

Docteur.e.s anciens boursiers et boursières Rails et histoire

2022 - 2026

2026

Arthur Émile, « La "locomotive à fumée". Histoire de la pollution de l'air par le chemin de fer au temps de la vapeur (France, Grande-Bretagne, années 1820-1960) », thèse de doctorat en histoire des sciences et des techniques, sous la direction de François Jarrige et Jérôme Baudry, École polytechnique fédérale de Lausanne, soutenue le 15 janvier 2026.

Résumé

Cette thèse propose une relecture de l'histoire des chemins de fer et de la traction vapeur au prisme de la pollution de l'air entre les années 1820 et 1960, dans une approche comparée entre la France et la Grande-Bretagne. En déplaçant le regard depuis la vapeur vers la fumée, elle ne donne pas seulement un nouvel exemple des dommages sociaux et environnementaux de l'industrialisation aux XIX^e et XX^e siècles, mais expose aussi la manière dont la pollution de l'air peut influencer le développement d'un système technique. À travers les sensibilités exprimées par différents publics du train que sont les riverains, les voyageurs et les travailleurs, nous montrons comment cette pollution perceptible par la vue et par l'odorat devient un élément structurant les représentations du train et l'espace ferroviaire lui-même. Ces perceptions sont soumises à différents biais qui conduisent à sous-évaluer l'importance du phénomène et à retarder l'évolution de son cadrage depuis le local vers le national et depuis la nuisance de proximité vers le problème de santé publique : la familiarité des fumées, d'une part ; leur dispersion, d'autre part ; et enfin, leur caractère *a priori* mobile alors qu'elles sont principalement concentrées dans des établissements industriels fixes. L'approche comparée permet d'identifier des motifs communs et de souligner des différences culturelles du point de vue du rapport au charbon, à la vapeur et à la fumée. Elle montre ainsi que l'espace britannique présente des conditions plus favorables à la reconnaissance de la contribution ferroviaire à la pollution de l'air et à sa mise à l'agenda politique. Suivant un parcours chrono-thématique, nous exposons d'abord qu'en pleine industrialisation, les perceptions négatives envers les fumées résultant de la combustion du charbon de terre contraignent immédiatement l'insertion de foyers mobiles dans l'environnement habité, obligeant les acteurs ferroviaires à adopter une stratégie d'acclimatation de la technique qui repose d'une part sur l'enchantement de la traction vapeur et la disqualification des critiques et d'autre part sur différents compromis et aménagements d'ordre énergétique, technique et environnemental. Le recours croissant à des combustibles donnant plus de fumée afin de réaliser des économies d'échelle pose une limite à cette stratégie, renforçant les tensions dans l'espace ferroviaire et son voisinage jusqu'à produire l'image de la « locomotive à fumée ». À la fin du XIX^e siècle, le développement d'alternatives dans l'espace urbain vient contester la place de la locomotive à vapeur dans les imaginaires de la modernité et participe à son désenchantement. En particulier, l'expérience des modes électriques alimente la demande de solutions radicales contre les fumées. Au XX^e siècle, dans un contexte de plus en plus concurrentiel, nous montrons que la prise de conscience graduelle par les acteurs ferroviaires et par les décideurs des coûts économiques et sociaux de cette pollution participe

au choix de sortir de la vapeur au profit d'un mix pétrole-électrique. À travers l'étude de l'entreprise de promotion de la modernisation du rail, nous exposons finalement comment les chemins de fer nationaux retournent le stigmate de saleté pour réinventer le train comme un mode de transport propre et responsable, au fondement de son image écologique actuelle.

Mots-clés

Charbon, Chemins de fer, Environnement, Fumée, Histoire, Locomotive à vapeur, Pollution de l'air, Techniques, France, Grande-Bretagne.

2025

Léa Zachariou, « Enfants à bord ! La place des enfants dans les trains au prisme de leurs activités en déplacement », thèse de doctorat en géographie, sous la direction de Anne Aguiléra, co-encadrée par Philippe Poinot, université Gustave-Eiffel/LVMT, soutenue le 9 octobre 2025.

