



Gares en guerre 1914-1918

Colloque international, Paris
mercredi-jeudi-vendredi 3-4-5 septembre 2014

Table des matières

Orientations	2
Appel à communication	3
Responsabilité scientifique	7
Comité scientifique :	7
Comité de programme :	7
Publications	8
Publication des actes :	8
Autres publications :	8
Organisation	8
Les langues de travail.....	8
Le secrétariat du colloque	8
L'inscription.....	8

L'appel est ouvert du 1^{er} octobre 2013 au 1^{er} mars 2014.

Les projets de communications (titre de la contribution, présentation, comportant la mention des sources envisagées, court CV) doivent être envoyés avant le 1^{er} mars 2014 à : contact@ahicf.com

Les auteurs de projets recevront notification de l'avis du comité de programme pour le 1^{er} mai 2014.

Orientations

Le projet scientifique du colloque, en prenant comme point focal le nœud de réseaux et le lieu de croisement des flux que sont les gares, doit contribuer à l'histoire de la Première Guerre mondiale comme guerre totale : quels flux, ininterrompus et croissants, d'hommes, de marchandises, d'équipements, de courrier, quelles mobilités ont de fait animé cette guerre perçue comme statique à partir de la fin de l'année 1914 ? En réunissant autour du thème de la gare des historiens des systèmes techniques et de l'économie, de l'architecture, de la guerre, des cultures de la mobilité, des comportements, de la littérature et de l'art, issus de tous les pays belligérants ou les prenant comme sujets d'étude, il doit mettre en évidence l'importance du transport non seulement dans l'économie de la guerre mais aussi dans sa perception et sa mémoire, interroger la constitution de la représentation des gares comme lieu-repère de la guerre et du soldat et, au-delà, la contribution du déplacement sous l'uniforme à la constitution d'une culture de guerre.

Du point de vue du patrimoine et de la perception des lieux, le colloque doit mettre en évidence le rôle historique, la continuité patrimoniale des grandes gares urbaines et sensibiliser le public d'aujourd'hui, ainsi que les responsables du patrimoine et de l'aménagement urbain, à l'existence mais également à la disparition du patrimoine technique et paysager des gares, qu'elles soient urbaines, rurales, de fret.

En accord avec les missions de l'AHICF, dont les actions ont une double fin, scientifique (recherche et diffusion de la recherche) et culturelle (diffusion de la culture historique et de la connaissance en général), le colloque est destiné en premier lieu à la communauté scientifique (histoire, sciences sociales) et aux professionnels du patrimoine ; il est également ouvert au public intéressé (en particulier aux professionnels des chemins de fer, des espaces de transport et aux sociétés savantes), ainsi qu'à toute personne qui souhaiterait y assister. L'inscription aux colloques de l'AHICF est gratuite.

Dans une perspective de formation à la recherche, le colloque accueillera largement les jeunes chercheurs, qui sont tant invités à présenter leurs travaux devant des chercheurs confirmés qu'à dialoguer avec un public varié, représentatif de la demande sociale à laquelle ils devront répondre dans leur parcours ultérieur, en particulier dans un contexte commémoratif.

L'appel est ouvert du 1^{er} octobre 2013 au 1^{er} mars 2014.

Les projets de communications (titre de la contribution, présentation, comportant la mention des sources envisagées, court CV) doivent être envoyés avant le 1^{er} mars 2014 à : contact@ahicf.com

Les auteurs de projets recevront notification de l'avis du comité de programme pour le 1^{er} mai 2014.

Appel à communication

Gares en Guerre 1914-1918

Colloque international, Paris
mercredi-jeudi-vendredi 3-4-5 septembre 2014

Appel à communication (version française)

L'appel est ouvert du 1^{er} octobre 2013 au 1^{er} mars 2014.
Les projets de communications (titre de la contribution, présentation, comportant la mention des sources envisagées, court CV) doivent être envoyés avant le 1^{er} mars 2014 à : contact@ahicf.com
Les auteurs de projets recevront notification de l'avis du comité de programme pour le 1^{er} mai 2014.

