

Stéphanie Sauget

Surveiller les gares parisiennes au XIX^e siècle : police et modernité

Avertissement

Le contenu de ce site relève de la législation française sur la propriété intellectuelle et est la propriété exclusive de l'éditeur.

Les œuvres figurant sur ce site peuvent être consultées et reproduites sur un support papier ou numérique sous réserve qu'elles soient strictement réservées à un usage soit personnel, soit scientifique ou pédagogique excluant toute exploitation commerciale. La reproduction devra obligatoirement mentionner l'éditeur, le nom de la revue, l'auteur et la référence du document.

Toute autre reproduction est interdite sauf accord préalable de l'éditeur, en dehors des cas prévus par la législation en vigueur en France.

revues.org

Revues.org est un portail de revues en sciences humaines et sociales développé par le Cléo, Centre pour l'édition électronique ouverte (CNRS, EHESS, UP, UAPV).

Référence électronique

Stéphanie Sauget, « Surveiller les gares parisiennes au XIX^e siècle : police et modernité », *Revue d'histoire du XIX^e siècle* [En ligne], 29 | 2004, mis en ligne le 29 juin 2005. URL : <http://rh19.revues.org/index700.html>
DOI : en cours d'attribution

Éditeur : Société d'histoire de la révolution de 1848
<http://rh19.revues.org>
<http://www.revues.org>

Document accessible en ligne sur :
<http://rh19.revues.org/index700.html>

Document généré automatiquement le 23 janvier 2012. La pagination ne correspond pas à la pagination de l'édition papier.

Tous droits réservés

Stéphanie Sauget

Surveiller les gares parisiennes au XIX^e siècle : police et modernité

Pagination de l'édition papier : p. 71-87

- 1 Les gares de chemins de fer parisiennes, considérées d'emblée comme un jouet dangereux aux mains d'une population jugée révolutionnaire ¹, ont posé immédiatement la question de leur surveillance. Pour les compagnies de chemin de fer comme pour l'administration publique et la Préfecture de police, il s'agissait de non seulement garantir la sécurité publique, mais aussi de protéger et de conserver bâtiments et machines. Les gares parisiennes furent mises sous surveillance dès leur apparition, alors que les gares des premiers chemins de fer du centre de la France, qui transportaient essentiellement des marchandises, n'avaient pas fait l'objet d'une surveillance particulière de la part de l'administration supérieure ². Il semble également qu'il n'y a pas eu de surveillance spécifique des relais de diligence, des stations d'omnibus ou des ports de la Seine ³. Ce n'est qu'à partir de 1837 que les pouvoirs publics commencèrent à légiférer, à partir du cas parisien, tant il était vital à la survie des compagnies de chemins de fer que la sécurité des gares parisiennes soit garantie. L'exception des gares venait en quelque sorte se surimposer à l'exception parisienne en matière de police ⁴.
- 2 La question de la surveillance des gares paraît *a priori* banale. Pourtant, cette demande nouvelle de police est intervenue dans le contexte d'une réorganisation complexe de la société et du brouillage relatif des catégories de propriété, d'espace et de police. Pensons, par exemple, à la loi sur l'expropriation publique votée en 1841 par un régime soutenant par ailleurs les droits inaliénables de propriété. Dans le lent processus de différenciation complexe entre espace public et espace privé, la gare apparaît comme un espace éminemment problématique. En effet, le sol sur lequel furent construites les gares reste la propriété de l'État ou de la Ville de Paris et ce sol est simplement concédé à une compagnie ferroviaire, constituée la plupart du temps en société anonyme. La compagnie construit les bâtiments, parfois avec l'aide subsidiaire de l'État, ce qui fait qu'elle se sent largement propriétaire de « sa » gare. Enfin, le lieu est ouvert largement au public des voyageurs qui l'arpentent, l'habitent (même transitoirement) et l'investissent de nombreuses manières. Quel statut peut donc légalement définir la gare du XIX^e siècle ? Cette première interrogation a longuement tiraillé les contemporains des gares, notamment les juristes du droit public et du droit privé ⁵, et ressurgit précisément quand se pose la question de la surveillance des gares. Qui devait les surveiller ? De quel droit ? Avec quel personnel ? Comment adapter les vieilles pratiques de surveillance à ces lieux poreux de transit ?
- 3 Les gares sont traversées par quelques-unes des grandes préoccupations sociales, politiques et judiciaires du second tiers du XIX^e siècle. Elles sont en cela un laboratoire d'expérimentations passionnant à observer, parce que ce qui s'y joue les dépasse largement : « la gare de chemin de fer, c'est la société en miniature, c'est le théâtre des milles scènes, de mille intrigues, de mille déceptions aussi » ⁶ s'enthousiasmait ainsi Benjamin Gastineau en 1861. Dans cette perspective, analyser l'enjeu policier permet à l'historien de saisir, par delà la question de la surveillance des gares, des conflits de pouvoir révélateurs des efforts de normalisation induits par une innovation qui a bouleversé bien des habitudes policières, la basse police n'excluant pas les considérations politiques ⁷, surtout lorsqu'il s'agit de Paris. Essayons donc de saisir les interactions entre mutations de la police parisienne et surveillance des gares sous la Monarchie de Juillet d'abord, puis entre modernité policière et modernité de la gare dans la ville sous le Second Empire pour mettre en valeur ces basculements. Signalons ici que le terme de « modernité » n'est pas seulement un concept construit par les historiens pour rendre compte d'une rupture ou d'un hypothétique « progrès » mais une catégorie discursive largement utilisée par les contemporains pour qualifier ou disqualifier ces innovations.

Gares et enjeux de police avant le Second Empire : la mise en place d'une surveillance spécifique

- 4 Dès l'inauguration de la première gare — la gare Saint-Lazare — en août 1837, une surveillance spécifique fut mise en place. Cette surveillance s'appuyait sur un arrêté du ministre des Travaux Publics, Martin du Nord, en date du 25 août 1837, mettant en œuvre les mesures décidées lors de débats préliminaires à la Chambre des Députés. Les gares, si elles faisaient bien partie de Paris et de la grande voirie, n'en ressortaient pas moins d'un type d'espace radicalement différent, à l'instar du fleuve ou des marchés, nécessitant une surveillance spéciale. La gare est d'emblée un espace à part, qui n'entre pas dans le découpage spatial policier ordinaire de Paris.
- 5 Ces mesures révélaient une double prévention : d'abord une grande méfiance envers le public parisien, puis une défiance envers la Compagnie d'Émile Pereire contre laquelle les voyageurs et l'État devaient pouvoir se retourner en cas de problème. Avant même toute expérience de terrain, la dangerosité fut donc pensée et définie. Le texte de l'arrêté mettait en scène un État incitant la Compagnie de Paris à Saint-Germain à prendre toutes les précautions pour protéger un public ignorant les dangers du chemin de fer — dangers pour l'intégrité des corps essentiellement, à cette époque, la définition des dangers s'élargissant considérablement dès les années 1840. Ce public devait être totalement pris en charge, dirigé dans l'enceinte de la gare, enfermé dans les salles d'attente avant le départ, guidé par des commissionnaires sur les quais, averti par des signaux nombreux et enfin enfermé dans les wagons avant le départ. Mais l'État protecteur devait aussi s'assurer que la Compagnie n'abuserait pas de la naïveté des premiers voyageurs et prit donc des mesures visant à recueillir les plaintes des usagers et à surveiller les nouvelles pratiques ferroviaires dans la gare même.

