

## Ce que porte le transport (XIX<sup>e</sup>-XXI<sup>e</sup> siècles)

*What Does a Transport System Contain (19<sup>th</sup>-21<sup>th</sup> centuries)*

**Arnaud Passalacqua**

---



### Édition électronique

URL : <http://journals.openedition.org/ephaistos/7696>

DOI : [10.4000/ephaistos.7696](https://doi.org/10.4000/ephaistos.7696)

ISSN : 2552-0741

### Éditeur

IHMC - Institut d'histoire moderne et contemporaine (UMR 8066)

### Référence électronique

Arnaud Passalacqua, « Ce que porte le transport (XIX<sup>e</sup>-XXI<sup>e</sup> siècles) », *e-Phaïstos* [En ligne], VIII-1 | 2020, mis en ligne le 29 avril 2020, consulté le 18 juin 2020. URL : <http://journals.openedition.org/ephaistos/7696> ; DOI : <https://doi.org/10.4000/ephaistos.7696>

---

Ce document a été généré automatiquement le 18 juin 2020.

Tous droits réservés

---

# Ce que porte le transport (XIX<sup>e</sup>-XXI<sup>e</sup> siècles)

*What Does a Transport System Contain (19<sup>th</sup>-21<sup>th</sup> centuries)*

Arnaud Passalacqua

---

***Habilitation à diriger des recherches : références bibliographiques***

Arnaud PASSALACQUA, *Ce que porte le transport (XIX<sup>e</sup>-XXI<sup>e</sup> siècles)*, Habilitation à diriger des recherches en histoire, Université Paris-Est, Marne-la-Vallée (France), soutenue le 27 juin 2019, trois volumes de texte (1121 p).

***Garant :***

Kostantinos CHATZIS, Université Paris-Est

***Jury :***

Christophe BOUNEAU, Université Bordeaux Montaigne

Laetitia DABLANC, Université Paris-Est

Marie DELAPLACE, Université Paris-Est

Hélène ARTER, Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne

John KRIGE, Georgia Institute of Technology

Pierre LAMARD, Université de Technologie de Belfort-Montbéliard

Pierre ZEMBRI, Université Paris-Est

- 1 Chers collègues,
- 2 Je vous remercie d'avoir accepté d'évaluer ce dossier d'HDR dont je vais présenter les principaux éléments en trois temps : une brève présentation de mon mémoire inédit sera suivie de sa réinscription dans mon parcours de recherche, avant que j'évoque plus rapidement les lignes que j'envisage de suivre demain. Je n'aborderai donc pas ici les aspects pédagogiques.
- 3 Je partirai du titre de ce dossier : « Ce que porte le transport, XIX<sup>e</sup>-XXI<sup>e</sup> siècle ». Je l'ai choisi pour sa dimension de projet plus que pour ce qu'il recouvre l'ensemble de mon activité passée. Lorsque je me suis lancé dans cette recherche, je pilotais l'équipe

française d'un projet qui s'est intéressé à comprendre le lien qu'entretiennent les élus avec le chemin de fer, par le biais d'une entrée fondée sur l'imaginaire. Nous avons développé l'idée d'une religion ferroviaire, qui présente ses rites, ses prêtres et ses croyances mais aussi ses doutes avoués en coulisse et ses quelques rares renégats.

