



HAL
open science

Les archives des mondes ferroviaires à Nîmes et en Occitanie : sur les rails de la redécouverte ?

Louis Baldasseroni

► To cite this version:

Louis Baldasseroni. Les archives des mondes ferroviaires à Nîmes et en Occitanie : sur les rails de la redécouverte ?. Patrimoines du sud, 2022, 15, 10.4000/pds.8204 . hal-04101942

HAL Id: hal-04101942

<https://hal.science/hal-04101942v1>

Submitted on 21 May 2023

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

Les archives des mondes ferroviaires à Nîmes et en Occitanie : sur les rails de la redécouverte ?

The archives of the railroad heritage in Nîmes and in Occitania: On the tracks of rediscovery?

Louis Baldasseroni



Édition électronique

URL : <https://journals.openedition.org/pds/8204>

DOI : 10.4000/pds.8204

ISSN : 2494-2782

Éditeur

Conseil régional Occitanie

Référence électronique

Louis Baldasseroni, « Les archives des mondes ferroviaires à Nîmes et en Occitanie : sur les rails de la redécouverte ? », *Patrimoines du Sud* [En ligne], 15 | 2022, mis en ligne le 01 mars 2022, consulté le 04 mars 2022. URL : <http://journals.openedition.org/pds/8204> ; DOI : <https://doi.org/10.4000/pds.8204>

Ce document a été généré automatiquement le 4 mars 2022.



La revue *Patrimoines du Sud* est mise à disposition selon les termes de la Licence Creative Commons Attribution - Pas d'Utilisation Commerciale - Pas de Modification 4.0 International.

Les archives des mondes ferroviaires à Nîmes et en Occitanie : sur les rails de la redécouverte ?

The archives of the railroad heritage in Nîmes and in Occitania: On the tracks of rediscovery?

Louis Baldasseroni

- 1 Le monde ferroviaire, comme la plupart des univers techniques et industriels, n'a pris conscience que tardivement de l'importance de conserver ses archives une fois leur utilité fonctionnelle dépassée. En France, la SNCF n'a constitué un service spécifique qu'en 1989, poursuivant depuis lors son œuvre de collecte et de mise à disposition d'archives publiques aux termes du Code du patrimoine. Les moyens mis à disposition pour ce service, nommé SARDO (Service Archives Documentation SNCF) en 2006, sont sans commune mesure avec ceux des particuliers passionnés de chemin de fer qui, partout en France, ont rassemblé des documents en lien avec les activités ferroviaires.
- 2 En Occitanie, de nombreuses associations se sont constituées pour préserver ou restaurer des matériels ferroviaires, entretenir la mémoire professionnelle cheminote et transmettre au public leur passion au sein de musées, par des événements ou divers dispositifs de médiation. Outre cette volonté de transmission, partagée avec les archivistes et chercheurs en histoire, ces passionnés et leurs associations possèdent des documents historiques qui peuvent intéresser les chercheurs et présenter des enjeux tant de conservation que de valorisation. Les archives de plusieurs de ces collectifs sont en train d'être redécouvertes à l'occasion de recherches s'inscrivant dans le cadre d'un projet de « centre d'interprétation ferroviaire » initié par la Région Occitanie à Nîmes et Béziers. Cette initiative a permis de mettre en lien des acteurs associatifs avec des universitaires de diverses disciplines (dont l'histoire) et des chercheuses du service de l'Inventaire général du patrimoine culturel de la Région Occitanie, qui travaillent sur plusieurs études concernant le patrimoine ferroviaire, particulièrement mis en lumière

en 2021, déclarée « année européenne du rail ». Ces liens entre monde associatif et recherche historique sont intéressants à interroger sur le plan des archives, autant du point de vue des apports réciproques de contenus qu'ils peuvent présenter que des questions méthodologiques qui se posent pour les chercheurs. Cet article vise donc à la fois à dessiner les contours et explorer les enjeux de ces archives associatives « à redécouvrir » (et dont l'inventaire détaillé reste à établir), ainsi qu'à proposer des pistes de recherches historiques pouvant s'appuyer sur ces archives localisées.

- 3 La présentation du potentiel de recherches à partir d'archives associatives situées en Occitanie dont il sera question ici n'a aucune prétention à l'exhaustivité, tant dans les exemples que dans les thèmes de recherche. Elle est le reflet de questionnements qui animent les historiens des mobilités depuis une vingtaine d'années, y compris pour d'autres modes de transport que le train¹. Le secteur ferroviaire, de la même manière que les autres, est à considérer comme un système en évolution constante, qui comprend aussi bien les constructeurs de matériel roulant, les infrastructures de circulation, de maintenance ou d'attente, les travailleurs et leurs conditions de vie, ou encore les imaginaires associés au voyage en train. Sa particularité, pour le cas français, réside dans une certaine unité institutionnelle, avec la constitution d'un monopole national par la création de la SNCF en 1937². Du point de vue historique et archivistique, cette unité apparente est rassurante au premier abord, pour l'historien du contemporain habitué à gérer des archives en grande quantité. Seule la mobilité vers des territoires bien éloignés du sud pour consulter ces archives semblait s'apparenter à un obstacle matériel. Pourtant, nos premières investigations locales ont conduit à mettre au jour des corpus documentaires massifs et encore peu exploités, aussi variés par leurs thématiques que par leur nature : revues, manuels, correspondance et rapports divers, mais aussi cartes postales, photographies et films. Ce morcellement des sources ferroviaires n'est bien sûr pas propre à l'Occitanie et a déjà fait l'objet d'observations dans le cadre de programmes de recherches antérieurs, notamment menés sous l'égide de l'association Rails&Histoire³.
- 4 L'article proposera dans un premier temps une approche de ces corpus encore méconnus de documents écrits et iconographiques, en tentant d'en saisir le potentiel de valorisation et les limites. Il s'agira ensuite d'aborder leur mise en perspective avec les autres types d'archives accessibles pour documenter les recherches sur le chemin de fer, ainsi que les liens possibles avec l'archive orale, porteuse d'enjeux de recueil et de valorisation de la mémoire cheminote. Enfin, des pistes de recherches et de valorisation de ces diverses archives auprès du public seront esquissées.

« Un train peut en cacher un autre » : les archives ferroviaires, promesses de découvertes infinies ?

