trois échelles différentes.

A. Le territoire

*La route parfaite devrait être lisse, plate, dure et droite. Si il était possible de construire, entre deux points, une route absolument lisse, absolument plate, absolument dure et absolument droite, un wagon mis en mouvement à un bout de cette route roulerait jusqu'à l'autre bout sans avoir besoin d'aucune force de traction*²⁶.

C'est ce que postulait, en 1828, dans un évident sillage newtonien, le fameux professeur et écrivain irlandais Dionysius Lardner. Étant donné, continuait-il son raisonnement, qu'une route traditionnelle ne peut être, au même temps, lisse – pour favoriser le mouvement – et rugueuse – pour optimiser le rendement de la traction animale -, elle est foncièrement inappropriée à un transport efficace²⁷. C'est, donc, au chemin de fer et à la locomotive à vapeur de prendre le relai. Formulé à une époque où l'idée de transport ferroviaire était, encore, tout au moins inédite – deux ans avant l'inauguration de la ligne Liverpool-Manchester -, le principe de Lardner s'avère révolutionnaire, témoignant d'un changement radical d'attitude envers le rapport entre le territoire et l'infrastructure de transport²⁸.

Ainsi, si la route – support de la mobilité préindustrielle – se pliait sur les contraintes du terrain, maintenant c'est le terrain qui doit se conformer aux nécessités du chemin de fer. C'est l'ordre artificiel et la régularité mécanique qui se voient triompher sur le « désordre » naturel. Réduite à son essentiel, c'est là une des questions fondamentales du XIX^e siècle, et

elle s'applique tout aussi bien à la voie (route vs. chemin de fer) qu'à la force motrice du véhicule (cheval vs. vapeur).

D'ailleurs, c'est le transport ferroviaire qui réalise, pour la première fois, l'unité organique entre les éléments principaux du système – voie et véhicule²⁹. Cette unité, inhérente au chemin de fer, qui n'existait pas dans le cas du transport routier ou naval, où voie et véhicule pouvaient très bien être conçus et exploités séparément, est une réalité nouvelle et assez difficile à comprendre. C'est la raison pour laquelle, au début, les modèles institutionnels qui dirigeaient la conception, la construction et l'exploitation du système étaient encore très tributaires à l'ancien ordre³⁰. Paradoxalement, c'est la Grande Bretagne, premier pays industrialisé et berceau du chemin de fer, qui a le plus de peine à s'adapter à ce nouvel ordre institutionnel, forcément autoritaire et centralisé, à cause de ses très enracinées traditions libérales. Au contraire, c'est la France et l'Allemagne qui l'adoptent facilement, pour des raisons évidentes. La Roumanie qui, comme d'habitude, avait pris le modèle français (pour des raisons économiques et techniques)³¹, réussit, sur moins d'une décennie (1880-1888), à racheter toutes les concessions³² et à unifier l'exploitation du système ferroviaire sous l'autorité de la Direction Générale des Chemins de Fer Roumains (*Dirrecția Generală CFR*).

Centralisé ou pas, le développement du réseau ferroviaire est un très bon indice pour l'attitude du pouvoir politique envers le territoire. Comme dans un miroir du XIX^e siècle, on peut y déceler toutes les thèmes et obsessions fondamentales de l'époque : le chemin de fer sert d'instrument d'unification politique et de construction nationale (en Belgique, en Italie ou en Allemagne), de conquête et d'expansion territoriale (aux États-Unis ou en Russie), comme outil de la colonisation (en Inde ou en Afrique) ou de la centralisation (en France), il essaye de redonner une cohérence à des empires de plus en plus instables (en Autriche-Hongrie ou dans l'Empire Ottoman), il renforce et polarise les armatures urbaines dans le territoire (au Portugal ou aux Pays-Bas) ou marque le triomphe du capitalisme libéral et de la libre initiative (en Angleterre)³³. En Roumanie, les principes de l'expansion du réseau marquent la centralisation du territoire autour de Bucarest, l'effort d'assurer la cohésion du nouvel état ressorti de l'union de la Valachie et de la Moldavie et l'orientation vers l'Occident – tous, des points-clé sur l'agenda politique roumain à la fin du XIX^e siècle.

Le territoire à l'âge industriel se définit par au moins quelques traits principaux : il est *connu, ordonné, soumis et hiérarchisé*. Dans le cas de la Roumanie, ces traits sont d'autant plus évidents et puissants dans la

deuxième moitié du XIX^e siècle que l'âge du chemin de fer se superpose avec l'essor des sciences exactes et des sciences naturelles, ce qui n'est pas le cas en Europe Occidentale (où ces sciences étaient déjà bien avancées au moins un demi-siècle avant l'avènement du ferroviaire).

Ainsi, le territoire roumain n'est vraiment *connu* (dans le sens moderne du terme) que suite aux grands travaux topographiques qui accompagnent l'extension du réseau ferroviaire. C'est pour pouvoir répondre aux contraintes de cette difficile relation entre relief et chemin de fer que des levés topographiques détaillés ont dû être élaborés, d'abord pour des zones bien délimitées et puis pour des régions de plus en plus vastes. Ces travaux, dont le développement ferroviaire a été un des stimulants principaux, culminent, vers la fin du XIX^e siècle, avec l'impressionnante série de cartes topographiques de la Roumanie, éditée par l'Institut Géographique de l'Armée³⁴, document de référence pour des décennies à venir. En plus, la généralisation du tourisme, fortement encouragée par la Société des Chemins de Fer³⁵, fait que le territoire puisse être exploré, connu et assumé par la nation.

Les structures territoriales sont, au même temps, *ordonnées* et *soumises* par le chemin de fer. Relief, végétation, réseau hydrographique, armature urbaine (et rurale), tous ces paliers de lecture se voient influencés et « apprivoisés » par la extension ferroviaire. Tunnels, ponts, assainissements, routes desservant les gares extra-urbaines et les installations, remblais et déblais, tous ces éléments contribuent à cette transformation. Une comparaison entre trois représentations cartographiques qui ont l'avantage de surprendre des phases successives d'évolution de l'infrastructure – l'une juste avant l'apparition du train (1857)³⁶, la seconde en plein essor ferroviaire (1875-1895)³⁷ et la troisième dans un moment de maturité du réseau (1900-1916)³⁸ – met en évidence le rôle crucial du chemin de fer dans le nouvel ordre géographique de certaines régions comme la plaine du Bărăgan, qui devient l'une des zones agraires les plus importantes du pays. C'est aussi le cas de quelques zones de montagne, comme la vallée de la Prahova, qui, d'un défilé sauvage et peu fréquenté, devient, avec l'avènement du chemin de fer, la plus importante traversée des Carpates, un centre industriel en plein essor et l'une des plus chic régions touristiques du pays. Ces exemples, et bien d'autres, parlent, en quelque sorte, d'une « dissémination de la modernité » dans des territoires plus ou moins sauvages, qui est inconcevable sans la contribution du rail.

Enfin, c'est avec l'apport du réseau ferroviaire qu'une nouvelle *hiérarchie* territoriale se met en place.

Au niveau régional, ce sont les petites villes et les centres locaux qui changent de statut en fonction de la présence (ou de l'absence) d'une voie ferrée en proximité. Des localités traditionnellement importantes au niveau zonal mais dépourvues d'accès ferroviaire se voient réduites à des simples villages (comme, par exemple, la ville de Ștefănești, près de Botoșani) et, réciproquement, des villages surgis de nulle part autour des nœuds de chemin de fer se transforment en centres locaux (Lehliu-Gară, dans le Bărăgan, sert de relai ferroviaire pour un vaste territoire en plein développement agricole, auparavant difficilement accessible³⁹) Deux phénomènes à l'échelle locale, étroitement liées au développement ferroviaire, se déroulent pendant cette période : une polarisation autour des centres bénéficiant d'accès au réseau – en général, les chefs-lieux des « *plase*⁴⁰ » –, et, parfois, un renversement de l'ordre territorial traditionnel – voir la migration vers les « villes-gares » de Bârlad, Adjud et Tecuci dans la région de Tutova, en Moldavie⁴¹.

Au niveau national, la hiérarchie des centres urbains change, souvent de manière dramatique. Dans ce cas aussi, le rôle du chemin de fer est, parfois, crucial. Des villes nouvelles surgissent autour des nœuds ferroviaires importants (Pașcani, Comănești, Mărășești, Predeal, Adjud, Filiași, Făurei). Des centres urbains existants connaissent des croissances importantes, dues principalement à leur position dans le réseau ferroviaire (Râmnicu Vâlcea, Buzău, Bârlad) ou à des raisons plus complexes, dont le chemin de fer en est une (Constanța, Turnu Severin, Galați, Brăila, Ploiești). En plus, l'essor du tourisme ferroviaire fait apparaître (ou se développer rapidement) des villes comme Pucioasa, Sinaia, Azuga, Călimănești, Govora, Sărata-Monteoru, Carmen Sylva, Techirghiol et autres.

