

Review

[← Précédent \(/fr/node/503\)](#)[Suivant → \(/fr/node/484\)](#)

L'histoire du risque ferroviaire en Belgique aux XIXe et XXe siècles.

Camille Berny, UCLouvain

(...) de nos jours, tout tend désormais à être décliné en termes de risques, du réchauffement climatique à la crise économique, de la pauvreté à la criminalité, des pandémies au terrorisme, du rôle de l'Etat à celui des experts. Selon certains théoriciens du risque, ces usages et ces discours auraient pris de plus en plus d'importance au point de devenir le nœud des enjeux qui structurent désormais l'ensemble des dimensions de l'existence collective ¹.

S'il semble être de plus en plus présent de nos jours et paraît caractériser la société actuelle, le risque est pourtant un phénomène historique dont l'analyse se révèle riche pour les historiens. Longtemps l'apanage des sociologues, qui étudient le risque depuis une trentaine d'années, son historiographie s'est développée il y a une dizaine d'années, avec des auteurs tels que Jean-Baptiste Fressoz, Martin Petitclerc et David Niget ².

Trois facettes du risque se distinguent dans la littérature en sciences sociales et sont autant d'outils pour l'historien : une approche du risque comme pratique du pouvoir, une approche assurantielle et probabilitaire et une approche culturelle. Détaillons ces trois facettes, voyons quels en sont les auteurs principaux et quelle en est la portée, notamment pour notre recherche doctorale portant sur l'histoire du risque ferroviaire en Belgique aux 19e et début 20e siècles.



(<https://www.contemporanea.be/sites/default/files/field/image/Forest-1899-500x308.jpg>)

'La catastrophe de Forest-lez-Bruxelles - Vue prise immédiatement après le tamponnement des trains', in: *Le Patriote Illustré*, 26 février 1899.

L'approche par la gouvernementalité

La première approche, que l'on pourrait qualifier d'approche du risque comme pratique du pouvoir, se base principalement sur la théorie de la gouvernementalité de Michel Foucault et de ses disciples ³. La *gouvernementalité*, néologisme créé par Foucault fusionnant les termes *gouvernement* et *rationalité*, se veut être l'ensemble constitué des institutions, des procédures, analyses et réflexions, les calculs et les tactiques qui permettent d'exercer cette forme bien spécifique, bien que complexe, de pouvoir, qui a pour cible principale la population, pour forme majeure de savoir,

l'économie politique, pour instrument technique essentiel les dispositifs de sécurité ⁴.

La gouvernamentalité, qui étudie donc l'ensemble des instruments et mécanismes du pouvoir, place le risque en son cœur et au cœur des pratiques gouvernementales puisqu'il est pris en charge par les dispositifs de sécurité, se révélant en effet être l'outil essentiel du gouvernement, pour conduire et diriger la population de façon rationnelle. Selon Foucault, le risque, tout comme le pouvoir, est une combinaison faite de pratiques, de discours et de stratégies par les institutions gouvernementales ⁵.

L'historien Jacques Donzelot et le philosophe François Ewald s'inscrivent à la suite des idées de Foucault et situent également le risque au centre des pratiques du gouvernement ⁶, mais le placent dans un environnement social plutôt que politique.

L'approche assurantielle et probabilitaire

En effet, dans son *Etat-Providence*, Ewald définit une société assurantielle, apparue à l'aube du XXe siècle, suite à la révolution industrielle, durant laquelle « les sociétés occidentales auraient développé des protections assurantielles contre toute une panoplie de risques sociaux liés à la condition salariale, dont les risques associés au chômage, à la maladie, à la vieillesse, etc. » ⁷. Le risque est géré de façon mutualisée, toujours par les outils du gouvernement et grâce au développement des assurances, mais dans un état devenu social. Dans la société industrielle, et avec l'apparition de la statistique, les risques ne sont plus attribués à la faute individuelle ou à la fatalité, mais font l'objet d'études probabilitaires pour en déterminer l'occurrence et s'en prémunir financièrement par une mutualisation des risques sur la population.