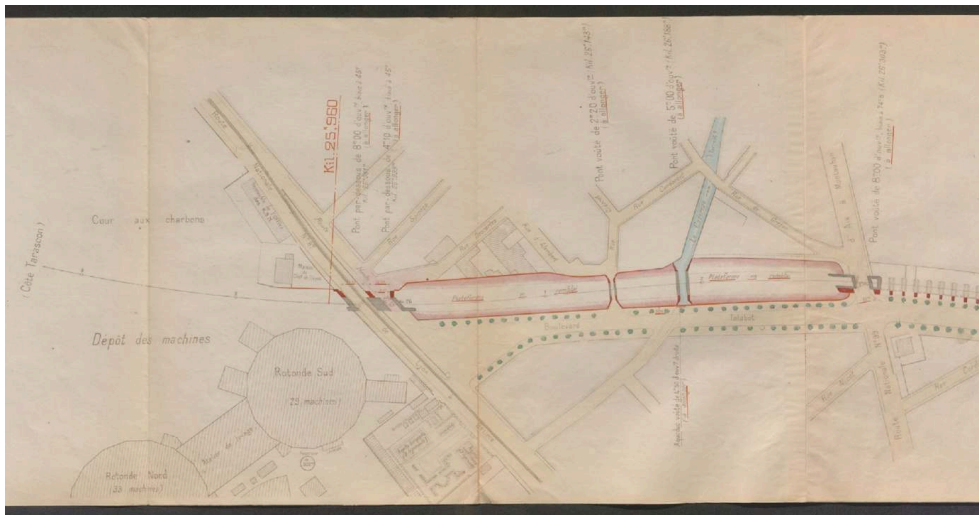
- 5 Les archives du monde du chemin de fer français sont à l'image de celui-ci : très riches et variées, mais complexes à appréhender par leur éclatement géographique.
- 6 Tout d'abord, l'unification apparente des archives de la SNCF au sein du dépôt du Mans masque une grande diversité de sources, pour qui voudrait faire une histoire institutionnelle de la compagnie et de ses réseaux. Ces archives gérées par la SNCF se retrouvent aujourd'hui partagées entre le Centre national des archives historiques (CNAH) du Mans et celui des archives du personnel à Béziers, ainsi que la Médiathèque SARDO à Saint-Denis pour les documents iconographiques. En parallèle, des documents

versés par la SNCF sont aujourd'hui gérés par les Archives nationales du monde du travail (ANMT) à Roubaix, centre qui dépend du Service interministériel des archives de France. Ils viennent compléter les archives de société des anciennes compagnies, déposées aux Archives nationales⁴. Cette structuration éclatée est expliquée par Henri Zuber, ancien archiviste de la SNCF, par des divisions internes à la compagnie. Le centre du Mans, créé en 1995, a au départ accueilli les archives des directions centrales de la compagnie, ainsi que de certaines directions régionales et les fonds documentaires de l'entreprise. Plusieurs divisions territoriales persistent, y compris avec l'ouverture du centre de Béziers, qui accueille les archives du personnel SNCF depuis 1998, ainsi que celles des directions régionales de Montpellier et de Toulouse. S'ajoute à ces deux centres celui de Combs-la-Ville (anciennement Villeneuve-Saint-Georges), dédié aux archives intermédiaires (destinées, à terme, à être versées au centre du Mans), qui n'est pas ouvert aux chercheurs⁵. Cet éclatement géographique des sources entre trois centres d'archives n'a pas empêché la production de synthèses remarquables sur l'histoire du chemin de fer, telle celle de François Caron sur l'histoire des chemins de fer en France, de 1827 à 1997, en trois volumes⁶. Cette œuvre repose essentiellement sur les archives des ANMT et du SARDO, puisqu'elle est centrée sur une histoire institutionnelle, nourrie par des documents tels que les procès-verbaux de conseils d'administration, la correspondance autour de la réglementation, des études réalisées ou des décisions prises à l'échelle nationale. En revanche, les archives techniques sont bien moins fournies, comme celles du Matériel, de l'Exploitation ou de la Traction, qui restent en partie dans les placards des directions régionales en attente de versement, dans le meilleur des cas.

- 7 Du fait de cette division, certains types d'archives peuvent se retrouver dans des centres différents, au hasard des versements et des opérations de sauvetage. Ainsi, notre exploration des archives des mondes ferroviaires dans le Gard a permis de découvrir plusieurs registres de plaintes de voyageurs des années 1860-1920, qui étaient à disposition dans les gares. Ces documents peuvent constituer des témoignages importants sur le fonctionnement des réseaux (retards des trains ou perte de bagages, qui semblent constituer la majorité des récriminations observées), la sociologie des voyageurs qui s'expriment, ou encore la prise en compte par la compagnie Paris-Lyon-Méditerranée (PLM) de ces plaintes. Cependant, leur étude de manière sérielle, globale et/ou comparée est compliquée par leur éclatement géographique : le registre de la gare du Caïlar se trouve aux archives départementales du Gard, ceux de Saint-Jean-du-Gard et de Bellegarde/Jonquières-Saint-Vincent sont au Musée du chemin de fer de Nîmes à la suite d'opérations de sauvetage anciennes ; d'autres seraient à chercher au Centre d'archives SNCF du Mans ou dans les greniers des gares actuelles, s'ils n'ont pas été détruits...
- 8 Ce morcellement archivistique peut aussi être source de difficultés dans toute étude ferroviaire d'échelle locale, notamment lorsqu'on s'intéresse à des périodes pré-1938 pour les chemins de fer interurbains ou à des réseaux urbains. L'historien a alors massivement recours aux archives publiques du contrôle du chemin de fer par les pouvoirs publics (en général conservées dans les séries « Travaux publics » des archives départementales), qu'il peut parfois compléter par celles des compagnies de transport. Ces documents, qui concernent surtout les aspects administratifs, techniques et comptables, permettent difficilement de rendre compte de problématiques sociales ou patrimoniales. Ainsi, on retrouve dans la série S « Travaux publics » des documents techniques produits par les ingénieurs des compagnies et transmis aux pouvoirs publics

(ingénieurs départementaux des Ponts-et-Chaussées) pour obtenir les autorisations de travaux, tels ce plan qui figure les terrains et infrastructures concernés par la création d'une nouvelle voie aux alentours de la gare de Nîmes pour la compagnie Paris-Lyon-Méditerranée. Accompagné d'un mémoire explicatif et de documents comptables, il permet d'avoir une idée précise des travaux à réaliser, mais ce dossier ne renseigne ni la mise en œuvre de ces travaux (y a-t-il eu des retards ? des modifications par rapport à ce projet initial ?), ni leur impact sur l'environnement et les populations locales une fois terminés (fig. 1). Dans ce cas précis, le travail n'a d'ailleurs jamais été exécuté, comme on peut le constater en visitant aujourd'hui le terrain ou en consultant des plans et photographies aériennes postérieures.

