



HAL
open science

Faire de l'histoire ferroviaire par l'environnement et aborder les enjeux environnementaux par l'histoire ferroviaire : une voie à double sens

Arnaud Passalacqua

► **To cite this version:**

Arnaud Passalacqua. Faire de l'histoire ferroviaire par l'environnement et aborder les enjeux environnementaux par l'histoire ferroviaire : une voie à double sens. *Revue d'histoire des chemins de fer*, 2022, 57, pp.10-13. hal-04154992

HAL Id: hal-04154992

<https://hal.science/hal-04154992>

Submitted on 13 Nov 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.

N°57

LA REVUE D'HISTOIRE DES CHEMINS DE FER

LE CHEMIN DE FER :
DEUX SIÈCLES
D'ENJEUX
ENVIRONNEMENTAUX



**LE CHEMINS DE FER :
DEUX SIÈCLES D'ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX**

Actes du colloque des 1^{er} et 2 décembre 2021

Archives du département du Rhône et de la métropole de Lyon



***RAILWAYS:
TWO CENTURIES OF ENVIRONMENTAL ISSUES***

Conference proceedings, December, 1st and 2, 2021

Volume coordonné par Arnaud Passalacqua

REVUE D'HISTOIRE DES CHEMINS DE FER

9, rue du Château-Landon, 75010 Paris

ISSN : 0996-9403

www.ahicf.com**DIRECTEUR DE LA PUBLICATION****Sébastien Barbe**, délégué général de Rails & histoire**COMITÉ ÉDITORIAL**

- **Francis Beaucire**, géographe, professeur émérite, université Paris I-Panthéon-Sorbonne
- **Christophe Bouneau**, historien, professeur à l'université Bordeaux Montaigne
- **Karen Bowie**, historienne de l'art, professeur à l'École nationale supérieure d'architecture de Paris-La Villette
- **Jacques Charlier**, géographe, professeur émérite, université catholique de Louvain
- **Christian Chevandier**, historien, professeur émérite, université du Havre
- **Agnès D'Angio-Barros**, conservatrice en chef du patrimoine, responsable du département de l'accueil des publics de Pierrefitte-sur-Seine, Archives nationales
- **Xavier Desjardins**, géographe, professeur à Sorbonne Université
- **Andrea Giuntini**, historien, professeur à l'université de Modène-Reggio Emilia
- **Anne Hecker**, géographe, maître de conférences, université de Lorraine
- **Thomas Joindot**, ingénieur des Mines, chef du département des Ouvrages d'art, SNCF Réseau, direction Ingénierie et Projets
- **Michèle Merger**, historienne, chargée de recherche honoraire au CNRS
- **Arnaud Passalacqua**, historien, professeur en aménagement de l'espace et urbanisme, École d'Urbanisme de Paris, Lab'URBA

- **Nicolas Pierrot**, conservateur en chef du patrimoine, région Île-de-France, direction de la Culture, service Patrimoines et Inventaire

- **Émile Quinet**, économiste, professeur émérite, École nationale des Ponts et Chaussées

- **Georges Ribeill**, sociologue, directeur de recherche honoraire à l'École nationale des Ponts et Chaussées (LATTS)

- **Paul Smith**, historien, secrétaire général du Comité d'Information et de Liaison pour l'Archéologie, l'Étude et la Mise en Valeur du Patrimoine industriel (CILAC)

