

Programme scientifique 2018-2023

AXES DE RECHERCHE PROPOSÉS PAR LE COMITÉ SCIENTIFIQUE

Table des matières

1/ Gares et urbanisation métropolitaine, entre histoire, mémoire et projet. Patrimoine ferroviaire et projet urbain en Île-de-France à l'heure du Grand Paris Express, par Karen Bowie	2
2/ Pour une histoire de la cabine de conduite, de la vapeur au TGV, par Georges Ribeill.....	4
3/ Loger le cheminot, par Xavier Desjardins	6
4/ Train et écologie depuis les Trente Glorieuses, par Arnaud Passalacqua	6
5/ Histoire de la libéralisation ferroviaire, par Pierre Zembri.....	8
6/ Les plans ferroviaires nationaux, XIX ^e et XXI ^e siècles. Des objectifs aux réalisations, par Georges Ribeill.....	9
7/ L'attachement populaire au chemin de fer, entre accueil, refus et deuil du rail dans la longue durée, par Francis Beaucire.....	10
8/ Liaisons directes et correspondances : pour une histoire de la gestion des nœuds au service de l'accessibilité territoriale dans la longue durée, par Francis Beaucire	10

1/ Gares et urbanisation métropolitaine, entre histoire, mémoire et projet. Patrimoine ferroviaire et projet urbain en Île-de-France à l'heure du Grand Paris Express

Karen Bowie, historienne de l'art, professeur à l'École nationale supérieure d'architecture de Paris-La Villette

Le nouveau réseau « Grand Paris Express » comporte 68 nouvelles gares dont certaines viendront compléter des équipements en place depuis le XIX^e siècle. Pour ces derniers, alors que commencent déjà les travaux sur certaines parties de ce projet imposant, les connaissances historiques les concernant ainsi que les outils nécessaires à leur analyse patrimoniale font aujourd'hui souvent défaut. Depuis plusieurs années études et recherches de grande qualité mettent en évidence la **richesse patrimoniale** longtemps négligée de l'environnement périurbain ; on y trouve souvent souligné le rôle stratégique que peut jouer pour le développement économique de ces territoires une mise en valeur du patrimoine relatif notamment, en région parisienne, à d'anciennes activités industrielles¹. Les gares et les sites ferroviaires qui y étaient si fortement imbriqués, méritent, nous semble-t-il, de faire l'objet d'analyses bénéficiant de connaissances comparables, afin de permettre des décisions d'aménagement aussi éclairées que possible.

Les sites des futures gares du réseau Grand Paris Express font l'objet d'études analytiques de grande finesse menées notamment par l'APUR et l'IAU². Cependant, les dimensions historiques et patrimoniales de ces sites sont relativement peu abordées, faute des connaissances fondamentales nécessaires. Le séminaire proposé aurait pour objet de développer un programme de recherche visant à pallier au moins une partie de ces lacunes.

Un lieu d'échange entre cultures disciplinaires et professionnelles distinctes

Le séminaire sera l'occasion pour notre association de renforcer ses liens avec le monde universitaire tout en permettant **des rencontres** entre cultures disciplinaires et professionnelles distinctes et qui parfois se méconnaissent. Aux côtés de **collègues scientifiques**, nous proposons d'associer à cette démarche des **acteurs opérationnels**, pour lesquels les travaux historiques et patrimoniaux que nous souhaitons développer sont moins habituels : la Société du Grand Paris, Gares et Connexions, APUR, IAU...

Le contenu précis des journées reste à définir, mais nous envisageons pour chacune d'elles un volet historique et un volet patrimonial, où il sera question notamment des défis méthodologiques que présente le programme.

Défis méthodologiques : recherches historiques, évaluations patrimoniales

Si l'intérêt et l'utilité du programme de recherche que nous envisageons semblent clairs, un travail préparatoire nous semble nécessaire, pour débattre de certaines complexités méthodologiques. Dans un contexte d'opérations lourdes qui commencent déjà, des travaux d'aide à la décision sont utiles aujourd'hui ; une situation qui bouleverse le phasage entre **recherche historique et débat patrimonial**. Comment mener de front travaux historiques fondés sur des sources, et analyses patrimoniales axées sur l'existant ?

Pour de nombreuses gares de l'Île-de-France des connaissances historiques élémentaires manquent ou sont incomplètes. Par ailleurs, l'identité architecturale, la typologie des gares sont issues de logiques de ligne et de réseau qui ne correspondent pas aux limites administratives d'une région³ : l'identité des gares de l'Île de France – comme l'identité de la région elle-même – est nécessairement multiple, nécessitant des recherches documentaires non seulement locales mais par compagnie et par réseau. Comment organiser et soutenir de telles recherches ?