Fig. 1

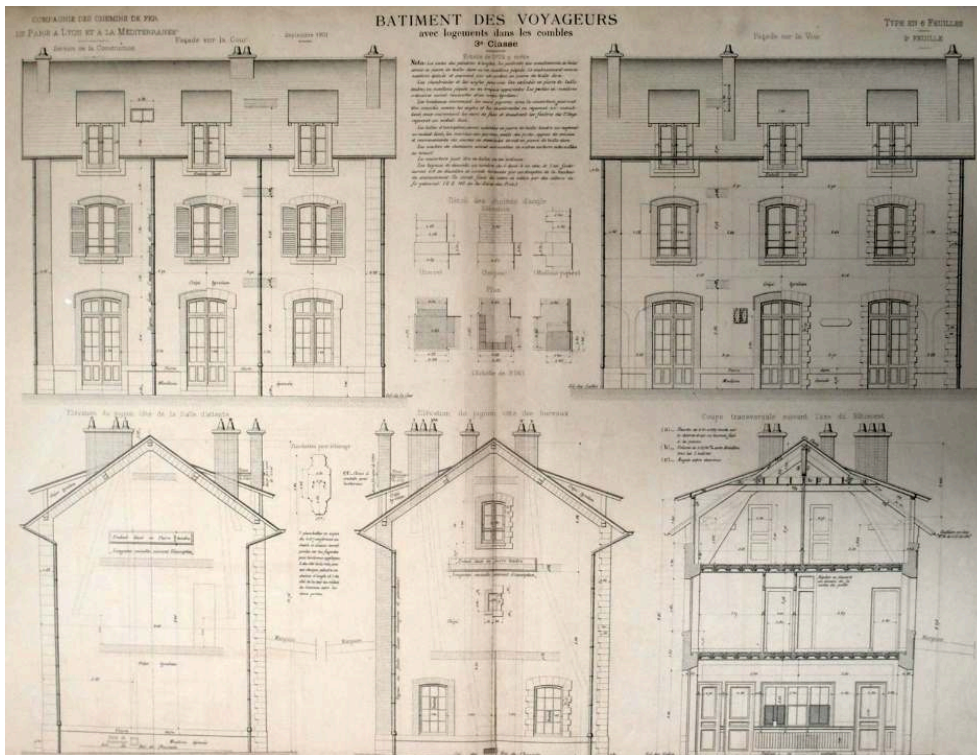


Nîmes (Gard), plan de l'emprise du remblai du chemin de fer le long du boulevard Talabot à Nîmes dressé par l'ingénieur du Service de la Voie de la compagnie PLM, 19 mars 1935 (AD Gard 5 S 74)

© archives du Gard

- 9 Une recherche récente sur le patrimoine des gares de Nîmes et sa région, menée en collaboration avec le service de l'Inventaire général du patrimoine culturel de la Région Occitanie et le Pôle d'équilibre territorial et rural (PETR) Garrigues-Costières, permet d'illustrer les conséquences de ce morcellement archivistique. Ce phénomène apparaît à la fois problématique pour des études exhaustives et prometteur pour la redécouverte d'archives documentaires. L'architecture des gares a fait l'objet de nombreuses études, tant sur les bâtiments voyageurs monumentaux et leurs architectes que sur des analyses typologiques de gares plus ordinaires, à l'échelle d'une ou plusieurs compagnies de chemins de fer ou cabinets d'architectes, dont les archives ont permis de documenter les modèles utilisés (fig. 2)⁷. Dans le Gard, les documents d'archives concernant certaines gares demeurent difficiles à trouver, notamment les plans et parfois quelques documents iconographiques, conservés dans les gares elles-mêmes de manière aléatoire⁸. Sur ce point, le recours à des archives privées s'avère crucial, par exemple auprès de collectionneurs de cartes postales anciennes (fig. 3), ou encore de personnes qui ont pu recueillir des archives des gares promises à la destruction.

Fig. 2



Croquis d'un bâtiment voyageur de 3^e classe, Album de la voie, compagnie PLM, septembre 1901, collection Jean-Paul Pignède (avec son aimable autorisation)
J.-P. Pignède © musée du chemin de fer, Nîmes

Fig. 3



Carte postale de la gare de Nozières (Gard), années 1900-1910, collection Jean-Paul Pignède (avec son aimable autorisation)
J.-P. Pignède © musée du chemin de fer, Nîmes

- 10 Dans le cas des gares de la ligne Nîmes-La Grand-Combe, réalisées dans les années 1830-1840, les modèles des premiers édifices restent moins bien connus que ceux du début du XX^e siècle, illustrés ci-dessus. Ce manque de documents n'a pu être que partiellement complété par des archives conservées par des particuliers et associations. Tel est le cas de Jean-Paul Pignède, dont les fonds archivistiques et iconographiques ont pu être mobilisés au service de ces études sur les gares, menées notamment par Lisa Caliste et Alice Bourges. Cela s'inscrit dans une démarche fructueuse de collaboration entre milieu universitaire, service de l'Inventaire général du patrimoine culturel et milieu associatif, avec des recherches qui se nourrissent entre elles. M. Pignède, avec plusieurs autres anciens cheminots, a fondé en 1988 un musée du Chemin de fer au sein du dépôt TER de Nîmes, géré par l'association de cheminots et amateurs du chemin de fer AAATV – SNCF Nîmes. Au-delà d'une importante collection de matériels ferroviaires et d'objets liés au monde du chemin de fer en France, le Musée du Chemin de Fer de Nîmes possède dans ses réserves de nombreux documents d'archives. Fruits de la récolte, pendant plusieurs décennies et au gré des circonstances, d'anciens cheminots passionnés par l'histoire du chemin de fer, ces archives ferroviaires très diverses forment un corpus hétéroclite. Revues techniques, cartes postales, notices d'utilisation de matériels et autres documents relatifs aux métiers du chemin de fer y côtoient des plans de ponts et de viaducs, ou encore des registres relatifs aux circulations et aux réclamations recueillis dans des gares de la région (fig. 4).

Fig. 4



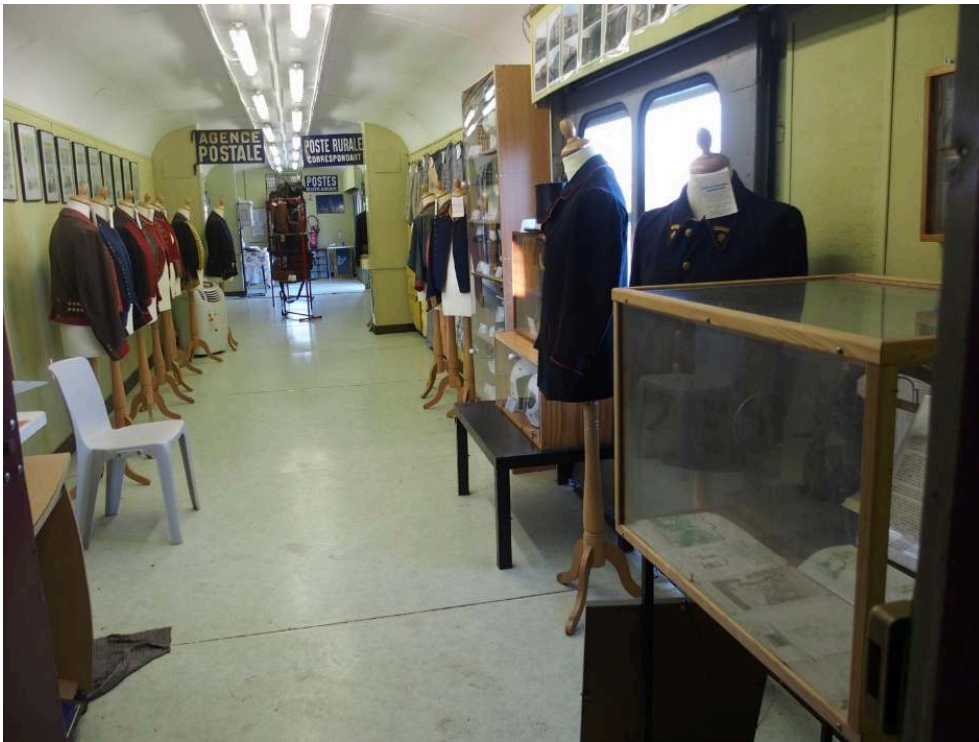
Nîmes (Gard), Vue prise au musée du Chemin de fer de Nîmes