Il ne faut pas négliger les effets inverses de la voie ferrée, qui concernent le déclin de quelques villes traditionnellement importantes. Botoșani, troisième ville du pays en tant que population en 1859, se retrouve en septième place en 1915⁴², même si c'est un des premiers centres urbains desservis par le chemin de fer (1871). La cause de cette chute, c'est la position très marginale de la ville dans le réseau, loin des flux d'importance nationale. Tulcea, la ville la plus importante de la Dobroudja au milieu du XIX^e siècle, perd ce statut vers l'année 1900 en faveur de Constanța, qui, grâce à sa liaison ferroviaire avec le Danube et avec le reste du pays, devient le principal port roumain et se voit la population augmenter cinq fois en 50 ans⁴³. Tulcea sera la dernière ville importante de Roumanie à être reliée au réseau de chemin de fer, en 1938.

On ne peut quitter ce palier d'analyse (la « grande échelle ») sans parler des effets économiques du développement ferroviaire. L'importance de ce secteur dans le tableau général de la croissance industrielle roumaine est très bien illustré par les chiffres suivants : en 1906, la puissance totale des locomotives en fonction (350.000 ch, presque cinq fois plus qu'en 1880) compte pour sept fois la puissance installée sur l'ensemble de l'industrie roumaine⁴⁴. On ne va pas trop insister ici sur les effets positifs que l'avènement du chemin de fer a eu sur l'économie roumaine, effets dont l'ampleur est indiscutable. Pour se limiter aux plus importants, il faut signaler que la croissance induite par le développement ferroviaire est due aussi bien aux opportunités économiques offertes par le chemin de fer qu'aux capitaux substantiels qui sont mis en mouvement et au niveau des investissements publics et privés, avec des effets sur les emplois. Des recherches qui ont traité d'une manière plus approfondie la modernisation de l'économie roumaine en relation avec la voie ferrée⁴⁵ montrent que, même si une bonne partie des équipements étaient importés, le chemin de fer a mis son empreinte sur l'industrialisation du pays par la création des usines ferroviaires (matériel roulant, ateliers de réparations) et par les demandes entraînées en ce qui concerne les matières premières (comme le métal ou le bois), le combustible⁴⁶ ou les matériaux de construction⁴⁷. En plus, le développement ferroviaire a entraîné une professionnalisation importante de la main d'œuvre industrielle et une croissance des exports roumains, notamment des produits agricoles.

Par contre, il nous semble important de signaler que d'autres recherches⁴⁸ mettent en question le rôle positif et la justification économique du chemin de fer à la fin du XIX^e siècle. On montre que le rendement de l'investissement était très faible (surtout pour les voies très chères construites par les concessionnaires⁴⁹) et que le volume de marchandises transportées était trop petit pour assurer le rentabilité de la voie ferrée, qui a dû être fortement subventionnée par l'état⁵⁰. En plus, la chute du prix mondial des céréales en 1873 a encore aggravé la situation financière des chemins de fer⁵¹, et la Convention commerciale avec l'Autriche-Hongrie, valable entre 1876 et 1886, a fait que le réseau ferroviaire, qui servait de support au transport des produits industriels à bas prix importés du pays voisin, a, de manière paradoxale, contribué au retard du développement industriel en Roumanie⁵².

Sans contester ces points, il faut admettre que, même si le côté politique du projet ferroviaire a, parfois, subordonné son côté économique, le rôle

crucial et, globalement, positif du chemin de fer dans ce domaine ne peut être ignoré.

B. La ville

Le XIX^e siècle a vu se passer des changements fondamentaux dans la structure des villes existantes. Le phénomène est extrêmement complexe et son analyse ne fait pas l'objet de notre recherche. Mais, comme le montrait l'un des plus importants historiens urbains britanniques⁵³, il est très difficile d'investiguer les mécanismes de la modernisation des villes européennes en isolant des événements particuliers et en leur attribuant le monopole sur certains effets. Il va de même pour le chemin de fer : son influence sur les transformations urbaines de l'époque est incontestable mais il est souvent impossible d'en identifier de manière précise les effets ou de spéculer sur ce qui se serait passé dans son absence hypothétique.

En acceptant d'emblée ces limites méthodologiques, le chercheur peut, toutefois, essayer de répondre à certaines questions précises, en travaillant en général sur des cas précis : qui a pris les décisions sur l'emplacement des gares dans les villes et quand ? qui avait la maîtrise du foncier, quels ont été les effets de l'arrivée du chemin de fer sur les prix ? quelle ont été les effets sur les centres anciens et sur le tissu urbain existant ? quel est le lien entre le développement ferroviaire et les migrations vers les périphéries ? Bien de chercheurs occidentaux ont déjà entamé ces démarches, et beaucoup de villes ont été soumises à de telles analyses⁵⁴. D'autres se sont concentrés sur des phénomènes plus isolés de la modernisation urbaine, en assumant une perspective comparatiste⁵⁵.

Bien que variées et hétérogènes, toutes ces contributions témoignent d'une « drôle de guerre » entre ville et chemin de fer, un chemin de fer d'abord perçu comme étrange et dangereux, dont l'interface urbaine, la gare, est reléguée aux périphéries, dans une logique d'équipement plutôt que de monument, centre d'un quartier mal famé et peu fréquentable (« du mauvais côté des voies »). La véritable entrée du ferroviaire dans la ville ne se fait qu'au moment de son rattachement au centre⁵⁶ et de l'acceptation de la gare en tant que fonction urbaine, marquée par l'apparition du boulevard qui la relie à la ville.

Les motivations des choix en ce qui concerne les emplacements réservés aux infrastructures ferroviaires sont aussi bien techniques et économiques que politiques. L'influence d'un acteur ou d'un autre (l'État, les compagnies, les villes, les techniciens) varie selon l'époque et le pays

mais, quelle que soit la situation particulière, le même John Kellett conclut, après avoir longuement traité le cas britannique, que le chemin de fer est « l'agent singulier avec la plus grande influence sur le développement des villes au XIX^e siècle »⁵⁷.

Pour ce qui est du cas roumain, les structures de la ville « pré-moderne » ont assez peu en commun avec celles des villes occidentales de la même époque. Fruit d'une évolution historique qui l'a fortement conditionné aussi bien du point de vue formel que du point de vue des activités dominantes, cette ville, que certains chercheurs préfèrent d'appeler « post-byzantine » se trouve, au seuil du XIX^e siècle, peu modifiée par rapport à sa structure cent ans auparavant. Les tentatives timides de l'administration pour stopper l'étalement urbain n'avaient donné que des résultats éphémères⁵⁸. L'absence d'un système de fortifications, qui aurait limité la croissance territoriale, favorisait les occupations des sols à très faible densité. Pour ne donner qu'un seul exemple, vers 1831 la population de la ville de Bucarest était de 58.893 habitants⁵⁹ pour une aire urbanisée de plus de 3.000 hectares⁶⁰, ce qui fait que la densité moyenne soit de moins de 20 habitants par hectare. À la même époque, Vienne en comptait 79, Berlin 119, Londres 288, Paris 316 et New York 335⁶¹.

Organisées en deux structures parallèles (les paroisses – autour des églises – et les « *mahalale* » – sorte de quartiers souvent organisés par critères professionnels⁶²) qui avaient peu à voir avec la modernité, possédant une trame irrégulière et un bâti peu durable (à l'exception des églises et des rares édifices en maçonnerie), ces villes, plutôt orientales, affectaient des vastes territoires aux activités agricoles et viticoles et n'accueillaient que de manière accidentelle des industries. Bien que soumises, depuis 1830, à un processus lent de « modernisation cachée »⁶³, les villes roumaines n'étaient guère semblables, vers 1870, à l'avènement du chemin de fer, à leurs homologues occidentales déjà passées par la première révolution industrielle. Ainsi, la particularité du cas roumain par rapport à l'Ouest c'est que les grands changements de structure physique des villes inhérents à la modernisation n'ont pas précédé la pénétration du ferroviaire, mais l'ont accompagnée.

Des exemples, il y en a partout dans le pays. Les besoins d'espace tout à fait spéciaux que l'infrastructure ferroviaire engendre (grandes aires de manœuvre, espaces de stockage etc.) et l'intérêt urbain croissant pour les zones autour des gares laissent des traces profondes dans le tissu.

À Buzău, par exemple⁶⁴, la solution d'accès à la place de la gare met en œuvre un trident, schéma classique pour accentuer la monumentalité.

En plus, l'emplacement de la gare, loin du centre traditionnel, deviennent un pôle urbain important, et sa liaison avec la ville ancienne (le « boulevard de la gare ») attire aussi bien des résidences de luxe que des équipements importants. C'est aussi le cas à Ploiești, où la composition et le profil transversal de ce boulevard imposant sont tributaires aux principes de la ville jardin et à Râmnicu Sărat, où le dessin des rues qui relie la gare au centre laisse entrevoir des subtilités surprenantes. Par contre, à Brăila, ville qui se trouvait, à la fin du XIX^e siècle, en plein essor économique et commercial, la gare trouve sa place naturelle et privilégiée dans la trame radioconcentrique qui était en train de s'établir.

À Iași, ce n'est pas autant la composition urbaine que la structure fonctionnelle qui est affectée par l'implantation des infrastructures ferroviaires. Le centre économique et commercial se déplace vers le sud-ouest, en direction de la gare. Des équipements et des industries suivent cette tendance, et la première zone industrielle de la ville y apparaît. En plus, d'importants quartiers d'ouvriers, le plus important étant Nicolina, accompagnent ce mouvement. D'ailleurs, le développement des quartiers ouvriers dans presque toutes les grandes villes du pays est une conséquence naturelle de l'augmentation numérique de cette classe sociale, dont les cheminots ont été les premiers, les plus nombreux et les mieux organisés. Le fait qu'ils formaient des groupes plus mobiles, plus visibles et mieux payés a transformé les cheminots en modèle social et d'organisation pour les autres ouvriers roumains.