De nouveaux acteurs de l'ordre contestant le pouvoir de la Préfecture de police ?

- 6 Pour rendre cette surveillance des gares possible, de nouveaux acteurs institutionnels et privés de la sécurité firent donc leur apparition — acteurs qui n'ont rien à voir avec les agents habituels de l'ordre —, ce qui a modifié à la fois la carte du contrôle dans Paris et a redistribué les rôles de la surveillance entre les différentes institutions ; le cas des gares posant en outre, de manière aiguë, la question de la légitimité d'une police privée plus compétente que la police urbaine, et soulevant la question de la « modernité » policière dans une grande capitale européenne, question que l'on retrouve posée plus largement dans les années 1830-1840 dans les débats autour de l'émergence de détectives privés (Vidocq) et l'apparition de gardes du commerce⁸.
- 7 Parmi les acteurs institutionnels, citons d'abord les ingénieurs de chemins de fer, personnages intermédiaires entre l'État et les compagnies privées : les ingénieurs des Ponts et Chaussées avaient en charge le service de surveillance de l'état de la voie de fer, des terrassements, des ouvrages d'art et des clôtures ; les ingénieurs des Mines, celui de la surveillance de l'état des machines, des locomotives employées à la traction des convois et en général de tout le matériel roulant servant à l'exploitation.
- 8 Bien évidemment, la Préfecture de police ne put être laissée à l'écart des missions de surveillance qui lui étaient « naturellement » dévolues. Ainsi apparut un corps de commissaires spéciaux de police, chargés de la surveillance des convois, de la police des stations et de l'exécution des règlements de police. Mais ce corps n'était pas seul compétent. Pour répondre aux inquiétudes de l'exploitation financière des chemins de fer fut aussi créé le corps des commissaires royaux des chemins de fer, chargés de veiller aux intérêts commerciaux de l'État, aux tarifs pratiqués dans les gares, bref à la « bonne exécution économique du cahier des charges et à l'étanchéité des circuits de l'argent définis par convention entre l'État et les compagnies ». Ces commissaires furent placés sous la tutelle du Ministère des Finances et du ministre des Travaux Publics avant de disparaître en 1848 dans le corps des inspecteurs de l'exploitation commerciale, placés sous l'autorité des ingénieurs de contrôle.

- 9 Diverses missions, *a priori* très distinctes dans les textes mais se chevauchant largement dans les pratiques, furent confiés à des agents en concurrence, rendant des comptes à des instances en conflit.
- 10 En outre, une grande liberté fut laissée aux compagnies pour gérer les gares avec leurs propres agents : les cahiers des charges des compagnies concessionnaires de chemins de fer entre 1836 et 1843 contenaient tous une disposition spéciale ainsi conçue : « les agents et gardes que la compagnie établira, soit pour opérer la perception des droits, soit pour la surveillance et la police des chemins de fer et des ouvrages qui en dépendent, pourront être assermentés et seront dans tous les cas assimilés aux gardes champêtres ». Les compagnies pouvaient donc à tout moment adopter un règlement intérieur, sans en aviser les agents de surveillance de l'État, mettant ceux-ci dans des situations embarrassantes. Cette disposition, très forte, et de nature à contester en partie le pouvoir de la Préfecture de police, fut-elle réellement mise en œuvre ? Quels agents furent chargés par les compagnies du gardiennage des emprises ferroviaires (dépôts, ateliers, rotondes...) ? Ni les archives des compagnies ni les affaires judiciairisées ne sont en mesure de nous renseigner sur ces questions, fondamentales pourtant pour mesurer le pouvoir d'ébranlement de cette disposition réglementaire sur la Préfecture de police. Il semble bien que les chefs et sous-chefs de gares aient pu être assimilés à des gardes champêtres, mais les délits qu'ils eurent à constater furent de nature différente de ce que la police cherchait à réprimer dans la société : ils nourrirent plutôt la jurisprudence des chemins de fer et touchaient essentiellement à la répression de délits commerciaux (fraude de billets, vol de bagages ou autres). À l'évidence, compagnies de chemins de fer et Préfecture de police n'avaient pas la même conception des risques encourus dans l'enceinte des gares.
- 11 Le chemin de fer ouvrait de nouvelles brèches dans les dispositifs territoriaux traditionnels de la police parisienne, créant des possibilités inédites de fuite, d'évitement et libérant peut-être de nouveaux comportements criminels désormais assurés d'impunité. Cette représentation, qui nous apparaît « fantasmatique », et qui était peut-être minoritaire, fut cependant agissante : ainsi constate-t-on, à lire les *Mémoires* de Canler, que parmi les douze catégories de vol que ce grand policier distingue, il en est une qui semble propre aux gares. Il s'agit de ce qu'il appelle le « vol à la valtreuse »⁹, — ce mot désignant une valise en argot dans les années 1830. Voici comment il définit ce délit : « un voleur est vêtu en commissionnaire, il attend les voyageurs aux abords des débarcadères du chemin de fer et aux alentours des messageries ; il s'offre pour porter la malle ou la valise d'un nouveau débarqué et, pendant le trajet, il trouve le moyen de disparaître avec le chargement qui lui a été confié »¹⁰. Il semble donc que les gares aient étendu le champ d'action d'anciennes formes de criminalité mais aussi de nouvelles pratiques telles que le vol dans les omnibus. Un autre témoignage de cette peur agissante se trouve dans la très catholique *Revue du XIX^e siècle* : « Chaque amélioration introduite dans la société y développe des nécessités nouvelles pour la conservation des intérêts qui en sont le résultat. Ainsi, nous allons avoir un chapitre de plus au Code pénal, pour la répression des crimes et délits qui peuvent être commis contre les chemins de fer. [...] Une commission s'occupe de cette législation. Elle est d'autant plus nécessaire que cette innovation blesse quelques intérêts secondaires, et qu'autour de Paris surtout, on a affaire au peuple le plus destructeur et le plus dégradant qui soit au monde. C'est, dit-on, cette législation qu'on élabore qui retarde l'ouverture du chemin de fer de Paris à Saint-Germain. En attendant, les Parisiens vont voir par partie de plaisir les essais qui se font chaque jour des machines locomotives »¹¹. Dans certains milieux conservateurs, le chemin de fer est donc perçu d'emblée comme criminogène lorsqu'il est greffé sur Paris, la ville révolutionnaire. Il réactive la peur de la révolte, de la violence populaire et bientôt du complot.
- 12 La gare constituait une menace pour l'ordre public parisien et nécessitait une réponse sécuritaire appropriée. Plusieurs textes émanant de l'administration centrale témoignent, après l'engagement anarchique de l'État dans la surveillance de cette industrie particulière, d'une volonté de centraliser des pratiques concurrentes dans les mains du préfet de police de Paris, principal acteur de l'ordre dans l'espace parisien. Cependant, malgré de nombreuses dispositions en faveur de ce système, il manquait un texte de référence pour asseoir le rôle de

la police dans cet espace fortement revendiqué par les compagnies de chemins de fer comme leur propriété privée.

