

Transportes, Servicios y Telecomunicaciones

donde la regulación estatal fue más rígida en todos los sectores del transporte, debería animar a desarrollar investigaciones de este tipo en el viejo continente. Por lo demás las aportaciones a los estudios de género, desde una perspectiva de historia empresarial o de la propaganda y la publi-

cidad¹, hace de este libro de M. Walsh un trabajo imprescindible en el estudio de la historia del transporte.

Javier Vidal Olivares
Universidad de Alicante

¹ En la línea de los trabajos más amplios de R. S. Tedlow (1996), *New and improved. The story of mass marketing in America*, Harvard University, sobre la publicidad y propaganda; o T. K. McCraw (2000), *American business, 1920-2000: how it worked, wheeling*, Harlan Davidson, pp. 59-64, por lo que se refiere al papel de la mano de obra femenina en las empresas de los Estados Unidos.

**Le temps du train.
175 ans de chemins
de fer en Belgique -
75^e anniversaire de la
SNCB**

Autor: B. Van Der Herten, M. Van Meerten et G. Verbeurgt (éds.)

Editorial: Louvain

Páginas: 480

B. VAN DER HERTEN, M. VAN MEERTEN et G. VERBEURGT (éds.), *Le temps du train. 175 ans de chemins de fer en Belgique – 75^e anniversaire de la SNCB*, Louvain, Presses Universitaires de Louvain, 2001, ISBN 90-5867-116X.

Les anniversaires sont des occasions spéciales où tant le passé que l'avenir méritent d'être évoqués. Le 75^e anniversaire des chemins de fer belges a récemment donné lieu à la publication d'un ouvrage collectif consacré à la riche histoire du rail en Belgique. Pas moins de 33 auteurs se sont montrés prêts à rédiger une contribution ou un texte anecdotique pour un livre qui est devenu un gros volume illustré de 480 pages.

En Belgique comme dans de nombreux autres pays, l'histoire des chemins de fer est un sujet souvent évoqué mais peu étudié, surtout au niveau académique, ce qui est dû à de nombreuses causes, dont notamment la mauvaise conservation des archives ferroviaires et l'accès difficile aux sources. La plupart des dossiers, pour autant qu'ils aient été conservés aux chemins de fer, n'ont pas été inventoriés - même les bordereaux de versement ou les listes d'archives font généralement défaut. Cela n'empêche pas que de nombreux chercheurs amateurs ont déjà consacré beaucoup de temps et d'efforts à certains thèmes du passé ferroviaire. La littérature spécialisée est également peu accessible. La situation en Belgique n'est pas unique, bien que les choses aient fortement évolué en peu de temps. Les exemples étrangers tels que la Fundación espagnole, l'Institute of Railway Studies à York et l'Association pour l'Histoire des Chemins de Fer en France montrent que moyennant un certain soutien, des résultats appréciables peuvent bien être atteints. La lacune dont souffraient nos connaissances du passé ferroviaire, a maintenant été comblée, du moins en grande partie.

La réalisation du livre impressionnant, en partie financée par la SNCB, a été facilitée par la possibilité

de faire des recherches dans les archives de la SNCB et par le fait que quelques collectionneurs ont autorisé l'accès à leurs riches collections, ce qui a permis de concevoir un ouvrage destiné à un très large public. Répartis en cinq grands volets, les différents aspects de la vie ferroviaire sont examinés. La première partie présente le contexte global du développement des chemins de fer, aussi bien au niveau belge qu'à l'échelle européenne. Dans le premier chapitre, Herman Vanderwee traite plus en détail des différents éléments qui, dans une perspective à long terme, ont favorisé le développement économique. Dans le deuxième chapitre, Rainer Fremdling situe les développements des réseaux ferroviaires dans leur contexte européen. Le chapitre suivant donne une projection du rôle des chemins de fer dans le contexte belge. Les parties II et III sont conçues de manière chronologique. La deuxième partie évoque le 19^{ème} siècle (1825-1913). Dans cette période, le réseau ferré a connu une croissance phénoménale et la Belgique est devenue un pays ferroviaire. La troisième partie est consacrée au 20^{ème} siècle, une attention particulière étant accordée aux deux guerres mondiales, dans lesquelles la Belgique, malgré son statut neutre, a quand même été entraînée. Les conséquences de la Première Guerre mondiale ont donné lieu à des mesures structurelles aboutissant en 1926 à la création de la SNCB, entreprise publique jouissant d'une certaine autonomie. Le dernier chapitre de cette partie traite de l'après-guerre. Tout comme c'était le cas dans d'autres pays, les chemins de fer belges devaient faire face à une mobilité en pleine évolution. La partie IV analyse le paysage ferroviaire de plusieurs points de vue. Cette approche thématique a donné lieu à des contributions sur les chemins de fer comme employeur et l'organisation du travail au sein de l'entreprise, les abonnements à prix réduits pour les travailleurs, le matériel roulant, la signalisation et la sécurité du transport ferroviaire, l'architecture, etc. La partie V présente les perspectives d'avenir. Le rôle que les chemins de fer souhaitent assumer, est bien mis en évidence par le slogan retenu par la SNCB pour son 75^{ème} anniversaire: 75 ans sur la voie de l'avenir.