Enfin, à Bucarest, l'échelle des transformations est incomparable à n'importe quelle autre ville du pays. Le problème, du point de vue de cette recherche, c'est celui que signalait John Kellett, en s'appuyant sur le cas britannique : si, pour les villes petites et moyennes, on peut assez facilement isoler les causes qui ont déterminé ou favorisé un événement précis, dans le cas des grandes métropoles les réalités urbaines sont souvent tellement complexes qu'il devient impossible d'établir des causalités claires. Sans prétendre, donc, que le chemin de fer en ait été la déterminante unique, on peut, quand même, signaler des situations urbaines dont sa présence a certainement favorisé l'apparition. Ainsi, l'implantation de la première et la plus importante zone industrielle de la ville près de la Gare Filaret (1869), terminus de la ligne qui reliait la capitale au port danubien de Giurgiu, n'est certainement pas accidentelle. Il va de même pour l'Exposition Générale de 1906, événement culturel national majeur, qui prit place dans un parc spécialement aménagé près de la même gare⁶⁵. L'autre gare importante de Bucarest, la Gare du Nord

(1872), placée, tout comme la Gare Filaret, dans une zone peu urbanisée, à attiré aux alentours des industries, des quartiers ouvriers – Grivița, Grant – et des habitations bon marché⁶⁶. C'est aussi dans ce quartier que la première École Polytechnique du pays s'installe en 1886.

On peut mentionner ici le fait que l'enseignement ferroviaire a constitué le noyau à partir duquel s'est développé l'enseignement supérieur polytechnique en Roumanie. Sa consolidation favorise l'apparition des personnalités exceptionnelles (même si, parfois, elles continuent d'être formées à l'étranger) comme Anghel Saligny ou Elie Radu. Il faut aussi dire que les ingénieurs étrangers que la mise en œuvre de l'infrastructure ferroviaire amène en Roumanie ont contribué de manière décisive à améliorer le niveau local de la profession. C'est le cas de l'anglais Effingham Grant (qui donne son nom au quartier et au pont routier près de la Gare du Nord, à Bucarest) et de son fils.

Pour ce qui est de l'enseignement d'architecture, il n'y a pas de préoccupation spéciale pour le chemin de fer et les gares jusqu'après la Première Guerre mondiale. On ne rencontre pas le conflit entre architectes et ingénieurs pour le primat dans la construction des gares qu'on retrouve en France⁶⁷ (en Roumanie, c'est un fait généralement accepté jusque vers 1880 que les gares font partie intégrante de l'infrastructure ferroviaire et que c'est aux ingénieurs et aux concessionnaires de s'en occuper).

Il ne faut certainement pas oublier les effets encombrants que le chemin de fer a eu sur le tissu urbain, comme les dizaines de passages à niveau ou les couloirs ferroviaires infranchissables (certains de ces problèmes n'ont trouvé de solution qu'un siècle plus tard).

La relation entre l'infrastructure ferroviaire et les structures de la ville a été complexe et nuancée partout où elle s'est passée au XIX^e siècle. Le cas roumain n'est pas singulier dans son caractère, mais sa spécificité tient du changement de rythme historiques général, changement que le chemin de fer alimente et dont il est, à son tour, conditionné.

C. La gare

Programme d'architecture complètement nouveau, reprenant, au niveau de bâtiment, toutes les tensions engendrées par le chemin de fer au niveau du territoire et de la ville, la gare, c'est la nouvelle porte urbaine. Sa nature est foncièrement contradictoire, car la gare est, au même temps, centrale et périphérique, industrielle et civique, urbaine et territoriale, banale et magique, progressiste et historiciste. Elle unifie et

sépare avec autant de force. On va essayer d'explorer quelques unes de ces contradictions et de voir comment elles ont modelé la gare européenne et roumaine au XIX^e siècle.

Ce qui définit probablement le mieux son caractère, c'est qu'elle est une zone de passage : on passe de la ville, noyau de civilisation et espace (relativement) prédictible, à la campagne, sauvage et méconnue. La gare a, donc, deux visages, qui s'ouvrent sur deux mondes différents et complémentaires, et elle assure le passage du voyageur entre ces deux mondes.

Le côté qui tourne le dos à la ville et qui s'ouvre vers les vastes étendues territoriales, c'est l'espace des quais de la gare-halle⁶⁸. Domaine de l'ingénieur plutôt que de l'architecte, invisible de l'espace public urbain, ce bâtiment est le prétexte de véritables prouesses techniques dans la bonne tradition progressiste.

Par contre, le visage « urbain » de la gare est, tout le long du XIX^e siècle, tributaire (à quelques exceptions près) à l'historicisme académiste. La gare est « mi-usine, mi-palais »⁶⁹. Que ce soit la peur d'un progrès trop rapide qui rende nécessaire un permanent rappel au passé⁷⁰, ou bien que ce soit un recours au style dominant de l'époque pour les bâtiments à grande échelle, on ne peut pas l'affirmer avec certitude. Ce qui est évident, c'est que ce double visage correspond très bien à la fonction de « porte urbaine »⁷¹ que la gare remplit. Entre le moment où il quitte la ville et celui où il monte dans le wagon, le voyageur passe par une série d'espaces en expansion, censés à rendre acceptable et supportable cette brutale transition d'un monde à l'autre. Particulièrement en Europe continentale, ce complexe appareil d'espaces tampon était aussi censé à protéger l'homme en ne le laissant pas se confronter tout seul à la technique⁷².

La gare, c'est aussi un espace social qui dépasse sa fonction « première ». Ici aussi, sa nature contradictoire surgit de manière évidente : symboliquement, c'est une présence moralisatrice, célébrant l'ordre, la technique, la rigueur, la discipline. Dans le milieu rural, c'est la principale liaison avec le monde extérieur, ayant une vocation sociale et communautaire évidente. Par contre, en pratique, elle est aussi, parfois, un lieu de convergence des marginaux, un espace de la périphérie sociale, de la délinquance et de la violence⁷³. La banalité de son fonctionnement quotidien est en contraste avec l'imaginaire optimiste, fabuleux et magique qui lui est attaché.

Enfin, la gare est, de manière tout aussi paradoxale, en même temps un espace de la mixité et de la ségrégation. Même si l'image qu'on essaye de lui attribuer est celle d'un espace bourgeois, la gare est un des rares endroits où on peut retrouver, simultanément, à peu près toutes les facettes du monde urbain du XIX^e siècle. C'est de manière presque saint-simonienne que la technique et l'industrie les rassemblent dans un même espace public. Quand même, tout rapprochement à des utopies socialistes ou égalitaristes, si fertiles à l'époque, doit rester prudent et réaliste. Bien que mixte du point de vue social, l'espace ferroviaire reste divisé et contrôlé : le système des classes de voyage et la conception des relations fonctionnelles dans les grandes gares font que le monde des chemins de fer garde le même schéma hiérarchique que la société dont il est inséparable⁷⁴.

En ce qui concerne la morphologie des gares, le cas roumain ne devient intéressant et particulier qu'après 1880. Jusqu'à ce moment là, les gares de Roumanie ont été des copies plus ou moins fidèles des gares étrangères, en général des pays d'origine des concessionnaires. Que ce soit des projets autrichiens (en Moldavie), anglais et français (en Valachie et Doubroudja) ou allemands (sur les lignes de la concession Stroussberg), leur application a été fidèle et presque complètement sans apport local.

La majorité de ces gares ne fait pas preuve, en général, de grandes prouesses techniques. L'élément dominant des gares occidentales de cette période, la grande halle en verre et acier, n'est utilisée que dans très peu de cas en Roumanie, et ce ne sont que les stations les plus importantes⁷⁵ qui en bénéficient. Pour les autres, c'est l'image des façades qui fait la différence entre les « deux visages » dont on vient de parler. Le vocabulaire architectural utilisé pour le côté « urbain » renvoie parfois à l'exotisme, à un monde autre que celui du quotidien, à la nostalgie du voyage. C'est un romantisme aux allusions néo-gothiques et médiévales qui ordonne les façades des premières gares de Suceava, Iași, Pașcani et Botoșani. Dans d'autres cas, c'est une monumentalité austère et sobre qui fait de certaines gares des objets étranges dans leur contexte immédiat, plutôt irrégulier et désordonné. Les gares de Ploiești, Vârciorova, Galați ou Bucarest (Gare du Nord) se trouvent dans cette situation.

On ne retrouve pas, chez les gares roumaines de cette période, la suite complexe d'espaces gradés que le voyageur doit traverser avant de monter dans le train ; ces bâtiments sont, plutôt, des « obstacles » entre la ville et les voies, censés plus à séparer les deux mondes qu'à les réunir. On pourrait, peut-être, dire que c'est la manière d'une société à

peine entrée dans la modernité de se protéger contre une invasion de la technique à la fois inévitable et imprévisible. Il y a, quand même, une explication plus simple : le monde ferroviaire roumain reste, aux yeux des concessionnaires, périphérique et immature ; dans ce type de système, les gares ne devraient servir qu'à leur destination première, sans que leur fonctions supplémentaires, sociales et urbaines, soient dignes d'être prises en compte.