13 La loi du 15 juillet 1845 sur la police des chemins de fer ne fut pas en mesure de changer la situation. Réclamée par la Préfecture de police, promulguée par Louis-Philippe et rendue exécutoire par Georges Delessert, préfet de police, elle avait le mérite d'offrir un texte valable sur toutes les lignes et pour toutes les compagnies, mettant fin à la confusion des règlements sans cesse recopiés et insatisfaisants. Elle donnait force légale à l'action de police. Mais en pratique, elle ne résolut rien. Elle fut donc complétée par l'ordonnance royale du 15 novembre 1846, texte fondateur de la surveillance policière dans les gares jusqu'à nos jours.

14 À partir de cette ordonnance, en droit, le préfet de police exerçait les attributions qui lui « étaient dévolues dans la surveillance de l'exploitation des chemins de fer ». Il devait recevoir les rapports au moins mensuels des ingénieurs « sur l'état des voies et du matériel roulant ». Il consultait les commissaires royaux sur « toutes les réorganisations de service au point de vue des intérêts commerciaux et ils l'informaient spontanément du résultat de leur surveillance sur la partie économique de l'exploitation ». Le dispositif de surveillance fut enfin complété et enrichi, à la demande du préfet de police au ministre des Travaux Publics du 31 mai 1847, par l'institution d'inspecteurs de secours placés sous les ordres de la Préfecture de police approuvée par le ministre des Travaux Publics le 17 septembre 1847. Ils étaient chargés « d'inspecter les appareils de secours que les Compagnies étaient tenues d'entretenir à des stations déterminées » et devaient envoyer des rapports mensuels et des rapports spéciaux. Dans la pratique, cependant, le système ne fonctionna pas.

15 Les conflits de compétence entre tous les agents de surveillance ne pouvaient manquer de se produire. Trop d'agents exerçaient concurremment la surveillance de l'exploitation des chemins de fer. Ces luttes entre acteurs de l'ordre commençaient dès les cours de gares, avant même d'entrer dans les locaux des compagnies :

16 « Les Compagnies combattent l'intervention de l'autorité dans l'usage des cours attenant aux stations ; jalouses de montrer la prépondérance de leur pouvoir, elles prétendent que les chemins de fer concédés échappent au domaine commun. Les Compagnies oublient qu'on ne leur a pas octroyé l'expropriation publique et beaucoup d'autres avantages d'exécution, pour assimiler ensuite leur industrie à une simple maison de commerce. Si les Chemins de fer sont devenus une affaire d'industrie privée, ils n'ont jamais cessé d'être avant tout une question nationale. Dans une exploitation aussi vaste et constamment en présence des diverses classes du monde, il fallait des mesures spéciales d'ordre et de sûreté. Qui donc avait qualité constitutionnelle pour assujettir les citoyens à des règles fixes ? »¹².

17 Avant l'ordonnance de 1846, les compagnies déterminaient elles-mêmes l'usage des cours, ce qui présentait de graves inconvénients aux yeux de l'administration publique : absence de sanction correctionnelle ; favoritisme déguisé pour certaines entreprises de transport ; procès civils, longs et onéreux, réclamations fréquentes. Et il y eut bien d'autres pommes de discorde, telle que la question de la vente dans les gares ou la question de la fixation du nombre et des heures des convois.

18 Les fonctionnaires étaient tous placés sous les ordres directs du préfet de police, mais ils étaient indépendants les uns des autres, puisque relevant d'instances tutélaires différentes et en conflit. La concurrence voulue et banale, car du point de vue de la Préfecture de police, « cette circonstance contribuait puissamment au bien du service », produisit des effets contraires à ceux espérés. Dans son état larvé, la guerre que les compagnies menèrent contre la Préfecture de police passa aussi par la transmission difficile des informations entre les services. Dès la mise en place du système de surveillance, le préfet se plaignit de n'être averti de rien. Avec les événements de 1848, la Préfecture de police, absorbée par des tâches de surveillance politique, relâcha la surveillance sur les chemins de fer. Les ingénieurs obtinrent alors du gouvernement provisoire des modifications de l'organisation de la surveillance des chemins de fer conformes à leurs vœux.

19 Ainsi, de 1837 à la Révolution de 1848, de nouveaux acteurs de l'ordre, ne relevant pas au départ de la compétence directe de la Préfecture de police firent leur apparition dans les gares. La plupart furent ramenés sous la tutelle du préfet par l'ordonnance de 1846. Cependant,

les compagnies avaient obtenu la reconnaissance d'une police privée laissée aux soins de ses agents, que ceux-ci soient chefs de gare, gardes-barrière ou gardiens de dépôts, et que l'historien peine à saisir. Cette reconnaissance était-elle de nature à remettre en cause le modèle de surveillance de la Préfecture de police ?

L'émergence d'un nouveau modèle de surveillance

- 20 Le 29 juillet 1848, un décret du chef du pouvoir exécutif, ni publié, ni inséré au bulletin des lois, supprima les commissaires spéciaux de police et les agents de surveillance et les remplacèrent par des commissaires et sous-commissaires de surveillance administrative. Déjà les commissaires royaux avaient été remplacés par des inspecteurs de l'exploitation qui se trouvaient sous les ordres des ingénieurs. Dès ce moment, tous les rapports directs durent cesser entre le préfet de police et les autres agents de surveillance. Malgré les plaintes de la Préfecture de police, appuyées par quelques représentants à l'Assemblée, la décision finale confirma la suppression des commissaires spéciaux de police pour des « questions de crédit ». Un autre modèle devait remplacer celui de la Préfecture de police.
- 21 La loi du 27 février 1850, créant le corps des commissaires et sous-commissaires de surveillance administrative puis l'arrêté Bineau du 15 avril 1850¹³ signalaient l'abandon de l'ancien système de surveillance et inauguraient le règne de l'ingénieur. Cet abandon fut légitimé à l'Assemblée par la modernité anglaise et son modèle de civilisation que la France cherchait à rattraper : le 9 novembre 1850, le représentant Blaise (des Vosges) invoqua l'exemple libéral anglais : « la conclusion unanime (des enquêtes du bureau de commerce anglais) est que la responsabilité des compagnies est la meilleure et la seule règle à leur imposer dans l'intérêt de la sécurité publique, aussi bien que dans l'intérêt des particuliers ; que toute intervention de l'État, tout ordre de service imposé aux compagnies détruirait leur responsabilité »¹⁴. L'un des modèles de surveillance policière était donc remis en cause et une partie des hommes affectés à cette tâche furent révoqués. Les compagnies reprochaient à ces derniers d'obéir à la logique ancienne du planton, c'est-à-dire d'une police statique, sédentaire, ostentatoire, établie dans les gares et opérant une sorte de filtre dans cet espace interstitiel entre l'espace public et l'espace ferroviaire¹⁵.
- 22 Les agents dans les gares — souvent d'anciens militaires en fin de service — devaient revêtir un uniforme et arborer le sabre (mais pas d'arme à feu), ce qui les rendait sans doute intimidants mais en partie inefficaces : difficile de courir vite dans ces conditions ou de prendre sur le fait des individus qui se fauillent à l'écart de leur lieu assigné de surveillance, sauf à compter sur le hasard. C'est ce que souligne Victor Nancy en rapportant un fait divers, relaté par les journaux de Paris le 7 décembre 1853 : « Un individu d'une vingtaine d'années s'introduisit hier matin dans la gare du chemin de fer de Rouen. Après avoir causé quelques instants avec les employés, il disparut tout d'un coup. Un convoi se disposait à partir. Par un hasard providentiel, l'un des employés sortit à la hâte pour parler à un garde-ligne, auquel il avait à faire une recommandation. Il trouva l'individu dont il vient d'être question qui avait arrangé les aiguilles, et qui, à l'aide d'une pierre, s'occupait à déplacer les rails, en sorte que dix minutes plus tard une catastrophe aurait infailliblement eu lieu. Le départ du convoi fut suspendu jusqu'à ce que la voie eût été remise en état. L'individu qu'on a arrêté est un garçon marchand de vins employé dans un établissement de la rue du Havre. On a reconnu qu'il était en état d'aliénation mentale »¹⁶.
- 23 Certains de ces agents disposaient de bureaux sur place, ce qui certes contribuait à faire de la gare un territoire policier, mais eut aussi pour effet de générer une police paperassière, bureaucratique et passive, plutôt qu'une police de terrain. En quelque sorte, ils représentaient l'ordre plutôt qu'ils ne le faisaient régner.
- 24 Les réflexions de Michel Foucault sur les prisons et les hôpitaux dans *Surveiller et punir* me semblent de nature à éclairer le système de surveillance mis en place dans les gares parisiennes¹⁷. D'une part, la plupart des grandes gares parisiennes se situent à proximité de ce type d'établissements : ainsi, la gare de Lyon fait face à la prison modèle de Mazas dont parle Michel Foucault, la gare Saint-Lazare voisine la prison de Saint-Lazare, la gare du Nord est à côté de l'hôpital Lariboisière. Les ingénieurs des chemins de fer et les architectes n'ignoraient