¹ Par exemple et entre autres, voir Jean-Baptiste Minnaert (dir.) *Périurbains. Territoires, réseaux et temporalités*. Cahier du patrimoine n° 102. Éditions Lieux-dits, 2013 ; Antoine Le Bas, *Juvisy-sur-Orge. Un territoire, des réseaux*. Cahiers du patrimoine n°88, Éditions Lieux-dits, 2007 ; Evelyne Lohr, Geneviève Michel, Nicolas Pierrot (dirs.), *Les Grands Moulins de Pantin, l'usine et la ville*, Éditions Lieux-dits, 2009 ; Antoine Furio, « Trente ans de reconversion en Seine Saint Denis », *Archéologie Industrielle en France* n° 60, juin 2012, p. 40-47 ; Nicolas Pierrot « La reconversion du patrimoine industriel en Île-de-France. Approche typologique », dans *Rénover, réutiliser, reconvertir le patrimoine*, actes du colloque régional des 15 et 16 septembre 2014, Paris, Région Île-de-France, Somogy Éditions d'Art, 2015, p. 117-135.

² APUR, Observatoire des quartiers de gare du Grand Paris, monographies de quartiers de gares. Synthèse de l'Observatoire des quartiers de gares du Grand Paris Express. <https://www.apur.org/fr/nos-travaux/synthese-observatoire-quartiers-gare-2014-2017>.

³ François Poupardin, *L'architecture des bâtiments voyageurs des compagnies de chemin de fer en France, des origines à la seconde guerre mondiale : étude des programmes et des types*, Thèse de doctorat en histoire de l'art, Université de Paris 1, 2005.

Autre question de méthode : où concentrer les efforts de recherche et d'analyse ? Dans quelle mesure serait-il opportun de focaliser les travaux sur les sites historiques concernés par le futur métro Grand Paris Express ? Ou au contraire de procéder par une logique de sources et de fonds, par réseau historique et par ligne ?

Enfin, l'intérêt patrimonial de ces structures – comme le champ du patrimoine plus largement – fait l'objet d'interprétations nouvelles et changeantes selon des valeurs, des connaissances et des débats sociaux en évolution⁴. Dans le cas des gares de banlieue, les types de patrimoine en jeu sont multiples : architectural et monumental, mais aussi industriel et technique, social et économique, « mémorial » (Bobigny...), voire paysager et environnemental⁵. Cette multiplicité de patrimoines ferroviaires possibles appelle une réflexion spécifique sur la définition de critères et d'indicateurs de valeur ou d'intérêt.

Le séminaire proposé constitue un **cadre pluridisciplinaire** propice pour débattre de ces défis, où historiens, architectes, urbanistes et spécialistes du patrimoine pourront croiser approches et regards.

Partenariats

Le séminaire pourrait être proposé en partenariat avec :

- UMR AUSser (Unité de Recherche Mixte CNRS/ Ministère de la Culture « Architecture Urbanistique Société »)
 - Axe « Architecture des Territoires »
 - Équipe AHTTEP (Architecture Histoire Techniques Territoires Patrimoine), ENSA Paris-La Villette
- Société Générale Mission Histoire
- CILAC
- RATP
- Gares & Connexions cellule « Patrimoine »
- Groupe Transversal « Usages de l'histoire et devenirs urbains », Labex Futurs Urbains, Université Paris Est

Mise en œuvre

La mise en œuvre de cet axe a déjà commencé avec l'organisation d'un séminaire le 30 mars 2018, intitulé : « **Gares et urbanisation métropolitaine, entre mémoire et projets. Patrimoine ferroviaire et projet urbain en Île de France à l'heure du Grand Paris Express** », au cours duquel le dialogue entre Antoine Furio, chargé de mission patrimoine industriel, pour le département de Seine-Saint-Denis, Nicolas Pierrot, responsable du patrimoine industriel en Île-de-France et Véronique Veston, chargée, au sein de SNCF – AREP, de l'évaluation patrimoniale des gares en Île-de-France a été particulièrement fructueux. La thématique pourrait être encore creusée et approfondie lors d'une deuxième journée organisée avant la fin de l'année 2018, puis se poursuivre sous cette forme, avec au moins **deux séances par année**, pour une durée de **deux ou trois ans**. Karen Bowic propose également d'ouvrir des **bourses** à des étudiants en master ou en thèse, pour prendre le temps d'aller faire ces études chronophages et complexes selon des méthodologies collectives, pluridisciplinaires. Il s'agirait également de créer un espace de débat pour valider la démarche de ces étudiants, entre histoire et aménagement, en termes de projets, où les gens n'ont pas forcément l'habitude de travailler ensemble.

⁴ Voir notamment et entre autres, Nathalie Heinich, *La fabrique du patrimoine, de la cathédrale à la petite cuillère*. Éditions de la Maison des sciences de l'homme, Paris, 2009.