La gare de chemin de fer prend pour la première fois pendant la Première Guerre mondiale une place qu'elle n'a pas retrouvée par la suite : elle assume la fonction de sas entre le front et l'Arrière¹. Lieu de découverte et de passage, espace social, mais aussi lieu d'organisation, d'ordre et d'innovation, de résistance et de conflits², nœud de réseaux, ensemble de bâtiments et d'équipements, lieu de travail et finalement de mémoire, la gare rassemble, sans toujours les articuler, des fonctions multiples et changeantes.

Le colloque, en prenant la gare comme point focal, doit contribuer à l'histoire de la Première Guerre mondiale comme guerre totale : quels flux, ininterrompus et croissants, d'hommes, de marchandises, d'équipements, de courrier, quelles mobilités ont de fait animé cette guerre perçue comme statique à partir de la fin de l'année 1914 ? Comment les gares ont-elles articulé les différentes échelles de la logistique – marchandises, personnes ; civils, militaires –, entre le front et l'Arrière ? Il s'agit non seulement de mettre en évidence l'importance du transport dans l'économie de la guerre mais aussi dans sa perception et sa mémoire, d'interroger la constitution de la représentation des gares comme lieu-repère de la guerre et du soldat et, au-delà, la contribution du déplacement sous l'uniforme à la constitution d'une culture de guerre mais aussi d'une nouvelle expérience, fondatrice, de la mobilité individuelle et collective.

En faisant converger les différentes approches et disciplines nécessaires à son appréhension, le colloque doit analyser, pour mieux les caractériser, les liens croisés entre histoire des chemins de fer et histoire de la guerre, explorés jusqu'à présent par des travaux universitaires anciens et peu nombreux et par des monographies de sites qui restent dispersées. Il mettra en évidence l'importance du transport dans l'économie de la guerre, dans sa perception et dans sa mémoire, comme l'influence de celle-ci sur l'évolution de la mobilité.

¹ Une bibliographie critique du sujet sera publiée sur le site www.ahicf.com. Voir, à titre d'échantillon, les principaux ouvrages publiés par les membres du comité de programme : Karen Bowie, *Les Grandes Gares parisiennes au XIX^e siècle*, Paris, DAAVP, 1987 ; Ralf Roth (dir., avec M.-N. Polino), *The City and the Railway in Europe*, Ashgate, 2003 ; (dir., avec Karl Schlögel), *Neue Wege in ein neues Europa, Geschichte und Verkehr im 20. Jahrhundert*, Campus Verlag, 2009 ; Stéphanie Saugé, *A la recherche des pas perdus. Une histoire des gares parisiennes*, Paris, Tallandier, 2009 ; Emmanuelle Cronier, *Permissionnaires dans la Grande Guerre*, Belin, 2013.

² Michael C. Keith, Steve Pile, *Place and the politics of identity*, Routledge, 1993 ; problématique sous ce point de vue de la gare urbaine dans Ralf Roth (dir., avec M.-N. Polino), *The City and the Railway in Europe*, Ashgate, 2003 ; du même, *Das Jahrhundert der Eisenbahn. Die Herrschaft über Raum und Zeit 1800 – 1914*, Thorbecke, 2005 et *Die Eisenbahn und die Revolution 1848*, Berlin, DB AG, 1999.

Le rôle symbolique des gares urbaines a fait en revanche l'objet de travaux récents et remarquables dans différentes disciplines. Le colloque permettra d'en analyser les facettes et expressions pendant le conflit et dans l'immédiat après-guerre avec la reconstruction, comme dans le souvenir et les représentations de la guerre, tout en restituant en contrepoint le rôle opérationnel des gares de voyageurs et de marchandises et leur fonctionnement industriel.

Pour ce faire, le colloque a pour projet scientifique de réunir autour du thème de la gare des historiens et chercheurs en sciences humaines et sociales qui ont pour champs de recherche la guerre, les systèmes techniques et l'économie, l'organisation et la gestion, l'industrie et la consommation, l'architecture, les cultures de la mobilité, le lieu et l'espace, les comportements et les représentations. Dans un dialogue interdisciplinaire, sont conviées les sciences du patrimoine, l'analyse de la production iconographique et l'histoire de l'art et des artistes, la littérature, les expressions autobiographiques.