Après 1880 et la nationalisation des chemins de fer, les gares, sans changer de manière radicale leurs principes de fonctionnement, commencent à servir aussi à d'autres fins. La plus importante, c'est la construction nationale⁷⁶.

En tant qu'édifices symbole d'une modernité que la société roumaine de l'époque (du moins les élites) assume et dont elle est fière, les gares sont parmi les premiers édifices à reprendre le style national que des architectes comme Ion Mincu ou Ion Socolescu étaient en train de promouvoir à la fin du XIX^e siècle. C'est un choix plutôt naturel, encouragé aussi par la nouveauté du programme et par sa relative autonomie et flexibilité stylistique. Pourtant, la raison principale de cette orientation reste politique : la visibilité et le prestige de ces édifices en font des candidats idéaux pour recevoir la nouvelle architecture. Enfin, pour les chemins de fer roumains, qui viennent de « se mettre au service de la nation » en affirmant leur indépendance et en rachetant toutes les concessions étrangères, l'abandon de la construction des gares suivant des modèles occidentaux et l'ouverture vers l'architecture nationale semblent aussi des options normales.

C'est la rencontre et la collaboration à long terme entre deux figures exceptionnelles de l'architecture et, respectivement, des constructions ferroviaires roumaines (Petre Antonescu et Elie Radu) qui produit les résultats les plus spectaculaires. Elie Radu (1853-1931) a été, avec Anghel Saligny, le plus important constructeur de voies ferrées de Roumanie : plus de 650km, sur 10 lignes différentes, ont été construits sous sa direction entre 1879 et 1911⁷⁷. De son côté, Petre Antonescu (1873-1965) s'est affirmé comme l'une des personnalités dominantes de l'architecture roumaine de la première moitié du XX^e siècle⁷⁸ et l'un des principaux promoteurs du style national. Ensemble ou séparément, ils sont les auteurs de plus de 30 gares, situées, en majorité, sur les lignes Pitești – Curtea de Argeș, Târgu Ocna – Palanca et Craiova – Calafat. Les gares de Calafat, Goleneși, Băiculești, Salina et, surtout, les gares jumelles de Curtea de Argeș et Comănești sont des exemples excellents de reprise des éléments du

style nationale dans l'architecture de ce programme, sur de bâtiments de dimensions moyennes⁷⁹. Par leur nombre, similarités compositionnelles, par la récurrence des matériaux mis en œuvre⁸⁰, les gares de Elie Radu et de Petre Antonescu forment une série cohérente et sont les témoins d'un des moments les plus originels de l'architecture ferroviaire roumaine⁸¹.

Il ne faut pas imaginer que le style national ait été la seule option des architectes de l'époque. Le vocabulaire de l'éclectisme académiste, si bien représenté dans les équipements publics roumains autour de l'année 1900, a aussi été utilisé pour les gares, particulièrement pour les gares très importantes, jouissant d'une grande visibilité externe. On ne va en donner que deux exemples.

Après le rachat de la ligne Burdujeni – Roman par l'État roumain, en 1888, et l'expiration de la Convention commerciale avec l'Autriche-Hongrie en 1891, il était devenu impératif qu'une nouvelle gare soit construite du côté roumain de la frontière à Suceava, pour reprendre les fonctions de la gare autrichienne de Ițcani, devenue inutilisable pour la partie roumaine. La réalisation de la gare de Burdujeni était devenue une question de prestige national. Une loi votée en 1890 autorisait un crédit de 1.200.000 lei pour le Ministère des Travaux Publics, qui devait « *par tous les moyens nécessaires* » terminer la construction de la gare en février 1891⁸². Elle n'est achevée qu'en 1898. Le résultat, c'est la plus grande gare du pays (en dehors de Bucarest), mettant en œuvre une monumentalité sans pareil en Roumanie, surtout à l'intérieur. Il faut noter que l'architecture utilisée à cette fin est un mélange entre académisme et néo-gothique et que, selon certains auteurs⁸³, l'édifice est une copie fidèle de la gare de Fribourg (Suisse), à une époque où reproduire des gares étrangères était déjà une pratique dépassée.

Enfin, le deuxième exemple, c'est le concours qui a eu lieu en 1893 pour le projet de la Gare Centrale de Bucarest. La décision d'attribuer par concours la réalisation d'un édifice qui devrait être le plus important de son genre en Roumanie a attiré des architectes roumains et étrangers, mais pas un des trois premiers prix⁸⁴ n'est sorti du vocabulaire académiste consacré (même si des architectes comme Giulio Magni ou Louis Blanc étaient familiarisés avec l'architecture et le style national roumain), bien que le programme du concours n'imposait pas une expression architecturale précise et que deux des plus proéminentes figures du jury étaient Ion Mincu et Grigore Cerkez. Apparemment, l'architecture nationale n'avait pas encore touché à une maturité qui lui aurait permis d'être utilisée pour des édifices à une si grande échelle.

Il faut aussi signaler le fait que les modèles et les projets-type qui circulaient déjà au niveau européen arrivent aussi en Roumanie : le programme du concours⁸⁵ est très précis sur le fait qu'on désire une gare-halle, avec charpente en métal sur trois travées en demi-cercle et laisse peu de libertés en ce qui concerne les fonctions consacrées ; en plus, le projet gagnant est accusé de manière violente par certains membres du jury de plagier le projet avec lequel l'architecte Eustache avait gagné le Grand Prix de Rome deux ans auparavant⁸⁶.

Les gares ont été, tout au long du XIX^e siècle, un terrain fertile pour l'architecture. C'est peut-être aussi parce qu'elles arrivent à synthétiser, de manière originale, trois traits essentiels de l'époque : la fierté et l'esprit national, la raison et la rationalité des ingénieurs et la nostalgie romantique pour les voyages et les mondes exotiques. Pas beaucoup d'autres programmes peuvent avoir des prétentions similaires.

4. L'impact indirect – conséquences sociales et culturelles

ce chapitre va discuter, sans prétention d'exhaustivité, quelques thèmes qui touchent aux effets *seconds* de l'expansion ferroviaire, en essayant de fixer un cadre théorique applicable aussi bien aux réalités roumaines qu'européennes. On va investiguer deux catégories de problèmes : les influences du chemin de fer sur la perception du temps et de l'espace et les questions qui tiennent de l'univers ferroviaire proprement-dit et du voyage en train.

A. Le temps, l'espace, le paysage

L'effet de la vitesse ferroviaire sur la perception du temps et des distances se faisait déjà remarquer quelques années après la construction des premières lignes. Dionysius Lardner, dont les propos ont déjà fait l'objet de notre recherche, remarquait en 1850 que « pratiquement, les distances diminuent de manière proportionnelle avec la croissance de la vitesse de déplacement »⁸⁷. D'autres auteurs ont des visions de pays qui fonctionnent comme des grandes villes ou d'une « annihilation totale du temps et de l'espace »⁸⁸, même si la vitesse ferroviaire moyenne à l'époque ne dépassait pas 50 km/h (ce qui était déjà trois fois ce qu'on pouvait espérer d'obtenir par la route).

C'est W. Schivelbusch⁸⁹ qui entreprend probablement la recherche la plus complète dans le domaine du « temps ferroviaire » au XIX^e siècle, en articulant le concept bergsonien de *durée* (perception subjective de l'espace / temps) avec l'idée (appartenant à Durkheim) que les perceptions spatio-temporelles d'une société sont une fonction de son territoire et de son rythme social⁹⁰.

Pour ce qui est de l'espace, Schivelbusch affirme que le chemin de fer rend le lointain accessible mais, en même temps, il détruit l'espace intermédiaire. Le départ s'identifie avec l'arrivée au point ou, souvent, les gares qui desservent certaines destinations en reprennent le nom. En plus, le train annule ce que W. Benjamin⁹¹ désigne comme « l'aura » des objets lointains, maintenant devenus aisément accessibles.

Mais l'avènement du chemin de fer pose aussi des problèmes « temporelles » plus pratiques et immédiates : chaque ville ayant son propre temps, réglé en fonction de sa situation géographique particulière, l'heure du voyageur ne correspond pas à l'heure locale. Le temps coule de manière différente à l'intérieur et à l'extérieur du train. Dans le cadre de cette relativité avant la lettre, en Angleterre le train sert aussi de *time machine* wellsienne, le temps étant physiquement transporté sous la forme d'une montre que des fonctionnaires de chaque gare utilisaient pour synchroniser chaque jour l'heure locale avec l'heure de Londres⁹². Cette situation était intenable à long terme. Les compagnies de transport privées ont été les premières à essayer de résoudre le problème. En 1840, la Great Western Railway décidait d'utiliser l'heure de Londres dans toutes ses stations et, seulement quinze ans plus tard, plus de 95% des gares anglaises fonctionnaient sur le temps de Greenwich, le *railway time*⁹³ (presque 30 ans avant même qu'il soit adopté de manière officielle). Cette « heure standard » est graduellement reprise partout dans le monde (au Japon en 1888, en Belgique et aux Pays-Bas en 1892, en Allemagne et Autriche-Hongrie en 1893 et, finalement, partout dans le monde – Roumanie comprise – en 1912, avec la Conférence internationale de l'heure, qui eût lieu à Paris⁹⁴).