Résumé

Cette thèse s'inscrit à l'intersection des études sur la mobilité et des travaux relevant de la géographie de l'enfance pour interroger la manière dont les enfants vivent, occupent et s'approprient leur trajet en train sur de longues durées. Elle appréhende le train comme un espace-temps où se déploient des activités, et comme un espace contraint par des règles tacites d'interactions et par son aménagement. Les enfants sont considérés comme des acteurs sociaux capables d'agir sur et de faire avec leur environnement. L'analyse de leurs activités et de leurs pratiques spatiales permet de questionner leur vécu de ces déplacements occasionnels et leur place à bord. Plus précisément, l'enquête porte sur des enfants âgés d'environ 6 à 11 ans en train grandes lignes français pour une longue durée et accompagnés par un.e ou plusieurs.es de leurs proches. La méthodologie s'organise selon trois axes : des observations embarquées à bord des trains, des entretiens-semi directifs avec des familles suivies lors d'un trajet en train, l'analyse de documents d'archives et de communication de la SNCF. Les résultats sont ordonnés autour de quatre dimensions complémentaires. Le premier propose une lecture diachronique des politiques de la SNCF à destination des familles, visant à retracer l'évolution de la prise en compte des enfants dans son offre commerciale. Le deuxième propose une typologie originale des activités réalisées par les enfants pendant leur trajet qui est ensuite analysée à l'aune des entretiens réalisés avec les enfants pour comprendre comment elles participent de leur vécu du déplacement. Le troisième considère ces activités au prisme des contraintes sociales et spatiales à l'œuvre dans les trains, et la manière dont ces contraintes reconfigurent les interactions familiales à bord. Enfin, un dernier axe explore la manière dont les enfants s'arrangent, négocient et contournent ces contraintes, révélant leur capacité à redéfinir activement leur place dans cet environnement.

Mots-clés

Enfants, place, mobilité longue distance, train, espace public, activités

Philippe Bairras, « Le corridor européen Atlantique (France, Espagne, Portugal). Un révélateur des difficultés de territorialisation de la politique européenne des transports », thèse de doctorat en transport et géographie et planification territoriale, sous la direction de Pierre Zembri et João Figueira De Sousa, université Gustave-Eiffel/ Universidade Nova de Lisboa, soutenue le 3 octobre 2025.

Résumé

Cette thèse s'intéresse au développement du corridor Atlantique, une composante majeure du Réseau Transeuropéen de Transport (RTE-T), avec un focus particulier sur les enjeux ferroviaires qui traversent la France, l'Espagne et le Portugal. En s'appuyant sur une approche pluridisciplinaire, alliant géographie des transports, analyse des politiques publiques, et étude des acteurs, la thèse explore les processus de planification, de financement et de gouvernance qui sous-tendent les projets d'infrastructure ferroviaire dans cette région de l'Europe du Sud-Ouest.

Cette thèse cherche à combler le manque d'études sur le corridor Atlantique en explorant deux axes de recherche complémentaires. Le premier d'entre eux porte sur le corridor Atlantique en lui-même, c'est-à-dire sur l'évolution de son agencement, conçu comme un ensemble de projets articulés selon une logique de connexions globales et une direction générale, ainsi que sur l'appropriation de cet ensemble par les acteurs du transport et le rôle qu'ils entendent lui attribuer. Comment ce corridor a-t-il été créé et pensé ? Quels sont les différents acteurs présents autour de ce projet ? Quels sont ceux qui ont un intérêt à voir ce projet d'aménagement se concrétiser ?

Le second axe s'intéresse aux dynamiques de territorialisation du corridor Atlantique au sein des espaces européens. Il interroge la place qu'occupe ce corridor dans les politiques de transport à différentes échelles, de l'Union européenne aux politiques nationales, régionales et locales. L'étude vise également à comprendre si les territoires traversés perçoivent un intérêt à voir se concrétiser la portion du projet qui les concerne. Enfin, elle cherche à identifier les obstacles freinant l'aboutissement de cet aménagement, qu'ils soient d'ordre politique, économique ou technique.

