La quête des sources : les différents types de documents et de fonds disponibles

In search of sources: the availability of different types of documents and archives

Karen Bowie

Édition électronique

URL : <https://journals.openedition.org/rhcf/708>

DOI : 10.4000/rhcf.708

Éditeur

Rails & histoire

Édition imprimée

Date de publication : 1 novembre 2009

Pagination : 17-23

ISSN : 0996-9403

Référence électronique

Karen Bowie, « La quête des sources : les différents types de documents et de fonds disponibles », *Revue d'histoire des chemins de fer* [En ligne], 40 | 2009, mis en ligne le 01 novembre 2011, consulté le 22 avril 2022. URL : <http://journals.openedition.org/rhcf/708> ; DOI : <https://doi.org/10.4000/rhcf.708>

La quête des sources : les différents types de documents et de fonds disponibles

On m'a demandé d'évoquer aujourd'hui les différents types de documents et de fonds disponibles qui peuvent contribuer à notre connaissance du patrimoine ferroviaire bâti. Tenter d'arrêter une liste définitive des sources concernant cet héritage, dont les limites sont mouvantes, me semblerait cependant peu judicieux. Les documents et les fonds susceptibles d'être mobilisés par les historiens pour éclairer ce patrimoine sont non seulement extrêmement variés mais dépendent de problématiques et d'interrogations que nous ne pouvons prévoir complètement.

Notre conception de ce qui relève du champ du patrimoine ferroviaire a déjà beaucoup évolué et on ne peut douter que cette évolution se poursuivra encore dans les années à venir.

Mon propos ici se limite donc à deux ambitions mesurées : d'une part, évoquer à travers quelques exemples la variété des types de documents et de fonds qui ont déjà été exploités dans le cadre de travaux sur le patrimoine ferroviaire bâti ; d'autre part, identifier des pistes concernant des sources possibles pour de futures recherches.

En réfléchissant à ces questions, je me suis demandé si le champ du patrimoine ferroviaire bâti a suivi les mêmes types d'évolutions que celles qui sont observées dans celui du patrimoine bâti en général. Pour ce dernier, on a pu évoquer une certaine démocratisation au cours de la seconde moitié du ^{xx}^e siècle : s'il y a trente ou trente-cinq ans on s'intéressait surtout aux monuments prestigieux isolés et à leur décor, l'intérêt patrimonial s'est progressivement étendu pour inclure le bâti ordinaire, les tissus des faubourgs, les paysages urbains et industriels¹.

Dans une certaine mesure, l'intérêt pour le patrimoine ferroviaire bâti semble avoir en effet suivi une évolution comparable ; une évolution qui contribue à la variété des types de documents qu'on a pu mobiliser pour tenter d'éclairer et de mieux comprendre cet héritage.

On constate surtout que, dans le cadre d'études sur ces questions, une première documentation de base est presque toujours complétée par d'autres types de recherches dont la nature peut énormément varier. Pour ceux qui s'intéressent aux bâtiments ferroviaires créés avant 1937, la consultation des archives des anciennes compagnies de chemin de fer est presque systématique. Celles-ci sont conservées dans la série AQ aux Archives nationales du monde du travail à Roubaix. Les documents produits par les maîtres d'ouvrage qu'étaient les compagnies sont en effet indispensables pour éclairer les conditions des commandes, les cahiers des charges². Il en est de même pour la série F¹⁴, les archives du ministère des Travaux publics. Mais les études qui abordent plus particulièrement le bâtiment voyageurs en tant que monument urbain prestigieux exploitent aussi d'autres types de sources documentaires, choisies pour leur capacité à éclairer une œuvre architecturale et artistique. Je pense aux travaux de Marie-Laure Crosnier Leconte sur la gare d'Orsay³, ou de Pauline Prévost-Marcilhac sur le Buffet de la gare de Lyon⁴.

1- Sur ces questions la bibliographie est désormais vaste. Mais, parmi les ouvrages devenus des références, on peut consulter en particulier : Françoise Choay, *L'Allégorie du patrimoine*, Paris, Seuil, 1992 ; Françoise Bercé, *Des monuments historiques au patrimoine, du ^{xviii}^e siècle à nos jours*, Paris, Flammarion, 2000 ; ainsi que les actes des *Entretiens du Patrimoine* (Paris, Monum, Éditions du patrimoine/Fayard) parus depuis 1988.

2- Voir Karen Bowie et Georges Ribeill, « Les compagnies ferroviaires », in Bernard Marrey (dir.), *Les Bâtisseurs, des moines cisterciens... aux capitaines d'industrie*, Paris, AMO/ Moniteur, 1997, p. 82-91.

