

Zeitschrift: Traverse : Zeitschrift für Geschichte = Revue d'histoire
Band: 6 (1999)
Heft: 2

Buchbesprechung: Histoire des chemins de fer en France : tome I, 1740-1883 [François Caron]
Autor: Campos, Rémy

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 22.11.2024

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

les routes, et Isaac de Rivas, qui construisit, en 1813, la première automobile mue par un moteur à combustion interne, mais dont le maniement était plutôt du ressort de l'aventure. Le canton des Grisons d'ailleurs avait interdit, jusqu'à 1928, la circulation automobile sur son territoire!

Le parcours professionnel de Lay pourrait supposer qu'il ferait l'apologie de l'automobile, cette «deuxième compagne de l'homme» (Mumford). C'est du moins l'à priori que j'avais avant d'avoir entamé sa lecture. Or, tout au long de l'analyse, l'auteur maintient un regard lucide et nuancé. Il prône la complémentarité des modes de transport, critique, parfois vertement, l'oligopolisation des transports et la croissance vertigineuse des transports privés, avec son lot de nuisances diverses (pollution, croissance incontrôlée des villes, défigurement du paysage, éclatement à outrance des fonctions urbaines etc.). Notons au passage, comme le développe Lay, que ces nuisances ne datent pas d'aujourd'hui (les bouchons existaient déjà dans la Rome antique), mais que l'automobile les a notoirement exacerbées, tout en générant des problèmes inédits. Et pourtant l'automobile avait suscité, comme le chemin de fer, des espoirs («rapprochement des humains») qui, malheureusement, ont été déçus par la suite.

Dans le dernier chapitre, Lay cite à plusieurs reprises l'urbaniste et penseur états-unien Lewis Mumford, pourfendeur de la dérive technocratique de la société: «La première leçon que nous devons apprendre, dit-il, est que la ville est faite pour l'Homme et sa culture, et non pas pour que les voitures la traversent à vive allure et sans relâche» (267). Le livre de Lay fournit matière à réflexion et mérite non seulement la lecture, mais le débat.

Est-ce que nos sociétés, schizophrènes à

science de cette voie sans issue, mais pas encore à sens unique, dans laquelle nous nous sommes engagés?

Rafael Matos (Genève)

FRANÇOIS CARON
HISTOIRE DES CHEMINS DE FER
EN FRANCE
TOME I, 1740-1883

FAYARD, PARIS 1997, 700 P., FS 69.30

On éprouve à la lecture de l'énorme livre de François Caron une grande jubilation. La traversée de ce monument historiographique ne saurait en effet laisser indifférent quiconque attend d'une histoire des techniques qu'elle ne s'enferme pas dans le récit héroïque de la victoire de l'homme sur la matière, ou dans le catalogage d'inventions rebattues.

Le livre est en effet peuplé d'objets mécaniques, mais aussi d'acteurs (ingénieurs, banquiers, administrateurs, agents des compagnies ferroviaires, usagers), de systèmes et de réseaux, de pratiques héritées et inventées, de temps et d'espace. L'auteur les entremêle avec virtuosité: les systèmes techniques n'y ont pas de vie propre mais sont créés et portés par des hommes. Leur évolution connaît des rythmes différenciés par le poids variable des héritages, l'impact inégal des innovations ou les résistances imprévisibles des hommes et des machines.

Cette attention portée à la complexité du phénomène ferroviaire permet à l'auteur de corriger quelques lieux communs: il n'y eut pas, par exemple, de «révolution ferroviaire» au début du 19^e siècle. Les techniques nouvelles furent en fait absorbées par le système de transport routier en place dès la fin du siècle précédent. Dans ce vaste processus d'adaptation technologique et de réemploi des principes de financement, issus des pratiques routières,



le corps des Ponts et Chaussées joua un rôle central. Comme les banquiers dans les années 1830, les ingénieurs des Ponts, tout en proclamant leur réticence, surent contrôler à leur avantage le nouveau système. Celui-ci connut trois phases d'évolution. La première fut caractérisée par l'apprentissage, indispensable à la maîtrise des nombreux dysfonctionnements. C'est le moment où se met en place une culture ferroviaire originale, inspirée du modèle anglais. On ne peut véritablement parler de système qu'après 1850. L'Empire opte alors pour le réalisme, imposant la logique du monopole et la garantie par l'Etat. La sécurité et la régularité d'une part, la rentabilité de l'autre, sont au cœur de l'exploitation. Dans une dernière phase, après 1870, une nouvelle génération d'ingénieurs fera entrer le chemin de fer dans l'âge de l'organisation, de l'électricité et de l'automatisme. En 1883, une convention stabilisera les relations entre l'Etat et les six compagnies, première étape vers l'unification des réseaux.

Caron montre que l'installation des chemins de fer dans le paysage des transports en France est loin d'être un long fleuve tranquille. Le processus est rythmé par des crises économiques (en 1846–1848, 1873–1876 et 1882) et des accidents de parcours qui remettent régulièrement en cause l'avenir de l'entreprise.

De plus, toutes les composantes du système n'avancent pas à la même allure. Ainsi dans les années 1840–1860, les prouesses des ingénieurs, qui parviennent à augmenter le rendement du travail et la productivité du capital, introduisent des distorsions dans le système global où beaucoup d'archaïsmes demeurent: dans la signalisation, qui repose toujours sur les hommes, ou dans l'emploi de l'acier, qui demeure exceptionnel.

