

Histoire des chemins de fer en France

[François Caron]

Autor(en): **Gigase, Marc**

Objektyp: **BookReview**

Zeitschrift: **Traverse : Zeitschrift für Geschichte = Revue d'histoire**

Band (Jahr): **15 (2008)**

Heft 1

PDF erstellt am: **25.04.2024**

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Literatur zum Thema

Comptes rendus thématiques

Michèle Merger,
Marie-Noëlle Polino (Hg.)
**Towards a European Intermodal
Transport Network**
Lessons from History. A Critical Bibliography

Association pour l'histoire de chemins de fer en France (AHICF), Paris 2004, € 15,-

Diese Bibliografie (erhältlich unter www.trains-fr.org/ahicf/) ist ein unverzichtbarer Bestandteil jeder Bibliothek zur europäischen Verkehrsgeschichte. Unterteilt in Abschnitte zu 14 Ländern, stellen Fachleute aus der jeweiligen Nation massgebliche Forschungen zur Verkehrsgeschichte vor. Trotz der im Titel genannten Konzentration auf intermodalen Verkehr sind die klassischen Sektoren und Transportmittel vorherrschend. Die zur Auswahl benützten Kriterien sind zwar nicht immer klar und die Erscheinungszeiträume der vorgestellten Arbeiten unterscheiden sich. Das ändert aber nichts an der grossen Nützlichkeit dieses Bandes. Bereits beim ersten Durchblättern wird deutlich, dass die Geschichte der Eisenbahnen lange die Forschungen dominiert hat. Offensichtlich ist auch, dass in Grossbritannien eine grössere Menge und Vielfalt einschlägiger Arbeiten produziert wurden. Der Band hat zwar keinen Index, die beigelegte CD-ROM mit einer elektronischen Kopie des Buchs erlaubt aber schnelle und treffsichere Recherchen. – Als transatlantische Ergänzung zu dieser Bibliografie empfiehlt sich Robert C. Post, *Technology, Transport, and Travel in American History*, Washington D. C. 2003.

Thomas Zeller (University of Maryland)

François Caron
**Histoire des chemins de fer
en France**
Tome II: 1883–1937

Paris, Fayard, 2005, 1048 p., € 38,-

Professeur d'histoire économique et des techniques, François Caron couronne un travail de recherche majeur sur l'histoire ferroviaire en France, initié par sa thèse consacrée à la Compagnie du Nord, par la publication de deux volumes de l'histoire des chemins de fer en France (1997 et 2005). Le second volume, sur lequel porte ce compte rendu, couvre la période de 1883, date des conventions signées entre les six grandes compagnies ferroviaires et l'Etat français, à 1937, année de naissance de la SNCF et de la nationalisation des réseaux.

Si l'ambition est de taille, sa réalisation s'avère convaincante. Plus qu'une simple synthèse de l'évolution du secteur ferroviaire, cette œuvre magistrale se révèle être une histoire globale et très complète du monde ferroviaire, des débats qu'il suscite et de ses effets. L'une des forces essentielles de cet ouvrage réside précisément dans la capacité de l'auteur à inscrire l'histoire des réseaux ferroviaires français dans un cadre économique et social plus large. Il montre notamment comment les compagnies évoluent sous de multiples pressions – financières, politiques, publiques, syndicales – qui modifient sans cesse le régime des chemins de fer et transforment aussi l'usage de ce moyen de transport.

Les contraintes subies par les compagnies sont avant tout d'ordre financier. D'un côté, l'exigence d'accroître l'étendue

géographique des réseaux, contenue notamment dans les conventions de 1883 qui prévoient d'accroître le nombre de lignes à construire, implique une hausse considérable des coûts de construction et d'exploitation. De l'autre, l'exigence de rentabilité du capital et la pression politique visant à limiter la hausse des tarifs et l'endettement des compagnies auprès de l'Etat, incitent les compagnies à restreindre les investissements ferroviaires et à rationaliser leur exploitation. Cette contradiction flagrante entre les besoins de transport et les efforts d'économie se traduisent par des crises successives du système ferroviaire au tournant du siècle (1898–1900 et 1905–1906). L'insuffisance des investissements en matériel, en personnel et en nouvelles technologies provoque en effet la surcharge des réseaux, l'encombrement des gares et la recrudescence des accidents ferroviaires. Dès lors, ces contraintes financières se répercutent aux niveaux politique et social.

En effet, les plaintes exprimées par les usagers sur la qualité du service ferroviaire (régularité, confort, tarifs, accidents) alimentent les fortes polémiques à l'égard des compagnies sous la III^e République. Perçues comme les symboles du grand capital tentaculaire, les compagnies et leur financement occupent une place de choix dans les débats politiques passionnés du tournant du siècle. La dénonciation des «féodalités financières» est notamment au cœur du discours des adversaires des compagnies, radicaux ou socialistes, qui véhiculent une vision, caricaturale selon Caron, des rapports entre l'Etat et le «Grand Capital». Aux controverses politiques s'ajoute la montée en puissance dès 1891 d'une vigoureuse contestation syndicale, résultant d'une réelle aggravation des conditions de travail (pénibilité, surcharge) et de conditions salariales insuffisantes pour compenser «la vie chère». Bien que durement réprimée et entravée par des divisions internes, la lutte syndi-

cale connaît son apogée à l'occasion de la grève d'octobre 1910. Cette grève, particulièrement suivie sur le réseau du Nord, contribue à modifier le rapport de force entre compagnies et syndicats cheminots. Axé sur l'unification et l'amélioration de leurs retraites, la réduction de la pénibilité du travail et la hausse de leurs revenus, le combat des cheminots n'en est pas moins décrié par ceux qui les considéraient comme des privilégiés. Les propos d'un journaliste du *Figaro* qualifiant les agents des chemins de fer «des plus favorisés dans la grande armée des travailleurs» (409) frappe par sa brûlante actualité à l'heure de la réforme des régimes spéciaux en France.