⁵ *Revue d'Histoire des Chemins de Fer* n° 20-21, printemps-automne 1999. « Le patrimoine ferroviaire : enjeux, bilans et perspectives » ; *Revue d'Histoire des Chemins de Fer* n° 40 2009/1. « Faire l'inventaire du patrimoine ferroviaire. Expériences et méthodes » ; Commission du Vieux Paris, colloque *Patrimoine et développement durable : le Chemin de fer de Petite Ceinture*, octobre 2011.

2/ Pour une histoire de la cabine de conduite, de la vapeur au TGV

Georges Ribeill, historien et sociologue, directeur de recherche honoraire à l'École nationale des Ponts et Chaussées (Laboratoire Techniques Territoires et Sociétés, LATTS)

Force est de constater que si la littérature technique consacrée aux locomotives est abondante - comme les témoignages de leurs servants -, les approches historiques du **système homme-machine complexe** que constitue la *plateforme* originelle des premières machines (devenue tardivement un *abri*, puis une *cabine*) demeurent bien plus rares et succinctes.

S'agissant de la locomotive à vapeur, les 10 éditions (de 1894 à 1947) du livre d'Edouard Sauvage destiné aux roulants *La machine locomotive*, proposent une analyse didactique et fonctionnelle. S'agissant des locomotives électriques, les trop rares pages d'une étude historique monumentale de référence évoquent à grands traits l'évolution des cabines (pupitres et tableaux de bord), de manière plus descriptive qu'explicative⁶. Si l'ingénieur André Chapelon (*La locomotive à vapeur*, Baillière, 1938) consacre de nombreuses pages à *la conduite du feu* par le chauffeur, s'il s'intéresse à ses gestes de manière ergonomique (dimensions de la pelle à charbon, forme de la porte du foyer et son mode d'ouverture...), c'est toutefois en raison de l'importance capitale qu'il accorde au composant technique de la locomotive qu'est son *foyer*, où le feu est si délicat à surveiller et à entretenir pour tirer le meilleur parti thermique du charbon brûlé. Paradoxalement, le mécanicien est ainsi moins intéressant à ses yeux. Axée sur la sélection au recrutement des mécaniciens et chauffeurs, l'approche nouvelle psychotechnique de ces métiers mise en œuvre par le professeur Lahy est privilégiée à la fin des années 30, dispensée d'une analyse proprement ergonomique des tâches⁷...

Avec du recul, d'un réseau à l'autre, d'un pays à l'autre, y a-t-il des **particularismes**, des **spécificités** historiques, et quels en sont les tenants ? Bref le champ peu défriché et bien multidisciplinaire est riche en questions sans réponses. À titre suggestif, nous avons étudié récemment la question de la place du mécanicien (à droite aux débuts en France)⁸ : l'observation des signaux latéraux (toujours à gauche) de plus en plus nombreux est devenue de plus en plus difficile avec l'augmentation du corps de la chaudière résultant de la course impérative à la puissance accrue, des Atlantic 221 du Nord aux Pacific 231, entraînant de graves catastrophes à répétition ; elle a imposé cette « bifurcation » historique que fut le basculement de la place du mécanicien de la droite à gauche de la cabine, au détriment sans doute du chauffeur droitier (en général) : ripage du poste qui s'impose durant la décennie 1904-1914 aux ingénieurs concepteurs. Le problème de la visibilité des signaux est toutefois déplacé plutôt que résolu du fait du rabattement des fumées des Pacific sur la cabine, de nouvelles catastrophes appelant d'autres palliatifs... Le *cab-signal* répandu aux Etats-Unis, bien sûr, ou les « oreilles d'éléphant » des locomotives qui permettent de dévier les fumées vers le ciel.

Repenser la cabine comme un **espace de travail physiquement circonscrit et contraint** où s'accomplissent de multiples opérations de commande et fonctions de sécurité, permet de revisiter les *critères* qui ont prévalu chez ses concepteurs. D'une époque à l'autre, d'un réseau à l'autre, une hiérarchie de critères variés a prévalu : coût des équipages, plus ou moins qualifiés, titularisés ou banalisés ; surveillance du respect des règles de sécurité ; confort (de la plate-forme à la cabine fermée, avec l'apparition d'un siège, du plus rustique au complètement modulable) et hygiène des conducteurs. La comparaison des cabines américaines (très confortables) et européennes (spartiates) est très instructive quant aux critères qui ont présidé dans l'économie de la traction depuis les origines !

