



HAL
open science

Entretiens. Questions sur les archives ferroviaires

Arnaud Passalacqua, Agnes Sander

► **To cite this version:**

Arnaud Passalacqua, Agnes Sander. Entretiens. Questions sur les archives ferroviaires. Flux - Cahiers scientifiques internationaux Réseaux et territoires, 2011, 3 (85-86), pp.105-109. hal-01374112

HAL Id: hal-01374112

<https://u-paris.hal.science/hal-01374112>

Submitted on 5 Oct 2016

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

ENTRETIENS

Questions sur les archives ferroviaires

Agnès Sander, Arnaud Passalacqua

Métropolis | « Flux »

2011/3 n° 85-86 | pages 105 à 109

ISSN 1154-2721

Article disponible en ligne à l'adresse :

<http://www.cairn.info/revue-flux-2011-3-page-105.htm>

!Pour citer cet article :

Agnès Sander, Arnaud Passalacqua, « Entretien. Questions sur les archives ferroviaires », *Flux* 2011/3 (n° 85-86), p. 105-109.

Distribution électronique Cairn.info pour Métropolis.

© Métropolis. Tous droits réservés pour tous pays.

La reproduction ou représentation de cet article, notamment par photocopie, n'est autorisée que dans les limites des conditions générales d'utilisation du site ou, le cas échéant, des conditions générales de la licence souscrite par votre établissement. Toute autre reproduction ou représentation, en tout ou partie, sous quelque forme et de quelque manière que ce soit, est interdite sauf accord préalable et écrit de l'éditeur, en dehors des cas prévus par la législation en vigueur en France. Il est précisé que son stockage dans une base de données est également interdit.

Entretiens

Questions sur les archives ferroviaires

Le chemin de fer a récemment offert l'exemple criant d'une actualité des questions historiques, lorsque des liens ont été tissés entre l'attribution de marchés ferroviaires aux États-Unis et l'établissement d'un discours historique sur les activités de la SNCF pendant la Seconde Guerre mondiale. Au-delà des arrière-pensées commerciales décelables dans cette affaire, l'épisode est venu rappeler l'importance que peut présenter, pour les acteurs contemporains, la conservation efficace d'archives anciennes. De même qu'elle ne fait pas de doute pour les chercheurs.

En histoire des transports, le monde des chemins de fer est le premier à avoir suscité des travaux de recherche et constitue aujourd'hui un sujet d'intérêt toujours important. Longtemps, ses archives ont été essentiellement conservées par la SNCF, acteur monopolistique de ce système de mobilité depuis sa création en 1937. Mais, depuis la réforme ferroviaire de 1997, qui a vu la création de RFF, le monde ferroviaire s'est diversifié. Cette nouvelle structure, qui porte plusieurs missions dont la propriété du réseau ferré national et l'affectation des faisceaux de circulation aux différents opérateurs, a dû également trouver sa place dans le domaine des archives ferroviaires. Tandis que d'autres acteurs, privés, mènent désormais une activité ferroviaire, témoignant ainsi d'une diversification de ce paysage, au centre duquel demeure toutefois la SNCF.

Dans ce nouveau contexte, quels sont les enjeux spécifiques à l'archivistique ferroviaire? Quelles sont les conditions particulières de ce monde reconfiguré depuis une quinzaine d'années? Comment deux entreprises aux caractéristiques différentes (ancienneté, taille, mission, etc.) trouvent-elles leur place dans cet espace partagé? Les services d'archives de la SNCF et de RFF répondent aux questions de Flux.

ENTRETIEN AVEC HENRI ZUBER (SNCF/SARDO)

RÉALISÉ PAR AGNÈS SANDER (ÉQUIPE MOSAÏQUES – UNIVERSITÉ PARIS OUEST NANTERRE LA DÉFENSE)

FLUX: Quelle est la politique d'archivage de la SNCF? Quels sont les choix et arbitrages, compte tenu sans doute de coûts importants pour l'entreprise?

Henri Zuber: La politique d'archivage de la SNCF est une politique classique de gestion de l'information opérationnelle. Nous sommes dans le fonctionnement d'un service d'archives intégré, le SARDO (Service des Archives et de la Documentation), d'abord responsable de la gestion des dossiers courants ou intermédiaires. Les moyens mis à notre disposition sont importants: 3 centres d'archives, 40 collaborateurs pour l'archivage. Nous avons aussi des équipes de documentation et de transfert de supports (numérisation et microfilmage) au sein du SARDO.