Cette étude est abordée au travers de différentes échelles d'analyse, à la fois théoriques, méthodologiques et empiriques, avec un choix particulier de trois projets ferroviaires : la LGV Grand Projet Sud-Ouest (GPSO), la LGV Y basque et la LGV Lisbonne-Madrid. Hypothèses

Notre thèse repose sur trois hypothèses principales. La première hypothèse posée est celle d'un changement de politique de la part de ces trois pays en faveur du transport ferroviaire, sous l'impulsion du corridor Atlantique, notamment en raison des incitations financières et des orientations stratégiques portées par l'Union européenne. Plusieurs raisons seraient mises en avant tel que des arguments économiques, territoriaux et environnementaux. Notre thèse part de trois constats.

D'abord celui de la prééminence de la route dans l'Ouest européen qui complique l'émergence de stratégies et de politiques coordonnées d'équipement autour de ce corridor principalement ferroviaire, bien que sa dimension maritime soit loin d'être négligeable. Puis, d'une rationalisation des courants de trafic à l'échelle européenne. Enfin, d'une politique différente des pays européens vis-à-vis du secteur ferroviaire.

La deuxième hypothèse suppose que ce corridor pourrait contribuer à une meilleure connexion des réseaux ferroviaires ibériques avec le reste de l'Europe. En ce sens, il pourrait jouer un rôle de catalyseur pour des projets de transport nationaux et internationaux, souvent ralentis ou abandonnés. L'analyse portera également sur les enseignements tirés des difficultés de mise en œuvre du corridor méditerranéen, afin de comprendre dans quelle mesure ces expériences influencent le développement du corridor Atlantique.

Enfin, notre troisième hypothèse envisage le corridor Atlantique comme un projet structurant qui s'inscrit dans un processus de territorialisation à plusieurs échelles (nationale, régionale et locale). Sa concrétisation repose sur la coopération et la coordination entre une diversité d'acteurs, aux intérêts parfois divergents. Nous chercherons à identifier les rôles, stratégies et interactions de ces acteurs, ainsi qu'à évaluer si l'éloignement géographique du corridor par rapport au cœur décisionnel de l'Union européenne constitue un frein à sa mise en œuvre.

Mots-clés

Transports ferroviaires, Aménagement du territoire, Pays de l'Union européenne, Politique des transports, Corridor, Territorialisation, France, Espagne, Portugal.

Alexandrina Striffling-Marcu, « Penser la gare par la série. Une approche systémique de son architecture. Étude comparative de trois lignes ferroviaires française, italienne et espagnole (1850-2025) », thèse de doctorat en architecture, sous la direction de Virginie Picon-Lefebvre et Arnaud Passalacqua, IPRAUS/ENSA Paris-Bellemeville/université Paris-Est, soutenue le 29 avril 2025.

Résumé

Quel est le moteur de la construction ferroviaire ? Cette thèse en architecture explore et analyse la conception des gares sérielles conçues, à l'inverse des grandes gares monumentales, selon un plan-type adaptable et modulable appliqué à de multiples reprises sur les réseaux européens. Au regard de trois objets d'étude – la ligne Clermont-Ferrand - Nîmes-Courbessac en France, Madrid-Valladolid en Espagne et Bologna-Ancona en Italie – ce travail vise dans un premier temps à dégager les enjeux de la conception sérielle des bâtiments voyageurs, les inscrivant dans une généalogie de la construction standardisée des gares. Loin de révéler une réflexion architecturale expéditive ou banalisante, la répétition appliquée à la construction laisse entrevoir un engrenage finement élaboré de la pensée systémique ferroviaire. La sédimentation de cette dynamique dans les aménagements proposés par les gestionnaires et concepteurs, permet de comprendre la complexité de cet espace-gare en apparence ordinaire. Dans un second temps, l'étude de programmes et d'outils contemporains renouvelant la gestion sérielle des gares au

