



## Programme de recherche de l'AHICF, 2008-2013

L'Association pour l'histoire des chemins de fer en France a été constituée en mai 1987. Elle a célébré son vingtième anniversaire par un colloque accueilli du 22 au 24 novembre 2007 par le Musée d'Orsay à Paris.

Cette rencontre a permis à tous les partenaires de l'AHICF – professionnels du rail comme de la recherche, entreprises et organisations sociales, associations et collectivités publiques, gestionnaires et promoteurs du patrimoine historique, responsables d'équipements culturels – de dessiner ensemble l'avenir de l'histoire des chemins de fer : les axes de la recherche, ses thèmes nouveaux, ses orientations et questionnements, ses fonctions sociales et ses possibles partenaires pour les années qui viennent.

L'appel à recherche lancé à cette occasion est devenu, enrichi de ces apports, le guide de son activité à venir. C'est donc le Programme scientifique de l'AHICF 2008-2013 que vous trouverez ici.

Dans chacun des cinq domaines majeurs de la recherche en histoire des chemins de fer, le comité scientifique de l'AHICF propose de privilégier un ou plusieurs thèmes.

Une journée d'études fera la synthèse des travaux en cours dans chacun des cinq domaines.

En fonction de l'état d'avancement des travaux, l'AHICF consacrera son colloque biennuel à l'un d'entre eux. Le rythme des réunions – plusieurs journées d'études par an, un colloque tous les deux ans – accompagnera les recherches qui pourront par ailleurs être soutenues par les bourses d'études de l'association et diffusées par ses publications.

L'appel est ouvert à toutes les disciplines des sciences humaines et sociales ; les propositions de recherche devront s'inscrire dans une perspective historique, même récente, c'est-à-dire de nature à mettre au jour une évolution, qu'elle se rapporte à la conception générale de l'objet analysé, à son fonctionnement ou aux caractères du contexte dans lequel il s'est développé.

Le Comité scientifique de l'AHICF  
[contact@ahicf.com](mailto:contact@ahicf.com)

## **Domaine : aspects juridiques et organisationnels des chemins de fer**

### **Thème : la politique européenne des chemins de fer**

Les chemins de fer ont sans doute davantage évolué au cours de ces quinze dernières années que durant les quatre décennies précédentes car jamais les remises en cause n'ont été aussi nombreuses et aussi profondes dans tous les domaines (régime et fonctionnement ; activités de transport). Afin d'explorer ces transformations, trois grands axes de recherche sont envisagés.

#### **1) Le régime des chemins de fer européens : bilan des réformes**

Préconisés par les autorités de Bruxelles, l'introduction de la concurrence interne et la séparation de l'infrastructure et de l'exploitation, la libéralisation du marché du rail et le développement d'une concurrence intramodale ont conduit à diverses solutions et ont suscité de très nombreux commentaires venus de tous les horizons. Quinze ans après la publication de la célèbre directive 91/440 du 29 juillet 1991 relative au développement des chemins de fer communautaires et aux nouvelles règles de leur fonctionnement, il s'avère intéressant de dresser un premier bilan des réformes accomplies au niveau de chaque État membre (bilan juridique ; bilan financier ; rapports entre les principaux acteurs). Quelles sont les spécificités de chaque réforme ? Existe-t-il des modèles (anglais, suédois, allemand, ...) et comment s'articulent-ils avec les lignes de force historiques dans les pays correspondants ?

#### **2) Quel service ferroviaire ?**

La question du service public est toujours évoquée chaque fois que l'on traite des transports ferroviaires et elle est sans cesse mise en avant lors des grèves du personnel. Il convient de s'interroger sur les évolutions passées et le devenir du concept « service public » en tenant compte de la nature des différents trafics assumés par le rail (trafic urbain, suburbain et régional de voyageurs ; trafic de fret). Il faut ainsi se demander si le service public est inséparable de l'entreprise publique, poser la question des coûts de son accomplissement et de leur financement. Enfin, faut-il nécessairement opposer service public et concurrence ? Sont-ils ou non compatibles et selon quelles modalités ?