3- Marie-Laure Crosnier Leconte, *La Gare et l'Hôtel d'Orsay*, Paris, éditions de la Réunion des musées nationaux, 1986.

4- Pauline Prévost-Marcilhac, « Le décor du buffet de la gare de Lyon », in Karen Bowie (dir.), *Les Grandes Gares parisiennes au ^{xix}^e siècle*, Paris, DAAVP, 1987, p. 143-158.

Ces historiennes ont puisé dans les archives de l'École des Beaux-Arts comme dans celles, privées, des familles des artistes sollicités pour l'ornementation si riche des ensembles qu'elles étudiaient. Elles ont consulté aussi des revues de l'époque : périodiques d'architecture et d'arts décoratifs, publications de la grande presse telle *L'Illustration*.

D'autres approches de l'architecture des gares ont pu par la suite être marquées par des préoccupations davantage typologiques. Ces approches font normalement appel à un grand nombre d'exemples et ne concernent qu'accessoirement le monument isolé prestigieux. Je pense ici aux travaux de François Poupardin, dont la thèse soutenue en 2005 portait sur les programmes et les types des bâtiments voyageurs en France⁵. Pour l'approche typologique, les documents iconographiques sont d'une importance fondamentale, et ces analyses peuvent reposer sur des fonds particuliers, les collections de cartes postales par exemple.

Mais ces analyses architecturales reposent aussi nécessairement sur des documents plus techniques et notamment sur des plans. Ce type de source est d'une localisation plus difficile. Typiquement, il s'agit de documents produits par les services « Voie et Bâtiments » des anciennes compagnies. Considérés comme pouvant être toujours nécessaires à l'exploitation, ils n'ont pas été versés aux Archives Nationales avec les autres papiers des anciennes compagnies. Jusqu'en 1995 et la création au Mans du Centre des archives historiques de la SNCF, ces documents ont souvent été conservés sur site dans les diverses gares, rendant leur accès plutôt aléatoire pour les chercheurs.

Ce sont cependant souvent des documents conservés dans ces conditions qui ont été mobilisés lorsqu'il s'est agi d'aborder l'histoire de l'architecture ferroviaire par rapport à son insertion urbaine et non plus en tant que collection de monuments isolés. Comment la gare est-elle arrivée dans la ville, comment y fonctionne-t-elle ? Les tentatives de réponse à ces questions éclairent des situations parfois bien complexes, mettant en œuvre une multiplicité d'acteurs. Les travaux de Christophe Le Bolland sur l'arrivée du chemin de fer dans les villes de Bretagne constituent un excellent exemple de cette

5- François Poupardin, « L'architecture des bâtiments voyageurs du chemin de fer en France, des origines à la Seconde Guerre mondiale. Étude des programmes et des types », thèse de doctorat en histoire de l'art, université de Paris I - Panthéon-Sorbonne, 2005. Voir aussi F. Poupardin, « Les bâtiments voyageurs édifiés le long de la ligne impériale », *Revue d'histoire des chemins de fer*, 38 (printemps 2008), p. 59-71.

approche⁶. Pour éclairer cette histoire il a fallu croiser des documents issus des services Voie et Bâtiments trouvés dans les gares avec des archives municipales et parfois militaires, ainsi qu'avec les sources obligées déjà évoquées : les séries AQ et F¹⁴ conservées aux Archives nationales, issues des anciennes compagnies de chemin de fer et du ministère des Travaux publics.

Si les archives Voie et Bâtiments sont désormais en grande partie consultables au Centre des archives historiques de la SNCF, au Mans, d'autres types de documents qui peuvent être d'un grand intérêt pour les historiens sont encore restés dans certaines gares : il s'agit des archives des Domaines de la SNCF. Ces documents concernent, il est vrai, le foncier et moins le bâti ; mais des constructions y figurent souvent. Surtout, ils peuvent fournir de riches informations sur l'histoire d'un site ferroviaire et de ses environs. On peut parfois y trouver des titres de propriété qui remontent à bien avant l'arrivée du chemin de fer, alors que les dossiers d'expropriation et les dossiers de contentieux – dont l'interprétation pourraient être encore enrichie par une confrontation avec les archives du cadastre – renseignent sur les professions des propriétaires et des locataires, sur la forme et la valeur du bâti... On comprend cependant que la consultation de ces documents, qui peuvent concerner parfois des contentieux de longue durée, exige une autorisation spéciale.

Les archives produites par des services directement concernés par la gestion des sites ferroviaires – que ce soit les Voie et Bâtiments ou les Domaines – sont ainsi d'un intérêt primordial pour la connaissance du patrimoine ferroviaire bâti.

