

**Train et écologie (XIX<sup>e</sup>-XIX<sup>e</sup> siècles)**  
**Axe du programme scientifique de Rails & histoire**  
**Arnaud Passalacqua (Université de Paris, ICT/LIED)**

## **Réunion de lancement**

Mercredi 8 janvier 2020, 14h-17h  
Université de Paris  
Campus des Grands Moulins, Paris 13<sup>e</sup>, salle à préciser  
Possibilité de vidéoconférence envisageable

## **Objectifs de l'axe**

L'association Rails & histoire vise à animer des recherches et activités diverses se rapportant aux enjeux ferroviaires compris dans le temps long. Elle appuie sa démarche sur un comité scientifique dont le programme est régulièrement établi. Le dernier, adopté en 2018, comprend plusieurs axes, dont l'un porte sur les enjeux écologiques et environnementaux du chemin de fer.

L'objectif de l'axe est d'animer une dynamique de recherche sur cette thématique, qui puisse prendre des formes diverses :

- rencontres thématiques,
- journées d'étude,
- publications,
- travaux d'étudiants, éventuellement soutenus par une bourse de l'association (master, thèse),
- collecte et mise à disposition de données (bibliographie, sources archivistiques...),
- campagne de recueil d'archives orales.

Plus globalement, le lancement d'un tel axe vise à faire de Rails & histoire un lieu de rencontre possible entre les personnes intéressées par la thématique, quel que soit leur statut.

## **Présentation thématique**

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, de nos jours, presque pas faire débat, à l'heure où la principale préoccupation touche au CO<sub>2</sub>. 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 autre perception : fumées des motorisations thermiques, bruit, 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 actuelle 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 le système ferroviaire et les enjeux environnementaux sur le temps long en gardant en tête plusieurs dynamiques historiques, extérieures au monde du train, qui surdéterminent ces questions, dont les suivantes :

- l'évolution des préoccupations écologiques selon les époques,
- 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 depuis la fin du XX<sup>e</sup> siècle 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).

D'un point de vue historiographique, l'idée de ce travail est donc de croiser l'histoire des techniques, l'histoire des mobilités et l'histoire environnementale, du moins pour ce qui est de champs principaux. Il est aussi probable que différents aspects de l'histoire économique des entreprises exploitantes (santé au travail, communication...) soient mobilisés.

Plusieurs éléments problématiques méritent d'être posés. Tout d'abord, le chemin de fer constitue un système, et même l'un des exemples les plus importants de macro-systèmes techniques du XIX<sup>e</sup> siècle. Cette dimension systémique semble essentielle pour comprendre les questions environnementales. L'environnement peut-il se définir comme ce qui est extérieur au système, tout en étant voisin ? Comment le système a-t-il intégré en son sein les enjeux environnementaux, par des adaptations de ses dispositifs techniques, de ses pratiques, de ses valeurs ?

Le train peut aussi être analysé comme l'une des solutions de transport, dans un écosystème où il cohabite avec d'autres, des diligences et canaux du XIX<sup>e</sup> siècle, à l'avion et à l'automobile du XX<sup>e</sup> siècle, sans oublier le poids lourd. On peut s'interroger sur la façon dont les questions environnementales ont pu peser sur ces relations de tension ou de complémentarité entre systèmes. On touche ici autant à l'évaluation socio-économique des solutions de transport, passant par la monétarisation éventuelle d'effets environnementaux, qu'à la construction de discours fondant la légitimité du train sur l'écologie, qu'ils proviennent des milieux militants ou des exploitants ferroviaires.

Plus largement, pris dans un contexte économique global, le train présente aussi la spécificité d'être un dispositif en réseau et mobile. Comment ces caractéristiques jouent-elles dans la perception des questions écologiques, comparées à ce qu'elles sont pour des installations fixes et localisées, selon l'image classique de l'usine ? Le mouvement et la connotation positive de liberté et d'essor économique qui l'accompagne depuis le XIX<sup>e</sup> siècle contribue-t-il à masquer les problèmes environnementaux ?

Le chemin de fer est aussi un monde de projets, réalisés ou non, d'exploitation et, au moins au XX<sup>e</sup> siècle, de réduction d'offre et de reconversion d'infrastructures abandonnées, certaines friches ayant permis la densification urbaine, par exemple. Il peut paraître pertinent d'interroger les enjeux environnementaux du système sur l'ensemble de ces temporalités. Comme projet, il s'agirait de voir le poids des arguments environnementaux dans la justification des projets. L'analyse de la période d'exploitation pourrait s'intéresser autant à la perception des effets environnementaux qu'aux

innovations développées pour les réduire. Enfin, la réutilisation d'infrastructures ferroviaires pourrait donner lieu à des analyses sur l'apport, involontaire ou inattendu, quantitatif et qualitatif de ce système aux politiques publiques visant à construire des modes de vie plus écologiques.

À partir de ces premiers éléments de réflexion, plusieurs questions pourraient mériter d'être explorées :

- Dans quelle mesure les grands choix techniques et énergétiques du monde ferroviaire (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'usagers, 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 environnementaux au sein des compagnies ferroviaires ? Comment ces entreprises, notamment la SNCF, se sont-elles dotées de moyens de mesurer et éventuellement de réduire leur impact environnemental en fonction des critères d'évaluation de cet impact que chaque époque a pu se donner ?
- D'une façon sans doute plus récente, comment 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 ?
- Le système ferroviaire présentant différents visages (tramway, fret, grande vitesse, trains interurbains classiques...), comment les questions environnementales pèsent-elles pour chacun d'entre eux ? Y a-t-il cohérence du monde ferroviaire sur ces enjeux où des différences fortes sont-elles notables ?

Il s'agit là de questions ouvertes qui pourront être reformulées et complétées par d'autres approches.

### **Travaux envisagés**

- Recension bibliographique
- Analyse conceptuelle : que signifient les notions de nuisances, pollution, cadre de vie, environnement, écologie, lorsqu'elles touchent au chemin de fer ?
- Analyses historiques précises sur certains thèmes ou objets
- Recension de sources (compagnies ferroviaires, institutions publiques, mobilisations locales ou nationales...)

### **Objectif de la réunion du 8 janvier 2020**

- Identification de l'intérêt d'une communauté de recherche sur ces questions
- Discussion sur le fond, enrichissement des premières réflexions

- Choix de premières orientations, selon les intérêts manifestés en amont ou au cours de la réunion
- Programmation d'un calendrier et d'un programme d'avancement

### **Contact et inscription**

Arnaud Passalacqua  
Maître de conférences HDR en histoire contemporaine  
Université de Paris (ICT/LIED)  
arnaud.passalacqua@m4x.org  
06 82 92 43 66