En fonction des compétences qui pourraient être rapprochées dans un **collectif multidisciplinaire de chercheurs**, on pourra pousser plus ou moins loin une étude historique sous les angles de l'ergonomie des commandes manuelles courantes (volants, boutons, leviers, robinets, etc...), des commandes d'urgence (freins d'urgence), des systèmes d'information (livrets de marche, indicateurs, cadrans, cab-signal), des comforts mécanique, visuel (pensons aux essuie-glaces !), acoustique et thermique, des dispositifs embarqués de contrôle et d'enregistrement (Flaman, VA, VACMA, KVB...), des documents réglementaires et agrès embarqués. Approche abordée par feu Bernard Escudé, lors de colloques de l'AHICF et dans ses publications.

La **traction électrique** bouleverse évidemment fonctions et contraintes, tendant au *conducteur unique* en cabine mais étroitement surveillé quant à sa vigilance (de la VA à la VACMA), communicant avec le sol par la

⁶ Yves Machefert-Tassin, Fernand Nouvion, Jean Woimant, *Histoire de la traction électrique*, La Vie du Rail, Tome 1, *Des origines à 1940*, 1980, p. 531-535 ; Tome 2, *De 1940 à nos jours*, La Vie du Rail, 1986, p. 566-572.

⁷ J.-M. Lahy et S. Pacaud, *Etude d'un métier. Mécaniciens et chauffeurs de locomotive*, PUF, 1948.

⁸ Dossier « Le signal, la machine et le mécano », *Historail*, n° 32, janvier 2015. Question bien étudiée en Grande-Bretagne par un ergonome des postes de conduite et de pilotage devenu leur historien : Leslie F. E. Coombs, *Foot plate and signals* (2009).

radio sol-train. A bord des cabines de TGV, une nouvelle étape est accomplie, avec la **fin de la signalisation latérale** et les nouveaux dispositifs de contrôle TVM.

Bien entendu, le sujet devrait intéresser ingénieurs concepteurs et agents de conduite « praticiens », éclairer notamment l'histoire des revendications professionnelles. On doit pouvoir donc compter sur la présence d'experts spécialistes de l'ergonomie de la traction. A ce titre, Pierre Vignes devrait être **l'un des copilotes du groupe**, qui étudia jadis à la SNCF nombre de ces problèmes de confort en cabine.

L'axe pourrait évidemment intéresser des spécialistes des *cabines des tramways et métros*, et l'on peut compter sans doute sur la participation de Robin Foot (LATTS-ENPC). D'autant plus que nous ne doutons pas de l'intérêt de comparaisons entre modes cousins.

Partenaires pressentis

- Musée des Cheminots d'Ambérieu (président : Gérard Joud ; Pierre Jacquot)
- Cité du Train de Mulhouse
- Pierre Vignes
- SNCF
- Ingénieurs concepteurs (Alstom, Bombardier, Siemens)
- Robin Foot, chercheur au LATTS
- Sylvain Assez, conducteur SNCF, Dijon*
- Conducteurs d'essai de TGV
- Responsables ADC retraités des OS
- Adhérents de RH
- RATP

Mise en œuvre

Georges Ribeill a obtenu l'accord de Pierre Vignes, Robin Foot et Sylvain Assez pour participer, à l'automne 2018, à une **journée de lancement** d'un groupe de réflexion. Si une taille critique minimum est atteinte, le groupe pourrait se retrouver **trois fois par an**, en échangeant recherches, bibliographies, témoignages, textes de travail, etc. Il devrait être organisé des journées de travail au Musée des Cheminots d'Ambérieu, institution et lieu intéressant à plusieurs titres : pour sa collection de cabines et pupitres (vapeur, locos électriques, autorails ayant été affectés au dépôt d'Ambérieu) qui permet une familiarisation concrète avec les conditions ergonomiques de travail des roulants ; pour le contact avec d'anciens roulants retraités, connaissant bien nombre de ces engins exposés ; pour sa riche documentation en notices techniques et règlements de traction. De même peut-être faut-il envisager des séjours à Mulhouse, avec accès autorisé aux plates-formes des locomotives.

La production du groupe devrait aboutir à une **série de contributions**, pouvant faire l'objet d'un colloque et/ou d'une **publication** dans les **deux ou trois ans**.

3/ Loger le cheminot

Xavier Desjardins, géographe, urbaniste, professeur à l'université Paris-Sorbonne

Cet axe pourrait être décliné selon plusieurs entrées :

1/ Les **stratégies des compagnies** chargées du logement à la RATP et à la SNCF (110 000 logements l'une et l'autre, leur poids dans l'urbanisation des territoires n'est donc pas négligeable). Regarder s'il y a une spécificité en termes d'immobilier, de projets urbains, d'urbanisation par ces compagnies. Comment elles ont développé des savoir-faire qui ont pu être réutilisées aujourd'hui, ont-elles des compétences immobilières particulières ?

2/ Les **spécificités du logement social cheminot** par rapport au logement social en général y compris des autres entreprises publiques. Aujourd'hui, la part de cheminots logés par ICF est assez faible. Il serait intéressant aussi de regarder la particularité de la politique sociale de logement des cheminots.