FLUX: Quel est le budget de votre service?

Henri Zuber: Nous bénéficions d'un budget de fonctionnement de l'ordre de 500 000 euros, hors charges de personnel, et avons obtenu des crédits d'investissements sur les exercices 2010 et 2011 de l'ordre de 2,5 millions d'euros pour l'extension du centre d'archives intermédiaires de Villeneuve-Prairie, dans le Val-de-Marne.

FLUX: Quelle est l'implantation de votre activité au sein du groupe SNCF?

Henri Zuber: Nous sommes implantés dans chacune des branches du groupe, même si l'essentiel de notre activité porte pour l'instant sur les archives de l'EPIC. Notre rattachement hié-

rarchique se situe dans le périmètre du directeur général délégué groupe SNCF, David Azéma.

FLUX: Cette politique est-elle ancienne?

Henri Zuber: Lancée en 1988, avec le recrutement de Martine Constant, conservateur d'archives, cette politique a d'abord été l'occasion d'un vaste recensement des fonds existants. C'est sur ces bases que tous les responsables successifs se sont appuyés.

FLUX: A-t-elle évolué récemment?

Henri Zuber: Arrivé début 2006, j'ai mis en place depuis mon arrivée un pôle dit « expertise archives », composé maintenant de 4 professionnels ayant reçu une formation universitaire initiale. Je suis arrivé à débloquent la question de l'extension du centre de Villeneuve-Prairie et j'ai obtenu la mise en place d'un système d'information unique pour l'activité des archives. En 2009, nous avons récupéré de la direction des ressources humaines la dématérialisation des dossiers d'agents partis en retraite, dossiers dont nous assurions déjà la conservation.

FLUX: Quels sont les projets à venir?

Henri Zuber: Le gros chantier qui nous attend est celui de l'archivage électronique.

FLUX: Quelle est la taille du fonds conservé?

Henri Zuber: Les archives définitives (ou historiques) de la SNCF, ce sont 19 km linéaires d'archives au Mans et 11 à Béziers, où nous conservons les dossiers d'agents et les dossiers de pension.

FLUX: Avez-vous des fonds particulièrement originaux?

Henri Zuber: Je pense que le fonds d'affiches, les dossiers des services de l'équipement (ingénierie comme infrastructure) ainsi que tous les dossiers de matériel roulant et des services commerciaux sont très riches et correspondent bien à la connaissance des cœurs de métier de l'entreprise, longtemps seul acteur ferroviaire en France.

FLUX: Certains éléments conservés posent-ils des difficultés particulières de conservation?

Henri Zuber: Les plaques de verre et les affiches demandent des traitements et des conditions particulières que nous organisons au fur et à mesure.

FLUX: Des financements spécifiques sont-ils utilisés dans ce cas?

Henri Zuber: Nous n'avons pas pour l'instant fait appel à des financements extérieurs, publics ou privés. Toutefois, par exemple, l'Association pour l'histoire des chemins de fer (AHICF), avec laquelle nous collaborons régulièrement, a numérisé ses enquêtes de témoignages oraux grâce à des subventions du ministère de la Culture.

FLUX: Utilisez-vous des systèmes de classement particuliers?

Henri Zuber: Non, nos versements dans les centres d'archives font l'objet de bordereaux élaborés par les services et sont intégrés en classement continu dans nos bases de données.

FLUX: Quelles utilisations sont faites de ces archives?

Henri Zuber: Les pourcentages entre les utilisateurs internes et les chercheurs externes sont de l'ordre de 80% et 20% respectivement, soit 4000 communications annuelles pour les services SNCF ou assimilés et 1000 pour le public.

FLUX: Les archives donnent-elles lieu à des travaux de recherche?

Henri Zuber: Des recherches sont menées sur les problématiques d'aménagement du territoire et d'environnement. Les demandes sur le matériel roulant sont essentiellement le fait des maquettistes. À noter récemment des pistes sur les apports du fret ferroviaire, en particulier en matière de transport de produits d'alimentation. D'une façon générale, les questions de politique ferroviaire, pourtant bien prises en compte par François Caron et ses élèves, ne semblent pas faire l'objet d'un engouement précis à l'heure actuelle. D'autre part, la Seconde Guerre mondiale ne fait plus que très peu l'objet de consultation d'archives. Ce qui ne laisse pas d'étonner, mais la recherche dans les archives reste un processus complexe et il est tellement plus simple de procéder par répétition non vérifiée.