- rien des méthodes qui avaient prévalu dans la construction hospitalière ou pénitentiaire. D'autre part, les traités des ingénieurs et des architectes manifestent de très nets soucis de quadrillage spatial, de découpage d'aires distinctes, de réflexions sur les flux, les mouvements, les sas qu'a repérés Michel Foucault dans ces espaces de contrôle. Dans le chapitre qu'il consacre au « panoptisme », il place l'origine de ce besoin de quadriller l'espace dans les mesures prises au XVII^e siècle pour endiguer la peste qui se déclarait dans une ville. L'espace est « découpé, immobile, figé. Chacun est arrimé à sa place. Et s'il bouge, il y va de sa vie, contagion ou punition. L'inspection fonctionne sans cesse. Le regard partout est en éveil »¹⁸. Il décrit des agents, des corps de garde affectés à la surveillance d'un poste précis, avec toute autorité. Outre des dispositifs spatiaux, il décrit un système d'enregistrement permanent sous forme de rapports hiérarchisés, de formulaires préétablis, de visites impromptues destinés à nourrir l'information de l'administration centrale. Tout cela, dit-il, constitue « le modèle compact du dispositif disciplinaire »¹⁹. Or, dans les discours tenus sur les gares et dans les dispositifs qui y sont mis en place, on peut repérer les mêmes craintes : peur de l'accident, peur de la ruée de la foule vers le train, de l'attente claustrophobe parquée dans des salles d'attente trop petites, mal aérées, trop confinées, peur de la chute, de la séduction, du vol, de la fuite... Pour autant, si l'analyse de Foucault peut être éclairante dans le cas des gares, elle ne peut pas s'appliquer strictement. En effet, plusieurs spécificités viennent compliquer le schéma : tout d'abord, la gare n'est pas un espace totalement clos ; ensuite, c'est un espace commercial, une entreprise, dont la raison d'être est de faciliter la circulation, la liberté de mouvement ; enfin, plusieurs instances se disputent le contrôle de la gare et empêchent le fonctionnement du « Panopticon », en souhaitant garder privée une partie du gardiennage de cet espace mixte.
- 25 En fait, les compagnies s'attaquèrent aux fonctionnaires de l'administration centrale sur la question primordiale et significative de la compétence. Le *Journal des chemins de fer*²⁰, qui les soutient et relaie leurs *desiderata*, publie cette attaque très explicite : « On comprend qu'à l'origine, l'administration a dû engager beaucoup sa responsabilité dans le choix des personnes ; on a dû nommer d'emblée, à des postes très importants, des candidats qui n'avaient encore donné aucune preuve d'aptitude spéciale et d'assiduité ; mais aujourd'hui que le service se régularise et se développe, il y a déjà un personnel en voie d'expérience, et nous espérons qu'on établira des conditions d'admission et d'avancement, une véritable hiérarchie. [...] qui peut admettre que les combinaisons de la faveur puissent l'emporter sur la sécurité générale ? [...] que la surveillance de l'État s'exerce par des hommes expérimentés, car l'ignorance ou la médiocrité sont ordinairement tracassières et absurdes ? »²¹.
- 26 Les compagnies ne se contentaient pas de contester la surveillance en place. Elles avaient en effet une tout autre conception de la police des gares, plus efficace selon elles, qu'elles opposaient aux pratiques policières classiques, débordées par la modernité du chemin de fer. Leur modèle passait par la sélection d'agents compétents, ayant une forte capacité d'initiative pour faire face à l'aléa ; des agents fortement mobiles ou dispersés, arpentant la gare en tout sens, capables d'intervenir sur le champ et surveillés par des ingénieurs opérant des rondes périodiques dans l'espace des gares. À la même époque, les détectives privés essayaient de défendre leur profession en reprenant les mêmes arguments.
- 27 Cette conception circulatoire, gyrovague et industrielle de l'espace se heurtait *a priori* aux dispositifs figés et militaires mis en place par la Préfecture de police et le ministre des Travaux Publics. Pourtant, ce débat entraînait en conformité avec le désir d'une police municipale moderne, renouvelée dans ses pratiques et manières de faire, à l'instar de la *Metropolitan Police* de Londres²².
- 28 Il semble que cette opinion soit partagée plus largement encore. Une caricature des événements de 1848, parue en fac-similé dans le deuxième volume de *L'Album Comique* du 10 août 1885, ridiculise ainsi la bêtise et la myopie d'un commissaire de surveillance borné, bras croisés,

figé sur le quai de la gare, insensible au tumulte qui se produit à quelques pas de lui, hors de la gare, donc hors de son champ de compétence :

L'Album Comique, 10 août 1885 (sur la pancarte : « On ne fume pas ici »)



Peu

importe les coups de feu, les coups de poing ou encore que l'on fume à côté d'un panneau d'interdiction de fumer²³ aux portes de la gare tant que cela ne se produit pas sur les voies et n'entrave pas l'exploitation commerciale du chemin de fer. Signalons que ces hommes n'ont pas le droit de donner des ordres, y compris dans la gare, leur responsabilité n'étant que morale (et non matérielle). Ils ne peuvent en quelque sorte qu'observer et garder leur sang-froid, en évitant soigneusement toute discussion querelleuse, position de plus en plus intenable. La gare, comme lieu de surveillance à part, hors du droit commun classique, devient une représentation probablement intolérable.

