Introduction

Édition électronique

URL : <https://journals.openedition.org/rhcf/1541>

DOI : 10.4000/rhcf.1541

Éditeur

Rails & histoire

Édition imprimée

Date de publication : 1 septembre 2012

Pagination : 91-92

ISSN : 0996-9403

Référence électronique

« Introduction », *Revue d'histoire des chemins de fer* [En ligne], 42-43 | 2012, mis en ligne le 08 septembre 2014, consulté le 22 avril 2022. URL : <http://journals.openedition.org/rhcf/1541> ; DOI : <https://doi.org/10.4000/rhcf.1541>

DEUXIÈME PARTIE

2

La vitesse ferroviaire en questions

L'appel à communication lancé par Etienne Auphan, professeur émérite à l'université de Paris-Sorbonne, vice-président du comité scientifique de l'AHICF et responsable de la journée « Vitesse ferroviaire, gestion du temps et construction des territoires », proposait quatre angles d'approche de l'histoire des vitesses ferroviaires : la vitesse comme produit, la production de la vitesse, vitesse, construction de l'espace et territoires, et vitesse et société.

D'une façon générale, la vitesse est inséparable du développement des chemins de fer européens comme en témoignent les records de vitesse successivement détenus par l'un ou l'autre des États selon les époques. On peut donc considérer la vitesse comme un produit intrinsèque du transport ferroviaire puisqu'il s'agit chronologiquement du premier mode de transport motorisé, même s'il n'en a plus aujourd'hui l'exclusivité. Mais pourquoi la vitesse ? Si le concept de vitesse s'appréhende aisément dans l'absolu, sa traduction dans l'univers ferroviaire revêt bien des facettes différentes.

Par ailleurs, il faut se rappeler qu'il y a un grand pas entre la réalisation du record de vitesse médiatisé, lui-même très longuement préparé, et l'exploitation commerciale du niveau de vitesse atteint expérimentalement. Certes, l'histoire de ces records n'est plus à faire, du moins dans son approche classique ; en revanche, celle du délai permettant le passage à l'exploitation commerciale est beaucoup moins connue, notamment au regard du rôle et de l'action technico-politique des grands ingénieurs concernés.

L'accroissement de la vitesse ferroviaire et, donc, la réduction de la durée des parcours, synthèse des vitesses en ligne et commerciale, modifie largement

le fonctionnement territorial. Mais il s'agit d'un des aspects de l'impact du chemin de fer qui a été le plus analysé, tant dans une perspective historique à l'époque de la construction du réseau ferré que dans une approche plus économique lors de la mise en place de la desserte à grande vitesse. Il reste néanmoins de nombreuses études sectorielles à réaliser dans ce domaine.

Enfin, si la culture de la vitesse est l'un des caractères les plus marquants de la société moderne, et n'est en rien spécifique des chemins de fer aujourd'hui, elle dépasse de beaucoup l'expression de la vitesse ferroviaire dans l'art ou dans le design des matériels.

Les trois études publiées ici – celles de L. Dufaux, P. Lepage et L. Fournier – et les cinq articles issus de recherches récentes menées en histoire, géographie, aménagement, économie, arts plastiques d'A. Passalacqua, P. Desmichel, D. Emery, K. Sutton et H. Soichet suivent une ou plusieurs de ces quatre directions et montrent comment ces divers aspects de la vitesse, distingués par la pensée technique, économique, spatiale, créatrice sont de fait inséparables.

Par l'étendue des sujets comme par celle des périodes et espaces considérés, cette réunion préparait le colloque réuni par la suite en décembre 2011 dont les actes, qui font une place particulière à l'histoire des grandes vitesses, seront également publiés par la *RHCF*.