© L. Baldasseroni

« *E pericoloso sporgersi* »⁹ : à l'échelle locale, une pérennité des archives qui reste à assurer

- 11 Hormis les centres d'archives publiques précédemment cités, la conservation d'archives ferroviaires locales apparaît aléatoire, dépendant en partie de la bonne volonté de leurs collecteurs et de conditions de conservation très variables. La stabilité institutionnelle et les moyens d'assurer une bonne conservation font souvent défaut. L'enjeu d'une conservation pérenne de ces archives est donc primordial, avant même celui de leur utilisation pour des travaux de recherche ou leur valorisation auprès du public.
- 12 Ces corpus documentaires variés connaissent actuellement des conditions de conservation précaires pour nombre d'entre eux. Ainsi, à Nîmes, le musée du Chemin de fer manque de moyens pour les préserver de l'humidité et de matériel pour les conserver dans des conditions optimales. Sans parler des nombreux objets, qui peuvent parfois être porteurs d'informations au même titre qu'une archive, les documents papier et surtout iconographiques (photographies, films sur bandes magnétiques) mériteraient des conditions de conservation spécifiques. Ces archives sont en cours de classement et de valorisation, pour tenter d'en assurer la pérennité et une meilleure accessibilité. Ces enjeux cruciaux seraient à prendre en compte dans le projet de « centre d'interprétation ferroviaire », qui pourrait représenter une opportunité de conservation préventive de ces archives et améliorer leur accessibilité par les chercheurs, souvent problématique et très aléatoire dans le cadre de fonds privés non déposés dans des centres d'archives publics.
- 13 La situation est identique pour le musée postal des Anciens ambulants de Toulouse, qui raconte l'histoire du transport du courrier par chemin de fer, à travers quatre wagons-poste et une rame postale de deux éléments (autorail et remorque) stationnés à la gare de Toulouse-Raynal et aménagés en salles d'exposition. Pour documenter cette pratique particulière du transport de courrier dans des wagons où des agents en effectuent le tri en roulant, le musée dispose d'archives variées. Ces dernières comprennent notamment de nombreux documents iconographiques, ainsi que des manuels anciens destinés aux agents, qui constituent de véritables mines pour documenter cette pratique. Conservées dans un des wagons du musée et un conteneur, elles restent dépendantes des capacités de stationnement de la gare, puisque le musée est appelé à la quitter en 2022.

Fig. 5



Toulouse (Haute-Garonne), musée postal des Anciens ambulants de Toulouse, vue intérieure d'un wagon postal réaménagé en salle d'exposition

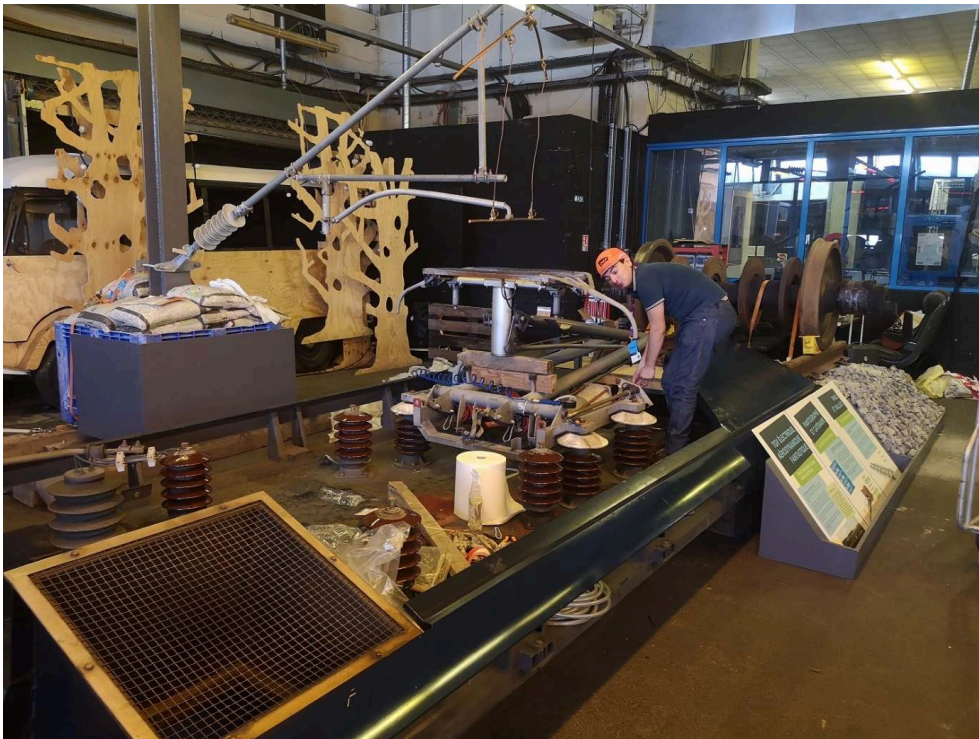
© musée des ambulants postaux, Toulouse, L. Baldasseroni

- 14 Outre l'accès à des documents écrits parfois uniques, les associations d'anciens cheminots ouvrent des perspectives de collecte d'archives orales importantes qu'il apparaît urgent de développer, notamment pour certaines pratiques disparues, dont la mémoire repose encore sur certains cheminots âgés. Cela n'a pas échappé à des institutions comme l'association Rails&Histoire (anciennement Association d'histoire des chemins de fer - AHICF), comité d'histoire du secteur ferroviaire créé en 1987 à l'initiative de la SNCF. Parmi ses missions figure la collecte de fonds d'archives, le plus souvent pour déterminer le centre d'archives le plus adéquat pour un don ou un dépôt¹⁰. Cet organisme a mis en œuvre à partir du début des années 1990 plusieurs programmes de recueil de la mémoire orale du milieu ferroviaire, sur des thèmes aussi variés que les origines de la grande vitesse, les récits de carrière, le travail au quotidien pendant la seconde guerre mondiale (200 entretiens), l'histoire des décisions et celle des métiers disparus. Il a également collecté des enquêtes précédentes, comme la vapeur à Ambérieu-en-Bugey (Ain), avec 17 entretiens menés par Fernand Piralla, ancien conducteur de train à Ambérieu, qui a interrogé ses collègues mécaniciens, chauffeurs et chefs de train entre 1981 et 1983. Ces campagnes de recueil mémoriel de grande ampleur ont donné lieu à l'élaboration d'une base de données, en partie accessible sur un portail Internet dédié. Cependant, des enjeux d'accessibilité, aussi bien pour le grand public que pour les chercheurs, sont posés, dans la mesure où ni les fichiers audio, ni les transcriptions des entretiens, ne sont accessibles en ligne à l'heure actuelle, alors même que les entretiens sont numérisés.
- 15 De telles initiatives n'existent pas encore pour l'Occitanie, alors même que le tissu d'associations d'anciens cheminots est plutôt dense et varié en termes de spécialités.