Enfin, son sujet lui-même donne au colloque une vocation internationale et l'aire géographique d'étude inclut tous les pays belligérants qui ont vu partir et revenir troupes et travailleurs comme ceux qui ont été le théâtre des opérations. Les comparaisons internationales entre ces pays et avec d'autres pays font partie du sujet.

1. Transports exceptionnels

Les plans de mobilisation successifs, étudiés par Pierre Lepage³, montrent comment gares et transports ferroviaires jouent un rôle stratégique de plus en plus marqué dans la pensée militaire, et ce, depuis la guerre de Sécession et la guerre de 1870. L'adaptation des matériels, des réseaux et de leur capacité au transport des troupes, des chevaux et de l'armement est une préoccupation constante de l'avant-guerre. Un des objectifs de ce colloque est donc de confronter les prévisions aux adaptations logistiques rendues nécessaires par un conflit qui s'étend sur des terrains très différents.

Au-delà du rôle de la gare dans l'entrée en guerre (mobilisation, concentration des troupes), ce sont les points de départ, d'arrivée, de correspondance des déplacements des soldats par le train qui seront ici analysés, qu'il s'agisse de montée vers le front, de repos, de permission, d'évacuation sanitaire, et le transport des moyens des armées – armement, approvisionnement.

À ce rôle des gares dans les opérations militaires, leur conception et leur mise en œuvre, répond celui qu'elles jouent dans le transport des civils, dont les conditions changent et qui sont réduits de fait ou de droit pendant le temps de guerre, quand il ne s'agit pas d'évacuations ou de déplacements forcés, y compris en zone occupée⁴.

2. La gare, sas entre le front et l'Arrière

Un sas est un lieu en soi, mais un lieu à franchir. Cette métaphore définit le rôle de la gare, interface fonctionnelle entre le front et l'Arrière qui demande des équipements et des emprises de plus en plus larges et élaborés, mais qui est précisément organisée pour réduire ou rendre supportables

³ « Armées et chemins de fer en France », *Revue d'histoire des chemins de fer*, n°15 (automne 1996), Actes de la septième journée scientifique de l'AHICF (19 octobre 1995), avec la collaboration du Service historique de l'Armée de Terre, voir la section « Les chemins de fer français à l'épreuve de la guerre : 1914-1918 », « De la mobilisation à la concentration : le plan de transport français en août 1914 », par Pierre Lepage.

⁴ Voir en dernier lieu le colloque « Sur les chemins de la Grande Guerre », Guise, 22 et 23 mars 2012.

stationnement et attente – l’attente en gare étant un des sujets préférés des dessinateurs des soldats qui voient poser, et se reposer, leurs modèles.

Les photographies de la concentration des mobilisés gare de l’Est restent emblématiques de l’été 1914. Les gares, d’abord lieu de rassemblement, sont tout au long de la guerre qui s’installe un lieu d’attente, un centre de services : accueil des mobilisés, des permissionnaires, œuvres en gare, distractions, *etc.* C’est dans la gare et ses alentours que les artistes et les photographes, y compris les éditeurs de cartes postales, représentent d’abord les soldats tandis que les témoignages écrits ou oraux montrent sa fonction d’étape dans les itinéraires individuels, au-delà de l’alternance de la séparation et des retrouvailles. C’est aussi là que se prennent les nouvelles, que l’on retire le courrier, les colis venus des familles, que l’on se ravitaille, se nourrit. La gare, de manière concrète mais aussi symbolique, est donc bien ce sas entre le front et l’arrière qui cristallise les pratiques, les regards et les représentations⁵.