#### **3) Le devenir de la libéralisation et de l'ouverture des réseaux à la concurrence**

Le libre accès d'opérateurs nouveaux est en usage sur de nombreux réseaux à des degrés divers, de quelques lignes concédées (notamment pour les services locaux de passagers) jusqu'à la mise en concession de la totalité du réseau (comme en Grande-Bretagne pour les services de passager longue distance), en passant par l'ouverture de corridors ferroviaires de fret accessibles à des opérateurs de bout en bout. Qu'en est-il de la revitalisation du transport ferroviaire, notamment de fret, avant l'ouverture totale des marchés fret et voyageurs prévue pour 2007 ? Quels sont les nouveaux entrants et quelle est la nouvelle Europe ferroviaire ?

Michèle Merger, historienne, chargée de recherche au CNRS

Emile Quinet, économiste, professeur émérite à l'École nationale des Ponts et Chaussées

contact@ahicf.com

## Domaine : chemin de fer et innovation technique

### Thème : sécurité ferroviaire, confort et qualité du service

La sécurité ferroviaire, le confort des voyageurs et la qualité des services constituent trois aspects essentiels d'une histoire des chemins de fer centrée sur l'analyse des stratégies d'offre (aussi bien technique que commerciale) des compagnies de transport ferroviaire et de leurs effets sur le fonctionnement du système et sur la mobilité.

Il semble possible de partir de quatre hypothèses :

**1) l'exigence de sécurité** pour les voyageurs a été l'un des principaux facteurs explicatifs de l'orientation donnée tant aux choix (et par conséquent aux trajectoires) technologiques qu'aux modèles organisationnels ;

**2)** face à la forte dangerosité des métiers du chemin de fer, **la sécurité du travail** s'est peu à peu imposée avec une exigence tout aussi forte ;

**3)** la stratégie initiale de diversification des niveaux de confort et de qualité du service suivant les classes et les catégories a peu à peu révélé ses limites en provoquant une révision complète des **stratégies d'offre**, aussi bien dans la conception du matériels et des installations que des services, pour aboutir à la stratégie du « client roi », qu'il soit voyageur ou expéditeur ;

**4) enfin, les problèmes posés par la sûreté des voyageurs** dans les gares, sur la voie et surtout dans les trains ont, dès l'origine, été un sujet de préoccupations majeures pour les services de l'exploitation. Elles ont pris un caractère d'urgence depuis la fin des années 1960 avec, entre autres, la montée du terrorisme.

On pourrait ainsi définir une série de thèmes pouvant faire l'objet d'une intervention au colloque ou de recherches ultérieures :

- l'évolution des conceptions générales de la sécurité ferroviaire à travers les manuels et les cours de formation ;
- les techniques ferroviaires et la sécurité des voyageurs (normes de sécurité, matériaux, réglementation et régulation des flux, signalisation, block system, automatisation, postes d'aiguillage, triages, etc.) ;
- sécurité et modèles d'organisation (hiérarchie, responsabilité, division du travail, obéissance etc.) ;
- sécurité, mentalités, comportements sociaux et culture cheminote ;
- accidents et incidents d'exploitation et évolution de la sécurité ;
- effets des accidents du travail sur la réglementation et l'organisation du travail ;
- la différenciation des classes : voyages de luxe et voyages populaires ;
- l'histoire des voitures : chauffage, toilettes, suspension, éclairage... ;
- le transport des animaux et la souffrance animale ;
- histoire du compartiment ;
- fantasmes et dangers du voyage féminin, etc.

Cette liste n'est nullement limitative.

François Caron, historien, professeur émérite à l'université de Paris-Sorbonne (Paris IV)

[contact@ahicf.com](mailto:contact@ahicf.com)

## **Domaine : réseaux ferrés, mobilités et territoires**

### **Thèmes : grandes vitesses, développement et évolution des réseaux ferrés**

Dans le cadre de ce thème, et de manière non exclusive, la recherche sur l'histoire des chemins de fer gagnerait à ouvrir de nouvelles pistes, par exemple :

#### **1) Dans la thématique très large de la grande vitesse :**

- *Le TGV et les territoires* : le changement d'échelle de la distance-temps introduit par le développement du réseau à grande vitesse a fortement modifié les rapports entre les lieux. De nombreuses liaisons à moyenne ou grande distance s'opèrent désormais dans des durées comparables à des liaisons à courte distance. De son côté, le contournement des agglomérations par la nouvelle infrastructure s'est souvent traduit par l'exurbanisation des gares qui a entraîné de profondes modifications dans les rapports fonctionnels et spatiaux entre la gare et la ville.

