

Thématiques de recherche et propositions de sujets

Axe « Histoire des transports de marchandises en France »

Contact : Louis Baldasseroni, louis.baldasseroni@unime.fr

Dans le cadre d'un axe de recherche porté par Rails et histoire, en partenariat avec des acteurs privés, une étude approfondie de l'histoire du fret ferroviaire est actuellement en cours. Cette thématique constitue un vaste champ d'investigation, dont les sources demeurent encore trop peu exploitées. L'objectif est de mieux comprendre les politiques de fret ferroviaire, leurs évolutions, ainsi que leurs traductions concrètes dans les pratiques industrielles et logistiques. De nombreuses approches et sujets peuvent être envisagés, parmi lesquels (liste non exhaustive) :

- Les politiques de transport de marchandises spécifiques : combustibles, matières dangereuses, animaux vivants, boues, vins, céréales, etc.
- Le transport combiné rail-route : complémentarités, concurrences et arbitrages.
- La conception et l'évolution des wagons spécialisés (wagons miniers, wagons-citernes, wagons frigorifiques...).
- Le rôle des chargeurs et les déterminants du choix du ferroviaire.
- Le développement des « *wagons particuliers* » et l'émergence de la profession de loueur de wagons.
- Les infrastructures associées : gares de triage, terminaux de chargement et de déchargement, embranchements industriels, ouverture des gares aux marchandises...
- L'histoire des flux de marchandises, à l'échelle d'un territoire donné ou d'un produit spécifique.
- Les politiques de fret ferroviaire dans d'autres pays, dans une perspective comparative.

Axe « Attachement populaire au chemin de fer »

Contact : Francis Beaucire, francis.beaucire@wanadoo.fr

Dans le cadre de cet axe de recherche, Rails et histoire souhaite susciter l'intérêt pour l'accueil fait au chemin de fer par les populations impliquées par la conception des lignes, les tracés, les ouvrages d'art, les travaux jusqu'aux inaugurations. Sont soulevés en effet de multiples questions liées à la transformation de la vie locale par l'irruption d'un système technique innovant.

De même, l'accueil fait par les populations et leurs représentants lors des fermetures de lignes à l'occasion des périodes de grande rétraction des réseaux, principal comme secondaire, fait partie de cet axe de recherche, dans le cadre duquel Rails et histoire souhaite réunir en particulier une collection de monographies.

Rails et histoire est intéressée notamment par des monographies, réalisables en Master 1 ou Master 2, sur les deux thèmes suivants :

- Manifestations et réactions sociétales et politiques lors d'inauguration ou de fermeture de lignes ; à titre d'exemple la ligne Bréauté-Beuzeville-Fécamp, de 1845 à nos jours avec deux fermetures puis réouvertures depuis les années 1970.
- Initiatives locales de préservation et de mise en valeur de bâtiments, d'installations ou d'ouvrages ferroviaires.

Axe « Bicentenaire de la première ligne de chemins de fer français »

Contacts : Louis Baldasseroni, louis.baldasseroni@unimes.fr et Étienne Faugier, etienne.faugier@univ-lyon2.fr

Dans la perspective du bicentenaire de l'ouverture de la première ligne de chemin de fer de France en juin 2027, Rails et histoire souhaite favoriser des recherches sur le monde ferroviaire susceptibles d'être valorisées lors de cet événement. Il s'agit de participer à la pluralité et au renouvellement des approches d'histoire des mondes ferroviaires, notamment dans le cadre des axes « Attachement populaire au chemin de fer » et « Train et écologie ».

Parmi les thématiques de recherche possibles, plusieurs peuvent faire l'objet de mémoires de Master ou autres travaux de fin d'études :

- L'ouverture de la ligne Saint-Étienne-Andrézieux en 1827, du point de vue de la presse à différentes échelles, ou encore à partir des archives locales.
- D'autres ouvertures de lignes avant les années 1860, en France ou ailleurs, pour établir des points de comparaison.
- Les commémorations dans l'univers ferroviaire : ouvertures et fermetures de lignes, records de vitesse, ...
- Les impacts environnementaux de cette nouvelle ligne et, plus largement, des premières lignes de chemin de fer : sur la propriété foncière, les activités des territoires concernés, les mobilités à différentes échelles, ...
- L'exploitation touristique du patrimoine ferroviaire dans le cadre d'événements, de musées ou d'infrastructures de loisir dédiées.

Ces thématiques ne sont pas exhaustives et peuvent faire l'objet de discussion. Vous avez une idée de sujet en rapport ? Contactez-nous !

Axe « Les formes d'une gare : patrimoines anciens et nouveaux en Île-de-France »

Contacts : Karen Bowie karen.bowie@wanadoo.fr et Paul Smith paul.d.g.smith@free.fr

L'axe « Gares et stations ferroviaires, entre histoire, mémoire et projet », après deux années consacrées à l'étude des gares en France et en Italie pendant la période de l'entre-deux-guerres (RHCF n° 63), propose d'élargir la focale de ses travaux pour inclure tous les aires géographiques et l'ensemble de la période concernée par l'histoire des gares, depuis les premiers chemins de fer jusqu'à nos jours.