En Roumanie, cette intrusion du temps public, standardisé et linéaire, dans le temps privé, cosmique et cyclique, est parallèle à l'intrusion du chemin de fer au monde traditionnel⁹⁵. C'est l'horloge de la gare qui introduit, de manière symbolique, la rigueur et la ponctualité moderne dans un univers qui fonctionnait selon d'autres règles temporelles⁹⁶. De ce point de vue, l'heure standard ferroviaire devient un instrument d'unification et de centralisation.

Le même rôle est repris, au niveau de l'espace-temps, par les guides ferroviaires, dont le modèle incontestable est le *Bradshaw Railway Guide* britannique. Pour la Roumanie, ils sont une véritable carte spatio-temporelle du nouvel état-nation. Comprenant des tableaux horaires presque hermétiques dans leur illisibilité pour les non-initiés, il transpose la complexité de l'espace moderne, vu dans sa nouvelle dimension géographique. En plus, il contribue au renforcement de l'image mentale d'une communauté nationale qui se voyait enfin décrite de manière rationnelle. Le *Guide des Chemins de Fer Roumains*⁹⁷, publié en 1913, comprend, en dehors des parties techniques qui tiennent du fonctionnement ferroviaire, des chapitres descriptifs, traitant, de manière plus ou moins détaillée, toutes les localités desservies par le chemin de fer, parfois avec des planches photographiques et des informations historiques. Il joue, pour le grand public, le rôle que *Le Grand Dictionnaire Géographique*⁹⁸ avait joué, quelques ans auparavant, pour la communauté scientifique.

La relation visuelle avec l'espace change aussi. Vu par la fenêtre d'un train, le paysage devient dynamique et les détails du premier plan se brouillent. C'est un nouveau type de paysage que le chemin de fer amène, aussi bien du point de vue physique (en le modelant par les travaux d'infrastructure associés – tunnels, ponts, remblais etc.) que psychologique (en changeant la relation visuelle entre l'homme et le territoire). Michel de Certeau affirme même que la perception visuelle dans la modernité est définie par deux éléments fondateurs : la vue par la fenêtre d'un train et le mouvement sur la voie ferrée⁹⁹. Aidée aussi par l'apparition de nouveaux dispositifs visuels (panorama, cyclorama), la « révolution ferroviaire » a contribué de manière décisive à la transformation de l'expérience (psychologique et culturelle) du mouvement et des distances¹⁰⁰. C'est le nouveau mouvement impressionniste qui va reprendre ce type de regard, où les détails se perdent dans une dynamique générale de l'image.

La dissolution du premier plan, aussi bien que l'inutilité soudaine des autres sens (ouïe, odorat, toucher) brisent la relation directe avec le paysage. Face à cette nouvelle réalité, selon Marc Desportes¹⁰¹, le voyageur a deux possibilités : le refus de l'interaction (le sommeil et la lecture étaient parmi les activités les plus courantes dans ce cas) ou l'effort de s'adapter aux contraintes (vue artificielle, cadrée, latérale, dynamique) et d'élaborer une vision panoramique du paysage. Il y a là des similarités avec le nouvel art de la photographie, tout aussi sélectif avec le cadrage de la réalité et, finalement, tout aussi artificiel et ancré dans la technique.

Pour le cas roumain, il est important d'observer que le développement ferroviaire (et, donc, le contact avec ce type de regard) est plus ou moins simultané avec l'intérêt pour le paysage dans les arts plastiques (Grigorescu, Andreescu) et les débuts de la photographie professionnelle (Szathmari, Mandy). Cette superposition n'existe pas en Europe occidentale. Il serait intéressant d'analyser les éventuelles relations qu'il pourrait y avoir.

B. Le voyage, l'imaginaire

Avec l'extension du réseau de chemin de fer et la généralisation de l'accessibilité du transport ferroviaire, le voyage en train devient un acte social et culturel en soi, qui acquiert ses propres significations et qui, à son tour, engendre des comportements spécifiques.

L'opinion générale des auteurs occidentaux qui se sont penchés sur ce thème (Schivelbusch, Richards&MacKenzie, Desportes et autres) est que, pendant ses premières années, ce type de voyage est un véritable choc culturel. Son caractère collectif et anonyme rendait la communication entre les passagers difficile. La vitesse, le bruit constant, le manque de contrôle sur le véhicule, l'absence d'un système de référence interne auquel le voyageur puisse se rapporter et la rupture avec le paysage qu'on était en train de traverser accentuaient un état d'anxiété constante. Bien que, au début, certains croyaient dans les vertus égalitaristes et unificatrices du voyage en train¹⁰², celui-là n'a fait qu'accroître l'individualisme de la société industrielle.

Ce tableau semble assez dramatique. Il est évident qu'il y a eu des difficultés d'adaptation aux nouvelles conditions techniques mais, comme ces chercheurs l'admettent, d'ailleurs, il y a, dans ce cadre général, des fortes nuances et déclinaisons régionales ou nationales. Par exemple, le fait qu'aux États-Unis les wagons de 2^{ème} classe n'avaient pas de compartiments et que tous les voyageurs partageaient un même espace clos et couvert a contribué à une plus large et plus rapide acceptation publique du voyage en train. Par contre, en Grande Bretagne l'isolation des passagers dans des compartiments de 4-6 personnes a favorisé le développement d'une certaine anxiété et d'un sentiment d'insécurité pour les voyageurs (accentué par le fait qu'au début ces compartiments ne communiquaient même pas entre eux et n'étaient accessibles que directement de l'extérieur du train)¹⁰³.

En Roumanie, l'attitude envers le voyage en train est le résultat d'un contexte assez particulier : le développement ferroviaire ne suit

pas l'industrialisation et la modernisation sociale, mais, plutôt, les accompagne. L'acceptation du chemin de fer est, donc, assez unanime, en tant que partie intégrante d'un processus plus vaste, et il y a peu de réactions de rejet (ces derniers généralement en provenance de certaines élites très rattachées aux valeurs traditionnelles comme, par exemple, Costache Negri).

Les classes moyennes semblent prendre très vite le goût du voyage en train : en moins de 40 ans, le nombre de billets émis sur les lignes roumaines augmente de 647.944 en 1873 à 10.233.000 en 1911¹⁰⁴. Les reprises littéraires du voyage ferroviaire semblent crayonner l'image du train comme espace de convivialité, contribuant à la croissance de la cohésion sociale¹⁰⁵. Les règlements ferroviaires roumains encourageaient même la « promenade en train » : les *trains de plaisir*, ne circulant que dans les fins de semaine et les jours fériés, emmenaient les passagers, avec 50% de réduction sur le prix du billet, vers des destinations de loisir, à condition qu'il rentrent le lendemain. Le rejet du chemin de fer, là où il existe, n'est pas causé par la peur, la mécompréhension ou l'anxiété, mais, plutôt, par la crainte qu'il ne contribue à la destruction des valeurs traditionnelles¹⁰⁶.

Il est intéressant aussi de suivre les procédures que les compagnies ferroviaires utilisent pour accueillir et s'occuper des passagers. Selon Richards&MacKenzie¹⁰⁷, ces procédures sont le miroir de l'attitude générale des sociétés envers les individus : en Grande Bretagne, le voyageur peut faire à peu près tout ce qu'il veut et aller n'importe où sur le domaine ferroviaire (gare, trains), aussi longtemps qu'il ne se met pas en danger et qu'il ne dérange pas les autres voyageurs ; par contre, en Europe continentale, et surtout en France, le système s'empare de l'individu dès qu'il franchit le seuil de la gare et le guide selon des règles claires. Les chemins de fer peuvent, donc, être au service des voyageurs ou maîtres de ces derniers. Les Chemins de Fer Roumains reprennent, de manière plutôt naturelle, le modèle français : les règlements ferroviaires sont très stricts et laissent peu de libertés aux voyageurs¹⁰⁸.

Dans l'imaginaire collectif, les chemins de fer incarnent tout aussi bien le fabuleux et le magique que le spectre irrationnel de l'accident et du désastre. Schivelbusch affirme que, si la catastrophe préindustrielle a des causes extérieures à l'objet de l'accident (ce qui la fait plus prévisible et plus « naturelle »), la catastrophe industrielle retrouve ses racines à l'intérieur du système, ce qui fait qu'elle soit difficile à comprendre et d'une gravité proportionnelle à la complexité du système¹⁰⁹. Même après l'entrée

du chemin de fer dans le quotidien et le banal, l'angoisse de l'accident se retrouve, en état latent, dans l'imaginaire de la société moderne.

Sur les voies roumaines, les accidents étaient extrêmement fréquents : en 15 ans, entre 1897 et 1911, il y en a eu 5.374, dont 1.761 déraillements et 3.613 collisions et tamponnements, soit, en moyenne, presque un accident par jour. 1.051 personnes sont mortes dans ces accidents, dont 87 voyageurs, 340 employés et 624 « autres personnes »¹¹⁰. En 1917, dans le pire désastre de l'histoire ferroviaire *mondiale* jusqu'à ce moment-là, à Ciurea, près de Iași, sur un secteur de voie en forte pente, un défaut au système de freinage d'un train a causé une collision qui a coûté la vie à presque 1000 personnes (en majorité, des soldats roumains et russes)¹¹¹. Le bilan de cette catastrophe n'a été dépassé, au niveau mondial, qu'en 1981¹¹².