- 4 La vision que j'avais alors des systèmes de transport était donc façonnée par un questionnement fondé sur les acteurs, les raisons qui les poussent à agir et les croyances qui les animent. Le contexte de l'époque pouvait mener à s'interroger à ce sujet, que ce soit à propos des fermetures de petites lignes ferroviaires, de la fin des LGV ou du lancement du GPE. J'ai alors imaginé de proposer une vision des forces poussant à leur développement. Mon hypothèse centrale étant qu'il ne serait pas porté par la nécessité de transporter des personnes, mais par la formulation jugée acceptable d'autres dynamiques. Ce que porte le transport seraient donc les espérances politiques, économiques, techniques ou sociales des différents acteurs en amont des projets, au moins autant sinon plus que les utilisateurs de ces systèmes en exploitation. En ce sens, les techniques de transport seraient donc doublement humaines : lorsqu'elles sont imaginées, conçues, décidées et lorsqu'elles sont utilisées. Avant même qu'une forme de patrimonialisation ouvre un troisième volet d'humanisation.
- 5 Pour explorer cette idée, j'ai ouvert de nombreux cartons, partant dans plusieurs directions cantonnées au monde ferroviaire... Dans ces différents dossiers, parmi les justifications systématiquement mentionnées figure le développement économique, souvent dans la lignée saint-simonienne et qui a déjà été largement travaillé. C'est pour cela que j'ai choisi une forme probablement plus étroite, mais peut-être plus originale, qui est celle de l'exportation des techniques de transport. Nombre de discours d'inauguration ou de célébration de records ferroviaires ne manquent pas d'évoquer l'idée que ces réalisations ne sont que les prémices d'une dynamique d'expansion, non pas uniquement dans le cadre national, mais surtout à l'échelle internationale.
- 6 Alors que j'imaginai initialement que ce travail ne serait que l'un des volets d'une enquête plus large, cette dynamique de l'exportation a finalement servi de support unique à mon volume inédit. Elle m'a permis de toucher à la circulation des systèmes et de proposer un travail qui s'inscrit ainsi en écho avec ma thèse, dans laquelle j'avais engagé l'étude de circulations transnationales entre Paris et Londres, sur les questions de transports urbains.
- 7 Aborder le TGV par son exportation me semblait une façon de renouveler les travaux portés sur cet objet qui a déjà été très étudié, mais très peu sous cet angle. Même ses succès à l'international ne sont pas bien connus en termes scientifiques ; ses échecs sont aussi peu documentés, souvent écartés d'un revers de main, comme une évidence *a posteriori*.
- 8 Par ailleurs, il y a dans cette question de l'exportation une convergence avec des questionnements dont j'ai été nourri au long de mes recherches, ceux qui relèvent du rapport entre les hommes et les objets, dans la façon dont les systèmes de transport sont imaginés et utilisés. C'est le sens de mon recours heuristique à la théorie de l'acteur-réseau, qui doit être lu comme une tentative d'écriture historique, avec ses défauts et ses avantages.
- 9 Enfin, il m'a paru intéressant d'aborder cette question de l'exportation là où elle me semblait la plus complexe : celle d'un train de voyageurs à grande vitesse au pays de l'automobile, de l'avion et du train de fret. Celle d'un projet porté par des acteurs publics, au pays qui incarne – à tort ou à raison – le libéralisme. Celle, aussi, d'un

système complet et unique sur un marché flou, et non d'un objet mobile reproduit à des millions d'exemplaires, comme cela peut être le cas pour la vente de voitures, sur des marchés bien connus.

- 10 La façon dont j'ai abordé cette question témoigne du croisement disciplinaire dans lequel j'essaie de m'inscrire. La base de mon travail est historique : les archives, écrites et orales, sont la matière première de ma démarche. Les contextualiser, les croiser, les interroger, prendre conscience des limites de ce qu'elles nous apprennent, sont les ingrédients principaux de la façon dont j'ai rédigé cette recherche, qui a abordé les années 1980 puisque ces archives sont désormais communicables.
- 11 Ensuite, le sujet lui-même a inscrit également ce travail en histoire des techniques. Il s'agit bien d'une réflexion sur ce qui définit une technique dans un contexte spécifique, ici le TGV Paris-Lyon, et sur ce qui la rend ou non traduisible dans un autre contexte. Le thème des circulations techniques, qui a permis de renouveler le regard que l'on porte aux objets qui nous entourent, est ici abordé frontalement : la problématique centrale est celle de l'exportation, soit d'une circulation supposée très cadrée et lisible. Mais le cas choisi vient immédiatement relativiser ce tableau, puisque l'épisode s'avère être un échec, dont on peut identifier des héritages, mais dont la ligne dominante est tout de même interrompue.
- 12 Enfin, l'analyse de ce qui se joue entre les acteurs, les territoires et les systèmes de transport m'a aussi incité à toucher aux enjeux d'aménagement, de réseaux et d'urbanisme. Ce sont bien-là des éléments centraux de l'analyse. Les différences de conception de ce qu'est l'action publique, de ce que signifie la rentabilité d'un projet ou des modalités d'ancrage d'un système de grande vitesse ferroviaire sur des territoires aux caractéristiques fort contrastées, sont autant d'éléments qui ont permis d'enrichir la compréhension de cet objet si singulier qu'est le TGV.
- 13 Les résultats que je peux en tirer sont pluriels. Il s'est agi d'interroger la notion de système de transport : loin de se contenter d'être un objet mobile, ni même d'inclure uniquement ses infrastructures, le périmètre d'un système doit contenir l'ensemble des éléments qui contribuent à le rendre possible, qui sont aussi bien matériels qu'immatériels, naturels que culturels. Dès lors, cette situation interroge sur les relations que les êtres humains entretiennent avec ces systèmes, que ce soit avec leurs éléments matériels, qu'ils utilisent et qui sont en lien avec leur corps, ou leurs aspects immatériels, qu'ils alimentent. Ce qui conduit à des interrogations sur la façon dont on doit écrire l'histoire, notamment quand se mêlent des individus et des objets, qui sont autant de médiations entre ces individus et leur environnement. D'où ma conclusion qui est formée de plusieurs regards portés sur cet épisode, dont la plus originale est une forme de métaphore théâtrale, où les rôles et les croyances pourraient l'emporter. Au-delà des conclusions classiques portant sur les problèmes de financement de tels projets aux États-Unis, il me semble qu'une telle analyse permet de mieux comprendre comment des acteurs ont pu y croire du fait des cadres d'interaction qui les ont poussés à agir comme des exportateurs, côté français, ou comme des pionniers de l'innovation, côté états-unien, avec une forme d'inertie qui les pousse à poursuivre l'aventure, malgré la baisse du cours du pétrole jusqu'au retournement du marché immobilier.
- 14 Ce travail s'inscrit dans le cadre global de mes recherches qui sont justement au croisement d'une histoire urbaine, d'une histoire des techniques et d'une réflexion sur les questions de transport qui cherche à donner aux enjeux contemporains une compréhension fondée sur le temps long.

