

Histoire Urbaine

N° 11

Décembre 2004

Société
Française
d'**H**istoire
Urbaine

Maison des Sciences de l'Homme

54, boulevard Raspail - 75006 PARIS

RÉSUMÉS/SUMMARIES

HISTOIRE URBAINE n° 11 Décembre 2004

Revue éditée par la Société Française d'Histoire Urbaine

<http://sfhu.org>

Tous droits réservés.

Isabelle Rabault-Mazières

Chemin de fer, croissance suburbaine et migrations de travail: l'exemple parisien au XIX^e siècle

Autour de Paris, malgré le développement laborieux des transports collectifs et en particulier du chemin de fer, on assiste au cours du XIX^e siècle à une mobilité croissante des populations. Il n'y a pas de lien mécanique, toutefois, entre croissance démographique et croissance des trafics. D'une part les mobilités de loisirs sont importantes dans certains secteurs, et d'autre part les mobilités de travail varient sensiblement en fonction des paramètres socio-économiques. L'examen des migrations alternantes en 1890 montre qu'elles touchent une part significative des actifs de banlieue à cette date, mais aussi qu'elles concernent surtout les catégories supérieures et les communes dont la vocation résidentielle s'affirme. L'exemple du Parc de Neuilly montre toutefois qu'au sein même des communes résidentielles la mobilité de travail n'est pas le fait dominant mais varie fortement selon les groupes socioprofessionnels.

« Railways, suburban growth and commuting : Parisian's case during XIXth Century »

Around Paris, even if the development of public transportation was slow, there was a real growth of mobility in 19th century. No strong correlation could be found, still, between population growth and traffic growth. First, leisure mobility was important in some areas, and second, work mobility was related to socio-economical factors. In 1890, commuting was a real trend in suburban population but mainly for privileged population and residential suburbs. Nevertheless, local situations were not that simple. Within Neuilly, a model of residential suburb, work mobility was not the rule for everybody.

Erick Berger

Arras : la gare au centre du développement urbain, 1846-2001

La ville d'Arras obtient le passage du chemin de fer et sa première gare en 1846. La création des trois gares principales en 1846, 1898 et 1957 met en évidence les éléments qui président à leur localisation et à leur évolution. Le site choisi pour installer la première gare répond à des préoccupations économiques, sociales et urbaines mais aussi à des contraintes militaires. Le déplacement et l'extension opérés en 1895-1898 correspondent à des intentions de rénovation urbaine et de développement économique, ce dernier suscitant la création de gares annexes dans le tissu urbain. Les deux guerres mondiales et la concurrence des transports

HISTOIRE URBAINE n° 11 Décembre 2004

Revue éditée par la Société Française d'Histoire Urbaine

<http://sfhu.org>

Tous droits réservés.

Résumés / 199

rouliers contrarient ensuite l'extension de l'emprise ferroviaire, alors que l'adaptation à l'arrivée du TGV tend à provoquer une réorganisation des installations en faveur du trafic voyageurs.

Arras: the railway station at the turning-point of the growth of the city, 1846-2001

The city of Arras got its railway and its first station in 1846. A study of the three main stations – created in 1846, 1898 and 1957 – underlines the elements which are relevant for their locations and evolutions. The site for the settlement of the first station was chosen for economic, social and urban matters and military obligations too. The removal and the extension of the station (between 1895 and 1898) aimed at attempts of urban renewal and economic development, the latter leading to the creation of secondary stations in the urban structure. Then the two world wars and the competition of road transport prevented the railway from expanding whereas the adaptation caused by the arrival of the TGV tends to reorganise the equipments for the benefits of the passengers.

Françoise Blum

Les usages sexués de l'automobile en France aux XIX^e et XX^e siècles. Femme au volant, figure de l'urbanité ?

Il y a encore un usage sexué de l'automobile, bien qu'en voie d'atténuation. Hommes et femmes n'ont pas les mêmes comportements au volant, ni la même pratique de la conduite. Les femmes par exemple conduisent toujours plus en ville. Cet usage sexué s'est évidemment historiquement constitué, des origines de l'automobile à nos jours. Très marginale avant 1914, en augmentation nette entre les deux guerres dans les classes dominantes et urbaines, la pratique féminine de la conduite connaît une véritable démocratisation à partir des années 50. Les femmes ont néanmoins été longtemps victimes d'une idéologie qui les cantonnait dans un rôle secondaire au volant, ne leur tolérant l'usage que de petites voitures, et comme seul territoire la ville.

« *Gendered uses of the car in France, XIXth and XXth Century. Woman at wheel, incarnation of urbanity ?* »

There is still today a gender use of the car, even though it is gradually subsiding. Men and women drivers don't behave similarly, neither do they drive the same. Women for instance are still used to driving more in town. This gender use of the car has obviously had historical grounds, since the origin of the car up to now. Woman's driving that was very marginal before 1914, greatly developed among dominant and urban classes between the two wars and has become democratic practise since the 1950's. Yet women have long suffered from an ideology that confined them to second-class drivers, smaller car users and restricted their territory to the city only.

Jean-Paul Burdy

Transports urbains et mobilités dans le Berlin de la Guerre froide

Après « l'âge d'or » des transports urbains berlinois pendant la République de Weimar, la Seconde guerre laisse les réseaux en ruine. Dans la ville divisée entre

zones occidentales et zone soviétique, les mobilités évoluent de manière différenciée à l'Ouest (déclin du tramway, progrès de l'automobile) et à l'Est (priorité confirmée aux transports collectifs). Dès 1949, les transports urbains sont un des enjeux méconnus de la guerre froide au quotidien: dénomination des stations ; gestion du S-Bahn dans toute l'agglomération par Berlin-Est ; fuites des Allemands de l'Est vers l'Ouest ; grèves politiques. La construction du Mur en 1961 brise toutes les lignes ; le métro de l'Ouest traverse désormais les « stations-fantômes » de Berlin-Est. La réunification de la ville après la chute du Mur a permis de reconnecter les lignes, mais les habitudes de mobilité des usagers gardent la trace d'une division de plusieurs décennies.

« *Urban transportation and mobility in Berlin during the Cold War* »

The Weimar Republic was the « Golden Age » of the urban transport networks of Berlin. These networks are crushed by the war. In the divided former capital, the evolution of the mobilities are different in West-Berlin (tramways disappear in 1967, private cars are in growing number) and in East-Berlin (priority is there given to public transports). From 1949, urban transports are one of the unknown parts of the actual cold war in daily life: in naming the stations; by the management of all S-Bahn lines by East-Berlin; with the refugees fleeing East-Germany; with political strikes. The building of the Wall in 1961 breaks all the lines. Some of them run through « ghost stations » under East-Berlin. In the reunited town after the fall of the Wall, the networks have been reconnected. But the former daily habits of the commuting Berliners remain: urban mobility keeps the memory of a nearly four decades division.

HISTOIRE URBAINE n° 11 Décembre 2004

Revue éditée par la Société Française d'Histoire Urbaine

<http://sfhu.org>

Tous droits réservés.