Police spéciale des chemins de fer et modernité policière et sociale

Une police repensée et renforcée dans les gares

29 Il faut penser comme un tout la réforme de la police municipale de 1854, créant le corps des sergents de ville en tenue et la surveillance renouvelée des gares sous le Second Empire, aboutissant à la création d'un corps de police spéciale des chemins de fer à la fois discret (pas d'uniforme) et largement mobile sur l'ensemble d'un réseau. Les archives de la Préfecture de police ont conservé les traces de la création de ce corps et des aménagements qu'il a fallu prévoir au moment de la mise en place de cette réforme. Le décret des 22 février et 15 décembre 1855 institua donc un corps de 30 commissaires de police, établis dans 24 résidences administratives, touchant un traitement compris entre 2 000 et 6 000 francs auquel s'ajoutent des frais de bureau (entre 400 et 1 500 francs). Dès 1855, six postes furent

affectés aux gares terminus de Paris. D'après un rapport du Garde des Sceaux en 1857, ce nouveau corps fut surtout chargé d'effectuer une police politique²⁴ : un des motifs particuliers, déterminant la création des commissaires spéciaux de police, aurait été de pourvoir à la sûreté des lignes que l'Empereur avait à parcourir, à un moment où la hantise du complot ressurgissant faisait redouter les lignes de chemins de fer comme autrefois l'on se défiait des souterrains, la mobilité ayant aussi sa part d'ombre. Des instructions confidentielles furent transmises et le gouvernement ne tarda pas à être parfaitement éclairé sur les opinions politiques du personnel des employés et des ouvriers de toutes les catégories occupées par les chemins de fer.

30 Mais ce corps assura aussi une authentique police moderne de l'exploitation au service de l'action publique : le rapport signale 614 procès-verbaux sur 15 commissariats en décembre 1857, concernant des affaires autrefois passées sous silence et posant de nouveaux problèmes juridiques. Par exemple, sur la question de l'arrestation préventive des individus qui voyagent en chemin de fer sans billets et sans argent pour payer leurs places, le Garde des Sceaux préconisait de relâcher le prévenu sans déclencher de suite judiciaire (en mai 1854), tandis que le ministre des Travaux Publics autorisait et souhaitait même encourager la détention pour l'exemple. Ces délits qui n'étaient jusqu'alors que verbalisés par les agents des compagnies semblaient devoir rejoindre la liste des délits passibles d'un traitement en correctionnel. C'était une façon de rogner sur les prérogatives que les compagnies pensaient avoir. Toutefois, malgré quelques dossiers exceptionnels, il semble évident que les efforts de police ne portèrent pas sur ces types de contraventions. Cependant, d'anciens comportements ne furent plus tolérés. En 1869, Joseph Quetin en fit ainsi les frais quand il fut sommé de comparaître devant la sixième chambre du Tribunal de Première Instance de police correctionnelle pour « contravention aux règlements sur la police des chemins de fer et outrages à agent » le 19 novembre 1869²⁵. De quoi s'agissait-il en fait ? D'après les notes du greffier lors de l'audience du 12 septembre 1869, le procureur impérial accusait ce négociant en grains de 59 ans d'être monté dans un wagon pour dames seules en gare de Lyon, à Paris. Ces mêmes faits durent se produire avant cette affaire et furent apparemment traités avec indulgence par les anciennes cours. En effet, le procès-verbal du commissaire de surveillance administrative de Louis Molinier en date du 6 octobre 1869 recommandait la sévérité : « Ces mêmes faits pour ce même cas sont assez fréquents et nous estimons qu'un exemple serait nécessaire »²⁶.

32 Police et justice devaient marcher main dans la main pour éduquer le public indiscipliné des gares, civilisant et normalisant les comportements, modernité policière devant rimer avec polissage des voyageurs. L'expérience policière de terrain pouvait permettre de constituer un savoir policier spécifique. En même temps s'affinaient et se modulaient les normes fluctuantes de l'acceptable et de l'inadmissible dans le discours social et les pratiques. Pour améliorer la crédibilité des agents de surveillance, qualifiés d'incompétents, l'administration supérieure révisa les concours d'admission des surveillants de chemins de fer. Le décret du 27 mars 1851 pose la question de la compétence qui semble désormais cruciale pour faire accepter ces hommes aux compagnies de chemins de fer. L'article 2 fixe les critères de recrutement : la nationalité française, l'âge minimum de 25 ans, le principe du concours (être sur une liste d'admissibilité). Les commissaires et sous-commissaires sont en effet recrutés par un examen arrêté par le ministre des Travaux Publics. L'article 7 nous renseigne sur les critères des épreuves : les épreuves écrites ont pour objet de constater qu'ils ont une écriture nette et lisible, que leur orthographe est correcte ; elles consistent en outre à une rédaction d'états, tableaux, avis, lettres, procès-verbaux ou rapports sur affaires de service. Quant aux examens oraux, ils portent sur l'arithmétique et le système légal des poids et mesures, les éléments de la comptabilité, la législation qui régit les chemins de fer, des notions de droit pénal et d'instruction criminelle. Le recrutement devait se faire par ordre de mérite (article 8), permettant aux meilleures recrues de choisir leur affectation. Cependant, de nombreux candidats furent exemptés de concours, notamment les anciens militaires, ce qui vint à ce programme de recrutement d'une partie de son contenu sur le terrain, les mêmes hommes restant en place ou presque.

33 De plus, la porosité des gares ne fut pas réduite. La croissance des réseaux, des équipements et l'augmentation du trafic des voyageurs démultipliaient les besoins de surveillance que des acteurs nouveaux de l'ordre ne pouvaient réduire. Ces hommes étaient mal acceptés des voyageurs, notamment les commissaires de police spéciale qui ravivaient les mauvais souvenirs d'une police faite de mouchards. Bruno Carrière²⁷ avait déjà observé l'irascibilité des voyageurs envers tous les agents de l'ordre. Joseph Quetin, dont nous avons parlé, fut accusé d'outrages à agent, par exemple. En outre, les commissaires de police spéciale des chemins de fer étaient encore trop souvent recrutés en fonction de leur qualité de subordination, leur loyauté envers l'État et leurs états de service dans l'armée : avant 1879, aucun diplôme ni aucun enseignement n'était exigé au recrutement. Ils se formaient à leur nouveau métier sur le tas. Ils devaient être en bonne condition physique (visite médicale), avoir de bonnes relations avec les notables locaux et le public en général et présenter des garanties de moralité, de tact, de bon sens. Ainsi, les efforts de bonne police ne rendirent pas illégitime l'existence d'une police privée des chemins de fer même s'ils contribuèrent à la faire passer au second plan dans les années 1870. D'une certaine manière, les champs de compétence dessinèrent des terrains plus propices aux uns et aux autres : la police commerciale et les menus délits touchant directement à l'exploitation des chemins de fer furent réglés sur le terrain par les agents des compagnies les mieux à même de les constater ; de même qu'il fut tacitement reconnu que les délits de droit commun ou la surveillance politique relevaient des forces étatiques ou municipales.