- *Le TGV pour qui, pour quoi ?* Si la grande vitesse ferroviaire est accessible à tous (ou supposée telle) sous la forme du TGV, elle n'est pas accessible partout dans les mêmes conditions. L'échelle de desserte de « l'avion sur rails » ignore les niveaux inférieurs de déplacement. En revanche, son infrastructure – la ligne nouvelle – s'impose tout au long de son tracé, ce qui signifie qu'une grande partie des habitants des régions qu'elle traverse sont condamnées à voir passer les TGV (et à en subir les effets) sans en profiter directement. C'est toute la question de l'implantation des points d'accès au réseau à grande vitesse. Par ailleurs, si le réseau Paris-province est destiné en premier lieu à concurrencer l'avion par l'intermédiaire de la clientèle d'affaires, le réseau interrégional, lui, a pour premier objet de concurrencer l'automobile par l'intermédiaire de celle des déplacements personnels.

- *La recomposition des territoires irrigués par la grande vitesse*. Par la mutation de l'échelle de la distance-temps qu'elle opère et par le volume massif des flux qu'elle écoule, la grande vitesse ferroviaire a entraîné de profonds changements dans les rythmes et les flux de déplacements, particulièrement sous la forme des migrations alternantes quotidiennes ou semi-hebdomadaires, se traduisant souvent par un élargissement considérable des bassins de main-d'œuvre, mais aussi par le maintien résidentiel de populations sur place sans exclure un accroissement de la polarisation des emplois dans les grandes aires métropolitaines. Tous ces facteurs, combinés différemment selon les territoires, ont puissamment contribué à modifier le fonctionnement territorial de notre pays.

- *la concurrence TGV/avion*. Sur les liaisons entre Paris et les grandes aires métropolitaines (et dans une moindre mesure entre certaines grandes aires métropolitaines elles-mêmes), le TGV a permis un retour de la clientèle d'affaires vers le rail, ou à tout le moins l'arrêt de la fuite vers l'avion, freinant ainsi le développement de l'implantation des entreprises tertiaires au voisinage des aéroports au profit des pôles d'affaires situés au voisinage des gares desservies par le TGV.

#### **2) Dans le domaine des chemins de fer urbains et suburbains :**

- *Le processus d'abandon du tramway en France dans l'après-guerre*. La généralisation (à quelques exceptions qui mériteraient d'être analysées de près) de l'abandon du tramway dans les villes françaises au profit de l'autobus n'a pas encore fait l'objet de recherches systématiques au regard des raisons profondes du processus (maîtrise technologique, enjeux industriels et énergétiques...) et du contexte local (topographique, urbanistique, politique...). Il y a là un très vaste champ d'investigation que le recul de plus d'un demi-siècle peut rendre particulièrement fécond.

- *Le retour du tramway et la restructuration des espaces urbains et périurbains sous son influence*. À la suite du premier choc pétrolier en 1973, le tramway est réapparu très progressivement dans les villes françaises à travers le concept de « TCSP » (transport en commun en site propre). Là encore, les recherches demeurent trop rares sur les modalités de ce retour.

- *Le développement des métros de province, tram-trains et trains-trams...*

Dans le cadre de l'application du concept de TCSP qui recevra une adhésion plus large que le seul mode du tramway traditionnel se sont développées de nouvelles technologies de transport plus ou moins hybrides, en tout cas intermédiaires entre le métro et l'autobus. Elles vont se concurrencer les unes les autres à travers les enjeux politiques locaux, au-delà même de la définition technique de leur champ respectif de pertinence, notamment au regard de leurs coûts d'investissement et d'entretien, mais aussi de la taille de l'agglomération que ces transports desservent. Entre le métro sur rails, celui sur pneus (l'un et l'autre à petit ou grand gabarit), le « tramway sur pneus » (en réalité un trolleybus guidé), le tram-train ou le train-tram auquel on peut ajouter le concept de RER visant à la fois à supprimer les ruptures de charge en centre ville et à valoriser des emprises ferroviaires abandonnées, le choix des responsables municipaux, ainsi que la mise en œuvre de leur projet mériteraient des études approfondies et comparatives.