Pourtant, le désastre de Ciurea n'a pas trop affecté la confiance publique dans les chemins de fer. Le fait qu'il s'est passé en temps de guerre et qu'une grande partie des victimes étaient des soldats étrangers l'a fait vite s'effacer de la mémoire publique. L'absence d'une mise en question et d'un véritable débat public sur la sécurité ferroviaire, même après l'accident de Ciurea et le bilan des deux premières décennies du XX^e siècle en dit beaucoup sur la confiance (pas toujours justifiée) et sur la place privilégiée dont bénéficiaient les Chemins de Fer Roumains dans l'imaginaire national.

L'image de la culture organisationnelle des chemins de fer incarne les mythes du progrès et de la discipline. Les uniformes, les hiérarchies et les procédures quasi-militaires, l'autorité locale du chef de gare et l'existence d'une police propre font des organisations ferroviaires des véritables « armées civiles », bien ancrées comme telles dans l'imaginaire collectif. D'ailleurs, pendant la Première Guerre mondiale, la contribution des chemins de fer à l'effort national a été notable, surtout pendant l'occupation de 1917-1918, leur image dans la presse de l'époque étant celle d'une « seconde armée du pays »¹¹³. En plus, le fait que leur travail se déroule (toujours au niveau de l'imaginaire, au moins) dans le respect des règles, de la division du travail et de la ponctualité les rapproche de l'image progressiste des grandes corporations.

5. Conclusions

L'écrivain H.G. Wells affirmait en 1902 que les historiens de l'avenir vont considérer « une locomotive à vapeur en pleine vitesse sur une voie ferrée comme étant le symbole central du XIX^e siècle »¹¹⁴. Vraisemblablement, il n'était pas loin de la vérité. Les chemins de fer offrent, certainement, l'image du premier système technologique à grande échelle, complexe et unitaire. Ses influences sur une société à l'aube de la modernité sont difficile à sous-estimer. Pourtant, cette interaction n'est pas compréhensible sous toutes ses nuances sans accepter la nature contradictoire du ferroviaire, incarnation à la fois lumineuse et sombre du progrès.

La période sur laquelle porte la recherche se traduit par un profond bouleversement dans l'histoire des Roumains. Sur quelques générations seulement, la société en général et ses villes en particulier sont arrachées à une certaine lenteur historique pour être jetés, parfois presque contre leur gré, dans le nouveau rythme du monde moderne. Le chemin de fer, dans toute sa complexité, se dégage comme ferment et symbole de ce procès extrêmement dense.

On ne peut affirmer que la modernité roumaine serait un phénomène si particulier dans le contexte européen que son évolution se passerait suivant des règles exceptionnelles. Toutefois, il faut accepter le fait que le fond territorial, social et culturel sur lequel vient se greffer l'apport du développement ferroviaire n'est pas du tout le même qu'en Europe occidentale. C'est pourquoi on estime qu'une approche plus compréhensive de cette interaction, qui prend aussi en compte sa dimension culturelle, ouvre des nouvelles perspectives de recherche, aussi bien dans le domaine de l'histoire de la ville et de l'architecture – qui est, trop souvent, assez insensible à ce côté – que dans celui des sciences sociales.

NOTES

- ¹ OTTLEY, G., *A Bibliography of British Railway History*, Vol. 1 : Allen&Unwin, Londres, 1965 ; Vol. 2 : HMSO, Londres, 1988.
- ² DIVALL, C., « Histoire des transports, histoire culturelle : mobiliser le passé des chemins de fer », en : *Revue d'Histoire des Chemins de Fer*, no. 39, 2008, pp. 313-326.
- ³ Le « Journal of Transport History » à été l'une des tribunes les plus importantes de ce débat, dont la remarquable continuité est évidente dans la série d'articles, étalés sur un demi-siècle : ROBBINS, M., « What kind of railway history do we want? », en: *Journal of Transport History*, vol. 3, 1957 (pp. 65-75) ; FREEMAN, M., « The railway as cultural metaphor: "What kind of railway history?" revisited », en : *Journal of Transport History*, vol. 20, no. 2, 1999 (pp. 160-167) ; MOM, G., « What kind of transport history did we get? Half a century of JTH and the future of the field », en : *Journal of Transport History*, vol. 24, no. 2, 2003 (pp. 121-138).
- ⁴ FREEMAN, M., Art. cit., pp. 161-163.
- ⁵ SCHIVELBUSCH, W., *Geschichte der Eisenbahnreise*, Carl Hanser Verlag, Munich, 1977; traduit en anglais sous le titre *The Railway Journey: The Industrialization of Time and Space in the 19th Century*, The University of California Press, Berkeley&Los Angeles, 1986 [toutes les citations extraites de cette édition].
- ⁶ CARTER, I., *Railways and culture in Britain: the epitome of modernity*, Manchester University Press, Manchester, 2001.
- ⁷ FREEMAN, M., *Railways and the Victorian Imagination*, Yale University Press, New Haven, 1999; BEAUMONT, M., FREEMAN, M., ed., *The Railway and Modernity: Time, Space and the Machine Ensemble*, Peter Lang, Berne, 2007.
- ⁸ DIVALL, C., REVILL, G., « Cultures of transport: Representation, practice and technology », en : *Journal of Transport History*, Vol. 26, no. 1, 2005, pp. 99-111.
- ⁹ *Idem*, p. 101.
- ¹⁰ *Idem*, pp. 105-109.
- ¹¹ BOTEZ, C., URMĂ, D., SAIZU, I., *Epopoea feroviară românească*, Ed. Sport-Turism, Bucarest, 1977 ; IORDĂNESCU, D., GEORGESCU, C., *Construcții pentru transporturi în România.*, CCCF, Bucarest, 1986, 2 vol. ; BELLU, R., *Mica monografie a căilor ferate din România*, Ed. Filaret (Ed. Feroviară), Bucarest, 1995-2001, 6 vol.
- ¹² Dans le contexte de cette étude, par « Roumanie » on comprend l'état roumain entre 1859 et 1918 (parfois nommé « Petite Roumanie », par opposition à la « Grande Roumanie » d'après la Grande Guerre), composé, initialement, de la Valachie et de la Moldavie (y compris le sud de la

- Bessarabie, perdu en 1878). Ce territoire s'agrandit, successivement, par la Dobroudja du nord (1878) et du sud (1913).
- 13 Basée sur le principe du prototype mis au point par Robert Trevithick dix ans auparavant.
- 14 SCHIVELBUSCH, W., Ed. cit., p. 7.
- 15 Une première ligne industrielle avait déjà été ouverte en 1825, entre Stockton et Darlington.
- 16 ROBBINS, M., *The Railway Age*, Routledge & Kegan Paul, Londres, 1962, pp 13-14.
- 17 CEBUC, AI., MOCANU, C., *Din istoria transporturilor de călători în România*, Ed. Științifică, Bucarest, 1967, pp. 103-107; IORDĂNESCU, D., GEORGESCU, C., *Op. cit.*, vol. I, pp. 7-19.
- 18 Bucarest-Giurgiu, 69,8 km, inaugurés le 31 octobre 1869 et Burdujeni-Roman, 102,5 km, inaugurée le 15 décembre 1869.
- 19 Surtout après le Traité de Paris (1856), qui mit fin à la guerre de Crimée, établit la première Commission du Danube et ouvra le fleuve au commerce international.
- 20 Anglais (T.J. Barkley, J. Staniforth, G.B. Crawley), autrichiens (von Ofenheim), allemands (H.B. Strussberg), français (L. Guilloux) et roumains (Gr. Heliad).
- 21 En intégrant une ligne bâtie, pour l'Empire Ottoman, par le même concessionnaire T.J. Barkley, entre Cernavodă et Constanța, inaugurée le 4 octobre 1860.
- 22 Lvov-Cernăuți, selon les appellations actuelles.
- 23 Vârciorova, Turnu Roșu, Predeal, Ghimeș, Burdujeni, Ungheni et Giurgulești.
- 24 AXENCIUC, V., *Evoluția economică a României. Cercetări statistico-istorice 1859-1947. Vol. I: Industrie și transporturi*, Ed. Academiei Române, Bucarest, 1992, pp. 323, 325 ; BOTEZ, C., URMĂ, D., SAIZU, I., *Op. cit.*, pp. 145, 156, 175.
- 25 BEREND, I.T., RÁNKY, G., *The European Periphery and Industrialization, 1780-1914*, Akadémiai Kiadó, Budapest, 1982, p. 100.
- 26 LARDNER, D., *The Steam Engine, Steam Navigation, Roads and Railroads*, 8ème édition [1ère édition en 1828], Taylor, Walton, and Maberly, Londres, 1851, pp. 315-316.
- 27 SCHIVELBUSCH, W., Ed. cit., pp. 21-22.
- 28 D'autres idées et prédictions de Dionysius Lardner se sont prouvés moins inspirées : il considérait le transport ferroviaire à grande vitesse comme étant impossible, car les passagers auraient suffoqué, et il estimait qu'aucun bateau à vapeur ne pourrait traverser l'Atlantique parce qu'il n'aurait jamais pu emmener autant de charbon...
- 29 SCHIVELBUSCH, W., Ed. cit., pp. 24-28.