sein des trois lignes observées met en avant la continuité, voire le dépassement de ce mode opératoire depuis la conception vers la conversion et la maintenance. Cette recherche s'attache enfin à mettre au jour l'ancrage territorial de la gare qui sert d'impulsion à de nouveaux projets adaptés aux besoins environnementaux et sociaux actuels. La gare apparaît alors comme un gisement de matière, d'espace et d'idées que la série permet de diffuser.

Mots-clés

Gare, série, standard, système, conception, programme, patrimoine.

Tristan Buteau-Deimon, « Les RER métropolitains comme marqueurs de l'affirmation des Métropoles françaises ? Enjeux français et éclairages internationaux », thèse de doctorat en aménagement, sous la direction de Pierre Zembri, université Gustave-Eiffel/École des Ponts et Chaussées/LVMT, soutenue le 24 janvier 2025.

Résumé

Objet nouveau des politiques publiques de mobilité, le RER Métropolitain constitue un instrument en voie de généralisation pour structurer les mobilités au sein des principales métropoles françaises. Ce travail étaye la « spécificité française » que représente l'absence de cet outil dans le paysage des mobilités en dehors de la région capitale, et ce en comparaison de l'ensemble des pays ouest européen, de tradition germanique, comme latine. La présente recherche analyse ensuite les dynamiques observables dans le processus d'appropriation du référentiel francilien, comme européen aujourd'hui à l'œuvre, en détaillant de manière plus approfondie le cas du RER lyonnais. Ce cas précis étant un révélateur important des logiques d'action multisectorielles et interscalaires (local/national, urbain/interurbain, technique/décisionnel) contraignant la réalisation effective de ces services ferroviaires aujourd'hui largement plébiscités. Ce travail s'appuie enfin sur l'étude de deux cas étrangers (Barcelone et Montréal) qui permettent d'interroger l'effectivité de la gouvernance métropolitaine des dessertes ferroviaires, comme le besoin de structuration des mobilités à une échelle nouvelle, et ce, suite au processus de métropolisation à l'œuvre depuis plusieurs décennies.

Mots-clés

Lyon, Rhône, agglomération, Mobilités urbaines, Montréal, Canada, Barcelone, Espagne, Transports publics, Politique des transports urbains, Métropolisation, Gouvernance.

Yassine Khelladi, « Obsolète et dysfonctionnelle ? La fabrique technique et institutionnelle de la contre-performance de la ligne C du RER », thèse de doctorat en aménagement de l'espace et urbanisme, sous la direction de Nacima Baron et Pierre Zembri, université Paris-Est, soutenue le 20 janvier 2025.