- **Laurent Tissot**, historien, professeur à l'université de Neuchâtel

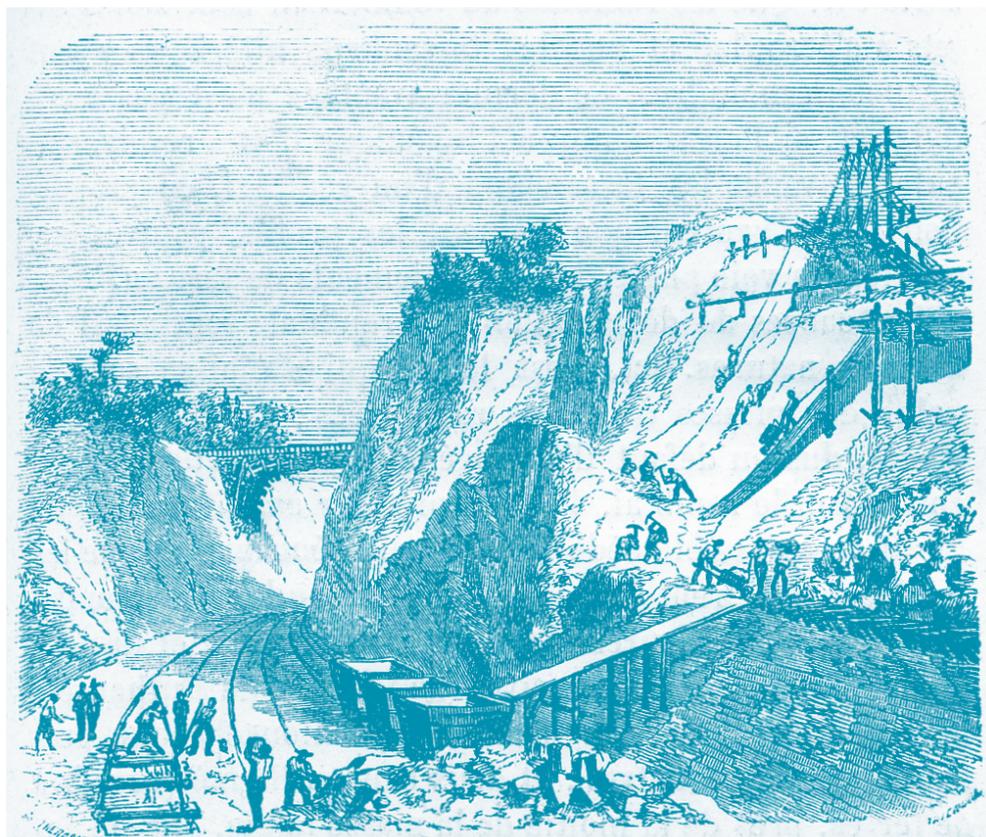
- **Jean-Pierre Williot**, historien, professeur à Sorbonne Université

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

SECRÉTARIAT D'ÉDITION**Cécile Hochard**, responsable scientifique de Rails & histoire**Laurent Vermeersch**, docteur en géographie, relecteur/correcteur**COUVERTURE ET MISE EN PAGE****Marion Cochat**, www.sea-shape.com**IMPRESSION****SNCF**, Centre Édition-La Chapelle, 75018 Paris
Juin 2022

Imprimé sur papier certifié PEFC (*Program of Endorsement for Forest Certification*), issu de bois provenant de forêts gérées durablement, exempt d'acide, de métaux lourds et entièrement recyclable.

La *Revue d'histoire des chemins de fer* est éditée par l'Association pour l'histoire des chemins de fer (Rails & histoire), 9, rue du Château-Landon, 75010 Paris. Tous droits de reproduction, de traduction et d'adaptation par tous procédés réservés pour tous pays, conformément à la législation française en vigueur. Il est interdit de reproduire, même partiellement, la présente publication sans l'autorisation écrite de l'éditeur. La rédaction n'est pas responsable des textes et illustrations qui lui ont été communiqués. Les opinions émises par les auteurs n'engagent qu'eux-mêmes.