Plusieurs particularités semblent émerger dans la région, notamment des réseaux associatifs vivaces autour de la restauration et du fonctionnement de locomotives à vapeur, ainsi qu'une sensibilité particulière vis-à-vis de la dimension technique du patrimoine et de transmission des savoir-faire des mondes ferroviaires. Ainsi, le Musée du chemin de fer de Nîmes conserve deux locomotives à vapeur en état de marche, en lien avec des personnes qui possèdent les compétences et les habilitations nécessaires pour les faire rouler. Dans un pays où la dernière machine à vapeur s'est arrêtée en 1974, la transmission d'un tel savoir-faire constitue un enjeu important et d'une certaine urgence, auquel l'exploitation d'archives peut contribuer. Chacune de ces machines a vu ses registres d'entretien conservés par les membres de l'association du musée : leur exploitation pourrait être mise à profit, en complément du recueil de la mémoire orale des anciens cheminots concernés par la traction à vapeur, pour mieux comprendre et transmettre le fonctionnement de ces machines complexes.

- 16 D'autres associations d'Occitanie ont à cœur de faire vivre ce patrimoine technique, qui est aussi un patrimoine immatériel constitué de pratiques et de savoir-faire variés. Le Club de la Grande vitesse ferroviaire (CGVF), dont le siège est à Nîmes, vise à mener des actions de médiation autour de trains événementiels et surtout au moyen d'objets techniques liés à la grande vitesse, comme des pièces détachées d'anciennes rames TGV. Ces dernières sont destinées à la formation des élèves ingénieurs de plusieurs écoles partenaires, ainsi qu'à leur exposition lors d'événements grand public comme la célébration des 40 ans du TGV, qui coïncidait avec les Journées européennes du patrimoine 2021. Un effort particulier a porté sur la pédagogie orale autour des pièces présentées, comme le montre la photo ci-dessous.

Fig. 6



Nîmes (Gard), vue du stand du CGVF lors des Journées du Patrimoine 2021
© CGVF

- 17 Cette association est constituée d'anciens conducteurs, ingénieurs ou cadres liés à la grande vitesse ferroviaire et répartis dans toute la France. Chacun de ses membres possède des archives, notamment des documents techniques susceptibles d'aider à la compréhension des objets conservés ou d'événements particuliers comme les records de vitesse, qui ont fait l'objet de plusieurs publications grand public sur le site de l'association. Ces archives vont faire l'objet d'initiatives de regroupement et de classement, en complément d'un projet de recueil de la mémoire orale des membres du Club. Leur étude permettrait d'avoir des points de vue plus variés sur la grande vitesse ferroviaire, complétant l'enquête « Histoire d'une décision : le chemin de fer à grande vitesse en France (1945-1990) », menée entre 1990 et 1992 par Alain Beltran et Jean-François Picard sous l'égide de l'AHICF. Cette étude se concentrait alors sur la prise de décision entre 1966 et 1981¹¹, en interrogeant principalement des dirigeants de la SNCF de l'époque considérée. Elle gagnerait à être mise en perspective avec le point de vue d'acteurs ultérieurs davantage présents sur le terrain, pour apporter des compléments sur les facteurs de prise de décision, approfondir les aspects techniques et les conséquences de ces décisions sur les pratiques, les métiers et la structuration des mondes ferroviaires. Ces travaux pourraient aussi être élargis aux activités liées au chemin de fer, telles des entreprises industrielles comme Alst(h)om, dont une partie des archives est conservée aux archives départementales du Territoire de Belfort, à l'initiative de deux anciens cadres de la société qui ont trié et classé le fonds. Ces archives d'entreprises gagneraient à être davantage utilisées par les historiens, pour dépasser l'approche monographique et cloisonnée de l'histoire des entreprises, prenant en compte le caractère systémique des mondes industriels comme celui du ferroviaire et les enjeux publics de la prise en compte de la mémoire dans nos sociétés contemporaines¹².
- 18 Cette mémoire orale apparaît donc essentielle à développer, pour recueillir, conserver et transmettre des témoignages de savoir-faire qui risqueraient de se perdre, à plus ou moins long terme. Du point de vue méthodologique, les historiens et chercheurs en sciences sociales ont appris à considérer la mémoire orale en prenant du recul sur les propos par la confrontation avec d'autres sources, mais aussi à en faire une source historique à part entière qui peut nourrir des approches historiques plus variées. Pour tenter de pallier les manques de documents écrits et accroître la diversité des points de vue sur les phénomènes historiques, les archives orales sont importantes à considérer, comme patrimoine immatériel à transmettre aux générations futures¹³. Dans cette perspective, l'enjeu de la conservation numérique - et la diffusion en ligne de cette mémoire - apparaît crucial pour son accessibilité au plus grand nombre.

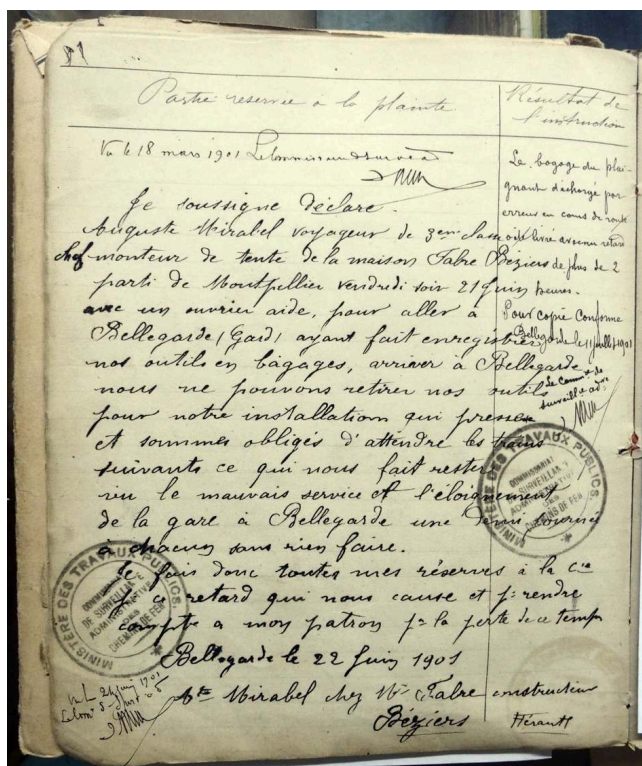
« Bienvenue sur nos lignes » : pistes et enjeux d'exploitation en histoire des mobilités et du patrimoine ferroviaire

- 19 L'histoire de la recherche de sources archivistiques sur les mondes ferroviaires semble presque aussi ancienne que l'histoire ferroviaire elle-même, tant en ce qui concerne la construction des réseaux¹⁴ que leur exploitation. À l'heure actuelle, grâce au versement et au classement de bon nombre d'archives de compagnies, gestionnaires de réseaux et services divers, ainsi qu'à la découverte ou la redécouverte d'archives privées, les

historiens peuvent mobiliser des quantités importantes de documents. Ces archives ferroviaires « redécouvertes », encore difficiles à dénombrer à cause de leur dispersion, offrent d'intéressantes perspectives de recherche, en complément des archives publiques existantes sur les réseaux de chemin de fer. Souvent collectées par des cheminots en référence à leur activité professionnelle, elles peuvent notamment renseigner sur les pratiques sociales liées au monde du chemin de fer, les techniques et métiers, ainsi que l'évolution des réseaux et des paysages qu'ils modèlent. Si certaines pièces font probablement doublon avec le Centre national des archives historiques de la SNCF conservées au Mans ou celui des archives du personnel hébergées à Béziers, bon nombre sont uniques et peuvent ouvrir vers plusieurs perspectives nouvelles d'histoire des mondes ferroviaires, présentées ici de manière personnelle et non exhaustive.