Voilà une synthèse succincte d'un ouvrage qui ne se laisse pas résumer, non seulement parce qu'il couvre une très longue période, mais aussi et surtout à cause de la diversité des contributions et de la combinaison magnifique du texte et des images. Car une chose doit être claire: peu de gens liront ce livre de la première à la dernière page. Tout le monde ne s'intéresse pas à l'ensemble des sujets. C'est précisément là que réside la force de l'ouvrage: chacun y trouvera bien quelque chose qui l'intéresse directement. S'y ajoutent les centaines d'anecdotes et de témoignages et les nombreuses photos, cartes et reproductions de très haute qualité: voilà un livre de qualité pour un large public. Qu'il y ait dans le livre quelques passages qui s'entrecroisent ou doublonnent, semble inévitable, vu l'ampleur de la perspective dans laquelle il a été conçu.

Il s'agit donc de la publication du premier livre destiné au grand public qui présente de manière scientifiquement justifiée un aperçu de 175 ans d'histoire ferroviaire belge. Cela implique que le jargon historique et la terminologie technique sont utilisés et expliqués de manière telle que le lecteur intéressé puisse les comprendre sans problèmes, ce qui ne signifie pas pour autant que les différents chapitres soient tous d'une lecture facile. L'histoire sociale et économique est le dénominateur commun des différentes parties du livre, ce qui fait que leur lecture demandera quand même un certain effort de la part du lecteur moins familiarisé avec l'histoire. Certains chapitres sont même particulièrement durs à lire.

Le caractère particulier du livre réside d'ailleurs non seulement dans son sujet et dans la période qu'il couvre, mais aussi et surtout dans l'approche collective où universitaires et historiens professionnels ainsi qu'amateurs des chemins de fer ont joint leurs efforts pour composer le récit du riche passé historique de la Belgique, ce qui était impensable jusqu'il y a peu. Parmi les 33 auteurs et rédacteurs cités dans la liste en fin de volume, 16 sont historiens, ce qui souligne une fois de plus le grand intérêt et la nécessité des recherches interdisciplinaires dans le domaine de l'histoire ferroviaire ainsi que de la

bonne collaboration entre les soi-disant amateurs et les historiens professionnels. L'avenir nous apprendra si les efforts accomplis en l'occurrence auront un effet inspirateur. L'initiative montre en tout cas que les deux groupes ont quelque chose à se raconter.

Plusieurs contributions sont révélatrices et innovatrices, car des terrains inexplorés sont pour la première fois présentés à un public plus large. C'est le cas notamment du rôle des chemins de fer pendant les deux guerres mondiales, de l'utilisation du train comme moyen de transport de masse pour la classe ouvrière, de l'insertion d'un chapitre consacré à l'architecture des gares, etc. Certains de ces sujets avaient déjà fait l'objet de publications, mais ils ont pour la première fois été intégrés dans un cadre plus large. Ce n'est évidemment pas tout. Comme déjà précisé ci-avant, l'ouvrage traite dans une mesure importante de thèmes sociaux et économiques. Il s'indique dès lors de ne pas perdre de vue que beaucoup de recherches restent encore à faire. Dans sa contribution relative à l'évolution du réseau belge, devenu le réseau le plus dense au monde, Michel Laffut analyse différents phénomènes, également en termes de science du transport, tels que l'accessibilité, la portée, le caractère très maillé, le désenclavement, etc., ce qui donne une idée relativement claire de la mesure dans laquelle les chemins de fer comme transporteur de masse ont contribué à la structuration du territoire. Il faudra toutefois procéder à des recherches complémentaires au sujet de l'interaction des chemins de fer et des chemins de fer vicinaux au niveau du processus de suburbanisation en Belgique. Eric Keutgens, auteur de la –trop courte– contribution consacrée aux lignes rurales à écartement étroit, présente en 4 pages un exposé très succinct sur ce réseau de transport régional qui du point de vue longueur ne le cédait en rien au réseau ferroviaire national. D'autres chapitres de l'histoire des chemins de fer restent à écrire. Citons à titre d'exemple la corrélation entre le rail et le travail au 19^{ème} siècle. Qui a construit Thèbes et ses 7 portes? Mutatis mutandis, la même question vaut pour l'entreprise ferroviai-