- 30 C'est aussi la raison pour une certaine « inertie linguistique » qui fait que le nouveau vocabulaire ferroviaire soit adopté assez difficilement, restant fixé, dans beaucoup de cas, sur des notions anciennes et traditionnelles. L'exemple le plus évident est le terme *chemin de fer* même (en anglais : *railroad*, en roumain : *drum de fier, cale ferată*). Une excellente étude sur ces thèmes par WEXLER, P.J., *La formation du vocabulaire des chemins de fer en France (1778-1842)*, Droz, Genève, 1955.
- 31 L'État planifie le réseau, qui est construit par concession et exploité par des concessionnaires et des sociétés d'exploitation différentes pour chaque ligne et région.
- 32 IORDĂNESCU, D., GEORGESCU, C., *Op. cit.*, vol. I, pp. 51-60 ; BOTEZ, C., URMĂ, D., SAIZU, I., *Op. cit.*, pp. 113-134.
- 33 ROTH, R., POLINO, M.-N., ed., *The City and the Railway in Europe*, Historical Urban Studies, Ashgate, Hants, 2003, Part 1 : « Line, region, city-system », pp. 3-138 ; RICHARDS, J., MACKENZIE, J.M., *The Railway Station: A Social History*, Oxford University Press, Oxford, 1986, Chap. 5 : « The Station in Politics » ; FAITH, N., *The World the Railways Made*, Pimlico, Chatham, 1990.
- 34 *Harta topografică a României*, Institut Géographique de l'Armée, échelle 1/20 000, 1/50 000, Bucarest, 1875 et après.
- 35 Par les réductions accordées aux membres de la Société des Touristes Roumains (50%) et vers certaines destinations – stations thermales et touristiques (25%).
- 36 La carte dressée par le Maréchal Fligely, de l'Institut Géographique de Vienne, entre 1855 et 1857, pour le Prince Barbu Știrbei et reproduite, en 1864, sous le nom de *Charta României Meridionale* (échelle 1/57 000) par Carol Popp de Szathmary.
- 37 *Harta topografică a României*, ed. cit.
- 38 *Franzisco-Josephinische Landesaufnahme* ou *Dritte Landesaufnahme*, carte autrichienne réalisée entre 1869 et le début de la Grande Guerre, publiée pour la première fois en 1910. Les carreaux représentant le territoire roumain sont dressés, en majorité, entre 1900 et 1916.
- 39 TURNOCK, D., « Railways and economic development in Romania before 1918 », en : *Journal of Transport Geography*, no. 9, 2001, p. 145.
- 40 Division administrative du *județ* (département), groupant plusieurs communes et ayant une population moyenne de 30 000 habitants.
- 41 POGHIRC, P., *Satul din Colinele Tutovei*, Ed. Științifică, Bucarest, 1972, pp. 183-186.
- 42 TURNOCK, D., Art. cit., p. 143.
- 43 STĂNCIUGEL, R., BĂLAȘA, L.M., *Dobrogea în secolele VII-XIX. Evoluție istorică*, Ed. DC Promotions, Bucarest, 2005, p. 202.
- 44 BOTEZ, C., URMĂ, D., SAIZU, I., *Op. cit.*, p. 187.
- 45 TURNOCK, D., Art. cit., pp. 139-142.

- 46 Si, vers 1890, la moitié du combustible (lignite, pétrole, bois) était importée, en 1913 plus de 90% venait de la production interne (GANIȚCHI, I., « Aproximarea CFR cu combustibil înainte de războiu », en: *Revista CFR*, no. 19, 1932, pp. 89-102).
- 47 En 1891, les Chemins de Fer Roumains ouvrent leur propre usine de briques à Ciurea, près de Iași, dont les produits ont été utilisés pour la construction des gares partout en Roumanie.
- 48 MURGESCU, B., *România și Europa: Acumularea decalajelor economice (1500-2010)*, Ed. Polirom, Bucarest, 2010 ; MAIER, L., *Rumänien auf dem Weg zur Unabhängigkeitserklärung 1866-1877. Schein und Wirklichkeit liberaler Verfassung und staatlicher Souveränität*, Oldenbourg, Munich, 1989.
- 49 Le prix moyen du kilomètre de voie (matériel roulant et bâtiments inclus) construit par les concessionnaires était de 326 000 lei, plus que deux fois plus cher que les voies construites par l'État après 1880 – 150 000 lei/km (IORDĂNESCU, D., GEORGESCU, C., *Op. cit.*, vol. I, pp. 62-63 ; BOTEZ, C., URMĂ, D., SAIZU, I., *Op. cit.*, p. 110)
- 50 Parfois avec jusqu'à 30% des revenus annuels de l'état (MAIER, L., *Op. cit.*, p. 258).
- 51 MURGESCU, B., *Op. cit.*, p. 145.
- 52 BEREND, I.T., RÁNKY, G., *Economic Development in East-Central Europe in the 19th and 20th Century*, Columbia University Press, New York, 1974, p. 80.
- 53 KELLETT, J.R., *Railways and Victorian Cities*, Routledge & Kegan Paul, Londres, 1979, pp. 2-3.
- 54 PINHEIRO, M., *Portuguese Cities and Railways in the Nineteenth and Twentieth Century*, GIUNTINI, A., *Downtown by the Train: the Impact of Railways on Italian Cities in the Nineteenth Century – Case Studies*, ROTH, R., *Interactions between Railways and Cities in Nineteenth-Century Germany: Some Case Studies*, CARON, F., *Railway Development in the Capital City: The Case of Paris*, KUBOVA, A., *Railway Stations and Planning Projects in Prague*, CAMPBELL, H., *Railway Plans and Urban Politics in Nineteenth-Century Dublin*, NEVANLINNA, A.K., *Following the Tracks – Railways in the City Centre of Helsinki: Bygone Past or Unwritten Urban History?*, tous en : ROTH, R., POLINO, M.-N., ed., *Op. cit.*; LEVINSON, D., « The orderliness hypothesis: The correlation of rail and housing development in London », en : *Journal of Transport History*, vol. 29, no. 1, 2008 (pp. 98-114).
- 55 DIVALL, C., BOND, W., ed., *Suburbanizing the masses: public transport and urban development in historical perspective*, Ashgate, Aldershot, 2003 ; KELLETT, J.R., *Op. cit.* ; SIMMONS, J., *The Railway in Town and Country, 1830-1914*, David & Charles Publishers, Londres, 1986 ; LAMBERT, M., « Les problématiques du chemin de fer dans la ville, 1830-1855 », en : *Revue d'Histoire des Chemins de Fer*, no. 5-6, 1991-1992, pp. 195-235 ;

- MCKAY, J.P., *Comparative Perspectives on Transit in Europe and the United States, 1850-1914*, en : TARR, J.A., DUPUY, G., ed., *Technology and the Rise of the Networked City in Europe and America*, Temple University Press, Philadelphie, 1988, pp. 3-21.
- 56 LAMBERT, M., Art. cit., p. 197.
- 57 KELLETT, J.R., *Op. cit.*, p. 10.
- 58 LASCU, N., *Legislație și dezvoltare urbană, București 1831-1852*, thèse de doctorat, Institut d'Architecture « Ion Mincu », Bucarest, 1997, ms., pp. 196-203.
- 59 GEORGESCU, F., « Aspecte privind împărțirea administrativă și evoluția demografică din Bucureștii anilor 1831-1848 », en : *Materiale de istorie și muzeografie*, III, Muzeul de Istorie a Orașului București, Bucarest, 1965, pp. 53-88.
- 60 GIURESCU, C.C., *Istoria Bucureștilor*, 2^{ème} ed., Ed. Sport Turism, Bucarest, 1979, p. 208.
- 61 PINOL, J.-L., *Le monde des villes au XIX^e siècle*, Hachette, Paris, 1991, p. 74.
- 62 Contributions importantes sur ces thèmes par HARHOIU, D., *București, un oraș între orient și occident*, U.A.R. – A.R.C.U.B., Bucarest, 1997 et MAJURU, A., *Bucureștii mahalalelor sau periferia ca mod de existență*, Ed. Compania, Bucarest, 2003.
- 63 LASCU, N., *Op. cit.*, p.351-356 : transformation lente et graduelle des anciennes structures urbaines médiévales, sans ruptures radicales, au fur et à mesure que les besoins de la société l'imposaient.
- 64 Les cas de Buzău, Brăila et Râmnicu Sărat sont décrits chez GHEORGHIU, T.O., « Bulevardul gării. Procedee urbanistice aplicate zonei gării în câteva orașe românești », en : *Historia Urbana*, t. III, no. 1-2, 1995, pp. 163-168.
- 65 D'ailleurs, la Direction des Chemins de Fer a pris la décision d'accorder jusqu'à 75% de réduction sur le prix du transport pour les groupes organisés de paysans qui venaient voir l'Exposition.
- 66 Pour plus de détails sur les habitations bon marché à Bucarest, SFINȚESCU, C., « Societatea comunală de locuințe ieftine și realizările ei », en : *Urbanismul*, no. 5-6, année X (II), 1933, pp. 269-287.
- 67 BOWIE, K., « L'impact de l'essor du chemin de fer sur la profession architecturale en France au XIX^e siècle », en: *Revue d'Histoire des Chemins de Fer*, no. 5-6, 1991, pp. 35-50.
- 68 NOTARNICOLA, D., POUPARDIN, F., « Un siècle d'architecture ferroviaire : le bâtiment voyageurs comme espace de représentation urbaine des chemins de fer, de 1837 à 1937 » , en: *Revue d'Histoire des Chemins de Fer*, no. 5-6, 1991, pp. 91-126 : les auteurs identifient les grandes familles des gares urbaines du XIX^e siècle – respectivement, les gares de la première génération (les gares-hangars et les gares-halles) et de la deuxième génération (les gares-hôtels, les gares-églises et les gares-palais) ; en dehors de ces catégories,