C'est d'ailleurs de la probabilité que viendrait le terme risque. Que ce soit, selon les chercheurs, du terme *ressecum* employé dès le XIIe siècle ⁸, ou de l'italien *rischio*, employé au XVIe siècle ⁹, le mot « risque » trouverait son origine dans le monde maritime, lorsque les marins partaient en mer pour affronter les dangers et l'inconnu. Un premier type d'assurance serait alors apparu dans le but de garantir les dommages matériels, dus aux catastrophes naturelles ou à la volonté divine, à la fatalité ¹⁰. Pour Ewald cependant, le risque tient d'une construction humaine, et non divine, probabilisant les dangers en termes de risques mesurés et pris en charge par les statistiques et les assurances. Cette vision construite est donc rationaliste et objectiviste et ne présente pas de dimension subjective au risque, ce que lui reprocheront certains chercheurs en sciences sociales : le risque ne répond-il pas après tout à un sentiment d'insécurité, ne reflète-t-il pas les peurs et inquiétudes d'une société donnée, contre lesquelles elle veut se prémunir, n'est-il pas un fait de culture ?

L'approche culturelle

La troisième approche définit effectivement le risque comme une construction sociale et culturelle. Différents chercheurs s'illustrent dans cette facette, à commencer par le sociologue Ulrich Beck ¹¹. Lui-même tire sa théorie du risque de François Ewald. Il ne nie pas la part de probabilité qui l'entoure, mais la place dans le contexte de la société industrielle post-moderne (après les années 1970) : selon lui, les technologies et avancées scientifiques de la modernité ont induit des craintes, des angoisses de la population face à ces manifestations dont on ne connaissait pas les effets sur le long terme. Beck définit une « société du risque » dans laquelle les risques ont évolué : auparavant naturels, ils sont maintenant « issus de la modernité elle-même » ¹². Cependant, dans son explication, la technologie et les innovations techniques sont elles aussi devenues incertaines, au lieu de réduire les risques de la société de par leur avancée et modernité. Au lieu de rassurer, elles se sont changées en facteurs de risque, non-maîtrisables par la statistique, contrairement aux risques industriels de la fin du XIXe siècle que l'on pouvait calculer et assurer. Selon Beck, soutenu par Anthony Giddens ¹³, « la société du risque est une société réflexive, consciente des risques cataclysmiques qu'elle produit (mais qu'elle ne peut maîtriser) et qui menacent la reproduction de la société » ¹⁴. Il s'agit d'une société qui « questionne sa propre dynamique » ¹⁵, et qui, par cette réflexivité et par la conscience qu'elle a des adaptations à fournir pour répondre aux risques, donne une dimension sociale et culturelle au risque, via des transformations sociales et culturelles notamment.

La théorie de Beck considère cependant le risque comme une réalité post-moderne et entraîne un débat sur la modernité dans les sciences sociales, et particulièrement chez les historiens. En effet, le concept de modernité, aussi bien employé par Beck, Giddens ou Ewald, est un concept flou en Histoire, recouvrant des réalités bien différentes. Si les sociologues ciblent la modernité industrielle, balayant la prise en compte du risque dans les sociétés passées, comme si seule la société actuelle avait connu des risques et avait tenté de les prévenir ¹⁶, le postulat historien tend par contre à

montrer que les risques ont toujours été connus et pris en compte par les sociétés du progrès, sans qu'une dichotomie apparaisse dans la considération du risque entre deux sociétés qui seraient distinctes, l'une traditionnelle, l'autre moderne. Parallèlement au risque, la réflexivité germe avec le progrès, et n'est pas caractéristique des sociétés post-modernes, comme tendent à le présenter les sociologues selon les réserves émises par les historiens. D'après les historiens David Niget et Martin Petitclerc, « le risque est un fait de culture, reflétant la façon dont la société se pense elle-même, envisage les phénomènes qui la menacent et définit l'altérité qui la borne »¹⁷, il « participe à la façon dont les sociétés se pensent, envisagent leur propre identité et leur propre dynamique temporelle, entre tradition, présentisme et modernisation »¹⁸, que ce soit au XXe siècle, lors de la révolution industrielle ou plus loin dans le passé.