re. Qui y travaillait? Comment les processus de travail étaient-ils structurés et comment cette structuration se répercutait-elle sur d'autres secteurs? Quelle était l'évolution des carrières aux chemins de fer? Comment est née la « sociabilité » dans ce réseau ferroviaire? Quid des transferts de technologies et de connaissances? Est-ce que des dynasties ferroviaires se sont développées et dans quelle mesure est-ce que l'effet s'en fait toujours sentir aujourd'hui? Quelles étaient la relation et l'interaction avec la culture au sens le plus large du terme? Quel était le rôle des femmes au sein de l'entreprise ferroviaire? Quelle a été la contribution des nombreux ouvriers et fonctionnaires des chemins de fer à la naissance de la conscience politique du mouvement ouvrier au 19^{ème} siècle? Et ainsi de suite. Dans le domaine de l'histoire des technologies aussi, le livre apporte peu d'éléments. La Belgique faisait pourtant autorité en matière de développement de nouvelles technologies ensuite appliquées à l'échelle mondiale. On pourrait, à titre de partie pour le tout, citer l'exemple du système de distribution de vapeur de Walschaert. On pourrait même qualifier les chemins de fer d'élément de globalisation par excellence au 19^{ème} siècle. Outre le télégraphe et les technologies de communication, les chemins de fer ont permis à l'homme d'entrer dans une nouvelle ère, ce mode de transport ayant contribué aux perspectives de modernisation du 19^{ème} et du début du 20^{ème} siècle.

S'agit-il d'un défaut de ce livre? Sûr que non. Les chemins de fer sont si omniprésents dans notre environnement immédiat et dans notre vie que l'histoire des chemins de fer pourrait facilement remplir toute une bibliothèque. La question se pose dès lors de savoir dans quelle mesure le livre dont question ici s'inscrit dans le cadre d'une tradition internationale de recherches devenant de plus en plus importantes et où le Royaume Uni, la France et l'Espagne accomplissent du travail faisant autorité. Cette question sort du cadre des présents commentaires, mais il faut se rendre compte que l'avance que ces pays ont prise exclut une complémentarité totale par rapport à leurs réalisations. Trop de travail de base doit encore être accompli

au niveau belge. Les questions évoquées ci-dessus ont déjà été examinées ou font l'objet de travaux en cours dans les pays précités. Il faudra en d'autres termes consentir encore des efforts particuliers, surtout au niveau des archives, car sans archives, pas de recherches. Et c'est précisément ce point qui s'avère jusqu'à présent le chaînon faible dans la chaîne des recherches.

Reste encore l'iconographie. Un livre à lire, oui, mais également un livre agréable à regarder, où les photos, cartes et images sont reproduites avec soin et parfois graphiquement intégrées au texte de façon tellement ingénieuse qu'elles suscitent de nouvelles interrogations. Que penser du graphisme osé dans les chapitres consacrés aux périodes –les guerres mondiales– qui à la fois furent les points de rupture de l'histoire belge et ont servi de relais avec les périodes subséquentes? Quelques images ont été découpées et font le pont d'une page à l'autre. Le graphiste a-t-il voulu faire passer un message, hors toute considération esthétique? Espoir perdu et paix perdue? Ou vise-t-il le passage d'une période à l'autre? Le graphiste, artiste qui manifeste-

ment maîtrise son métier, ne nous le dit pas, mais par sa façon d'intégrer l'iconographie dans le livre, il a veillé à ce que les exposés soient appuyés et renforcés par l'insertion soignée et originale des illustrations dans le texte. Cette interaction entre texte et illustrations est relativement innovatrice par rapport à notre tradition historiographique. Elle n'empêche d'ailleurs aucunement une «lecture» séparée des images en tant que telles.

Si une vérité est clairement mise en évidence dans le livre, c'est bien que les chemins de fer ont joué un rôle et eu un impact profond dans pratiquement tous les domaines de la société belge. Ils font partie de notre mémoire collective. Pour cette raison, il est difficilement compréhensible que le patrimoine industriel, les sources et l'histoire de ce mode de transport aient parfois été traités en parents pauvres. Le nouveau livre comble cette lacune. Espérons qu'il constitue l'amorce de recherches plus poussées.

Paul Van Heesvelde