### **3) L'analyse de la contraction des réseaux ferrés interurbains (principaux et secondaires) et les formes de réutilisation éventuelle des emprises**

Si les fermetures de lignes sur le réseau principal (issu des grandes compagnies) ont fait l'objet d'études plus ou moins approfondies, nombre d'entre elles n'ont pas encore été systématiquement analysées, surtout parmi celles qui ont disparu depuis 25 ans. En outre, pour la plupart, il s'agit des mesures de *coordination* (fermeture au trafic des voyageurs), mais les conditions particulières dans lesquelles les voies ferrées ont été neutralisées puis déclassées ouvrent un très large champ de recherche. En revanche, la recherche sur la contraction des réseaux secondaires (chemins de fer vicinaux et départementaux), presque intégralement disparus aujourd'hui, n'est encore qu'à peine amorcée.

### **4) Le processus et les effets de la libéralisation ferroviaire sur la configuration et l'exploitation des réseaux**

La libéralisation des réseaux ferrés dans le cadre européen, qui s'opère sous nos yeux, offrira, dans les prochaines années, un recul minimum pour analyser les premiers enseignements de cette mutation institutionnelle. Ces travaux pourront en outre offrir l'occasion jeter un regard comparatif sur la période historique de la nationalisation des chemins de fer : en France, celle-ci s'est traduite par la mise en œuvre d'un important programme de contraction du réseau ferré ; en sera-t-il paradoxalement de même lors de son contraire qu'est la libéralisation ou, à l'inverse, celle-ci permettra-t-elle le développement du réseau ferré et le renforcement de l'activité ferroviaire sur le territoire ?

### **5) L'influence des réseaux secondaires sur le développement des territoires**

Plusieurs travaux monographiques ont concerné des compagnies régionales ou locales avant leur absorption par les grands réseaux, mais la vie de la plupart des compagnies de chemins de fer secondaires demeure très largement *terra incognita*, alors que leurs archives sont aujourd'hui en grande partie accessibles. De plus, si les monographies techniques existent souvent, en revanche l'étude de la vie de chacun de ces réseaux (naissance et développement, trafics, puis conditions et processus de fin d'activité) reste encore du domaine de la recherche scientifique future.

Etienne Auphan, géographe, professeur émérite à l'université de Paris-Sorbonne (Paris IV)

Gabriel Dupuy, géographe, professeur à l'université de Paris I – Panthéon-Sorbonne, directeur du Centre de recherche sur les réseaux, l'industrie et l'aménagement

[contact@ahicf.com](mailto:contact@ahicf.com)

## **Domaine : les cheminots dans la société française, du milieu du XIX<sup>e</sup> à nos jours : dynamisme professionnel et mutations sociales**

### **Thème : métiers, professions, pratiques professionnelles : entre techniques et trajectoires individuelles et collectives**

Les travaux de la commission d'histoire sociale des transports par fer de l'AHICF, depuis sa création en 1995, ont été particulièrement fructueux et ont permis de renouveler grandement les savoirs à propos du groupe social des travailleurs des chemins de fer. Ils ont notamment, mais pas exclusivement, porté sur les conflits sociaux et le syndicalisme dans les chemins de fer, les origines sociales et géographiques des cheminots français ainsi que les images et représentations des cheminots. Le fonctionnement de la commission, notamment son ouverture, a favorisé, voire inspiré d'autres travaux.