Le gros chantier qui nous attend est celui de l'archivage électronique.

... le fonds d'affiches, les dossiers des services de l'équipement (ingénierie comme infrastructure) ainsi que tous les dossiers de matériel roulant et des services commerciaux sont très riches et correspondent bien à la connaissance des cœurs de métier de l'entreprise, longtemps seul acteur ferroviaire en France.

**ENTRETIEN AVEC SÉBASTIEN MARIANI (RFF) ET STÉPHANIE FUCHY (RFF)
RÉALISÉ PAR ARNAUD PASSALACQUA (UNIVERSITÉ PARIS DIDEROT)**

FLUX: Quelle est la place des archives à RFF ?

Sébastien Mariani, Stéphanie Fuchy: Une fonction archives dédiée a été créée par RFF en 2002 (5 années après la création de l'établissement public). Des activités de gestion documentaire ont été adossées dans un second temps à cette fonction: mise en place à partir de 2004 d'une mission de sécurisation matérielle des documents juridiques majeurs de l'entreprise, mutualisation à partir de 2005 de la fonction archives avec un projet de gestion électronique des documents validés de RFF, intégration en 2008 à une unité documentation et archives de 3 personnes créée au sein d'un service organisation et documentation d'une douzaine de personnes... En 2010-2011, l'unité documentation et archives a vu ses effectifs se renforcer: elle comporte à présent 4 emplois permanents et 1 contrat de professionnalisation, dont un peu plus de deux équivalents temps plein dédiés au pilotage central de l'activité « archives » proprement dite. Le choix de RFF est désormais d'intégrer résolument la question des archives dans les enjeux opérationnels de gestion de l'information et de traiter l'ensemble du cycle de vie documentaire dans le cadre d'un vaste projet d'entreprise en cours de mise en œuvre dénommé MIKADO (mise en qualité des documents). Cette structure reste relativement réduite pour gérer de gros enjeux: 1300 employés à RFF, plus de 30000 personnes pour l'entretien et la maintenance du réseau et plus de 14000 pour son exploitation travaillant directement pour RFF au sein de la SNCF, de multiples demandes sur les enjeux de foncier (RFF est l'un des plus gros propriétaires français avec un patrimoine d'environ 110000 ha), etc.

FLUX: Comment le recueil et la conservation des archives sont-ils organisés ?

Sébastien Mariani, Stéphanie Fuchy: La conservation est pour l'essentiel externalisée (4,8 km linéaire) auprès d'un prestataire (AGO). La fonction centrale en charge des archives s'appuie sur des campagnes périodiques dans les services internes,

afin de recueillir les documents: des prestations spécifiques d'appui technique à ces campagnes peuvent être mises en œuvre en tant que de besoin auprès du tiers-archiviste dépositaire des archives de RFF. En termes de flux, les volumes versés au cours des 5 dernières années oscillent entre 500 mètres linéaires et 1000 mètres linéaires par an. Seules les archives considérées comme historiques (quelques dizaines de mètres linéaires) sont conservées au siège de RFF.

FLUX: Quelle est la qualité du fonds d'archives ?

Sébastien Mariani, Stéphanie Fuchy: Le système de recueil a pu produire un fonds à la qualité inégale, qui présente des doublons, dont le classement et les instruments de recherche ne sont pas de parfaite qualité. Néanmoins, le contrôle s'améliore en amont. Le problème est l'absence de correspondants prévus dans l'organisation et nommés au sein des différents services de RFF. Néanmoins, l'unité documentation et archives constitue peu à peu un réseau informel d'interlocuteurs, appelé à s'organiser et à s'officialiser dans les mois prochains. Les archives sont versées le plus souvent à l'occasion d'un événement particulier (départ en retraite, réorganisation de services, déménagement, etc.). L'une des difficultés est aussi que l'organisation de RFF évolue très vite. Le changement régulier des périmètres pose des problèmes pour stabiliser la gestion du fonds d'archives, bien qu'il existe des bordereaux de versement et des guides.

FLUX: Quels sont les projets ?