Une nouvelle culture de la transparence

34 Malgré ces limites, le renforcement de la surveillance moderne fit apparaître une volonté de transparence dans la gestion quotidienne et des reproches furent adressés aux compagnies, les accusant de vouloir cacher des faits au public. Une nouvelle « culture de la transparence » publique s'opposait partiellement avec la culture des compagnies de chemins de fer qui considéraient que l'exploitation des chemins de fer relevait de leur gestion interne. Ceci justifia une présence plus intense de la puissance publique dans les gares, au point que certains commissariats de quartier s'installèrent dans les gares (la gare du Nord notamment) ou dans leurs abords immédiats, à proximité des bureaux et des violons des polices ferroviaires.

35 Pour aider les commissaires de police des chemins de fer qui rencontraient des obstacles permanents à leur action, mais aussi prendre en charge le quotidien de la vie des gares qui n'était pas au cœur de leur mission, les pouvoirs de la police municipale réformée, c'est-à-dire des sergents de ville en tenue, furent étendus à l'enceinte des gares. L'ordonnance de 1846 se contentait jusqu'alors d'autoriser « les maires et les adjoints, les commissaires de police, la gendarmerie et les autres agents de la force publique » à circuler dans l'enceinte des Chemins de fer uniquement « dans l'exercice de leurs fonctions et revêtus de leurs uniformes ou de leurs insignes »²⁸. Pourtant, malgré ce règlement, les compagnies de chemins de fer refusaient souvent aux policiers de pénétrer dans les gares, en s'appuyant sur une acception étroite du texte. Victor Nancy, alors agent de surveillance des chemins de fer, s'indignait en 1854 : « On se rappelle que des officiers du parquet, des chefs de police judiciaire, se sont vus récemment contester et interdire avec violence l'accès intérieur d'une gare sous prétexte qu'ils n'étaient pas désignés dans l'article 62 du Règlement général. C'était, on l'a bien vu, une malheureuse interprétation du droit »²⁹.

36 Une lettre du ministre des Travaux Publics à la Préfecture de police mit fin à ces états de fait en proposant « d'organiser un service de police sérieux et permanent » sur toutes les lignes de chemins de fer et leur dépendance sans augmentation de dépenses par « l'extension d'attributions données aux commissaires de police ordinaire ». Ce qui fut fait à partir du décret du 15 avril 1863. En outre, pour rendre applicable cette nouvelle disposition, le décret du 14 avril 1864 accorda aux commissaires de police ordinaire, surveillant les chemins de fer, les transports gratuits³⁰. Qu'en résultait-il pour autant sur le terrain ? Les archives consultées, tant à la Préfecture de police que dans les cartons des archives privées des compagnies de chemins de fer ne permettent pas de répondre. Il serait pourtant intéressant de savoir combien de sergents de ville devaient s'occuper des gares, si les gares étaient sur leur chemin de ronde, s'ils avaient compétence sur toute la gare. Un indice peut cependant nous être fourni

à une date postérieure dans les registres des mains-courantes des quartiers de gare à la fin du XIX^e siècle. Des gardiens de la paix officient dans les cours des gares et aux alentours, arrêtant régulièrement des vagabonds, des prostituées, des mendiants, poursuivant des voleurs. Ces menus faits laissent à penser que les gares étaient comprises dans les rondes des policiers de ces quartiers. L'on peut donc émettre l'hypothèse que ces derniers complétèrent le dispositif multiforme et gyrovague de la surveillance des gares, le policier parisien devenant mobile, donc moderne pour les contemporains ³¹...

37 Enfin, une nouvelle culture technique de la surveillance prit son essor. La modernité et l'avenir de la surveillance policière semblaient bien désormais des enjeux et des défis techniques. Une politique d'éclairage intense des espaces même les plus retirés de la gare permettait, par exemple, de réduire les parts ombreuses, donc dangereuses de la gare ³², et de faire reculer, au moins dans les représentations sociales, l'opacité sociale. Ainsi, la gare Saint-Lazare fut éclairée par plus de 800 becs de gaz en 1869 et dans les temps de service exceptionnel par 1 100, avant l'arrivée de l'éclairage électrique au pouvoir encore plus dévoilant, en 1889 ³³.

38 De même, la surveillance fut fortement spatialisée, puisqu'elle ne pouvait reposer sur des personnes, tout le monde pouvant être *a priori* suspect. Les ingénieurs furent donc sollicités pour aménager des points de surveillance spécifiques. Sur les plans d'aménagement intérieur des gares, sont figurés les bureaux attribués à chacun des services de surveillance. On distingue ainsi les bureaux des chefs de gare (chefs d'orchestre de la circulation dans la gare), ceux des ingénieurs de contrôle issus des Ponts et Chaussées et des Mines, ceux des inspecteurs de l'exploitation commerciale, ceux des douanes et de l'octroi, enfin ceux des commissaires spéciaux de la police des chemins de fer. À cette première grille spatiale de contrôle s'ajoute la rationalisation des circulations, ordonnées en flux dirigés, avec des voies de passage pensées pour que le voyageur n'y stationne pas, et des sas spécialisés pour classer, distribuer et séparer les publics.

39 Les voyageurs sont largement canalisés et dirigés dans l'espace de la gare. La gare n'est plus un *bastion défensif* ; mais le passage d'une conception étreinte des circulations à une conception beaucoup plus ouverte reste problématique. Rappelons que dans les premières années du chemin de fer, les voyageurs étaient enfermés à clef dans la salle d'attente correspondant à la classe de leurs billets et ne pouvaient accéder aux quais d'embarquement qu'une quinzaine de minutes avant le départ du train, le temps pour eux de se jeter dans les wagons où ils étaient à nouveau enfermés à clef par les agents de la compagnie. Sous le Second Empire, on ne peut toujours pas circuler librement dans la gare. Une vue stéréoscopique de Gaudin, datée de 1868, représente « un départ en voyage » encore très directif. Au premier plan apparaissent trois voyageurs (des figurants) qui ont passé la barrière marquant la frontière entre la salle des pas perdus (où se trouve le guichet de distribution des billets, en arrière-plan du décor) et les espaces d'attente dévolus aux voyageurs. Un homme en uniforme, soulignant la présence de la barrière et portant la moustache, dirige et ordonne le flux des voyageurs encore munis de leurs bagages. Il pointe son doigt vers un hors champ, donnant la direction du mouvement aux voyageurs indécis. D'autres exemples plus techniques pourraient être avancés, tel que le recours au « *block-system* » (qui permet de réduire les erreurs humaines d'aiguillage en l'automatisant), qui mériteraient d'être reliés à la montée en puissance de la figure de l'expert, du technicien, qu'on retrouve, avec des décalages chronologiques, dans toutes les sphères de la vie sociale et notamment dans la police (plus tardivement).