L’expérience de la gare est fondatrice. Lieu de découverte et de passage, pour les populations déplacées ou les troupes étrangères c’est la première vision de la ville française ; pour les populations, c’est le lieu de la première vision des étrangers, troupes et main-d’œuvre coloniale et étrangère, Alliés (Britanniques, Américains), plus tard prisonniers. La récente prise en compte des dimensions multinationale et multiculturelle du conflit par l’historiographie permet de renouveler le regard porté sur le rôle des gares dans la construction, pendant et par la guerre, des représentations de l’altérité.

La gare est aussi un espace social : lieu des contacts, des échanges entre différents groupes – mobilisés de toute origine, personnel ferroviaire affecté, encadrement militaire, population locale, personnel féminin des œuvres de guerre – c’est aussi un espace parcouru par des tensions qui peuvent aller jusqu’au conflit dans le partage d’un espace régulé. La gare devient aussi, notamment en 1917 avec les débordements des permissionnaires et des troupes, un lieu de transgression, qui vient éclairer leur endurance et leur rapport à la discipline⁶.

3. La gare régulatrice

« Régulatrice », chapitre du recueil *Civilisation* (1919) de Georges Duhamel, donne une vision saisissante des changements d’échelle comme de la complexité qui désorientent l’individu plongé dans une gare où les mouvements des hommes, des choses et des machines sont censés appliquer la règle et produire l’ordre. L’organisation des transports ferroviaires en temps de guerre relève d’une histoire technique et économique complexe et changeante, qui mêle le recours à des méthodes éprouvées et l’innovation radicale. Comment fonctionne ce système, comment répond-il, ou non, à des besoins jusqu’alors inconnus ?

Le fonctionnement des structures mixtes – compagnies de chemins de fer et armées – qui assurent l’exploitation ferroviaire devient rapidement un enjeu essentiel au regard des besoins qui s’expriment. Le contrôle de l’État sur les chemins de fer s’accroît. L’organisation du transport des unités, des armements, de l’approvisionnement impose des choix techniques qui seront durables, tant du point de vue des matériels que de la gestion des personnels et des flux, ou des transferts de la technologie anglaise puis américaine dans le cas de la France. Les besoins en matières premières et leur transport – on pense à l’exemple, bien connu, du boisage des ouvrages en terre – font évoluer la notion de marché public et la relation qui se noue entre l’économie des transports et l’État.

⁵ Les expositions organisées par l’AHICF en 2014 mettent en avant les représentations des soldats en gare par Julien Le Blant (1851-1936), Joseph-Félix Bouchor (1853-1937), Maximilien Luce (1858-1941), Théophile Alexandre Steinlen (1859-1923), Albert Herter (1871-1950).

⁶ Emmanuelle Cronier, *Permissionnaires dans la Grande Guerre*, *op. citatum*.

Les gares nouvelles sont les éléments les plus visibles de l'adaptation du réseau ferroviaire aux besoins de la guerre, de l'économie de guerre, du ravitaillement⁷ : il en est ainsi des immenses installations qui s'étendent dans les campagnes, surtout après l'arrivée des troupes américaines (Gièvres, Is-sur-Tille), comme autant de maillons du réseau qui relie les ports de la façade ouest aux différents fronts. Mais les besoins « logistiques », au sens propre, impliquent aussi la transformation et l'adaptation des gares existantes, gares du front comme de l'Arrière qui doivent accueillir des flux de personnes et de marchandises différents par leur ampleur, leur nature, les pointes de trafic de ce qu'ils sont, quand ils existent, en temps de paix. Le transport des blessés, le transport par rail des corps des soldats rendus aux familles en sont l'exemple le plus visible et le plus douloureux⁸.

4. Constructions et reconstructions

Aux gares nouvelles, qui ne dureront pas pour certaines au-delà du conflit et dont les traces relèvent de l'archéologie aérienne, font pendant les gares détruites et reconstruites. Comme d'autres équipements publics du Nord et de l'Est de la France, leur programme et leur style font l'objet de débats, tranchés souvent en faveur du régionalisme, et permettent l'émergence de types durables et d'une nouvelle génération d'architectes⁹.