- 20 Ainsi, les registres de gares comme celui de Bellegarde (Gard) peuvent constituer une source précieuse pour l'étude des relations entre les compagnies de chemin de fer (PLM, ici) et les voyageurs, ou encore une histoire sociale de ces derniers. Ces orientations s'inscrivent dans une tendance de l'histoire des transports, depuis plus de vingt ans, à s'émanciper des approches traditionnelles d'histoire des techniques ou d'histoire économique pour aller vers une histoire davantage culturelle et sociale : celle des déplacements, de ceux qui les pratiquent et des représentations des différents modes de transport¹⁵. De tels registres, mis à disposition des voyageurs dans les gares, constituent une source précieuse par leur longue durée (ici, de 1877 jusqu'aux années 1950), la précision des données sur les périodes et les acteurs des réclamations, ainsi que sur le suivi de ces dernières. Une exploitation quantitative serait ainsi possible sur la nature des réclamations, une analyse des discours ou encore du traitement de ces réclamations, dont une trace est quasi systématiquement consignée sur le registre.

Fig. 7



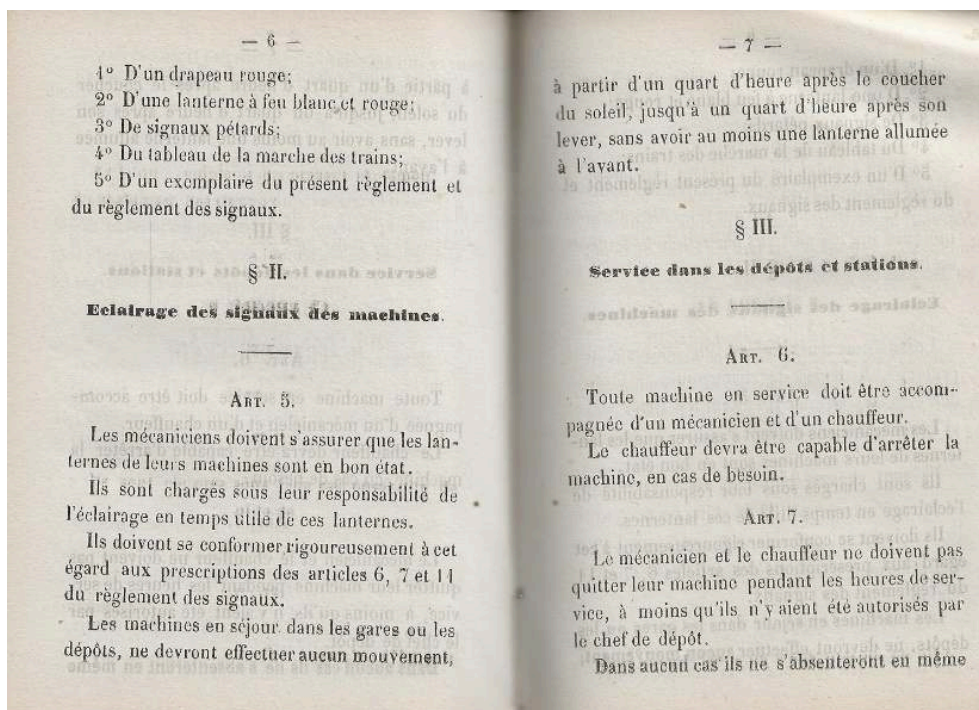
Nîmes (Gard), collection Musée du chemin de fer de Nîmes, extrait du registre de plaintes de la gare de Bellegarde

© L. Baldasseroni

- 21 Ce type de document reste peu utilisé, dans une historiographie ferroviaire encore très technique et centrée sur les compagnies ferroviaires en tant qu'institutions, plutôt que sur leur personnel et, plus encore, leurs usagers. Cela reflète le poids toujours important des anciens cheminots et des historiens des techniques, avec une histoire sociale qui demeure en retrait. Depuis les années 1980-1990, les programmes de recherche en histoire des mondes ferroviaires ont été nombreux et fructueux, mais majoritairement centrés sur les aspects décisionnels. Ils ont notamment permis de mettre en évidence et d'expliquer un phénomène désormais couramment admis en histoire des transports et des mobilités : l'importance des choix politiques, dont les enjeux dépassent les problématiques strictement techniques ou financières et dépendent en partie des héritages historiques¹⁶. Cette approche, évidemment nécessaire, est intéressante à compléter par des éléments permettant d'étudier l'impact à une échelle locale de ces décisions souvent prises de manière centralisée. Dans cette perspective, les archives d'établissements locaux d'exploitation comme le dépôt de Nîmes, partiellement conservées au Musée du chemin de fer qui occupe une partie de ses locaux, pourraient permettre d'interroger la prise en compte des nouvelles réglementations à l'échelle locale. Le Musée conserve par exemple des registres d'entretien des locomotives, ou encore des registres concernant le personnel qui peuvent servir de support à des études de longue durée des pratiques d'entretien des machines à vapeur ou Diesel, ou encore une étude prosopographique du personnel de ces ateliers.

- 22 Ces archives occitanes, comme les archives des mondes ferroviaires locaux de manière générale, offrent ainsi des possibilités de renouveler une histoire ferroviaire qui reste encore dominée par les aspects techniques et centrée sur les innovations. Ces dernières font également l'objet de programmes d'étude qui combinent des opérations de conservation, inventaire et exploitation historique, tels ceux qui ont été engagés par le Conservatoire national des arts et métiers (CNAM) sur des collections d'objets techniques ferroviaires du XIX^e siècle¹⁷. Les archives et collections locales visitées en Occitanie pourraient faire l'objet de la même démarche et la prolonger pour le XX^e siècle, avec une étude d'objets techniques conservés en s'appuyant sur des documents explicatifs comme les règlements d'exploitation, qui évoluent en fonction des changements sur les machines (fig. 8) ou encore sur la mémoire orale des anciens cheminots à l'origine de la conservation de ces objets.