- 15 Dans ce cadre, le point principal que je pense avoir mis en avant est la notion d'écosystème que forment les systèmes de transport. Elle était déjà au cœur de mes travaux de thèse, à partir de la notion d'espace public, mais elle s'est déployée depuis lors, que ce soit dans l'étude de transitions, du cheval au moteur, d'imaginaires, où les systèmes sont définis les uns par rapport aux autres, ou de l'exportation, puisque chaque territoire présente son propre écosystème.
- 16 Loin d'être une vision purement technique, cette compréhension intègre les dimensions politiques et sociales, de représentations et de pratiques qui définissent les systèmes mobiles, autant que leurs caractéristiques matérielles. Cet écosystème trouve sa place dans un environnement qui exerce ses contraintes et offre ses opportunités, si bien que les systèmes se trouvent naturalisés et présentent des dimensions locales, tout en s'inscrivant le plus souvent dans des dynamiques de circulations à l'échelle globale. Parmi les facteurs décisifs dans la configuration de ce jeu des mobilités, j'ai plus particulièrement porté mon attention sur les enjeux d'espace public ainsi que sur les représentations et imaginaires, compris comme une façon d'apporter du sens aux actions.
- 17 La vision systémique incite également à mettre en valeur les parties les moins visibles ou les moins montrées des systèmes mobiles. Ces supports des objets mobiles ne se résument pas à l'infrastructure sur laquelle chacun d'entre eux se déplace. Ils englobent différentes composantes qui vont de la structure urbaine aux cadres politiques en passant par les routines des citoyens ou les doctrines d'experts. Loin de n'être que des freins, ces immobiles de la mobilité en sont aussi des moteurs. Le mouvement résulte ainsi d'une combinaison d'éléments immédiatement perçus comme mobiles et d'éléments fixes, moins visibles et plus hétérogènes, mais indispensables.
- 18 Le volume inédit que je présente ici se raccroche donc à cette tension entre localisme et circulation des systèmes techniques mais aussi à l'analyse des éléments fixes, matériels ou immatériels, de ce monde de la mobilité. Ce que porte le transport n'est finalement pas tant ce qui est mobile lorsque les systèmes sont en mouvement, mais plutôt la traduction de ce que ces dynamiques extérieures façonnent.
- 19 Dès lors, dans quelle mesure les contraintes exercées sur le champ des mobilités rendent-elles possible des formes d'innovation ? Par plusieurs travaux, j'ai abordé cette question, des taxis collectifs des années 1930 au vélo en libre-service à la Rochelle dans les années 1970, pour citer les plus aux marges des grands systèmes. L'histoire de l'omnibus au XIX<sup>e</sup> siècle est une forme de blocage d'innovation, en particulier quand le tramway ne parvient pas à trouver la place qu'il pourrait occuper, que ce soit à Paris ou à Londres. Champ technique, le monde du transport me paraît être finalement un domaine peu propice à l'innovation, tant les contraintes extérieures sont puissantes. Les innovations ne peuvent donc se faire qu'au moment de grandes transformations sociétales et urbaines, comme le basculement vers l'industrialisation, qui voit l'introduction simultanée, des années 1820 aux années 1830, du chemin de fer, de l'omnibus et du tramway. Ou la Belle Époque, qui vit à la fois la révolution de l'électricité et celle du pétrole. Notre situation contemporaine, où le numérique se combine aux enjeux énergie-climat pourrait peut-être constituer une nouvelle configuration propice à l'innovation, mais rares sont celles qui parviennent à être pérennisées. La prime est, encore une fois, conférée à celles qui sont déjà en place, car elles jouissent d'un territoire, matériel comme plus abstrait, qu'elles défendent.