Résumé

La ligne C du RER est l'une des lignes les plus anciennes et structurantes du réseau ferré francilien. Elle transporte chaque jour 540 000 voyageurs. Ces derniers sont confrontés à un niveau de dysfonctionnement élevé où pannes, retards et suppressions de trains sont récurrents sinon quotidiens, un phénomène qui semble s'aggraver avec le temps. Malgré le constat partagé de ces difficultés, les acteurs impliqués dans l'exploitation et la gestion de la ligne peinent à s'accorder sur des solutions efficaces voire sur les actions à mettre en œuvre. Ce travail de thèse aborde ainsi la question de l'adaptation nécessaire de cette infrastructure ferroviaire métropolitaine à des cadres sociaux, territoriaux, institutionnels, politiques et environnementaux qui ont radicalement évolué depuis sa création. Il étudie plus particulièrement la manière dont les différents acteurs comprennent et se saisissent de la question du dysfonctionnement pour défendre et mettre en œuvre des stratégies et politiques en accord avec leurs intérêts. La thèse montre que le dysfonctionnement sur le RER C prend des formes plurielles et se comprend dans le temps long qu'est celui du développement des réseaux ferrés en Île-de-France. Elle analyse le dysfonctionnement depuis deux strates du réseau : l'infrastructure et le service. Du côté de l'infrastructure, l'analyse s'intéresse à la question de l'obsolescence et du vieillissement, problématique devenue centrale depuis les années 2000 avec l'accélération de la baisse de la régularité et l'accident ferroviaire de Brétigny-sur-Orge en 2013. La thèse s'intéresse à la notion de régénération ferroviaire, réponse proposée par SNCF Réseau, une solution qui, loin d'être seulement un ensemble d'opérations techniques, s'avère être un phénomène multidimensionnel qui réorganise les temporalités et pratiques de maintenance, les relations de pouvoir et la gouvernance de l'infrastructure ferroviaire. Pour le service, la thèse aborde le dysfonctionnement à travers le prisme de la desserte, sujet de nombreux blocages pour le RER C depuis le début des années 2000. Elle examine la question de la conciliation entre logique socio-territoriale et technico-économique que l'opérateur est tenu de prendre en compte. Nous étudions la question en retraçant les évolutions de l'offre et de la demande dans le temps long, en nous intéressant à la production des documents de planification et aux justifications avancées pour tenter de dépasser ces blocages. Notre analyse met ainsi en exergue un certain nombre de formes de résistances au changement. Le cadre théorique de la thèse repose sur un croisement entre les Science & Technology Studies, notamment l'approche des grands systèmes socio-techniques (LTS), et une littérature issue des politiques publiques, autour des thèmes de la gouvernance des réseaux et des failure studies. L'analyse articule une étude diachronique et synchronique des données d'offre et de demande avec une analyse de discours (entretiens semi-directifs, revue de presse, rapports d'expertise, comptes rendus, présentations). Réalisée dans le cadre d'une CIFRE chez Transilien, cette recherche apporte une contribution à la compréhension des défis que posent les lignes ferroviaires métropolitaines vieillissantes, en particulier dans un contexte de métropole en constante transformation.

Mots-clés

RER C, Dysfonctionnement, Obsolescence, Régénération, Infrastructures, Résistance au changement.

2024

Hannah Franz, « Towards an integrated assessment framework for existing structures: Study of riveted lattice girders in French train sheds of 1850-1930 », thèse de doctorat en sciences de l'ingénierie et des systèmes, sous la direction de Lamine Dieng, université Gustave-Eiffel/Centrale Nantes, soutenue le 27 mai 2024.

Résumé

Allonger la durée de vie des structures existantes favorise résolument la durabilité économique, environnementale et culturelle. Cependant, en raison d'une connaissance insuffisante ou de normes techniques inadéquates, les pratiques actuelles engendrent des démolitions inutiles ou des interventions invasives dans les constructions historiques. Cette thèse propose donc une méthodologie novatrice d'évaluation intégrée visant à mieux tirer parti de la capacité portante d'une structure existante et à intervenir de manière aussi respectueuse que possible lors de l'adaptation de la structure à de nouveaux usages ou exigences. L'approche préconise une évaluation structurale qui prenne en compte les intentions de conception historiques et la valeur patrimoniale, ainsi que des stratégies de rénovation qui se soucient de l'impact des interventions sur la structure. L'application de ces principes est explorée à travers l'étude des poutres treillis rivetées des halles de gare françaises à charpente métallique construites entre 1850 et 1930. Les structures métalliques du 19^e et début du 20^e siècle sont très présentes dans le patrimoine bâti français. Les poutres treillis rivetées sont des éléments essentiels de ce patrimoine car elles étaient largement utilisées, en particulier dans les charpentes de bâtiments tels que les halles industrielles, halles de marché ou de gare. Environ 90 halles de gare historiques ont été préservées. Lors des récentes restaurations de telles halles menées par la SNCF, les poutres treillis ont souvent été renforcées en raison de problèmes de stabilité identifiés numériquement. Or, en réalité, les déformations excessives dues au flambement sont rarement observées lors des inspections de maintenance de la SNCF. La mise en œuvre de mesures de renforcement préventives et parfois invasives reflète ainsi des lacunes à la fois dans la pratique actuelle de l'ingénierie et dans la perception culturelle de la valeur patrimoniale de ces structures. La méthodologie d'évaluation intégrée proposée est décomposée en trois étapes principales : i) identification des défis de restauration, ii) affinement des hypothèses de modélisation, iii) adaptation des méthodes de vérification.