Parallèlement, la continuité patrimoniale des grandes gares urbaines, couplée à leur rôle historique et symbolique pendant le conflit, les érige en lieux de sa mémoire. L'histoire de la constitution de la représentation des gares comme lieu-repère de la guerre et du soldat – vétéran ou victime – doit inclure l'ensemble du 20^e siècle. Ainsi, « Le départ des poilus » est le titre donné au tableau d'Albert Herter offert par le peintre à la Compagnie de l'Est et placé en 1926 sur le quai transversal de la gare de Paris-Est. Quand la gare est agrandie, le choix est fait de la reproduire à l'identique : au pavillon surmonté par la statue allégorique de la ville de Strasbourg répond celui sur lequel est assise Verdun, coiffée du casque du soldat français.

Les circuits de visite par le train des régions dévastées et des nécropoles militaires, première forme du tourisme de mémoire, le retour anniversaire des vétérans américains, la commémoration des morts font entrer les gares dans l'économie de la mémoire et dans la symbolique de la commémoration. Lieu du souvenir pour les agents des chemins de fer, elles sont aussi des repères historiques et géographiques de la guerre et des monuments commémoratifs¹⁰. La continuité patrimoniale des grandes gares urbaines ne doit pas faire oublier le rôle historique d'autres gares et sensibiliser le public d'aujourd'hui, ainsi que les responsables du patrimoine et de l'aménagement, à l'existence mais également à la disparition du patrimoine technique et paysager des gares, en particulier de marchandises.

⁷ Références inédites : Anne Desplantes, « Les grands réseaux de chemin de fer français pendant et après la Première Guerre Mondiale, 1914-1921 », thèse, Jean-Jacques Becker, directeur, université de Paris X Nanterre - Paris Ouest La Défense, 1997, 2 volumes ; Didier Malavialle, « Les chemins de fer français pendant la Première Guerre Mondiale - Aspect économique et financier : Les cas du Midi et du PLM », thèse, Jules Maurin, directeur, Université de Montpellier III - Paul Valéry, 1984, 2 volumes.

⁸ Exemple de référence inédite : Julien Blain, « Les trains sanitaires en France pendant les guerres de 1870, de 1914-1918 et la campagne de mai-juin 1940 », thèse de médecine, 1994.

⁹ Voir par exemple dans Eric Bussière *et alii* (dir.), *La Grande Reconstruction. Reconstruire le Pas de Calais après la Grande Guerre : Actes du colloque d'Arras du 8 au 10 novembre 2000*, Arras, Archives départementales du Pas-de-Calais, 2002 ; Jean-Claude Vigato, *L'Architecture régionaliste : France 1890-1950*, Paris, Norma, 1994 ; du même, « Gustave Umbdenstock, professeur d'architecture », in « Ecole Polytechnique et architecture », *Bulletin de la SABIX*, 16 (1996), p. 29-50 [Référence électronique : Jean-Claude Vigato, « Gustave Umbdenstock, professeur d'architecture », *Bulletin de la Sabix* [En ligne], 16 | 1996, mis en ligne le 22 février 2012, consulté le 15 mai 2013. URL : <http://sabix.revues.org/804>].

¹⁰ Voir le site : www.lieuxdusouvenir.com, qui recense l'ensemble des monuments commémoratifs dans les espaces ferroviaires français et les inscriptions et noms qu'ils portent.

Responsabilité scientifique

Le colloque est placé sous le patronage d'un Comité scientifique, invité à donner son avis aux différentes étapes de sa préparation et sur son programme, à contribuer à celui-ci et à améliorer la qualité scientifique de la manifestation en général (transdisciplinarité, dimension internationale, croisements problématiques).