Les recherches à venir se situeraient dans la continuité de ce qui a déjà été fait, tant pour le fonctionnement qu'en termes problématiques ou méthodologiques. Comme cela fut le cas, les praticiens d'autres sciences sociales ou humaines seront largement sollicités. Le travail en commun, qui associe des chercheurs confirmés, des étudiants et des femmes et des hommes de terrain, prendra en compte les aspects méthodologiques sans refuser une réflexion à ce propos. Nous privilégierons, tant la tentation est grande en de telles structures de croire identifier des spécificités qui n'existent pas, la dimension comparative, diachronique et synchronique, avec d'autres groupes professionnels mais également au sein du personnel des institutions ferroviaires, entre pays mais aussi entre réseaux. Les quatre thèmes proposés sont à appréhender de manière dynamique en fonction des travaux déjà réalisés ; par leurs champs, leurs sources, certaines de leurs problématiques, ils se recoupent.

#### **1) Femmes et chemins de fer**

Depuis une dizaine d'années l'accélération inédite du recrutement des femmes à la SNCF participe de la volonté de la direction de transformer la culture cheminote traditionnelle. Les restrictions à l'emploi des femmes dans les chemins de fer se référaient à des arguments diversement mobilisés selon les emplois occupés (force physique requise, travail de nuit, posté et/ou en roulement, trop « douce » image symboliquement attachée au « sexe faible » dans un univers faisant appel au respect de l'autorité et de ses symboles, etc.). Hormis quelques emplois bien connus réservés ou attribués (de la garde-barrière à la receveuse en gare), hormis les conjonctures de guerre où les femmes apparaissent comme d'heureuses recrues venant boucher les trous laissés dans les cadres des effectifs par les hommes mobilisés, longtemps donc la place des femmes demeura limitée. La femme-épouse du cheminot figée dans le rôle de « ménagère au foyer » constitue leur place paradigmatique.

Il reste à préciser les tenants et aboutissants de cette lente conquête, accélérée depuis peu, amplifiée même dans le recrutement de l'encadrement ; à en mesurer, aussi, les effets sur l'intégration des agents/agentes à l'entreprise SNCF, sur leur adhésion notamment aux traditionnelles valeurs « cheminotes ».

Des sources nombreuses et variées (démographiques, sociales, professionnelles, etc.), devraient permettre de traiter en profondeur un tel sujet, dans une perspective autant historique que sociologique.

#### **2) L'univers des cheminots retraités : du relais corporatif au rejet social**

Pour diverses raisons (âge précoce de retraite, espérance de vie allongée), la population des cheminots retraités constitue un univers en relative expansion. Longtemps, par la culture corporative véhiculée au sein d'une population où pèse fortement l'hérédité professionnelle, par ses régimes de protection sociale maladie et vieillesse partagés avec les actifs, par le relais des

associations cheminotes et des unions de retraités des syndicats, la reproduction sociale et corporative de la « société cheminote » s'appuyait sur cet héritage inter-générationnel. Depuis les années 1970, une césure croissante et à présent accélérée, de nature culturelle, est apparue entre actifs et retraités, ceux-ci ne reconnaissant plus dans la maison-mère les repères qui avaient forgé leurs valeurs professionnelles. Peut-on lire dans cette césure la fin inéluctable de la « société cheminote » ? Plus largement, assiste-t-on à la disparition des « cheminots » tels qu'ils ont été « formatés » pour les besoins d'une entreprise de service public ?

### **3) Mobilités**

La carrière d'un travailleur est souvent difficile à percevoir à travers des sources qui, par leur élaboration ou du fait de leur fonction, ont tendance à agréger et donc à atténuer les différences. Alors que nous connaissons bien les mobilités géographiques et sociales intergénérationnelles, il conviendrait, en partant des trajectoires individuelles, de s'attarder sur les mobilités professionnelles intragénérationnelles, y compris au sein d'une entreprise ferroviaire (mobilités de site, de service, de réseau) sans négliger le parcours antérieur ni, éventuellement, des activités exercées ensuite. Il s'agirait d'évaluer les rythmes et les accents de la vie professionnelle et de les comprendre en prenant en compte de nombreux éléments, individuels mais également technologiques ou politiques.

De telles recherches, sans négliger bien sûr le corpus de sources orales, devraient permettre d'utiliser les fonds d'archives du personnel des anciennes compagnies et de la SNCF (Centre des archives de la SNCF à Béziers), d'insister sur leurs qualités et leurs potentialités et d'impulser d'autres études à partir de ces fonds.