40 Cela n'empêcha pas les conflits de perdurer entre acteurs de l'ordre, tant les territoires s'interpénétraient les uns les autres. Prenons un exemple : lorsque dans la nuit du 14 mars 1866, à deux heures et demie du matin, deux ouvriers de la Compagnie du Nord furent blessés à la gare de La Chapelle, l'accident entraîna la mise en branle de nombreux acteurs : deux commissaires, l'ingénieur en chef de l'exploitation, le chef du mouvement et le chef du contentieux se portèrent sur les lieux. Pourtant le préfet de police ne fut pas averti et s'en plaignit ³⁴. En effet, le chef de gare Lagarde n'en avait pas informé le commissaire du quartier de La Chapelle, prétextant une entente entre ce commissaire de quartier et celui de la police des chemins de fer, semble-t-il absent. Bref, tous ces acteurs demandant à être informés sans délai, et si possible avant les autres, continuaient à se gêner les uns les autres sur le terrain.

42 * * *

43 En cette seconde moitié du XIX^e siècle, la gare est donc un poste d'observation idéal pour qui veut voir en actes le processus historique de redéfinition de la modernité par les contemporains, le terme de « modernité » s'appliquant à des savoirs techniques innovants et des compétences spécialisées. Revenons sur quelques hypothèses, notamment sur celle du lien entre modernité des chemins de fer et police. La gare apparaît en effet aux contemporains comme un de ces lieux d'innovations où l'on a le sentiment de changer d'époque, de s'ouvrir à l'avenir, la modernité exprimant la « nouvelle expérience de la progression et de l'accélération des événements historiques, ainsi que la découverte de la simultanité chronologique d'évolutions historiquement décalées les unes par rapport aux autres »³⁵. Dans les gares parisiennes, l'historien peut peut-être encore percevoir « l'illumination profane du choc »³⁶ des cultures urbaines, industrielles et policières que cette greffe récente fit ressentir aux contemporains à travers les oscillations des seuils de tolérance de l'inadmissible et de l'acceptable. La légitimité émergente d'une police privée dans les années 1840, sur la question de la compétence, du savoir-faire, des connaissances et de la mobilité, renvoie alors la Préfecture de police à la nécessité d'une réforme pour faire face aux changements de la société industrielle ; cette réforme n'oblitérant pas la pertinence d'une police privée mais la faisant passer au second plan jusqu'à la fin du Second Empire.

45 Analyser la surveillance mise en place dans les gares éclaire aussi la façon dont un espace *a priori* neutre s'est transformé en champ de forces pour devenir un terrain d'actions. La surveillance des gares a d'abord été une œuvre de territorialisation et de normalisation, — que nous avons rapidement décrite ici —, et dont la fonction fut de mettre en place des frontières juridiques, morales, spatiales permettant de discriminer, catégoriser, hiérarchiser, c'est-à-dire ordonner la foule mouvante des voyageurs, des badauds afin d'en exclure, en théorie, les marginaux. En pratique, nous avons surtout observé que cette territorialisation a abouti à une concurrence entre forces de l'ordre dont les contemporains attendaient les meilleurs fruits et qui eut des effets plutôt stérilisants, c'est-à-dire aussi libérateurs : les voyageurs du XIX^e siècle furent eux aussi des « braconniers » à la manière des Indiens de la métaphore de Michel de Certeau, qui bricolent « avec et dans l'économie culturelle dominante les innombrables et infinitésimales métamorphoses de sa loi en celle de leurs intérêts et de leurs règles propres »³⁷.

46 Enfin, une telle entreprise permet à l'historien d'aborder le processus délicat de distinction entre espace public et privé (à travers les diverses tentatives d'appropriation et de responsabilisation), la gare n'étant ni la rue, ni une usine particulière. Au XIX^e siècle, la distinction pourrait paraître achevée. L'exemple de la gare montre qu'il n'en est rien et que, de ce découpage, découle la légitimation de l'action de la « force publique ».

Notes

1. La première gare parisienne — Saint-Lazare — est ouverte au public en 1837, soit sept ans après les Trois Glorieuses de la révolution de Juillet.

2. C'est-à-dire l'État par l'entremise de ses différents ministères, notamment les ministères des Travaux Publics et de l'Intérieur.

3. Même s'il existait une police fluviale spécifique, comme l'a rappelé la thèse de doctorat de Frédéric DELAIVE, *Canotage et canotiers de la Seine. Genèse du premier loisir moderne à Paris et dans ses environs (1800-1860)*, thèse d'histoire sous la direction d'Alain Corbin, Université Paris 1-Panthéon-Sorbonne, 2003, 3 volumes.

4. Rappelons que Paris a un régime particulier de police depuis 1800 : elle dépend de la Préfecture de Police qui ne dépend que des ministères et pas du conseil municipal (malgré la loi de 1884 et les demandes du conseil municipal). D'après le Code d'instruction criminelle de 1808, « le Préfet est un magistrat spécial qui, agent du pouvoir central, à la fois préfet et maire, n'ayant ni toutes les attributions d'un maire, ni toutes les attributions d'un préfet, concentre entre ses mains les pouvoirs de police partagés habituellement entre ces deux magistrats ». Son budget est municipal et voté par le conseil municipal. Ses moyens sont considérables. Voir Jean-Marc BERLIÈRE, *Le monde des polices en France, XIX^e-XX^e siècles*, Paris, Éditions Complexe, 1996, 275 p.