3/ Enfin, partir des cheminots et de la façon dont ils se logent. Le taux de propriétaires parmi les cheminots est assez élevé (52 %), proche de la moyenne nationale. Cela permettrait une ouverture sur les sociabilités cheminotes, les modes de vie.

Mise en œuvre

Une clé d'entrée pour mettre en œuvre ce projet serait d'aller voir **l'Immobilière du chemin de fer** (ICF) et leur proposer un CIFRE, afin de réaliser une **monographie de l'entreprise**, qui inclurait un aspect opérationnel qui pourrait comprendre un recensement des lieux, une typologie, les évolutions. Si une mise en œuvre est possible, il serait bien de faire une co-direction avec un historien spécialiste d'histoire urbaine et sociale.

4/ Train et écologie depuis les Trente Glorieuses

Arnaud Passalacqua, historien, maître de conférences à l'université Paris-Diderot

Cet axe de travail se fonde sur le constat que le système ferroviaire est catégorisé aujourd'hui parmi les modes de déplacement réputés vertueux d'un point de vue écologique. Cette catégorisation ne semble aujourd'hui presque pas faire débat, à l'heure où la principale préoccupation touche au CO². Toutefois, on pourrait penser que d'autres perceptions de ce que sont les enjeux écologiques, passés, présents et à venir, pourraient donner du train une toute autre perception : fumées des motorisations thermiques, bruit de la vapeur, déchets et sécurité nucléaires sont par exemple des thèmes sur lesquels les vertus écologiques du train semblent plus discutables.

Par ailleurs, la question des **projets d'infrastructures** offre un regard différent sur la façon dont le train peut ou non être présenté comme un mode écologique, comme l'illustre la contestation du Lyon-Turin, en partie fondée sur des arguments de protection de l'environnement. Simultanément, les infrastructures ferroviaires abandonnées peuvent se muer en lieux de forte biodiversité ou en véloroutes. Tandis que la maintenance et le renouvellement des voies pose aussi question, comme l'illustre le dossier des traverses en bois traitées à la créosote. Au contraire, **la gare** est présentée aujourd'hui comme un lieu éminemment vertueux, lieu de l'intermodalité, de l'intensité urbaine et de la densité, jusqu'à devenir l'un des nœuds de ce que pourrait être une *smart grid*.

La proposition consiste donc à interroger les différentes formes de relations entre chemin de fer et environnement sur le temps long en gardant en tête plusieurs dynamiques historiques, extérieur au monde du train, qui surdéterminent ces questions :

- • L'évolution des préoccupations écologiques selon les époques : de la vapeur à la *smart city*,
- • L'émergence d'une expertise en dehors du monde institutionnel qui s'est structurée progressivement et qui a été renforcée par les processus de concertation et les facilités d'accès à l'information,
- • L'émergence du champ des mobilités comme domaine très fortement marqué par les questions environnementales où les externalités du monde des transports se sont retrouvées presque être internalisées dans les décisions (choix du tramway en ville, par exemple).

À ce stade, plusieurs questions pourraient mériter d'être explorées :

- • Dans quelle mesure les **grands choix techniques** du monde ferroviaire depuis la Deuxième Guerre mondiale (électrification, adoption du diesel, abandon de la vapeur, grande vitesse, fermetures de lignes...) ont-ils été ou non partiellement déterminés par des **enjeux écologiques** tels que les acteurs les percevaient ? Comment les modèles socio-économiques utilisés dans le ferroviaire ont-ils intégré la variable écologique ?
- • L'image du train comme mode écologique est-elle le résultat d'une **construction**, par le biais d'une politique active de la part de la SNCF ou d'autres acteurs du monde ferroviaire (associations d'utilisateurs, syndicats, collectivités...) ou s'agit-il plutôt d'une **image** par défaut qui se serait constituée du fait de la dégradation de la perception de l'automobile, voire de l'avion, au fur et à mesure que montent en puissance les préoccupations liées aux enjeux énergie-climat ?
- • Qui porte les **dossiers écologiques** au sein de la SNCF ? Comment l'entreprise s'est-elle dotée de moyens de mesurer et éventuellement de réduire son impact écologique en fonction des critères d'évaluation de cet impact que chaque époque a pu se donner ?
- • L'écologie a-t-elle constitué un élément-clé du **discours de communication** de la SNCF ? Si oui, y a-t-il des discours différenciés vis-à-vis des élus, des voyageurs, de ceux qui ne le sont justement pas, des fournisseurs ?
- • Quel est le poids de la **médiatisation** de telle ou telle question écologique dans le processus de décision en faveur d'une évolution des pratiques au sein du monde ferroviaire ?