### **4) Récits de vie(s)**

Le récit d'une vie est également un récit sur la vie. Situé dans un contexte professionnel, ce discours révèle le rapport du travailleur à une institution, à une technique ou à une technologie, à une mission. Tous ces éléments semblent particulièrement exacerbés dans le cas des travailleurs du chemin de fer, quelles que soient leurs positions dans la compagnie, la société nationale ou l'entreprise.

Le programme en cours de recueil de sources orales mené par l'AHICF peut être enrichi, de manières complémentaire et supplémentaire, par une recension, une réflexion, une étude des écrits de cheminots, journaux intimes, autobiographies, textes militants, textes de fiction. La part d'une identité ferroviaire dans ces écrits serait bien sûr, dans ce cadre, particulièrement appréciée.

**Christian Chevandier**, historien, maître de conférences à l'université de Paris I – Panthéon-Sorbonne

**Georges Ribeill**, sociologue et historien, directeur de recherche à l'École nationale des Ponts et Chaussées

[contact@ahicf.com](mailto:contact@ahicf.com)

## **Domaine : chemin de fer, patrimoine, architecture et paysage**

### **Thème : connaissance du patrimoine ferroviaire : architecture, urbanisme, paysage**

Il y a urgence en France à mieux connaître le patrimoine ferroviaire construit. De nombreux sites ferroviaires – que ce soit en milieu urbain, rural ou « entre-deux » – perdent actuellement leurs fonctions d'origine, entièrement ou en partie. Leurs éléments constitutifs et caractéristiques n'ont ainsi plus lieu d'être et laissent la place à d'autres usages, à de nouvelles constructions.

Ces ensembles et ces structures témoignent pourtant de processus qui ont profondément modifié et organisé le territoire français et européen : par les voies ferrées elles-mêmes et les ouvrages qu'elles ont induits, bien entendu, mais aussi par les innovations techniques, financières et administratives si profondément imbriquées dans leur réalisation.

Avant de voir disparaître ces témoignages, il importe de mieux les connaître. C'est le préalable indispensable à tout débat informé sur l'éventuelle conservation d'éléments qui pourraient s'avérer significatifs pour la mémoire collective et dont la préservation et l'interprétation pourraient contribuer de manière dynamique à la future attractivité des sites transformés.

Le développement de ces connaissances est d'autant plus nécessaire que les débats peuvent être complexes et de nature très variée selon le contexte des objets concernés. Une réflexion patrimoniale sur une ligne de chemin de fer en paysage ouvert, avec ses ouvrages d'art parfois si spectaculaires, sera bien distincte de celle concernant les équipements ferroviaires en milieu urbain, qu'il s'agisse du traitement des abords d'une gare de province ou d'une zone d'aménagement concertée devant transformer les anciennes emprises d'une gare de marchandises, par exemple.

Mais si une meilleure connaissance de ce patrimoine est nécessaire, elle se heurte toutefois à des difficultés particulières. Au Royaume-Uni, le chemin de fer est considéré comme une contribution spécifiquement britannique à la culture du monde et bénéficie ainsi d'une reconnaissance qu'il ne connaît pas en France, dont le rôle dans le développement de ce mode de transport fut pourtant loin d'être négligeable. Mais même les spécialistes britanniques regrettent le petit nombre d'études scientifiques qui prennent ce patrimoine pour objet. En France, si les chemins de fer ont pu bénéficier de travaux historiques magistraux axés sur leurs dimensions économique et géographique, leur étude en tant que « culture matérielle », les recherches historiques sur leur construction proprement dite progressent plus lentement.

Une partie de la difficulté réside dans la complexité des recherches nécessaires. La documentation produite par les services de l'entreprise ferroviaire consacrés aux « voies et bâtiments » est à la fois abondante, lacunaire et dispersée, difficilement accessible aux étudiants et chercheurs.

Mais peut-être le plus grand défi réside-t-il dans le fait que ces études dépassent les limites des champs constitués, institutionnellement consacrés. Patrimoine industriel ? Une définition restreinte aux activités de production ou d'extraction tend à exclure les transports. Histoire urbaine ? Histoire rurale ? Présent partout, agissant à l'échelle continentale aussi bien que locale, le chemin de fer reste difficile à « caser ».