Bien d'autres types de sources ont pu cependant être exploitées par des historiens.

Certains chercheurs travaillent sur des problématiques qui sont loin d'être directement patrimoniales, même si leurs études peuvent contribuer, de façon parfois marquante, à enrichir l'interprétation des sites ou des objets ferroviaires.

Je pense ici aux approches élaborées par des historiens de la société et de la culture et, en particulier, aux travaux de Stéphanie Sauget

6- Voir Christophe Le Bolland, « La construction des grandes gares de la ligne Rennes-Brest (1842-1937) », thèse de doctorat en histoire de l'art, université de Rennes 2 - Haute-Bretagne, 2003. Voir aussi « Du débat au consensus, le difficile choix de l'emplacement de la gare de Rennes », *Revue d'histoire des chemins de fer*, 23 (automne 2000), p. 8-21, ainsi que « L'arrivée du chemin de fer à Brest ou les effets d'une logique stratégique », *Revue d'histoire des chemins de fer*, 38 (printemps 2008), p. 72-86. Voir aussi Eric Berger, « Arras : la gare au centre du développement urbain, 1846-2001 », *Histoire urbaine*, 11 (décembre 2004), p. 31-54.

sur l'histoire sociale des gares. Son exploitation des archives de la préfecture de police de Paris a pu mettre en lumière tout un monde de petits voleurs, de prostituées dans et autour des gares parisiennes au XIX^e siècle et permet ainsi de retrouver quelques échos des vies humaines qui animaient les espaces de ce qu'on désigne sous ce terme de « patrimoine bâti »⁷.

Cela dit, les archives de la préfecture de police recèlent aussi des richesses pour ceux qui s'intéressent aux évolutions physiques et spatiales des sites ferroviaires : je pense ici à leurs fonds photographiques, et en particulier aux photos aériennes de Paris. Certaines campagnes photographiques plus récentes appellent des comparaisons avec celles si spectaculaires de Roger Henrard, conservées aujourd'hui par le Musée Carnavalet à Paris⁸.

J'ai évoqué jusqu'ici surtout des exemples de fonds et de documents qui ont pu être exploités par des historiens, que ce soit des historiens de l'art ou de l'architecture, de la ville ou de la société. Mais il serait malvenu de négliger les sources qui ont pu être mobilisées dans le cadre de recherches dont l'objet est plus explicitement patrimonial. Je pense aux travaux d'expertise patrimoniale qui peuvent être entrepris à l'occasion de projets d'aménagement où la question de la conservation ou non de certains éléments du paysage ferroviaire est en jeu. L'étude réalisée par Frédéric Pillet sur les halles marchandises de la gare des Batignolles en est un bon exemple. Pour cette recherche, qui portait notamment sur les spécificités des techniques constructives mises en œuvre dans ces structures, l'auteur a exploité de manière particulièrement efficace les archives et la bibliothèque de la Société des ingénieurs civils de France, désormais conservés au Creusot⁹.

Réalisée elle aussi dans le cadre d'une expertise patrimoniale, l'étude menée par Nicolas Nogue sur les messageries de la gare d'Austerlitz, la halle dite « Sernam » conçue par Eugène Freyssinet à la fin des années 1920, illustre encore la variété des types de documents et de fonds susceptibles d'être mobilisés

7- Stéphanie Sauget, « À la recherche des pas perdus. Dans la matrice des gares parisiennes (1837-1914) », thèse de doctorat d'histoire, université de Paris I - Panthéon-Sorbonne, 2005. Travaux publiés partiellement sous le titre : *À la recherche des pas perdus. Une histoire des gares parisiennes*, Paris, Tallandier, 2009, 301 pages. Voir aussi « Pour une histoire des usages détournés des gares parisiennes ou l'envers des grandes gares de voyageurs », *Revue d'histoire des chemins de fer*, 38 (printemps 2008), p. 19-26.

8- Voir Jean-Louis Cohen (dir.), *Les Promenades aériennes de Roger Henrard*, Musée Carnavalet, Paris, Paris-Musées, 2006.

9- Frédéric Pillet, « Du bois au métal : les halles de la gare des marchandises des Batignolles », *Paris Patrimoine*, 3 (janvier 2007).

par les historiens¹⁰. Pour cette recherche, Nicolas Nogue a consulté bien entendu les riches archives de la gare Paris-Orléans désormais inventoriées et accessibles aux chercheurs au Mans¹¹. Mais il s'est servi aussi d'articles publiés dans la presse spécialisée, notamment d'articles parus dans la *Revue générale des chemins de fer* pendant la période de réalisation du monument étudié.