LE CHEMINS DE FER : DEUX SIÈCLES D'ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX

Actes du colloque des 1^{er} et 2 décembre 2021

p. 10 - 12 • Arnaud PASSALACQUA. Faire de l'histoire ferroviaire par l'environnement et aborder les enjeux environnementaux par l'histoire ferroviaire : une voie à double sens // *Making railway history through the environment and addressing environmental issues through railway history: a two-way street*

p. 14 - 35 • Georges RIBEILL. Terres, bois, fer, charbon. La ponction des chemins de fer français au XIX^e siècle. Ressources indigènes et substituts // *Earth, wood, iron and coal. The requirements of French railways during the nineteenth century. Indigenous resources and substitutes*

p. 36 - 50 • François JARRIGE. Les eaux captées par le chemin de fer : prises d'eaux et conflits environnementaux au milieu du XIX^e siècle (tunnel de Blaisy, Côte d'Or) // *Water captured by the railway: water intakes and environmental conflicts in the mid-19th century (Blaisy tunnel, Côte-d'Or)*

p. 52 - 64 • Yun ZHAI. L'exploitation des tramways électriques dans les concessions française et internationale de Shanghai : les enjeux environnementaux (1843-1937) // *The operations of electric tramways in the French and International concessions of Shanghai: environmental issues (1843-1937)*

p. 66 - 83 • Gaëtan LEVILLAIN. Une histoire ferroviaire de la palette de manutention (1951-1980) : Archimède et le rêve avorté d'une économie circulaire du bois // *A train history of handling pallet (1951-1980): Archimède and the dashed hopes of a circular economy of wood*

p. 84 - 93 • Cicely PAMS-CAPOCCIONI, Amélie SIDURON, Denis COEUR. Système ferroviaire et inondations en France, XIX^e-XX^e siècles : des environnements sous pression // *Railway system and floods in France during XIXth and XXth centuries: environments under pressures*

p. 94 - 118 • Arthur ÉMILE. La locomotive à vapeur et le monde rural : une relation incendiaire. Compagnies ferroviaires et riverains face au risque incendie (1837-1937) // *The steam locomotive and the rural world: an incendiary relationship. Railway companies and local residents facing the risk of fire (1837-1937)*

p. 120 - 133 • Alexandrina STRIFFLING, Pauline DETAVERNIER. Le réemploi ferroviaire. Renouvellement et continuité d'une pratique historique // *Railway re-use. Renewal and continuity of an historical practice.*

p. 134 - 148 • Consuelo Isabel ASTRELLA. Au nom du progrès : l'utilisation mixte de matériaux neufs et locaux dans la construction du chemin de fer secondaire Avellino-Rocchetta S.A. dans le Sud de l'Italie // *In the name of progress: the mixed-use of new and local materials in the construction of the Avellino-Rocchetta S.A. railway in Southern Italy*

p. 150 - 170 • Yadhav DEERPAUL. Construire ou ne pas construire ? Le rôle changeant des préoccupations climatiques avant la construction des chemins de fer à l'Île Maurice et La Réunion à la fin du XIX^e siècle // *To construct or not to construct? The varying role of climatic concerns before the construction of railways in Mauritius and Réunion during the late nineteenth century*

p. 172 - 185 • Yves BOUVIER. La mise en environnement des infrastructures énergétiques ferroviaires, des années 1950 aux années 2000 // *The environmental patterns of railway energy infrastructures (1950s-2000s)*

RUBRIQUES

p. 187 - 195 • Christian CHEVANDIER. La beauté de l'atelier ferroviaire mort // *The beauty of the dead railway workshop*

p. 196 • Rails & histoire vous signale... // *Rails & histoire informs you...*

p. 197 • Des nouvelles de *La Revue d'histoire des chemins de fer* en ligne ! // *News from the Journal of Railway History online!*

COLLOQUE

Les 1^{er} et 2 décembre 2021

Archives du département du Rhône et de la métropole de Lyon
34, rue du Général Mouton-Duvernet, 69003 Lyon