Fig. 8



Nîmes (Gard), collection Musée du chemin de fer de Nîmes, extrait du Règlement pour les mécaniciens et chauffeurs de la compagnie PLM, 1857 (collection Jean-Paul Pignède)

J.-P. Pignède © musée du chemin de fer, Nîmes

- 23 Par ailleurs, ces études restent souvent centrées sur les phases de conception et gagneraient à être complétées par des éléments sur les utilisations pratiques de ces objets techniques au quotidien et les conséquences de leur adoption sur les territoires et populations concernés. Les archives écrites et orales à notre disposition pourraient y contribuer, pour expliquer les usages de ces objets et leurs évolutions, voire transmettre cette histoire encore vivante à un large public. Remonter le fil de ces objets techniques ferroviaires, avec l'aide de la documentation archivistique locale, peut aussi conduire à s'intéresser à des problématiques plus générales, telles que la gestion du patrimoine (bâti ou non) ou encore la question des risques et de la sécurité, notamment du point de vue du personnel ferroviaire. Un document tel que l'extrait d'un règlement d'exploitation destiné aux conducteurs de train, disponible en nombre et sur une

longue durée dans les archives du Musée du chemin de fer de Nîmes, pourrait ainsi être interrogé selon le prisme de la sécurité du personnel, en questionnant l'importance de cet aspect pour les entreprises concernées (ici PLM, puis SNCF à partir de 1938).

- 24 Cependant, l'exploitation de ces sources archivistiques locales essentiellement privées peut poser certains problèmes. Outre leurs conditions d'accès aléatoires et difficiles pour des chercheurs non initiés, les informations manquent sur la constitution des corpus, dont la cohérence est loin d'être évidente. La collecte d'archives s'est souvent faite par hasard, acquisition ou lors d'opérations de sauvetage anciennes. La mémoire des collecteurs est plus que jamais nécessaire pour tenter de reconstituer les conditions de production de ces archives. Du point de vue de leur exploitation par les chercheurs, ces conditions de collecte et de conservation peuvent faire obstacle à des études quantitatives de longue durée, dans la mesure où bon nombre de ces sources sont lacunaires, parfois sur de longues périodes. Ainsi, le registre de la gare de Bellegarde/Jonquières-Saint-Vincent connaît une interruption des mentions entre 1924 et 1950 : le cahier aurait-il été perdu, remplacé puis retrouvé ? Nous ne le saurons probablement jamais.
- 25 De même, malgré les promesses de ces archives redécouvertes et de celles qui restent à (re)découvrir, des pans entiers de l'histoire des mondes ferroviaires demeurent difficiles voire impossibles à traiter faute d'archives. Tel est le cas des transports urbains, dont les archives sont souvent difficiles à retrouver. Pour la plupart, ils sont nés sous forme de concessions de réseaux à des compagnies privées qui n'ont parfois pas subsisté après les années 1930-1950, période de déclin des réseaux de tramways dans la plupart des villes françaises¹⁸. Dans le cas de Nîmes, seule la vingtaine de cartons conservés aux archives départementales du Gard dans la série 5 S permettrait d'en faire l'histoire, les archives propres aux compagnies concessionnaires n'étant, à notre connaissance, pas disponibles. Les collections de cartes postales et photographies provenant d'archives publiques ou privées permettent de contrebalancer partiellement le point de vue administratif, technique et économique voire financier de ces archives. Cependant, leur exploitation pour une histoire de longue durée est compliquée par les fortes disparités chronologiques et la grande quantité d'images non contextualisées à traiter¹⁹.
- 26 Enfin, un des enjeux que cette « redécouverte » d'archives met en lumière est celui de l'ouverture des archives des mondes ferroviaires à un large public, dont celui des étudiants et des chercheurs en histoire. Dans le cas des archives ferroviaires de Nîmes, espérons que les projets en cours de centre d'interprétation ferroviaire pourront constituer une opportunité d'exploiter ces archives et d'analyser plus en détail la constitution de ces corpus. Outre l'intérêt local de chercheurs de l'Université de Nîmes, ces archives pourraient permettre de contribuer à deux axes scientifiques récemment lancés par l'association nationale Rails et Histoire : « Train et écologie », et « Attachement populaire au chemin de fer ». À travers ces thèmes conçus pour être fédérateurs et répondre à des enjeux qui traversent la société au-delà de l'histoire des transports, se profile une attente plus large : décloisonner l'histoire des mondes ferroviaires pour l'ouvrir au-delà des amateurs de train et autres « ferrovipathes » en faisant comprendre qu'ils sont au cœur des dynamiques sociales de leurs époques.
- 27 Ces enjeux sont observables dans d'autres secteurs dominés par des approches techniciennes, comme les télécommunications. L'histoire du minitel, des satellites ou du microprocesseur peut s'appuyer sur une campagne de collecte d'objets techniques

initiée par des ingénieurs au début des années 1970, qui sont aujourd'hui conservés au Conservatoire national des arts et métiers. Ces passionnés, groupés autour du musée des télécommunications de Pleumeur-Bodou (Côtes-d'Armor), ont par la suite développé une politique d'archivage numérique pour rendre accessibles des archives de plus en plus « immatérielles ». Cependant, le directeur des Archives et patrimoine historique du groupe Orange, qui chapeaute ces initiatives, en fait un bilan en demi-teinte : il déplore un manque d'engouement des universitaires pour ces objets et archives collectés, plaidant pour sortir des débats concernant uniquement les innovations²⁰. Le monde ferroviaire fait l'objet depuis plus de trente ans d'un élargissement de ces problématiques, notamment par des universitaires qui ne considèrent plus son évolution comme une suite d'innovations, mais s'intéressent aux échecs technique et politique²¹, ou encore aux activités directement dépendantes du chemin de fer mais considérées comme périphériques, telles les entreprises de restauration à l'intérieur ou aux abords des gares²². Ces approches peuvent aussi bien se décliner à une échelle locale, en fonction des sources archivistiques disponibles, pour ouvrir aux chercheurs des possibilités de renouveler les perspectives historiques sur cet objet multiforme et quasi inépuisable que sont les mondes ferroviaires.

Conclusion

- 28 Au terme de cette première exploration des archives des mondes ferroviaires d'Occitanie, force est de constater son caractère en même temps foisonnant et très incomplet. Le potentiel de ces archives privées « redécouvertes » apparaît aussi immense que le travail qui reste à accomplir pour en assurer l'inventaire, la conservation pérenne, l'étude par les chercheurs et la valorisation auprès du public.
- 29 Ces archives localisées en Occitanie sont à appréhender dans toute leur diversité, non seulement par le croisement des sources qui fonde la démarche historique, mais encore par la compréhension des dynamiques de constitution des corpus très hétérogènes et parcellaires ainsi formés. Sans représenter de véritables palliatifs aux lacunes des dépôts d'archives majeurs dans ce domaine, ni se suffire à eux-mêmes, ces corpus archivistiques peuvent contribuer à apporter des éclairages nouveaux sur l'histoire des réseaux ferroviaires et de ceux qui en assurent le fonctionnement. On peut penser en particulier aux cheminots qui appliquent des procédures et décisions issues d'une culture de la centralisation qui mérite d'être nuancée dans ses applications.
- 30 Pour l'exploitation de ces corpus, les liens entre ces documents et la mémoire orale de leurs collecteurs et conservateurs sont essentiels à établir, au-delà de la classique problématique de constitution d'archives orales qui se pose chez les historiens du XX^e siècle. Cet aspect, source de difficultés potentielles pour les chercheurs, est aussi ce qui en fait la richesse et justifie l'urgence de les prendre en considération.