Mise en œuvre

Arnaud Passalacqua pense que c'est un sujet qu'il pourra investir au long du programme de 5 ans. D'ici là, on peut penser à plusieurs actions qui pourraient être menées pour creuser ce thème :

- suivi de **mémoires de master** (à Paris-Diderot sous sa direction ou ailleurs).
- réalisation d'un **projet sur les enjeux écologiques** du train (à Paris-Diderot par les étudiants du master Energie, écologie, société que je pilote). Le travail ne serait pas qu'historique, mais pourrait comporter une partie historique importante, avec un regard contemporain sur ces questions. Le travail pourrait être réalisé au long d'une année avec plusieurs étudiants.
- L'interrogation sur une **approche historique de la notion de mobilité durable** est au cœur d'un réseau international auquel il appartient ([CPSUM](#)). Il est centré sur les mobilités urbaines, mais il y a une dynamique dans ce réseau sur ces questions en histoire. On pourrait y trouver des relais.
- Ce thème pourrait donner lieu à un rapprochement avec le comité d'histoire de l'électricité et de l'énergie.
- Ce thème présente des **échos contemporains** assez forts. Par exemple, lorsqu'on a parlé de fermer les petites lignes dans le rapport Spinetta, on s'est interrogé sur ce que signifiait écologiquement faire rouler des trains pas très pleins. Mais on a aussi vu l'argument social ressortir. C'est bien toute la complexité de l'enjeu.

5/ Histoire de la libéralisation ferroviaire

Pierre Zembri, géographe, professeur à l'université Paris-Est, directeur du Laboratoire Ville Mobilité Transport

Engagée à l'échelle européenne en 1991 et toujours en cours, la **libéralisation du secteur ferroviaire** se révèle être le processus d'ouverture d'un marché de services en réseaux **le plus long et le plus complexe** de tous ceux qui ont été engagés. Les intérêts en cause sont multiples, et pas toujours explicites. Les opérateurs historiques ont largement retardé le processus avec le soutien des états dont ils sont partie intégrante. Pour autant, certains d'entre eux ont joué le jeu de l'ouverture et ont mené de véritables stratégies de conquête, à l'image du groupe DBAG qui s'affirme désormais sur un vaste corridor Nord-Sud entre la Scandinavie et l'Italie en passant par les Pays-Bas et la Suisse. C'est surtout dans le domaine du fret que les mouvements ont été les plus amples, et que de véritables nouveaux entrants sont apparus sur le marché. L'ouverture progressive des marchés du transport ferroviaire régional constitue pour sa part un appel d'air non négligeable pour des opérateurs auparavant tournés vers le transport urbain et routier interurbain.

Le recul est désormais suffisant pour engager une histoire à la fois des **processus d'ouverture des marchés** (chaque pays membre en a mené un propre, en interprétant à sa façon les directives européennes), des **résultats en termes de pénétration des nouveaux entrants** mais aussi de **part de marché globale du mode ferroviaire** (rappelons que l'un des buts premiers de la réforme est de lever les freins au développement du mode ferroviaire). Cette approche peut être complétée par une **histoire des stratégies des différents acteurs du marché** : celles des opérateurs historiques plus ou moins sur la défensive, voire mauvais joueurs, celles des nouveaux entrants, issus de différentes cultures, celles des régulateurs et des gestionnaires de réseaux. Cette stratégie peut être lue à travers des entretiens (campagne d'archives orales) avec les dirigeants des différentes parties-prenantes, mais aussi à travers une analyse de l'évolution des dessertes.

Cela amène à une réflexion connexe sur la conservation des archives des nouveaux entrants. Certains d'entre eux ont été rachetés (cf. Veolia Cargo par Europorte et Fret SNCF). Idem pour les bases horaires, qui ne sont plus publiées sur papier et qui ne font plus l'objet de versions électroniques complètes.

Mise en œuvre

Il y a urgence à identifier les **sources, les personnes ressources**, et à lancer rapidement des travaux en ce sens pour avoir des éléments (en finançant, par l'intermédiaire des bourses, des étudiants, plutôt niveau master, en archivistique ou histoire). Par ailleurs, une première journée d'étude pourrait être organisée sur la loi de 1997 en France, pour s'acheminer ensuite vers quelque chose de plus important, tel un **colloque international** à l'horizon 2020.

6/ Les plans ferroviaires nationaux, XIX^e et XXI^e siècles. Des objectifs aux réalisations

Georges Ribeill

Chacune de deux « révolutions ferroviaires » initiées en France, au XIX^e puis fin XX^e siècle, a suscité l'élaboration politique d'un vaste plan d'équipement national de lignes de chemins de fer. Les similitudes entre la fameuse *étoile Legrand* à 6 branches votée le 21 juin 1842 et le *schéma directeur national des liaisons ferroviaires à grande vitesse* entériné par un conseil interministériel le 14 mai 1991 ont été moult fois relevées. L'un comme l'autre va ouvrir un domaine durable et réitéré d'intervention aux **acteurs politiques et administratifs**, aussi bien centraux que locaux, pour lesquels le chemin de fer peut être instrumentalisé de diverses manières. Les modalités en seront multiformes, plan mono- ou multi-modal, visant la construction de nouvelles lignes, ou leur modernisation (doublement des voies, électrification, signalisation...), ou leur fermeture à l'exploitation pour raison d'économie...