Sébastien Mariani, Stéphanie Fuchy: La responsabilisation croissante de RFF dans ses activités de gestionnaire d'infrastructure de plein exercice dans un contexte d'ouverture du réseau à la concurrence nécessite la mise en place d'un système et d'une fonction documentaire répondant complètement aux enjeux de RFF selon les trois exigences fondamentales suivantes :

– *exigence de maîtrise* de la documentation afférente à l'ac-

L'unité documentation et archives constitue peu à peu un réseau informel d'interlocuteurs, appelé à s'organiser et à s'officialiser dans les mois prochains. Les archives sont versées le plus souvent à l'occasion d'un événement particulier (départ en retraite, réorganisation de services, déménagement, etc.). L'une des difficultés est aussi que l'organisation de RFF évolue très vite.

tivité (utilisée ou produite dans ce cadre); elle suppose la mise en place de référentiels documentaires utiles à la production, au référencement, à la connaissance et à la gestion des fonds et l'optimisation des processus (flux);

– exigence d'appropriation de certains fonds externalisés, notamment au sein de l'opérateur historique autrefois entreprise intégrée (récupération de fonds documentaires nécessaires à l'activité tels que documentation d'exploitation, documentation du foncier et de l'immobilier...), de fonds produits dans le cadre d'activités déléguées à d'autres entreprises (organisation de la capitalisation de cette information documentaire produite « hors les murs »), « proactivité »

dans la recherche et l'organisation du partage des informations documentaires externes, mise en place d'une veille documentaire stratégique;

– exigence de valorisation de la connaissance formalisée dans la documentation ferroviaire. Celle-ci doit passer par la consolidation des outils permettant d'accéder rapidement à la documentation de référence, par l'organisation d'un « service documentaire » susceptible d'apporter aux activités opérationnelles une réponse complète à leurs recherches documentaires (susceptibles de se trouver dans des fonds variés), par l'ouverture rationalisée à nos partenaires et au public de ces ressources, ce qui suppose la définition de règles de communicabilité, voire l'organisation de structures d'accès (centre de documentation virtuel ou matériel, bases de connaissances...).

C'est dans cet objectif qu'un travail de *record management*, à l'échelle de l'entreprise, est mis en œuvre sur certains documents: juridiques, contrats, etc.. Mais les durées de conservation sont encore en cours de définition. Une réflexion sur les cycles de vie de l'ensemble des documents de l'entreprise a également été engagée dans ce cadre. Un projet de système de gestion de contenus à l'ensemble de l'entreprise est une cible à moyen terme afin d'outiller cette démarche.

Par ailleurs, un système de gestion électronique des documents (GED) patrimoniale est déployé à toute l'entreprise depuis 2008 pour les documents de références. Son périmètre continue d'être étendu à de nouveaux secteurs d'activité. La GED patrimoniale a permis de sécuriser le papier, les documents pouvant faire l'objet d'une transmission scannée. Elle est

aussi utilisée comme un canal de diffusion sécurisée de certains fonds documentaires publics en direction de partenaires et clients de RFF.

Sur les procédures internes, le papier reste pour l'heure la clé de la conservation, même si une dématérialisation partielle est un objectif affiché au titre des mesures de simplification administrative demandées par la direction générale et si RFF a commencé à se doter de certains outils pour ce faire (outil de gestion des flux courriers par exemple).

FLUX: Quelle est la nature des fonds?

Sébastien Mariani, Stéphanie Fuchy:

Les fonds sont formés de productions internes et dominés par les projets d'infrastructures. À titre d'exemple, les fonds issus de la 1re phase du projet de la LGV Est, qui a été pris en maîtrise d'ouvrage directe par RFF, représentent un volume de 800 mètres linéaires. Le fonds comporte notamment les dossiers d'ouvrage exécuté. En l'occurrence, les archives de la LGV Est ont été bien constituées, grâce à la collaboration avec le qualitatif qui travaillait dans l'équipe du projet à l'époque.

FLUX: Rencontrez-vous des problèmes particuliers de conservation?

Sébastien Mariani, Stéphanie Fuchy: L'un des problèmes rencontrés par RFF est la conservation des maquettes, ou des supports de communication produits à l'occasion d'événements ou d'expositions. Les prestataires n'offrent pas de solution en la matière, donc des contacts ont été pris avec des musées. Autre problème, la conservation des documents de concertation sur les projets, qui prennent souvent la forme de panneaux de communication.

FLUX: Quel est le budget de votre service?