BIBLIOGRAPHIE

- ATTEN, Michel. « Le patrimoine historique des télécommunications françaises : de l'« archive » matérielle à la profusion immatérielle », *Artefact. Techniques, histoire et sciences humaines*, 2017, n° 5, p. 95-110.
- BALDASSERONI, Louis et PETERMANN, Damien. « Le goût des photographies en ligne, de la mise en bouche à l'indigestion », *Gazette des archives*, 2019, n° 253, p. 21-37.
- BOWIE, Karen. « La quête des sources : les différents types de documents et de fonds disponibles », *Revue d'histoire des chemins de fer*, 2009/1, n° 40, p. 17-23.
- CARON, François. *Histoire des chemins de fer en France. Tome premier. 1740-1883*, Paris : Fayard, 1997.
- CARON, François. *Histoire des chemins de fer en France. Tome 3, 1937-1997*, Paris : Fayard, 2017.
- DESCAMPS, Florence. *Archiver la mémoire : De l'histoire orale au patrimoine immatériel*, Paris : Éditions de l'École des hautes études en sciences sociales, 2019.
- DUFAUX, Lionel. « Les collections techniques, source pour l'historien », *Artefact. Techniques, histoire et sciences humaines*, 2017, n° 5, p. 163-175.
- FLONNEAU, Mathieu et GUIGUENO, Vincent. *De l'histoire des transports à l'histoire de la mobilité ? : état des lieux, enjeux et perspectives de recherche*, Rennes : Presses universitaires de Rennes, 2009.
- GUIGUENO, Vincent, « Un futur qui passe ? Les temps de l'aérotrain de Jean Bertin » dans *Le temps des infrastructures*. Paris : L'Harmattan, 2007, p. 49-55.
- JOUFFROY, Louis-Maurice. *Recherches sur les sources de la création d'une grande ligne de chemin de fer au XIX^e siècle : introduction à l'histoire du chemin de fer de Paris à la frontière d'Allemagne, 1825-1852*. Thèse complémentaire, Université de Paris, Faculté des lettres, 1932.
- LAISNEY, François. *Atlas du tramway dans les villes françaises*. Paris : Recherches éditions, 2011.
- PASSALACQUA, Arnaud. « La réforme ferroviaire française de 1997 : une histoire à rebondissements pour un scénario original ». *Revue d'histoire des chemins de fer*, 2014, n° 45, p. 83-103.
- POLINO, Marie-Noëlle. « Comités d'histoire et archives : l'exemple de l'Association pour l'histoire des chemins de fer en France (AHICF) », *Gazette des archives*, 2009, vol. 213, n° 1, p. 171-190.
- POUPARDIN, François. « Les bâtiments voyageurs édifiés le long de la ligne impériale », *Revue d'histoire des chemins de fer*, 2008, n° 38, p. 59-71.
- TORRES, Félix. « Histoire publique et archives d'entreprise, un continent à explorer », *Revue française d'histoire économique*, 2019/1, n° 11-12, p. 300-306. Accès non libre, en ligne : <https://www.cairn.info/revue-francaise-d-histoire-economique-2019-1-page300.htm>
- WILLIOT, Jean-Pierre. *Mobilités alimentaires : restaurations et consommations dans l'espace des chemins de fer en France*. Paris : Publications de la Sorbonne, 2021.
- ZUBER, Henri. « Archives de la SNCF et patrimoine ferroviaire », *Revue d'histoire des chemins de fer*, 2009/1, n° 40, p. 25-31.

NOTES

1. - FLONNEAU, 2009.
 2. - CARON, 2017.
 3. - BOWIE, 2009, p. 17-23.
 4. - Voir par exemple l'histoire des archives de la Compagnie du chemin de fer du Nord, conservées aux ANMT à Roubaix, sous la cote 48 AQ.
 5. - ZUBER, 2009, p. 25-31.
 6. - CARON, 2017.
 7. - POUPARDIN, 2008, p. 59-71.
 8. - BOWIE, 2009.
 9. - « Il est dangereux de se pencher au-dehors » : formule italienne gravée sous les fenêtres des voitures des chemins de fer.
 10. - POLINO, 2009, p. 171-190.
 11. - Le rapport de recherche intitulé « D'où viens-tu TGV ? », publié dans la *Revue générale des chemins de fer* en 1994, est en ligne.
 12. - TORRES, 2019, p. 300-306.
 13. - DESCAMPS, 2019.
 14. - JOUFFROY, 1932, 218 p. Voir aussi les travaux de Karen Bowie sur cet auteur, exposés dans le cadre du séminaire n° 2 « Gares et urbanisation » de RAILS&HISTOIRE, en 2019.
 15. - FLONNEAU, 2009.
 16. - PASSALACQUA, 2014, p. 83-103.
 17. - DUFAUX, 2017, p. 163-175.
 18. - LAISNEY, 2011.
 19. - BALDASSERONI et PETERMANN, 2019, p. 21-37.
 20. - ATTEN, 2017, p. 95-110.
 21. - GUIGUENO, 2007, p. 49-55.
 22. - WILLIOT, 2021.
-

RÉSUMÉS

Cet article propose une exploration d'archives redécouvertes dans plusieurs associations d'anciens cheminots d'Occitanie, notamment dans la région de Nîmes. Ces documents, encore en cours d'inventaire et de classement, peuvent constituer pour les historiens un intéressant complément aux informations données dans les archives de la SNCF ou des entreprises du secteur du chemin de fer. Ils s'accompagnent bien souvent de possibilités de recueil d'archives orales susceptibles d'accroître encore leur intérêt. Leur étude peut concerner des domaines aussi variés que le patrimoine bâti des gares, les dépôts et infrastructures diverses, la sécurité des personnels ou encore les opérations de maintenance du matériel roulant, parmi les thèmes qui font actuellement l'objet de recherches historiques. Cependant, l'exploitation de ces archives foisonnantes n'est pas sans embûches, en raison de leurs conditions de conservation et d'accessibilité aléatoires, du caractère hétérogène des corpus et des efforts de contextualisation à fournir, plus importants que pour des archives conservées dans des centres d'archives publics.

This article presents an exploration of archives rediscovered in several associations of former railroad workers in Occitania, particularly in Nîmes. These documents, which are still being inventoried and classified, can be an interesting complement for historians to the information given in the archives of the SNCF's central management or of companies linked to the railroad sector. They are often accompanied by the possibility of collecting oral archives, which can make them even more interesting. Their study can concern fields as diverse as the built heritage of stations, depots and various infrastructures, the safety of personnel or even train maintenance operations, among the themes that are currently the subject of historical research. However, the exploitation of these abundant archives is not without its pitfalls, due to their uncertain conditions of conservation and accessibility, the heterogeneous nature of the corpus and the efforts of contextualization to be made, which are more important than for archives conserved in traditional archive centers.

INDEX

Index géographique : Nîmes, Toulouse, Gard, Haute-Garonne

Keywords : railway, archives, SNCF

Mots-clés : chemin de fer, archives, SNCF

AUTEUR

LOUIS BALDASSERONI

Maître de conférences en histoire contemporaine, université de Nîmes, UPR CHROME