On peut énumérer une **longue liste d'arguments** qui seront invoqués au fil de l'histoire pour justifier tel projet ou plan ferroviaire en fonction des conjonctures économiques et politiques variées, outre le progrès social que représente la rapidité du voyage dans un train de plus en plus facile d'accès : instrument régalien assumé d'une politique jacobine de « contrôle » du territoire (les « rênes du gouvernement » en 1842), armature administrative (desserte de toutes les préfectures, puis des sous-préfectures...), outil de militaire défensif (desserte des forts et des arsenaux) ou offensif (« lignes stratégiques de concentration ») ; instrument discursif aussi : matière électorale de choix dans les candidatures politiques et professions de foi, sujet d'idéologies généreuses (voir le discours internationaliste saint-simonien récurrent⁹ ou le discours « Troisième République » d'un service public tenu à couvrir également tout le territoire au nom d'une impérative justice distributive) ; objet d'une politique de régulation économique par le désenclavement des marchés agricoles locaux (il n'y aura plus de graves crises frumentaires après 1847) ou l'amélioration de la compétitivité nationale par la réduction des coûts de transport des matières premières (programme impérial de 1860 suite au traité de libre-échange avec l'Angleterre, minerai de fer et acier au milieu du XX^e), composant d'une politique d'équipement national en infrastructures connectées (interconnexion des réseaux ferrés avec les ports maritimes et/ou fluviaux).

Pourraient être ainsi étudiés distinctement et comparativement les « **plans** » ferroviaires qui ont modelé en partie le réseau classique et affecté récemment le réseau des LGV ébauché depuis 1981. Quels acteurs impliqués ? Selon quelles modalités (lois de classement, déclaration et enquêtes d'utilité publique, concession définitive ou éventuelle, programmation, financement, délais, phasage) ? *Pour quels résultats* : la plupart des plans n'aboutiront jamais totalement, ou pâtiront de retards, blocages, dépassements des délais, des budgets, erreurs de prévision des trafics... : ces difficultés à aboutir, ces imprévus - d'ordre économique, politique, financier ? - mériteront une analyse poussée.

Une telle étude des plans ferroviaires successifs en tant que **processus idéologico-politiques plus ou moins concrétisés et achevés** n'a jamais été entreprise en tant que telle. Elle implique pour le réseau classique de relire les étapes marquantes, notamment au temps des compagnies : Etoile Legrand, 1857-1863 : imposition des « seconds réseaux », 1875-1883 (« troisième réseau » ; programme Freycinet de 1878-1879 et ses avatars de 1883), plan d'électrification de 1921, plan Marquet de 1935 ; au temps de la SNCF : plans départementaux de fermeture des lignes de 1938 ; plan d'équipement national sous Vichy ; projets successifs de réseaux-noyaux ; plans successifs de fermeture des lignes voyageurs...

S'agissant du réseau des LGV, on a déjà retracé comment le schéma directeur de 1991 en tant que « *tremplin d'une irrésistible TGV-mania* » a déclenché un trend politique marqué par des alternances d'assurance et de doute au plan financier... Comment LOADT, FITTVN, RFF (1995-1997) ont catalysé « la seconde relance tégéviste », et comment le Grenelle de l'Environnement (août 2009) a servi de relance politique¹⁰... Le recul du temps devrait permettre de mieux **éclairer les impulsions et arbitrages politiques** qui ont prévalu dans un système d'acteurs institutionnels privés et publics, centraux, régionaux, locaux mais aussi

⁹ A l'instar de l'ingénieur des Mines Michel Chevalier pour qui le chemin de fer, en 1838, en perçant les frontières, doit contribuer à la pacification des peuples, en 1976, l'autre ingénieur des Mines Jean Dupuy, DGA de la SNCF, légitime un TGV tiré au maximum hors de l'hexagone⁹ qui devrait faire « naître enfin dans les peuples, cette conscience de la solidarité européenne que l'on s'efforce, en vain semble-t-il, de créer depuis 30 ans. »

¹⁰ Georges Ribeill, « D'un siècle à l'autre, *railway-mania*, *TGV-mania*... La répétition d'un « modèle ferroviaire français » ? », in *Transports, Territoires et Société*, Picard, p. 115-133.

européens... Des **enquêtes orales** auprès des acteurs pourraient compenser l'accès restreint prévisible aux archives.