Enfin, la culture de l'entreprise ferroviaire est elle-même historiquement peu portée sur le passé et, par ailleurs, peut-être un peu jalouse de la maîtrise de son « territoire ». Du point de vue du

citadin, les aspects de l'activité ferroviaire qui ne se déroulaient pas dans les « bâtiments voyageurs » étaient occultés – comme les autres activités industrielles – par des murs séparant les emprises du chemin de fer du reste de la ville. Derrière eux, l'entreprise aménageait son domaine au gré des besoins de l'exploitation ; la notion de « patrimoine » n'y apparaîtrait que depuis très peu de temps, si elle le fait.

Mais soulignons l'importance de travaux et démarches récents qui montrent combien la situation des études du patrimoine ferroviaire évolue aujourd'hui. Il faut notamment saluer les efforts mis en œuvre par la SNCF pour mieux connaître son patrimoine bâti et pour rendre plus accessible son patrimoine archives. Du côté des instances patrimoniales françaises, les DRAC d'Île-de-France et de Haute-Normandie ont récemment démontré que le cloisonnement des disciplines et l'exclusion du patrimoine des transports sont loin d'être des fatalités, ayant réalisé conjointement un remarquable ouvrage consacré à l'ensemble de la ligne Paris-Rouen-Le Havre (*De Paris à la mer*, Inventaire général du patrimoine culturel de la France, APPIF, 2006).

L'AHICF a joué un rôle dans ces évolutions. Aujourd'hui, il s'agit de faire notre possible pour accélérer ces processus de prise de conscience et de décloisonnement. Pour ce faire, deux axes prioritaires semblent se dégager pour les recherches concernant le patrimoine ferroviaire construit.

D'une part, il paraît important de mettre l'accent sur **le chemin de fer en tant que projet impliquant des acteurs multiples** : municipalités, représentants élus, administration des travaux publics, préfectures, industriels et banques – pour ne mentionner que ceux-là – sans oublier les diverses professions en présence, de formations et de cultures parfois bien distinctes. Il s'agit de mettre en lumière l'imbrication du chemin de fer dans les processus complexes et, surtout, collectifs de constitution de nos paysages ruraux et urbains. Loin d'être « un monde à part », le chemin de fer participe de manière fondamentale à un environnement que nous partageons tous et dont l'histoire nous interpelle de nombreuses façons différentes.

D'autre part, l'urgence des décisions à prendre sans doute prochainement concernant la conservation, ou non, de certains éléments de ces paysages ferroviaires plaide en faveur d'une approche qui mette l'accent sur **les moments de créativité et d'innovation dans l'histoire de la construction des chemins de fer**.

La période « héroïque » des débuts de l'aventure ferroviaire – marquée notamment par la pensée visionnaire des pionniers du nouveau système, la recherche et l'expérimentation sur les plans technique et réglementaire et l'élaboration de procédés pour le choix des tracés – mérite certainement d'être mieux connue. Mais c'est l'ensemble de l'histoire de la matérialisation physique du réseau – y compris dans ses phases de rétrécissement – qui appelle de meilleurs éclairages. En particulier, de tels travaux devraient permettre d'identifier les éléments novateurs, au départ exceptionnels, qui devinrent par la suite courants, typiques des paysages qui nous concernent.

C'est donc en concentrant nos efforts sur ces deux axes prioritaires, pour ce qui concerne l'étude du patrimoine ferroviaire construit – ses architectures, son urbanisme, ses paysages –, que nous espérons pouvoir accélérer la constitution des connaissances indispensables à la qualité et au bien-fondé des débats sur la conservation de ce patrimoine et son insertion dans les pratiques touristiques et culturelles de nos concitoyens et de nos visiteurs.

[Karen Bowie](#), historienne de l'architecture, maître assistant à l'École d'architecture de Versailles

[Jean Fosseyeux](#), inspecteur général honoraire des Affaires culturelles

[contact@ahicf.com](mailto:contact@ahicf.com)