C'est également ce point de vue qu'aborde l'anthropologue Mary Douglas. Le risque est fait d'enjeux multiples et culturels, et n'est pas un objet unique. Il permet de comprendre les peurs d'une société, d'évaluer ce qu'elle considère comme danger ou comme norme¹⁹.

Le postulat historien

Si la notion de risque est au cœur des sciences humaines et sociales, les historiens s'y sont attachés plus tard, en proposant tantôt une remise en question, tantôt une entreprise visant à nuancer les modèles explicatifs avancés, comme évoqué ci-dessus. Les critiques portées à l'encontre de certaines théories sociologiques par certains historiens (Jean-Baptiste Fressoz et Magda Fahrni par exemple) visent leurs études du risque se « limitant » à l'analyse du risque en tant que tel et à sa nature. Les historiens s'attacheraient au contraire à chercher au-delà de cette nature pour en voir les causes, conséquences, enjeux, pour finalement étudier une société en évolution. L'apport des sociologues est pourtant fondamental et propose des outils qui fournissent un éclairage supplémentaire à la démarche historique.

Le postulat historien, tout en se servant des théories des sciences sociales, veut montrer que le risque a toujours existé et qu'il est le reflet-même de la condition historique et de sa temporalité : sur base d'éléments passés, l'homme agit dans le présent pour éviter un futur potentiel. Le risque est ainsi une réalité mouvante dont la définition et les enjeux qu'il recouvre évoluent au même rythme que la société. L'historiographie s'attache ainsi à des domaines variés comme l'environnement, la justice, la police, la vaccination, les chemins de fer, etc.

L'histoire du risque ferroviaire

Notre travail de recherche doctorale s'insère dans l'histoire du risque, et plus particulièrement l'histoire du risque ferroviaire dans la société belge du XIXe siècle et début XXe siècle, avant la nationalisation des lignes de chemin de fer et la création de la Société Nationale des Chemins de fer (1835-1926), au prisme des dispositifs de sécurisation du rail belge et des catastrophes ferroviaires. Ce travail s'insère dans les trois facettes du risque présentées précédemment et mobilise leurs outils et apports²⁰. Le risque ferroviaire y est étudié dans sa globalité afin d'analyser la façon dont il « conceptualise, ordonne, prévoit, anticipe, "probabilise" et plus avant inventorie les vulnérabilités internes, identifie les limites de l'acceptable, détermine ce qui est négociable (comment et avec qui), participe à informer et orienter les générations futures, insuffle des décisions et participe à la vie publique, accompagne les victimes et les indemnise »²¹. La société y est reflétée dans sa temporalité, dans ses peurs, dans ses normes, dans la façon dont elle réagit. De même, par l'analyse des politiques publiques de sécurisation du rail, nous tenterons d'y voir une évolution, en regard des outils et facettes du risque proposés par les sciences sociales, appliqués à la démarche historique.

- Camille Berny

Références

1. Niget, David et Petitclerc, Martin (ed.), *Pour une histoire du risque. Québec, France, Belgique* (Rennes: Presses universitaires de Rennes, 2012), p. 9.
2. Fressoz Jean-Baptiste, *L'apocalypse joyeuse : une histoire du risque technologique* (Paris: Seuil, 2012) et Niget, David et Petitclerc, Martin, *op. cit.*
3. Foucault, Michel, *Sécurité, territoire, population : cours au Collège de France, (1977-1978)* (Paris: Gallimard, 2004).
4. *Ibid.*, p. 111.
5. Lupton, Deborah, *Risk*, (Londres: Routledge, 1999), p. 84.