Le chemin de fer : deux siècles d'enjeux environnementaux

AVANT-PROPOS

Les 9, 10 et 11 juin 2021, s'est tenu, en trois demi-journées, un colloque intitulé « Chemins de fer, tramways et métros : deux siècles de cabines de conduite » et sous-titré « Évolutions et variations du Système Homme-Machine, un enjeu sociotechnique tardivement reconnu ». Cet événement s'inscrit dans le cadre de l'axe de recherche de Rails & histoire, initié par Georges Ribeill, consacré à l'histoire des cabines de conduite. Organisé dans les conditions très particulières de l'épidémie de Covid-19, ce colloque s'est déroulé en visioconférence (les enregistrements seront prochainement disponibles sur le site internet de l'association : www.ahicf.com). Les participants ont été au rendez-vous : plus d'une centaine de connexions ont été dénombrées au cours des trois demi-journées ; la distance n'a pas empêché les riches échanges et les discussions passionnées.

Les intervenants – chercheurs et chercheuses, anciens cheminots et traminots, passionnés du rail – ont proposé des interventions au contenu et au statut pluriels, de l'étude scientifique au témoignage d'acteur, les deux se rejoignant parfois. Cette diversité reflète ce qu'est Rails & histoire, un carrefour où universitaires, professionnels du ferroviaire et amateurs éclairés peuvent se rencontrer, confronter leurs points de vue et débattre.

La Revue d'histoire des chemins de fer est heureuse de vous proposer aujourd'hui, six mois après le colloque, les textes qui reprennent, en les enrichissant, les communications présentées au mois de juin dernier.

Francis BEAUCIRE, président du comité scientifique de Rails & histoire

FAIRE DE L'HISTOIRE FERROVIAIRE PAR L'ENVIRONNEMENT ET ABORDER LES ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX PAR L'HISTOIRE FERROVIAIRE : UNE VOIE À DOUBLE SENS

MAKING RAILWAY HISTORY THROUGH THE ENVIRONMENT AND ADDRESSING ENVIRONMENTAL ISSUES THROUGH RAILWAY HISTORY: A TWO-WAY STREET

Arnaud PASSALACQUA (Univ Paris Est Creteil, LAB'URBA, F-94010 Creteil, France)

✉ arnaud.passalacqua@m4x.org

La Revue d'histoire des chemins de fer consacre ce numéro aux travaux présentés lors du colloque tenu à Lyon les 1^{er} et 2 décembre 2021, intitulé « Le chemin de fer : deux siècles d'enjeux environnementaux », organisé par Rails & histoire avec le soutien du Lab'Urba. Les présentations faites lors de ces journées et les questions et débats qui en sont sortis illustrent une piste possible de renouvellement du regard sur l'histoire ferroviaire par les enjeux environnementaux. Mais ils pourraient aussi bien s'avérer que l'histoire ferroviaire mène à une compréhension plus complète des questions environnementales actuelles. S'ouvre ici une voie à double sens, que nous pensons fructueuse.

C'est dans cette optique d'échanges entre passé et présent qu'il faut comprendre le travail engagé au sein de Rails & histoire, ce colloque en est l'un des volets. Le programme 2018-2023, défini par le comité scientifique, a retenu un axe de travail « Train et écologie, XIX^e-XXI^e siècles », dont l'optique est d'interroger le chemin de fer sous l'angle de l'écologie et, plus globalement, de la thématique environnementale. On le voit, les préoccupations d'aujourd'hui, qu'elles

soient liées au climat, à l'énergie, aux ressources ou à la biodiversité, constituent un moteur pour compléter le regard déjà très riche déployé par l'histoire ferroviaire depuis ses origines. L'influence des configurations sociopolitiques contemporaines est directement lisible et assumée.