La nature des documents et des fonds que convoque le chercheur dépend évidemment de la nature des objets qu'il étudie, des questions spécifiques qu'il pose, de la période sur laquelle il travaille. Les sources concernant la première période d'implantation des chemins de fer au XIX^e siècle ne sont pas les mêmes que celles du XX^e siècle où la portée des débats est tout autre. Pour la première période, certaines publications spécialisées encore relativement peu connues peuvent être très éclairantes et mériteraient à mes yeux d'être davantage exploitées. Je pense notamment ici au *Bulletin d'encouragement pour l'industrie nationale* et au *Journal du génie civil* aux côtés d'autres publications qui ont déjà été davantage mobilisées telles les *Annales des Ponts et Chaussées* ou le *Journal des chemins de fer*... On consultera volontiers aussi les comptes rendus de débats de l'Académie des Sciences ou du Conseil général des Ponts et Chaussées, les débats parlementaires.

Toujours concernant la première période d'implantation des chemins de fer en France, un ouvrage rare me paraît d'un intérêt exceptionnel et je me permets de profiter de la parole qui m'est donnée ici pour plaider en faveur de sa réédition actualisée. Il s'agit de l'étude que Louis-Maurice Jouffroy consacra en 1932 aux débuts de la ligne Paris-Strasbourg¹². Le quatrième volume, consacré aux *Recherches sur les sources de la création d'une grande ligne de chemin de fer au XIX^e siècle*, constitue toujours à mes yeux la meilleure introduction et

10- Étude réalisée dans le cadre de la consultation patrimoine industriel, zone d'aménagement concertée Paris Rive Gauche, 2002-2004. Consultable au centre de documentation et d'information de la SEMAPA, avenue Mendès France, 75013 Paris.

11- Centre des archives historiques de la SNCF, *Archives de la Compagnie de chemin de fer de Paris à Orléans, 1838-1938. Répertoire méthodique dressé par Guillaume Rousseau sous la direction de Christian Perrot*, juin 2000.

12- Louis-Maurice Jouffroy, *Une étape de la construction des grandes lignes de chemins de fer en France. La ligne de Paris à la frontière d'Allemagne (1825-1852)*, thèse pour le doctorat ès-lettres, présentée à la Faculté des lettres de l'Université de Paris, Paris, J. Barreau & Cie, Imprimeurs-Éditeurs, 1932, trois tomes.

guide aux sources documentaires concernant ces questions en France¹³. Cet ouvrage, qui identifie avec précision de très nombreux documents fondamentaux pour l'histoire de nos paysages ferroviaires, m'a, entre autres, ouvert les yeux sur la richesse, de ce point de vue, des collections des archives départementales. Je plaide d'autant plus volontiers pour une mise à jour et une réédition de ce livre que depuis quelques années certains départements français ont modernisé l'accès à leurs archives, proposant des outils de recherche et des conditions de travail profondément renouvelés. La richesse des références et des pistes que propose l'ouvrage de Jouffroy pourrait ainsi être pleinement exploitée par une nouvelle génération de chercheurs.

Il existe certainement d'autres fonds et types de documents tout à fait importants pour la connaissance de notre patrimoine ferroviaire que j'ai négligé de mentionner ici, qu'il s'agisse de collections parisiennes ou provinciales. Je pense notamment à celles de la Bibliothèque Nationale de France – le cabinet des estampes, de département des cartes et plans – ou du Musée Carnavalet, de la Bibliothèque historique de la Ville de Paris, des archives de la chambre de commerce, de la Chambre des députés...

Il me semble qu'il serait finalement impossible d'en arrêter une liste définitive pour les raisons que j'ai expliquées. J'espère à travers ces quelques exemples avoir donné une idée de la variété des types de documents et de fonds qu'il est possible d'exploiter lorsqu'il s'agit d'approfondir nos connaissances du patrimoine ferroviaire bâti. Les seules limites à cette diversité me semblent être celles, d'une part, de la curiosité et du désir de comprendre des citoyens demandeurs d'études patrimoniales et celles, d'autre part, de la créativité et de l'inventivité des historiens et chercheurs qui tenteraient de répondre à cette demande.

13- Louis-Maurice Jouffroy, *Recherches sur les sources de la création d'une grande ligne de chemin de fer au XIX^e siècle. Introduction à l'histoire du chemin de fer de Paris à la frontière d'Allemagne (1825-1852)*, Paris, J. Barreau & Cie, Imprimeurs-Éditeurs, 1932.