Le livre accorde un statut particulier à l'innovation, dont les modes d'intégration à des complexes à la fois techniques et

humains, temporellement et spatialement situés, sont décrits en détails. Cet objet d'étude privilégié de l'histoire des techniques n'écrase cependant pas tout sur son passage, l'auteur abordant avec la même attention les problèmes de perpétuation ou de réutilisation.

De façon générale, Caron présente en permanence les choix du développement comme négociés, que ce soit le tracé des voies, la sélection du matériel, les stratégies de financement ou encore les régimes juridiques. Les crises elles-mêmes apparaissent comme gérées, telle celle du crédit public qui freine en 1855 la poursuite des travaux engagés par les compagnies, et non comme des fatalités accablant les acteurs du jeu économique. Les rapports de forces sont ainsi présentés comme en perpétuelle reconfiguration, les hommes comme capables d'agir sur les phénomènes de grande ampleur, les déclenchant et les contrôlant avec plus ou moins de bonheur. Le compromis est par conséquent sans cesse à trouver. Dans le domaine politique par exemple, l'opposition de ceux craignant l'émergence de féodalités financières et de ceux redoutant que l'Etat n'augmente sa puissance en s'accaparant les chemins de fer, ne put être dépassée que par la création d'une troisième voie, pragmatique celle-là.

Tout au long du livre, les hommes, avec leurs *a priori*, sont donc aux prises avec les systèmes – le personnel politique de la monarchie de Juillet et de la II^{ème} République éprouva toujours de la méfiance envers les compagnies ferroviaires et leurs raideurs – la préférence donnée par les Ponts et Chaussées à des ouvrages d'art imposant se maintint pendant tout le siècle malgré ses surcoûts avérés.

C'est dire si Caron ne nous présente pas une histoire du chemin de fer euphorique, grisée par le spectacle du progrès universel. Son récit est au contraire ouvert et évite systématiquement la téléologie.

D'où des mises au point régulières corrigent les explications courantes, comme à propos du «retard» français où, évitant la psychologie sommaire – les Français seraient naturellement plus rétrogrades en matière de chemin de fer que les Anglais –, l'auteur explique que le décalage est la conséquence des difficultés à concevoir un modèle national adapté à des conditions naturelles et humaines, ainsi qu'à des traditions institutionnelles et industrielles différentes de celles de l'Angleterre (121). D'où aussi son insistance sur les situations d'urgence dans lesquelles sont parfois prises des décisions qui engagent l'avenir du système. Ainsi, dans les années 1840, il faudra faire face en toute hâte à l'engorgement des réseaux suite à l'augmentation subite du volume des affaires. D'où enfin le soin particulier mis à replacer les sources dans leur contexte polémique.

Une des originalités du livre consiste à ne pas déshumaniser les systèmes: la maîtrise des hommes – dans une France des ingénieurs qui se méfia toujours de l'automatisation et refusa d'exploiter toutes les possibilités offertes par l'électricité – fut toujours considérée par les compagnies comme un objectif essentiel, garantissant – grâce à une organisation très fortement hiérarchisée et à l'accent mis sur l'écrit comme forme de transmission des ordres – la sécurité, l'une des clefs de voûte de l'organisation des compagnies. Si l'importance accordée par l'auteur au personnel (au-delà des ingénieurs) est capitale, éclairant d'une façon originale le fonctionnement d'un système qui ne s'appuya pas que sur des compétences «décisionnelles» ou «créatives», on peut regretter cependant que le dernier chapitre du livre, consacré aux représentations du chemin de fer, aux sensations procurées par le voyage en train, rompent avec la subtile complexité qui présidait jusqu'ici à la

effet dans un collage de citations exemplaires convoquées pour attester de réalités trop générales pour être éclairantes. Les pratiques des «usagers» en sortent moins bien dessinées que celles des concepteurs et des administrateurs du réseau.

L'évolution du secteur des chemins de fer, traversée au 19^e siècle par des enjeux politiques majeurs mais aussi techniques, sociaux et symboliques, se révèle, au terme de l'ouvrage, un objet d'histoire totale particulièrement riche. Il permet de nouer approches, échelles, sources et temporalités jusqu'à la «dissolution disciplinaire», ce moment (béné!) où l'on est bien en peine de savoir si on lit un livre d'histoire, de sociologie ou d'anthropologie.

On aurait pu souhaiter qu'une place plus importante soit faite à l'approche spatiale des phénomènes. Les relations train – route ne sont en effet pas vraiment abordées ou alors limitées aux transferts de connaissances, de pratiques, ou de technologies. L'articulation du chemin de fer à d'autres systèmes ou réseaux – transport maritime, réseau ferroviaire européen, dénivellations spatio-économiques du territoire, réseau urbain – n'est le plus souvent qu'ébauchée.

D'autres travaux, s'engageant dans le chemin ouvert par cette somme herculéenne, viendront certainement compléter ces aspects. Les thèses de Caron seront alors discutées, peut-être même corrigées. Quoi qu'il en soit, cette *Histoire des chemins de fer* demeurera une magistrale proposition de saisie globale d'un phénomène complexe dans la longue durée, auquel le deuxième tome annoncé devrait donner encore plus d'ampleur.

Rémy Campos (Paris)