- 20 Cette notion d'écosystème renvoie à une modalité d'écriture et de navigation thématique qui s'inscrit dans le champ des mobilités. L'approche est donc transversale et regarde les interfaces et les hybridations. C'est aussi, loin du localisme, la nécessité de suivre les objets et les acteurs, bien souvent inscrits dans des dynamiques de circulations. Cet aspect de mon travail se veut ainsi une tentative modeste de contribution de l'histoire des mobilités aux développements de l'histoire globale.
- 21 En définitive, ma réflexion a cherché à comprendre ce que les sociétés font porter à leurs systèmes de transport. Au-delà de ce qui est directement visible – les utilisateurs directs des systèmes –, il s'agit bien de s'interroger sur la place qu'occupent ces systèmes techniques dans l'économie générale de chaque société. Ils portent les espoirs de projets politiques, les visions d'aménagement urbain, les ambitions de villes soucieuses de compter sur la scène nationale ou internationale, la quête de modernité d'acteurs qui la conçoivent comme une fuite en avant technique et bien d'autres bagages que ne portent pas les voyageurs mais qui pèsent probablement plus lourds qu'eux dans ces systèmes.
- 22 Ces derniers sont-ils d'ailleurs en mesure de porter la charge qu'on leur attribue ainsi ? Les limites qu'ils atteignent et les signes qu'ils émettent sont-ils compris dans un monde qui refuse souvent de voir les effets secondaires du développement de ses transports ? On touche ici à la question de la visibilité de ces systèmes : ils ne sont qu'en partie visibles, c'est-à-dire tangibles et discutés, mais nos sociétés ne voient que trop rarement la partie immergée de l'*iceberg*, celle qui est immobile, voire immatérielle et culturelle. En d'autres termes, nous nous intéressons souvent bien trop à leur fonctionnement visible, avant de réfléchir à leur fonction dans nos sociétés.
- 23 C'est dans cette lignée que j'espère inscrire la suite de mes travaux, à partir d'une méthode qui se fonde sur le temps long, pour éclairer nos enjeux présents, mais aussi qui part des problématiques présentes pour interroger le passé, suivant l'idée selon laquelle l'histoire est une science qui parle aussi, voire d'abord, du présent.
- 24 À ce stade, j'ai plusieurs projets en tête, de court et moyen terme, pour illustrer la voie que j'espère suivre. Dans la lignée des interrogations sur ce que porte le transport, je pense pertinent de dresser une histoire des systèmes hectométriques, qui ressemble plus à un cimetière de projets avortés qu'à un catalogue de succès florissants. Ce qui est ici en jeu est la volonté d'équiper les piétons pour les accélérer à tout prix, par le biais de solutions techniques réputées toujours plus innovantes. Mais il y a là bien des résistances que semblent moins connaître les transports à plus longue distance : mise en mouvement des corps, exigüité des espaces, coût unitaire, faiblesse des débits, fiabilité et maintenance... S'il y a des systèmes qui portent tout autre chose que des voyageurs, ce sont probablement les systèmes hectométriques. À l'heure du dernier kilomètre, des téléphériques, des vélos en flotte libre et des trottinettes électriques, cette thématique me paraît présenter un écho possible avec des systèmes qui pourraient se heurter aux mêmes limites.
- 25 Tisser un lien entre les enjeux écologiques et énergétiques et l'histoire des mobilités me paraît aussi une piste possible du développement de mes questionnements. Cette dynamique s'engagera probablement autour de la tension qui unit le train et l'écologie, dont j'ai proposé de faire l'un des axes du programme scientifique de Rails & Histoire, ce qui ouvrira peut-être aussi à une collaboration plus marquée avec les collègues du LIED et ceux de l'histoire environnementale. Comment le train, dont la vapeur était une source de nuisances, est-il devenu une icône de l'écologie contemporaine ?