Sébastien Mariani, Stéphanie Fuchy: Le budget consacré aux archives est surtout formé par le contrat avec le prestataire (30000 euros). Il y a aussi un budget de conservation de 10000 euros. Par ailleurs, il existe un important budget d'assistance à maîtrise d'ouvrage pour la conduite du projet de *record management* de 200000 euros pour l'année 2011. Au-delà des questions budgétaires, le problème rencontré par RFF est aussi celui des forces disponibles pour ces missions. Ce qui explique

Les fonds sont formés de productions internes et dominés par les projets d'infrastructures. À titre d'exemple, les fonds issus de la 1re phase du projet de la LGV Est, qui a été pris en maîtrise d'ouvrage directe par RFF, représentent un volume de 800 mètres linéaires.

l'importance du recours à des prestataires. L'externalisation ne doit pas faire oublier que des moyens humains doivent être disponibles pour piloter ces opérations.

FLUX: Quelle est l'utilisation des archives ?

Sébastien Mariani, Stéphanie Fuchy: L'utilisation des archives est essentiellement interne. Mais elle est assez faible et ponctuelle. Par an, il y a environ 270 unités demandées au prestataire, dans le cadre d'environ 50 communications. Les demandes externes sont surtout des questions ponctuelles sur le foncier. Ce faible nombre de communications s'explique par le fait que l'entreprise est jeune et qu'une grande partie de l'information est disponible par voie électronique. Les thèmes principaux des demandes sont les questions juridiques et de contentieux. Il s'agit notamment de précisions sur les contrats, de questions à des fins d'audit et de communication des bilans LOTI. Il n'y a pas de demandes extérieures de la part de chercheurs ou d'étudiants.

FLUX: Comment s'organise le partage des fonds entre la SNCF et RFF ?

Sébastien Mariani, Stéphanie Fuchy: En 1997, s'est posée la question du transfert des biens et des accessoires à ces biens. Qu'en est-il des archives ? S'agit-il d'un bien accessoire ? Ou le producteur doit-il les conserver ? La question est très compliquée. Dans le cadre de la convention de gestion liant la SNCF et RFF, la SNCF fait payer la gestion des archives à RFF. L'essentiel des archives définitives est ainsi versé au SARDO et la SNCF étant toujours intéressée pour sa propre gestion, il y a une bonne qualité de ces fonds. Mais RFF n'est donc pas dépo-

L'essentiel des archives définitives est ainsi versé au SARDO et la SNCF étant toujours intéressée pour sa propre gestion, il y a une bonne qualité de ces fonds. Mais RFF n'est donc pas dépositaire de l'ensemble des fonds qui relève de ses missions. Le sujet le plus épineux est celui de l'infrastructure, qui n'est pas intégrée au sein de la SNCF.

sitaire de l'ensemble des fonds qui relève de ses missions. Le sujet le plus épineux est celui de l'infrastructure, qui n'est pas intégrée au sein de la SNCF. Sur le foncier et l'immobilier, il y a également des discussions anciennes avec la SNCF. C'est une fonction stratégique pour la gestion. Ces fonds – environ 10 km linéaires – sont aujourd'hui gérés par les services déconcentrés de la SNCF, mais plusieurs hypothèses sont étudiées en vue de favoriser une meilleure collaboration entre la SNCF et RFF à ce sujet. L'enjeu est aussi économique, puisque ces archives touchent au savoir-faire de la SNCF sur les voies. La question de la neutralité du SARDO se pose également pour la communication de documents sensibles, notamment juridiques ou économiques. L'idée d'une non-discrimination entre les acteurs doit demeurer essentielle.

FLUX: Comment s'organise le travail avec les autres acteurs ?

Sébastien Mariani, Stéphanie Fuchy: Les entreprises ferroviaires peuvent solliciter les archives sur les documents qui relèvent du décret de sécurité ferroviaire. Les nouveaux mandataires de maîtrise d'ouvrage peuvent également envoyer des sollicitations. Il faut avoir accès à des référentiels offrant une description du réseau. C'est notamment le problème des dossiers des ouvrages exécutés.

FLUX: Quelles sont vos relations avec les Archives nationales ?

Sébastien Mariani, Stéphanie Fuchy: Il n'y a pas de convention avec les Archives nationales. RFF rend compte régulièrement à la mission archives du ministère, mais il n'y a pas à ce jour de versement aux Archives nationales.