- ils placent la grande masse des gares de passage – bâtiments de série qui forment le fond sur lequel se distinguent les grandes gares urbaines des deux générations. Pour une histoire détaillée, même si, parfois, datée de la gare ferroviaire du point de vue de son architecture, l'œuvre de référence reste MEEKS, C.L.V., *The railroad station : an architectural history*, Yale University Press, New Haven, 1956.
- 69 WEXLER, P.J., *Op. cit.*, p. 83.
- 70 DETHIER, J., ed., *Le Temps des Gares*, Centre Georges Pompidou, Paris, 1978, p. XXII-XXV
- 71 L'un des rares cas où cette métaphore prend aussi un sens physique c'est Euston Station, à Londres (P. Hardwick, 1839, aujourd'hui disparue), avec son entrée monumentale sous la forme d'un portail dorique.
- 72 SCHIVELBUSCH, W., Ed. cit., pp. 171-177.
- 73 RICHARDS, J., MACKENZIE, J.M., *Op. cit.*, Chap. 4 : « The Station and Society ».
- 74 *Idem*, Chap. 6 : « Class, Race and Sex ».
- 75 Comme, par exemple, les deux gares de Bucarest – Filaret et Gare du Nord.
- 76 Pour une analyse sur l'importance de l'architecture dans la construction nationale, voir POPESCU, C., *Le style national roumain, Construire une nation à travers l'architecture, 1881 – 1945*, Presses Universitaires de Rennes – Ed. Simetria, Rennes – Bucarest, 2004.
- 77 ***, *Documentare privind Enciclopedia Gărilor din România*, CDCAS, Bucarest, 2003, p. 94.
- 78 Auteur, parmi autres, de l'Arc de Triomphe, des sièges du Ministère des Travaux Publics (aujourd'hui l'Hôtel de Ville), de la Faculté de Droit, des Archives Nationales (toutes à Bucarest), des Casinos de Sinaia et de Constanța (avec D. Renard), des Palais de Justice de Buzău et Brăila et de l'Académie Roumaine de Rome.
- 79 Le style national a aussi été utilisé sur des gares de plus grandes dimensions, comme la Gare de l'Est à Bucarest (1903), les gares de Râmnicu Sărat (1898) ou de Piatra Neamț (1913).
- 80 Elles utilisent, presque toutes, des briques similaires en provenance de Ciurea.
- 81 Pour plus de détails sur les gares de E. Radu et P. Antonescu, voir ***, *Documentare privind Enciclopedia Gărilor din România*, CDCAS, Bucarest, 2003, pp. 93-108 et BELLU, R., *Elie Radu (1853-1931), artisan și arhitect al Căilor Ferate Române*, Collection « Cartea de istorie a CFR », no. 5, 2001.
- 82 ***, *Documentare...*, p. 39.
- 83 *Idem*, p. 40 ; EMANDI, E.I., CUCU V., CEAUȘU M., *Ghid de oraș. Suceava*, Ed. Sport Turism, Bucarest, 1989, pp. 71-72.

- 84 1^{er} prix : L. Blanc et A. Marcel ; 2^{ème} prix : Farge ; 3^{ème} prix : G. Magni ; programme et résultats du concours publiés dans *Analele Architecturei și ale Artelor cu care se legă*, no. 1/1890, 9-10/1892, 5/1893 et 6-7/1893. Une autre solution, appartenant à l'architecte Georg Frentzen, à été publiée dans MEEKS, C.L.V., *Op. cit.*, p. 137, fig. 150.
- 85 *Analele ...*, no. 9-10/1892, pp. 161-166.
- 86 *Analele ...*, no. 6-7/1893, pp. 83-87.
- 87 LARDNER, D., *Railway economy*, Taylor, Walton and Maberly, Londres, 1850, p. 35.
- 88 SCHIVELBUSCH, W., Ed. cit., pp. 33-35 : en 1839, Constantin Pecqueur voyait la France réduite aux dimensions de l'Île-de-France et la *Quarterly Review* avait la vision d'une Angleterre devenue une seule grande ville.
- 89 SCHIVELBUSCH, W., Ed. cit., pp. 33-44.
- 90 DURKHEIM, E., *The Elementary Forms of the Religious Life*, Glencoe, Ill., 1947, pp. 10-11, 440.
- 91 BENJAMIN, W., *Illuminations*, Fontana, New York, 1973, p. 222.
- 92 BAGWELL, P.S., *The transportation revolution from 1770*, Batsford, Londres, 1974, p. 125.
- 93 DAVIES, P.E., *Railway Time*, <http://www.greenwichmeantime.com/info/railway.htm>, 15.06.2010.
- 94 KERN, S., *The Culture of Time and Space, 1880-1918*, Harvard University Press, Cambridge, Mass., 1983, pp. 12-13.
- 95 Pour une perspective psychologique et sociologique sur l'introduction de l'heure standard en Grande Bretagne et aux États-Unis, voir ZERUBAVEL, E., « The Standardization of Time :A Sociohistorical Perspective », en : *The American Journal of Sociology*, vol. 88, no. 1, 1982, pp. 1-23.
- 96 Une excellente représentation littéraire de cette contradiction dans la nouvelle de Liviu Rebreanu, *Proștii*.
- 97 PETRESCU, ing. S., *Călăuza Căilor Ferate Române – publicațiune oficială, anuală*, 1^{ère} ed., Atelierele Grafice Socec & Co., Bucarest, 1913.
- 98 LAHOVARI , G.I., BRĂTIANU, gen. C.I., TOCILESCU, G.G., *Marele Dicționar Geografic al României*, 5 vol., Stab. Grafic. J.V. Socecu, Bucarest, 1898-1902.
- 99 DE CERTEAU, M., *L'invention du quotidien. Vol. 1 : Arts de faire*, UGE, Paris, 1980, p.129.
- 100 Une intéressante contribution sur ce sujet par PAREJO VADILLO, A., PLUNKETT, J., *The Railway Passenger; or, The Training of the Eye*, en : BEAUMONT, M., FREEMAN, M., ed., *The Railway and Modernity: Time, Space and the Machine Ensemble*, Peter Lang, Berne, 2007, pp. 45-67.
- 101 DESPORTES, M., *Paysages en mouvement: transports et perception de l'espace, XVIIIe – XXe siècle*, Ed. Gallimard, Paris, 2005, pp. 99-166.

- ¹⁰² SCHIVELBUSCH, W., Ed. cit., pp. 70-71 : toujours en 1839, Constantin Pecqueur affirmait que les trains étaient « les vrais chariots de l'égalité, de la liberté et de la civilisation ».
- ¹⁰³ *Idem*, pp. 77-88.
- ¹⁰⁴ MINISTERUL INDUSTRIEI ȘI COMERȚULUI, *Anuarul statistic al României*, Imprimeria Statului, Bucurest, 1912, p. 256.
- ¹⁰⁵ Le train et la gare sont des présences fréquentes chez Ion Luca Caragiale (*D-I Goe, Tren de plăcere, Bubico, Accelerat no. 17, CFR, În tren accelerat, Monopol, O zi solemnă*), où on les perçoit comme des cadres de la mixité sociale et de l'interaction.
- ¹⁰⁶ Chez Mihai Eminescu (*Doină*, 1883), le chemin de fer est l'instrument de choix de « l'invasion » destructrice des étrangers, qui menace de déstructurer la société traditionnelle autochtone : *Și cum vin cu drum de fier / Toate cântecele pier* [*Quand ils arrivent en chemin de fer / Toutes les chansons se meurent*].
- ¹⁰⁷ RICHARDS, J., MACKENZIE, J.M., *Op. cit.*, Chap. 4 : « The Station and Society ».
- ¹⁰⁸ PETRESCU, ing. S., *Op. cit.*, pp. 322-348.
- ¹⁰⁹ SCHIVELBUSCH, W., Ed. cit., pp. 129-133.
- ¹¹⁰ MINISTERUL INDUSTRIEI ȘI COMERȚULUI, *Op. cit.*, p. 262.
- ¹¹¹ LACRIȚEANU, Ș., POPESCU, I., *Istoricul tracțiunii feroviare în România, Vol. 1: 1854-1918*, Ed. ASAB, Bucurest, 2007, pp. 614-617.
- ¹¹² Accident de Bihar, en Inde.
- ¹¹³ BOTEZ, C., URMĂ, D., SAIZU, I., *Op. cit.*, pp. 200-211 ; MAER, M.T., *Oameni mici în timpuri mari. Note din viața ceferiștilor în timp de război 1916-1917*, Tipografia « Isvorul », Bucurest, 1929.
- ¹¹⁴ WELLS, H.G., *Anticipations*, Methuen, Londres, 1902 p. 4