7/ L'attachement populaire au chemin de fer, entre accueil, refus et deuil du rail dans la longue durée

Francis Beaucire, géographe, professeur émérite à l'université Paris I – Panthéon-Sorbonne

La contribution du chemin de fer au patrimoine matériel est reconnue, même si ce patrimoine mérite encore beaucoup d'attention. Mais le rapport de la société française au chemin de fer, fait d'attachement le plus souvent et de rejet parfois, peut être vu comme une forme de **patrimoine immatériel**, ce qui fait que tout ce qui touche au chemin de fer revêt une **dimension sociale et politique** et s'inscrit dans une forme **d'imaginaire collectif**. Ce sont les manifestations de ce que l'on propose d'appeler par commodité *l'attachement* au chemin de fer, que cet axe de recherche se propose d'explorer dans la **longue durée historique**.

Le rail entretient avec les territoires qui composent la mosaïque de l'espace français et leurs habitants des rapports multiples qui s'expriment au moment de la conception des liaisons ferroviaires, de leur construction, des modifications de la desserte des lignes et de leur suppression. Aux origines des lignes, le choix des tracés mobilise les collectivités et les milieux économiques pour disposer d'une gare ou bien pour l'éviter, les grands ouvrages d'art, aujourd'hui considérés comme les éléments d'un patrimoine remarquable, ont pu soulever des oppositions locales dans la mesure où ils bouleversaient paysages, cheminements et habitudes ; les fermetures de ligne jusqu'à la vente des emprises ont généralement suscité des mouvements de protestation motivés par la question de l'enclavement et du désenclavement, une question permanente dans les débats publics relatifs à l'organisation territoriale et à une accessibilité « équitable » aux ressources économiques et sociales.

Mise en œuvre

Francis Beaucire propose, d'une part, de faire figurer cet axe dans **l'appel à candidatures de bourses**. D'autre part, sans attendre, de demander à Xavier Desjardins et Arnaud Passalacqua de lancer chacun un étudiant en Master 2 sur le sujet, avec la possibilité de définir un protocole commun et les études de cas en amont et entre nous. Il serait bon d'ignorer temporairement la question des LGV pour remonter dans le temps. Pour commencer, une **monographie de l'histoire de l'arrivée du chemin de fer** et une autre de **la fermeture d'une ligne**. Ceci à titre exploratoire. **Les sources** : enquêtes d'utilité publique, délibérations des conseils municipaux et généraux, archives des réseaux, presse locale.

8/ Liaisons directes et correspondances : pour une histoire de la gestion des nœuds au service de l'accessibilité territoriale dans la longue durée

Francis Beaucire

À l'époque des différentes compagnies ferroviaires qui desservent un territoire déjà unifié d'un point de vue politique (mais pas encore complètement du point de vue économique), il semble que l'histoire de **l'organisation des dessertes et des échanges entre compagnies** pour inscrire dans la réalité, le principe d'« équité territoriale » (cher aux économistes et aux géographes, mais aussi aux idéologues) puisse être revisité. Cela pose plus généralement la vaste question des correspondances, des liaisons directes, des voitures directes dans des trains à tranches multiples, ainsi que le passage d'une compagnie et donc d'une portion de territoire à un autre.

Dans les débuts du chemin de fer avant la création de la SNCF, les compagnies ont-elles adopté les mêmes principes de desserte du « semis urbain » ? Cette **double question de la desserte directe et de la correspondance** est certes d'actualité, mais c'est aussi une dimension centrale dans l'exploitation d'un réseau,

ici au service de l'accessibilité interurbaine ; autrement dit, c'est « en même temps » un problème d'exploitation ferroviaire et un problème de politique des territoires qui passe par la notion de *nœud*, ferroviaire en l'occurrence.

La recherche s'est largement intéressée au maillage des territoires par les infrastructures, à la réduction des temps de parcours de point à point, mais moins à la **gestion des nœuds**, dont dépend *in fine* la réalité du déplacement pour le voyageur ou l'utilisateur. Cette question est d'une grande actualité.

Mise en œuvre

Francis Beaucire propose de travailler sur cet axe en coopération avec Christophe Mimeur (ancien boursier de Rails & histoire) qui est actuellement post-doctorat au LVMT. Son sujet : la contraction des temps de parcours ferroviaires en relation avec les territoires, mais en ignorant, à ce stade, le rôle de l'offre faite aux voyageurs en termes de correspondance et son impact sur l'accessibilité réelle entre territoires, notamment desservis par des compagnies différentes. Christophe Mimeur, contacté, est d'accord pour **former un petit groupe** dont le but sera de mettre au point une méthode. Dans ce petit groupe, qui pourrait être créé à **l'automne 2018**, la participation d'un horairiste (retraité) est indispensable.