- La première étape défend qu'avant tout calcul, il est important d'analyser les caractéristiques structurelles véhiculant une valeur patrimoniale ou culturelle et devant être préservées, et de recenser les connaissances issues de restaurations antérieures sur des structures similaires. Les halles de gare constituent une grande famille de structures dont l'étude nous fournit une base de données précieuse. La valeur patrimoniale des poutres treillis est d'abord démontrée en s'appuyant sur l'histoire de l'ingénierie. L'impact de décisions architecturales ainsi que des

mesures de renfort liées aux rénovations sur leur authenticité est ensuite mise en évidence à l'aide d'une étude des rénovations récentes de halles de gare.

- La deuxième étape consiste à lever certaines incertitudes concernant les hypothèses de modélisation, tout d'abord en comparant les intentions de conception originales avec les pratiques actuelles, et ensuite en menant des investigations expérimentales et numériques. Grâce à des recherches historiques, les lacunes de la conception originale des poutres treillis rivetées, en particulier de leurs montants et diagonales, sont mises en évidence. Les incertitudes concernant la raideur rotationnelle des assemblages rivetés sont caractérisées à travers une revue de littérature. Afin d'évaluer la raideur rotationnelle hors-plan des assemblages mono-rivets, des essais vibratoires et quasi-statiques sont réalisés sur une poutre treillis rivetée récupérée d'une démolition. Il apparaît que les assemblages ont un comportement rigide. En outre, les essais permettent de mieux comprendre l'influence du comportement des assemblages sur le comportement global, en particulier l'effet des variations de raideur de certains assemblages et le rôle de la raideur des assemblages dans le maintien effectif des montants et diagonales.

- Dans la troisième étape, les procédures de vérification actuelles dérivées des Eurocodes sont analysées de manière critique, car elles ont été prévues pour la conception de nouvelles structures et sont, à certains égards, inadéquates pour l'évaluation des structures historiques. Les propriétés des matériaux sont des paramètres clés pour déterminer la résistance structurale. Les informations fournies par les rapports de conception historiques ou les diagnostics de matériaux sont examinées au regard de leur pertinence pour déterminer des valeurs nominales de limite élastique pour le fer puddlé et l'acier doux. Concernant la résistance au flambement, il est ensuite montré que le flambement des poutres treillis n'a originellement pas été vérifié par des calculs, mais qu'il a été évité par des mesures constructives. Enfin, les résultats expérimentaux concernant la raideur des assemblages rivetés sont utilisés pour développer une étude de cas numérique qui évalue le potentiel de calculs numériques avancés dans la réduction du risque de flambement et des mesures de renfort associées. La méthodologie proposée, qui combine l'ingénierie des structures, l'histoire de l'ingénierie et des études patrimoniales, offre un cadre qui pourrait être étendu aux structures métalliques du 19^e et début du 20^e siècle, aux structures patrimoniales de tous matériaux et plus généralement à la plupart des structures existantes.

Mots-clés

Flambage, Gares, France, Poutres à treillis, Structures métalliques, Patrimoine, Histoire de l'ingénierie, Analyse modale, Flambement.

2023

Yun Zhai, « La Compagnie française de tramways et d'éclairage électriques de Shanghai. De la construction à l'exploitation : performances, stratégies et structures (1901-1961) », thèse de doctorat en histoire, sous la direction de Dominique Barjot, Sorbonne Université, soutenue le 3 juillet 2023.