Au sein de la discipline historique, constatons que, jusqu'à récemment, l'histoire environnementale comme champ a rarement croisé l'histoire ferroviaire et, plus largement, l'histoire des transports. Cette situation est peut-être paradoxale, quand on voit à quel point la société contemporaine focalise l'attention sur la mobilité dès lors qu'il s'agit des enjeux environnementaux, en particulier par la figure de l'automobile, thermique ou électrique. Dans le champ historique, les travaux d'histoire environnementale ont plutôt eu tendance à se concentrer sur des objets fixes, tandis que les travaux d'histoire des transports ont abordé bien des enjeux, mais assez peu ceux liés aux ressources matérielles consommées et aux effets externes environnementaux produits par les systèmes mobiles. Si les effets des réseaux de transport sur les sociétés et leur géographie ont

été très largement travaillés, ils l'ont plus rarement été sous l'angle de la transformation du regard que nous projetons sur notre environnement, du fait de cette mobilité rendue possible par le train, l'automobile ou l'avion. De même, ils ont peu analysé la façon dont les relocalisations rendues possibles par ces réseaux, notamment la concentration dans des agglomérations elles-mêmes peu à peu dilatées, ont transformé les questions environnementales par la création de zones de concentration des pollutions locales et de zones plus vides, probablement trop rapidement associées à l'idée de nature, au risque d'oublier leur caractère anthropique. L'histoire ferroviaire s'est montrée attentive aux volets économiques, aux enjeux sociaux, aux fonctions militaires, aux investissements politiques et à l'expérience du voyage. Mais elle l'a moins été aux enjeux que nous considérons aujourd'hui comme relevant du champ environnemental. Cela est probablement lié au fait que l'histoire environnementale, en France, est plutôt récente et n'a pas constitué un moteur fort de développement d'une telle approche de l'histoire ferroviaire (Locher et Quenet, 2009). Pourtant, le train à vapeur n'est-il pas souvent décrit, à juste titre, comme s'étant alimenté de l'industrialisation tout en la nourrissant, jusqu'à en devenir l'une des principales icônes ? Un vaste champ historique s'ouvre donc ici.

Mais une autre lecture est possible. L'ambition de ce numéro est de montrer que l'histoire constitue aussi une façon d'apporter des éléments de compréhension des enjeux contemporains et donc, en cela, des voies possibles de réponses aux différentes crises qui caractérisent malheureusement aujourd'hui les questions environnementales. Si l'histoire utilise les éléments du passé pour fonder ses analyses, il faut bien la concevoir comme une science du présent, inscrite dans son temps et soucieuse de l'utilité qu'elle peut présenter pour son époque (Divall, 2011). Les

défis auxquels nous faisons désormais face, de la crise climatique à l'effondrement de la biodiversité, touchent tous aux temporalités qui sont celles propres à l'histoire, celles des projections qui, nécessairement, renvoient aux périodes passées. Elles interrogent aussi notre relation avec les dispositifs techniques qui peuplent notre monde, qu'on les prenne pour des solutions face à ces problèmes ou qu'on les analyse comme des dépendances qui nous y confinent. Ce sont bien les dimensions de progrès techniques et de relations de l'être humain à la nature qui sont ici en jeu. Sur ces questions, l'histoire des techniques est une ressource largement inexploitée, du moins dans le sens d'une utilité pour fonder les politiques publiques contemporaines et inspirer nos comportements individuels. Elle peut expliquer bien des aspects de l'ancrage des dispositifs techniques dans nos sociétés et dans nos habitudes et nos références.

C'est pourquoi l'entrée proposée par le colloque est celle des matérialités. Il s'agit de s'inscrire au plus près de ce qu'est le monde ferroviaire dans ce qu'il a de plus concret et tangible, dans les différents constituants, solides comme fluides, qui en font un système matériel inscrit sur un territoire, consommateur de ressources et producteur d'effets variés, certains jugés négatifs, comme le bruit, d'autres pouvant être considérés comme positifs, comme certains effets de préservation de la biodiversité. Les échelles de ce territoire soumis aux effets environnementaux du ferroviaire ne se limitent pas aux voies et à leurs abords : des échelles différentes s'y trouvent imbriquées, notamment par la dimension coloniale qui se retrouve dans plusieurs *artefacts* ferroviaires, comme certaines traverses.