6. Donzelot, Jacques, *L'invention du social. Essai sur le déclin des passions politiques* (Paris: Seuil, 1994) et Ewald, François, *L'Etat providence* (Paris: Grasset, 1986).
7. Petitclerc, Martin, 'L'État-Providence, la société du risque et les fondements de la communauté politique', in: Niget, David et Petitclerc, Martin (ed.), *op. cit.*, p. 206.
8. *Op. cit.*, p. 11.
9. Walter, François, Fantini, Bernardino, Delvaux, Pascal, *Les cultures du risque : XVIe-XXIe siècle* (Genève: Presses d'Histoire de Suisse, 2006), p. 14.
10. Dauphine, André et Provitolo, Damienne, *Risques et catastrophes. Observer, spatialiser, comprendre, gérer* (Paris: Armand Colin, 2013), p. 92.
11. Beck, Ulrich, *La société du risque : sur la voie d'une autre modernité* (Paris: Flammarion, 2003).
12. Fressoz, Jean-Baptiste, 'Les leçons de la catastrophe. Critique historique de l'optimisme postmoderne', in : *La vie des idées*, <http://www.laviedesidees.fr/Les-lecons-de-la-catastrophe.html> (consulté le 3 avril 2019).
13. Giddens, Anthony, « Risk and responsibility », in: *The Modern Law Review*, 62:1 (1999).
14. Petitclerc, Martin, 'L'État-Providence, la société du risque et les fondements de la communauté politique', in: Niget, David et Petitclerc, Martin (ed.), *op. cit.*, p. 198.
15. Fressoz, Jean-Baptiste, 'Les leçons de la catastrophe. Critique historique de l'optimisme postmoderne', *op. cit.*
16. ID, *L'apocalypse joyeuse : une histoire du risque technologique*, *op. cit.*, p. 15 ; Garneau, Jean-Philippe, « Faire face aux incertitudes du lendemain », dans Niget, David et Petitclerc, Martin (ed.), *op. cit.*, p. .
17. Niget, David et Petitclerc, Martin (ed.), *op. cit.*, p. 9.
18. *Ibid.*
19. Douglas, Mary, *Risk and Blame. Essays in Cultural Theory* (Londres: Routledge, 1992).
20. Ce cadrage chronologique précis repose sur l'administration des chemins de fer belges par l'État belge. En effet, de 1835 (mise en service de la première ligne de chemin de fer) à 1926 (nationalisation des chemins de fer et création de la SNCB), l'État belge, par l'intermédiaire de son ministre des Chemins de fer, Postes et Télégraphes et de l'Administration des Chemins de fer, était en charge d'une partie de l'exploitation et de l'infrastructure des voies ferrées en Belgique, une autre partie des chemins de fer étant aux mains de compagnies privées jusque 1870. Nous nous concentrons sur la « gestion » des chemins de fer et du risque ferroviaire par l'État belge uniquement, pour voir comment, par l'intermédiaire de ses différents acteurs, il se situe par rapport au risque et à la sécurisation du rail. Le cadrage du risque ferroviaire et du rail repose quant à lui sur le fait que le train symbolise l'avancée technologique majeure du 19e siècle et de la révolution industrielle, particulièrement en Belgique, premier pays du continent européen à se doter de voies ferrées.
21. Deblander, Caroline, Schiffino, Nathalie, Eeckhoudt, Louis, 'Gouvernance et incertitude de la téléphonie mobile : le cas de la Belgique', in: *Revue Gouvernance*, 9:1 (2012): 2.

[← Précédent \(/fr/node/503\)](#)

[Contenu \(/fr/node/508\)](#)

[Suivant → \(/fr/node/484\)](#)

Mededeelingenblad van de Belgische Vereniging voor Nieuwste Geschiedenis
Bulletin d'Information de l'Association Belge d'Histoire Contemporaine



BVNG Redactiesecretariaat
bvng@kuleuven.be (mailto:bvng@kuleuven.be)
Onderzoeksgroep Cultuurgeschiedenis vanaf 1750
Blijde Inkomststraat 21 – PB 3307
B-3000 Leuven
Contact (content/contact)