Résumé

En tant que le plus grand opérateur français de services publics dans la première moitié du XX^e siècle en Chine, la Compagnie française de tramways et d'éclairage électriques de Shanghai (abrégée CFTE) constitue un cas représentatif qui a réussi à mettre en application le modèle de la concession à l'étranger. L'accord des capitaux franco-belges a permis à l'entreprise de monopoliser dans la Concession française de Shanghai les services parallèles de l'électricité, de l'eau et des transports publics (tramway, trolleybus et autobus). Toutefois, l'opération financière et technique de la CFTE n'a pas été moins mise en épreuve suite à une série d'évènements locaux et mondiaux. Cette thèse vise à étudier les performances de la firme tout au long de son exploitation. En premier lieu, le succès de la CFTE est attribuable au soutien et à la protection des autorités publiques de la Concession française. En second lieu, les stratégies tarifaires et d'adaptation effectuées par la firme deviennent des clés d'aboutir ses bonnes performances. En troisième lieu, la CFTE a pris une politique à la fois coopérative et concurrentielle face à ses homologues chinois et anglo-saxons basés en dehors de sa zone d'influence. Vis-à-vis de son concurrent anglo-saxon faisant preuve d'un caractère « audacieux », la CFTE n'échappe pas à une tendance d'américanisation, ce qui se traduit surtout par l'évolution de son organisation structurelle.

Mots-clés

Compagnie française de tramways et d'éclairage électriques de Shanghai, Concession française de Shanghai, électricité, eau, tramways, trolleybus, autobus, performance, stratégie, Structure, Banque de l'Indochine, Banque de l'Union parisienne, Banque d'Outre-mer.

2022

Anthony Gouthez, « Il Progetto Trans Europ Express nella costruzione europea (1957-1987) », thèse de doctorat en histoire, sous la direction de Alessandro Vagnini, università di Roma 1 La Sapienza, soutenue en 2022.

Résumé et mots-clés non disponibles.

Pauline Detavernier, « Le marcheur de la gare. Généalogie des spatialités, conception des parcours, expression des cheminements piétons (1837-2030) », thèse de doctorat en architecture, sous la direction de Dominique Rouillard, Ecole nationale supérieure d'architecture Paris-Malaquais/université Paris-Est, soutenue le 10 janvier 2022.

Résumé

Cette thèse en architecture interroge et documente la conception des espaces dédiés à la pratique de la marche dans les grandes gares historiques européennes, par le prisme de trois objets d'étude : les gares de Paris Saint-Lazare (France), Utrecht Centraal (Pays-Bas) et Lausanne CFF (Suisse). Ce travail s'attache dans un premier temps à faire émerger les enjeux de la conception des espaces dédiés au cheminement piéton, les replaçant dans une généalogie de la conception des gares. La sédimentation de ces enjeux, et des dispositifs spatiaux apportés en réponse par les concepteurs, permettent de comprendre la complexité d'un espace-gare aux seuils mouvants. Dans un second temps, l'étude de projets contemporains renouvelant les dispositifs piétons au sein des trois gares observées met en avant une conception actuelle fondée sur une vision segmentée de la gare. Encadré par des études mathématiques de flux, et inspiré d'archétypes fonctionnels efficaces (le centre commercial, l'aéroport, la rue), ce mode de conception donne peu de place au corps en marche. Il s'attache davantage aux zones fonctionnelles de la gare, aux seuils qui les segmentent puis seulement aux parcours opérants qui les relient. Le marcheur de la gare émerge alors comme une figure à part entière, liant cette hétérotopie architecturale au-delà des raisons de sa présence en gare. Voyageur, citoyen, client, et souvent tout cela à la fois, ses caractéristiques et les traces corporelles de ses pratiques sont analysées afin de constituer une source de connaissances complémentaire à destination des concepteurs. La notion de conception hodologique est ici apportée afin de valoriser la pratique de la marche en gare.

Mots-clés

Gare, marche, parcours, cheminement, conception.