Suivre les matérialités, c'est bien sûr s'intéresser à leur forme, leurs composantes, leurs origines et leur devenir, mais c'est aussi mener l'enquête

sur les réseaux sociaux qui se sont tissés et se tissent toujours aujourd'hui autour d'elles. En ce sens, elles sont autant de jalons de l'histoire comme science humaine, Plus généralement, ces objets, comme dispositifs techniques, sont bien les médiateurs entre les êtres humains et leur environnement : ils portent en eux la dimension environnementale que nous nous proposons ici d'aborder.

Les textes rassemblés dans ce numéro offrent de nombreuses pistes pour approfondir ce croisement simultanément historique et contemporain entre environnement et chemin de fer. Le cas des enjeux liés à l'eau l'illustre parfaitement. L'eau peut se voir comme une ressource essentielle du chemin de fer à vapeur, que les compagnies ont dû capter, au risque de rentrer en conflit avec d'autres usages. Mais l'eau, c'est aussi le réseau hydrographique, que les tracés du chemin de fer ont souvent suivi de façon préférentielle, du fait des limites imposées par les pentes admissibles et malgré les courbes que cela supposait. Les interactions entre réseau ferroviaire et réseau hydrographique se sont dès lors inscrites dans les multiples ouvrages construits pour franchir ou dévier les cours d'eau. Cette proximité se retrouve lors des épisodes de crues, que les archives ferroviaires, par la richesse des données collectées par les cheminots au long de deux siècles d'histoire, peuvent permettre d'éclairer et contribuer ainsi à maîtriser les risques qu'ils constituent. Enfin, l'on retrouve aussi l'eau comme source d'énergie, au sein des barrages hydroélectriques, qui ont longtemps été l'une des ressources du chemin de fer, à l'échelle urbaine du tramway dans les villes des Alpes comme à l'échelle de grands réseaux, tel celui de la Compagnie du Midi, alimenté par les Pyrénées. Interroger les liens entre l'eau et le monde ferroviaire peut donc à la fois être une façon nouvelle d'écrire l'histoire ferroviaire mais aussi une manière de déployer

une compréhension renouvelée de la façon dont ses infrastructures prennent place dans les territoires actuels, de ce qu'ils leur ont imposé comme de ce qu'ils en révèlent aujourd'hui.

L'eau n'est qu'un exemple parmi d'autres de la richesse de ce croisement auquel nous appelons. Nous aurions pu considérer d'autres ressources, comme les matériaux de construction des gares et autres bâtiments d'exploitation, et le bois aux multiples usages. Mais aussi d'autres enjeux, du risque à la patrimonialisation, mise au défi par la question du réemploi. Ou d'autres façons d'interroger ces relations entre train et environnement à l'aide du concept d'effets externes, c'est-à-dire en posant la question de ce qu'est le système ferroviaire, en cernant où il commence et où il s'arrête. Le regard porté par le colloque tenu à Lyon invite à déployer une acception large de ce système. Ce n'est pas une surprise, tant les autres histoires ferroviaires ont elles-mêmes montré que le train est au cœur de réseaux de relations, de complexes industriels et financiers et d'imaginaires multiples, qui en font un phénomène social total. L'histoire environnementale du ferroviaire à venir doit permettre de compléter ce regard, au service de la discipline historique comme de la transformation nécessaire de nos sociétés contemporaines si elles souhaitent maintenir leur place dans leur environnement.

BIBLIOGRAPHIE

- **Dival Colin.** (2011). « Transport history, the usable past and the future of mobility », dans Grieco Margaret, Urry John (dir.), *Mobilities: New Perspectives on Transport and Society*, Farnham, Ashgate, p. 305-319.
- **Locher Fabien, Quenet Grégory.** (2009). « L'histoire environnementale : origines, enjeux et perspectives d'un nouveau chantier », *Revue d'histoire moderne et contemporaine*, vol. 4, n° 56, p. 7-38.