5. Tel le traité juridique d'Eugène PAIGNON, *Traité juridique de la construction, de l'exploitation et de la police des chemins de fer*, Paris, Imprimerie Chaix, 1853, 402 p.
6. Benjamin GASTINEAU, *Les romans du voyage. La vie en chemin de fer*, Paris, Éditions Dentu, 1861, p. 22.
7. Voir Hélène L'HEUILLET, *Basse politique et Haute police. Une approche philosophique et historique*, Paris, Librairie Arthème Fayard, 2001, 434 p.
8. Voir Dominique KALIFA, *Naissance de la police privée. Détectives et agences de recherches en France, 1832-1942*, Paris, Éditions Plon, 2000, 334 p.
9. *Mémoires de Canler, ancien chef du service de sûreté, 1797-1865*, Paris, Éditions du Mercure de France, texte présenté et annoté par Jacques BRENNER, 1986, 563 p.
10. *Idem*, p. 143.
11. *Revue du XIX^e siècle*, nouvelle série, tome 3, juillet-septembre 1837, p. 533.
12. Victor NANCY, *Des droits de l'État dans la grande question des chemins de fer. Réponse au mémoire publié par toutes les Compagnies de Chemins de fer réunies, contre la législation de surveillance*, Amiens, Imprimerie Duval et Herment, 1847, p. 3. Victor Nancy est un agent spécial de surveillance auprès des chemins de fer. Il était chargé par l'État de répondre aux avocats des grandes compagnies lorsqu'elles voulurent faire abroger l'ordonnance de 1846.
13. Mettant fin à l'article 71 du règlement du 15 novembre 1846 qui centralisait la surveillance des chemins de fer dans les mains du préfet de Police.
14. *Journal des chemins de fer*, tome 9, n° 458, 9 novembre 1850, pp. 777-778.
15. Même s'il va sans dire qu'elle n'était pas la seule logique policière existante — les travaux de Simone Delattre ayant déjà souligné l'extrême variété des formes de police à Paris avant la réorganisation du Second Empire —, elle était l'une des mieux acceptées par la population parisienne. Voir Simone DELATTRE, *Les Douze heures noires. La nuit à Paris au XIX^e siècle*, Paris, Éditions Albin Michel, 2000, 674 p.
16. Victor NANCY, *Législation de police des chemins de fer. Commissaires de surveillance administrative, leurs attributions légales, leurs rapports avec le public...*, Paris, Imprimerie Chaix, 1854, p. 117. « La gare du chemin de fer de Rouen » est la gare Saint-Lazare.
17. Michel FOUCAULT, *Surveiller et punir. Naissance de la prison*, Paris, Éditions Gallimard, 1975, 318 p.
18. *Idem*, p. 229.
19. *Idem*, p. 231.
20. Le premier numéro du *Journal* paraît mardi 25 janvier 1842 et assure être la première publication française consacrée spécialement aux chemins de fer. Son but affiché en première page : ne pas être à la traîne des autres nations européennes et « démontrer que le placement des capitaux dans les chemins de fer sera à la fois patriotique et profitable » en mettant « sous les yeux du public de France le résultat des grandes et utiles entreprises faites en pays étrangers, quand elles ont réussi, et, d'un autre côté, exposer les erreurs ». Le premier directeur-gérant est un Britannique du nom de Whitelock, jusqu'à la reprise en main du journal par Jules Mirès en janvier 1851.
21. *Journal des chemins de fer*, tome 7, supplément, 19 juin 1847, p. 456.
22. Voir la contribution à paraître de Quentin DELUERMOZ, « Le sergent de ville parisien face au policeman londonien : Un "modèle" insoutenable ? (1854-1900) », dans *La France et l'Angleterre au XIX^e siècle : échanges, représentations et comparaisons*, colloque organisé par l'École Normale Supérieure (Passerelle des Arts, Lila), l'Université Paris X-Nanterre (Pôle XIX^e siècle), et le CEHVI (Université François Rabelais-Tours), 29-30 janvier 2004.
23. L'interdiction de fumer doit être contextualisée. Il ne s'agit pas de protéger les poumons des voyageurs, mais de prévenir les incendies. Dans l'ordonnance royale de 1846, qui réglemente strictement le matériel employé à l'exploitation tels que les dispositifs anti-flammèches (article 11), l'accent est systématiquement mis sur les moyens de prévenir les risques d'incendie : ainsi, l'article 21 interdit aux voyageurs d'emporter « aucune matière pouvant donner lieu soit à des explosions, soit à des incendies ». Par ailleurs, la loi de police des chemins de fer du 15 juillet 1845 prend des dispositions révélatrices de cette crainte : il est ainsi défendu d'établir, à une distance de moins de 20 mètres d'un chemin de fer desservi par « des machines à feu », des toitures en chaume, des meules de paille, de foin et « aucun autre dépôt de matières inflammables » (titre 1, article 7). En 1848, de nombreux ouvrages d'art furent incendiés.

24. Faisant renaître explicitement la « police spéciale » de Fouché, qui n'avait d'ailleurs pas disparu... Laurence EBER, dans son mémoire de maîtrise *Le commissariat de police spéciale des chemins de fer de Saint-Malo (1864-1920)*, soutenu à l'Université Rennes 2, sous la direction de Jean-François TANGUY, en 2000, remarquait aussi : « La police des chemins de fer est l'héritière de la police napoléonienne ». Les commissaires spéciaux de police furent créés en 1811 et postés dans les ports ainsi que dans les villes frontalières. Il s'agissait de surveiller l'esprit public des habitants, les opérations de commerce, les douanes, toutes les communications.
25. Archives de Paris, Annexe de Villemoisson, D.2.U.6 / 3, affaire Joseph Quetin.
26. *Idem*.
27. Bruno CARRIÈRE, *La saga de la petite ceinture*, Paris, La Vie du Rail, 1992, p. 42
28. Ordonnance de 1846, article 62.
29. Victor NANCY, *Législation de police...*, ouv. cité, p. 19.
30. *Idem*, pp. 117-118.
31. Voir la thèse en cours de Quentin DELUERMOZ, *Les policiers en tenue dans l'espace parisien, 1854-1900*, sous la direction de Dominique KALIFA, Université Paris 1-Panthéon-Sorbonne.
32. Voir Simone DELATTRE, *Les Douze heures noires...*, ouv. cité.
33. Pierre Charles Louis CRÉPY, *Éclairage électrique de la gare Saint-Lazare par la société anonyme Cance*, 1893, Paris, Publication du journal *Le Génie Civil*, Imprimerie Chaix, 19 p.
34. Centre des Archives du Monde du Travail, 48 AQ 3550 : Accidents. Lettre du 29 mars 1866.
35. Jürgen HABERMAS, *Der philosophische Diskurs der Moderne : zwölf Vorlesungen*, Frankfurt, Suhrkamp Taschenbuch Wissenschaft, 1985, traduction française *Le discours philosophique de la modernité. Douze conférences*, « Bibliothèque de philosophie », Éditions Gallimard, 1988, p. 7.
36. *Idem*, p. 14.
37. Michel DE CERTEAU, *L'invention du quotidien. 1. Arts de faire*, Éditions Gallimard, 1990, p. XXXIX.

Pour citer cet article

Référence électronique

Stéphanie Sauget, « Surveiller les gares parisiennes au XIX^e siècle : police et modernité », *Revue d'histoire du XIXe siècle* [En ligne], 29 | 2004, mis en ligne le 29 juin 2005. URL : <http://rh19.revues.org/index700.html>

À propos de l'auteur

Stéphanie Sauget

doctorante en histoire contemporaine à l'Université Paris 1-Panthéon-Sorbonne (Centre de recherche en histoire du XIX^e siècle)

Droits d'auteur

Tous droits réservés

Résumé / Abstract

Qui devait surveiller les gares ? De quel droit ? Avec quel personnel ? Comment adapter les vieilles pratiques de surveillance à ces lieux poreux de transit ? Qui surveiller ? Et que punir ? Les gares s'imposent dès leur création comme des enjeux de police parce qu'elles échappent aux systèmes de surveillance classique. Surveiller les gares à Paris implique donc une modernisation policière qui ne va pas de soi. Forces de l'ordre institutionnelles et privées s'affrontent et se concurrencent, jusqu'à la création en 1855 d'une police spéciale des chemins

de fer. Comprendre la surveillance policière dans les gares permet à la fois de définir les seuils du dangereux et le besoin d'une police moderne, c'est-à-dire technique et mobile.

Disciplining the Parisian train stations in the 19th century: police and Modernity

Who was to discipline the train stations? With what right? With what staff? How could the old supervision practices be adapted to these porous places of transit? Who should be disciplined and what should be punished? As early as they were built, the train stations appeared as police issues because they were beyond the scope of the classical supervision systems. Disciplining the train stations in Paris therefore implied a modernization of the police that was not taken for granted. The institutional and private police forces clashed and competed with one another until the 1855 creation of a special police force of the railways. Understanding the police supervision in the train stations makes it possible to define the thresholds of danger and the need for a modern police force, which should be technical and mobile.

Licence portant sur le document : Tous droits réservés