- 26 Au-delà de ces chantiers de recherche, j'espère aussi peut-être combler deux vides historiographiques.
- 27 Après une douzaine d'entretiens conduits avec des acteurs de l'époque, le projet d'archives orales portant sur le RER que je pilote pour la RATP laisse supposer qu'il serait possible d'engager la rédaction d'un travail sur l'histoire de ce réseau, qui pourrait être à destination d'un public assez large. Presque comme l'autobus, il demeure encore largement méconnu, face à l'imposant métro. Une histoire courant de sa dimension utopique des années 1970 à son ambivalence actuelle, alors qu'il est bondé, qu'il a connu des attentats et qu'il subit des dysfonctionnements... Avant que le GPE lui fasse courir un risque de relégation d'image, à moins qu'il lui offre une baisse de ses taux de remplissage, qui pourrait concourir à en rénover l'image, jusqu'à le patrimonialiser.
- 28 Enfin, un projet plus vaste et lointain pourrait être de répondre à l'interrogation des étudiants qui se demandent quelle synthèse lire sur l'histoire des transports en France. Comment offrir un tel volume, courant de l'époque moderne aux enjeux contemporains ? Les membres du groupe P2M pourraient ici être rassemblés pour s'engager dans une telle aventure qui pourrait, enfin, tenir les promesses de l'histoire de la mobilité par une approche résolument démodalisée, interdisciplinaire et ouverte aux circulations.
- 29 De ces différents projets, certains peuvent être plus individuels, mais beaucoup s'inscrivent dans une démarche collective et dans un cadre d'interface entre monde académique et structures de conception, de gouvernance et d'exploitation des réseaux et territoires contemporains. J'espère qu'il s'agira d'un cadre propice à la conduite de recherches doctorales qui pourraient s'inscrire dans ces dynamiques.
- 30 Je vous remercie et je serai très heureux de bénéficier de vos commentaires et de répondre à vos questions.
- 

## RÉSUMÉS

Par le biais d'un mémoire inédit consacré à l'exportation manquée du TGV aux États-Unis dans les années 1980, le travail d'HDR présenté ici aborde la place qu'occupent les systèmes de transport dans les sociétés industrielles avec une perspective de long terme. En se fondant sur les transports urbains puis en mobilisant également le cas du système ferroviaire, il s'agit d'interroger ce qu'ingénieurs, décideurs, voyageurs et autres acteurs du monde économique et social ont fait porter aux systèmes de transport. L'idée principale est qu'il ne s'agit pas uniquement ou pas principalement de transporter les biens et les personnes, mais, au contraire, d'incarner les espoirs politiques, les espérances économiques, les croyances en un progrès matérialiste que les systèmes de transport véhiculent. Se superposent ainsi projets et réalisations, discours et pratiques, prévisions et situations concrètes, qui confèrent aux systèmes de transport, dans leur diversité, une place spécifique en tant qu'artefacts techniques au cœur des sociétés industrielles.

Through a new research on the failed export of the French high-speed train TGV to the United States in the 1980s, the habilitation presented here addresses the place of transport systems in industrial societies with a long-term perspective. Based on urban transport and then also using the case of the rail system, the aim is to question what engineers, decision-makers, passengers and other actors in the economic and social world have asked to the transport systems. The main idea is that it is not only or mainly a question of transporting goods and people, but, on the contrary, of embodying the political expectations, the economic hopes, the beliefs in materialistic progress that transport systems convey. Projects and achievements, discourses and practices, forecasts and concrete situations are thus superimposed, giving transport systems, in their diversity, a specific place as technical artefacts at the heart of industrial societies.

## INDEX

**Mots-clés** : histoire des techniques, ville, chemin de fer, transport, mobilité, système technique, historiographie

**Thèmes** : Positions de thèse/HDR

**Keywords** : history of technology, railway, town, mobility, transport system, technical system, historiography

## AUTEUR

### ARNAUD PASSALACQUA

Arnaud Passalacqua est maître de conférences en histoire contemporaine (Université de Paris, ICT/LIED). Il est spécialisé en histoire des mobilités urbaines mais a également travaillé sur le système ferroviaire sous différents angles. Ses principaux travaux portent sur les questions de partage de l'espace public, d'imaginaires sociaux des systèmes de transport et d'enjeux politiques des mobilités.