Comité scientifique :

- **Etienne Auphan**, géographe, professeur émérite à l'université de Paris-Sorbonne
- **Christophe Bouneau**, historien, professeur à l'université Michel-de-Montaigne – Bordeaux 3
- **Karen Bowie**, historienne de l'art, professeure, histoire et cultures architecturales, École nationale supérieure d'architecture de Paris-La Villette, directrice AHTTEP (UMR AUSser 3339)
- **François Caron**, historien, professeur émérite à l'université de Paris-Sorbonne, président d'honneur du comité scientifique de l'AHICF
- **Christian Chevandier**, historien, professeur à l'université du Havre
- **Anthony Heywood**, Chair of history, University of Aberdeen
- **Henry Jacolin**, diplomate honoraire, président de l'Association internationale d'histoire des chemins de fer
- **Susanne Kill**, historienne, Deutsche Bahn, Berlin
- **Pierre Lepage**, ingénieur honoraire, historien
- **Michèle Merger**, historienne, chargée de recherche honoraire au C.N.R.S., présidente du comité scientifique de l'AHICF
- **Rainer Mertens**, historien, conservateur, DB Museum, Nuremberg
- **Arnaud Passalacqua**, maître de conférences, université Paris-Diderot
- **Georges Ribeill**, sociologue, directeur de recherche honoraire à l'École nationale des Ponts et Chaussées (LATTS)
- **Prof. Dr Ralf Roth**, historien, Johann Wolfgang Goethe Universität, Frankfurt-am-Main
- **Pierre Schoentjes**, professeur de littérature française à l'université de Ghent
- **Paul Smith**, historien, direction générale des Patrimoines, ministère de la Culture et de la Communication
- **Laurent Tissot**, historien, professeur à l'université de Neuchâtel
- **Paul van Heesvelde**, historien, Special PhD Fellow - Research Foundation Flanders (FWO) - Vrije Universiteit Brussel / Université Libre de Bruxelles, Bruxelles
- **Dominique Viart**, professeur de littérature française à l'université Lille 3, membre de l'IUF
- **Jean-Pierre Williot**, historien, professeur à l'université François-Rabelais (Tours)
- **Henri Zuber**, conservateur en chef du patrimoine, directeur du Service des archives et de la documentation de la SNCF

Le comité de programme sélectionnera les projets présentés et assure la responsabilité scientifique du colloque.

Comité de programme :

- **Karen Bowie**, historienne de l'art, professeure, histoire et cultures architecturales, École nationale supérieure d'architecture de Paris-La Villette, directrice AHTTEP (UMR AUSser 3339), membre du comité scientifique de l'AHICF
- **Christian Chevandier**, historien, professeur à l'université du Havre
- **Emmanuelle Cronier**, maître de conférences, université de Picardie – Jules Verne
- **Prof. Anthony Heywood**, Chair of history, University of Aberdeen

- **Arnaud Passalacqua**, maître de conférences, université Paris-Diderot, membre du comité scientifique de l'AHICF
- **Stéphanie Sauget**, maître de conférences, université François-Rabelais – (Tours)
- **Prof. Dr Ralf Roth**, Johann Wolfgang Goethe Universität

Publications

Publication des actes :

Les auteurs de communication sont invités à soumettre au comité de la *Revue d'histoire des chemins de fer* un article avant le 31 décembre 2014 (parution en 2015).

Autres publications :

Ouvrage *Gares en guerre*, reprenant des contributions des auteurs de communication et des membres du comité scientifique et du comité de programme et une iconographie critique, issue des expositions et recherches préalables au programme d'événements culturels parallèlement proposé par l'AHICF et intitulé « Le départ des poilus ».

Organisation

Les langues de travail du colloque sont le français et l'anglais. Une traduction simultanée sera proposée (sous réserve financement).

Le secrétariat du colloque est assuré par l'AHICF,

AHICF - Association pour l'histoire des chemins de fer / French Railway Historical Society

9, rue du Château-Landon, F-75010 PARIS –

Tél. / Phone: +33(0)1 5820 51 01 - Fax: +33(0)1 5820 5189

contact@ahicf.com - www.ahicf.com

L'AHICF et ses partenaires contribueront aux **frais de déplacement et d'hébergement** à Paris des intervenants au colloque en fonction des apports de leurs institutions respectives. Les déjeuners sont offerts aux intervenants et membres des comités.

L'inscription aux colloques de l'AHICF est gratuite.