Loin d'une histoire froide des techniques et des réseaux, Caron accorde une place privilégiée aux acteurs et actrices qui sont au premier plan de cette histoire ferroviaire, en étudiant le profil des financiers et des dirigeants des compagnies, en restituant l'influence des ingénieurs, constructeurs et employé-e-s des compagnies dans les traits spécifiques de chaque réseau, en dressant l'évolution du mouvement syndical, et enfin en restituant le rôle des usagers – la clientèle formée des voyageurs et des entreprises – dans l'adaptation de l'offre de transport.

Cet ouvrage redonne également tout son poids au rôle du chemin de fer dans l'activité économique et en examine le mode d'influence. L'étude des stratégies suivies par les compagnies montre l'impact des chemins de fer sur l'évolution de la croissance et sur l'essor de secteurs économiques. Outre l'effet en amont des commandes ferroviaires, mentionnons à titre d'exemple l'étroite complémentarité entre l'offre commerciale des compagnies (diversification des destinations, billets de vacances, trains de plaisir) et le développement conjoint des nouvelles formes de tourisme (balnéaire, thermal, religieux). A l'inverse, l'auteur met en évidence

l'impact des périodes de crise ou de croissance économique sur les compagnies et la pression que le marché exerce sur l'offre de transport, contraignant les compagnies à s'adapter aux exigences du trafic, de la sécurité et de l'innovation technologique.

Le traitement du rapport entre les compagnies privées et l'Etat s'avère en revanche plus problématique. François Caron réfute parfois de manière quelque peu rapide les controverses dont ont fait l'objet les compagnies privées, qualifiant ainsi la critique syndicale de «vision caricaturale des réalités ferroviaires». (37) De même, s'il est indéniable que la «tutelle administrative de l'Etat» sur les compagnies ferroviaires a pesé sur la rentabilité des capitaux et limité les investissements, son jugement sur le caractère excessif de l'interventionnisme de l'Etat semble discutable. L'Etat, en limitant les ajustements des tarifs aux coûts de production des compagnies n'a-t-il pas été le garant d'une accessibilité plus démocratique à ce mode de transport? En exigeant la construction de lignes secondaires moins rentable que les axes principaux, n'a-t-il pas été le défenseur d'un service public, davantage profitable au développement économique et aux usagers du pays qu'aux actionnaires des compagnies?

On peut aussi regretter l'absence de synthèses thématiques sur la longue période entre 1883 et 1937, ainsi que l'absence de graphiques permettant de visualiser l'évolution des nombreuses données chiffrées que contient l'ouvrage. Il convient néanmoins de souligner la qualité et la richesse des informations de cette œuvre, qui constitue sans aucun doute un ouvrage de références, dont l'existence pour l'histoire des chemins de fer en Suisse fait malheureusement défaut.

Marc Gigase (Lausanne)

Ralf Roth

Das Jahrhundert der Eisenbahn Die Herrschaft über Raum und Zeit, 1800–1914

Jan Thorbecke, Ostfildern 2005, 288 S.,
zahlreiche Abb., € 28,-

Die Geschichte der deutschen Eisenbahn im 19. Jahrhundert, ihrer Revolutionierung der Mobilität und ihrer Bedeutung für den industriellen Take-off des Landes, scheint weitgehend erforscht. Die technik- und wirtschaftsgeschichtlichen Abhandlungen erörterten die Bedeutung des Eisenbahnbaus im Rahmen der Industrialisierung Deutschlands durch Stahlverbrauch oder die Beschleunigung des Warenaustauschs. Schivelbuschs *Geschichte der Eisenbahnreise* widmete sich damals neu der Kultur- und Mentalitätsgeschichte, während die Publikation *Zug der Zeit – Zeit der Züge* zum 150-Jahr-Jubiläum der Deutschen Bahn die bunte Vielfalt der Facetten der Forschung – wirtschaftlich, kulturell, politisch, ästhetisch – zur Eisenbahngeschichte aufzeigte. Es erstaunt deshalb erst einmal, dass mit Ralf Roths *Das Jahrhundert der Eisenbahn. Die Herrschaft über Raum und Zeit 1800–1914* eine neue Veröffentlichung zur deutschen Eisenbahngeschichte vorliegt. Zumal sie von der Deutschen Bahn AG initiiert wurde, die sich schon bei dem genannten Ausstellungskatalog zum Jubiläum äusserst schwer tat und bis heute ein gespaltenes Verhältnis zur eigenen Geschichte hat, wie sich aktuell an einer Ausstellung über nationalsozialistische Transporte von Kindern nach Auschwitz zeigt.

Ralf Roths Untersuchung präsentiert sich mit einem breiten Forschungsansatz, da er Mobilität nicht nur als Verkehr begreift, sondern die multidimensionalen Folgen der technischen Revolution im wirtschaftlichen, sozialen, politischen und kulturellen Bereich mit einbezieht. Seine umfassende Herangehensweise