Nous porterons néanmoins une attention particulière à des projets récents ou en cours, plus particulièrement à Paris et en région Île-de-France.

Les thématiques qu'on propose de développer se rapportent à trois phénomènes récents :

1. « Urbanisme commercial » dans les bâtiments voyageurs

Après les gares de l'Est, de Saint-Lazare, de Lyon et de Montparnasse, ainsi que les projets évités de transformation de la gare du Nord, la gare d'Austerlitz – la gare elle-même et ses anciennes emprises – connaît une métamorphose radicale. L'insertion, dans la grande halle voyageurs, d'un squelette de dirigeable s'annonce comme une tentative de synthèse harmonieuse entre modernité et patrimoine. Dans toutes ces opérations de réhabilitation et restructuration, le prix à payer pour le maintien et la restauration du patrimoine est souvent la transformation des gares en centres commerciaux, de nouveaux morceaux de ville où l'usager/voyageur est invité à « flâner de boutique en boutique ».

2. Labellisation et reconnaissance patrimoniale : quels critères, quels effets ?

Si certaines gares ont pu faire l'objet d'une protection au titre des monuments historiques dès les années 1930, la région Île-de-France a créé en 2017 un nouveau label – patrimoine d'intérêt régional – destiné à valoriser et, éventuellement, permettre de restaurer, des édifices ne bénéficiant pas d'une protection statutaire. À l'heure actuelle, sur 247 bâtiments ou ensembles qui jouissent de ce nouveau label, 25 sont des gares en activité ou désaffectées. La plus ancienne – Versailles rive droite – date de 1839 ; la plus récente – La Plaine-Stade de France à Saint-Denis – de 1998. Plus récemment SNCF Gares et Connexions a lancé le label « Gare remarquable ».

Nous envisageons d'interroger les critères de sélection des gares ainsi distinguées et d'explorer les effets produits par ces nouvelles labélisations, en se demandant s'ils correspondent aux attentes et ambitions affichées (obtention de budgets abondés pour l'entretien et la mise en valeur... ?)

3. Grand Paris Express : archives « provoquées »

Le réseau Grand Paris Express comportera 68 nouvelles gares, la prochaine génération de patrimoine ferroviaire. Ces gares, pensées comme « lieux de vie », joueront un rôle structurant dans l'évolution du territoire. Leur architecture est volontairement diversifiée, ce sont « des objets architecturaux uniques ». Cependant, cette politique a subi des critiques, taxée de trop viser le prestige et pas assez la « frugalité » dans notre époque de crise environnementale.

Nous envisageons des entretiens filmés et/ou enregistrés avec des acteurs (architectes, ingénieurs, designers... sans oublier les usagers) en vue de créer des archives exploitables par de futures chercheurs. Parmi les questions qu'il serait possible d'aborder dans ce cadre, on peut mentionner :

- les références architecturales convoquées
- la « durabilité » environnementale et climatique (emploi, « fin de vie » du bâti, enjeux thermiques...)
- la relation à l'automobile et à d'autres modes de transport (le « dernier kilomètre »...).

Axe « Correspondances ferroviaires »

Contact : Francis Beaucire, francis.beaucire@wanadoo.fr

À l'époque des différentes compagnies ferroviaires qui desservent un territoire déjà unifié d'un point de vue politique (mais pas encore complètement du point de vue et économique), il semble que l'histoire de **l'organisation des dessertes et des échanges entre compagnies** pour inscrire dans la réalité, le principe d'« équité territoriale » (cher aux économistes et aux géographes, mais aussi aux idéologues) peuvent être revisités. Cela pose plus généralement la vaste question des correspondances, des liaisons directes, des voitures directes dans des trains à tranches multiples, ainsi que le passage d'une compagnie et donc d'une portion de territoire à un autre.

Dans les débuts du chemin de fer avant la création de la SNCF, les compagnies ont-elles adopté les mêmes principes de desserte du « semis urbain » ? Cette **double question de la desserte directe et de la correspondance** est certes d'actualité, mais c'est aussi une dimension centrale dans l'exploitation d'un réseau, ici au service de l'accessibilité interurbaine ; autrement dit, c'est « en même temps » un problème d'exploitation ferroviaire et un problème de politique des territoires qui passe par la notion de *nœud*, ferroviaire en l'occurrence.

La recherche s'est largement intéressée au maillage des territoires par les infrastructures, à la réduction des temps de parcours de point à point, mais moins à la **gestion des nœuds**, dont dépend *in fine* la réalité du déplacement pour le voyageur ou l'usager. Cette question est d'une grande actualité.

Rails et histoire est intéressée tout particulièrement par des monographies sur l'évolution des correspondances offertes aux voyageurs dans les nœuds ferroviaires régionaux, depuis les compagnies et la création de la SNCF jusqu'à nos jours, notamment liées aux thématiques suivantes :

- La correspondance en gare (expérience voyageur, organisation de la gare, ...) (davantage pour historiens et sociologues)
- D'un réseau aux sous-réseaux (passage du réseau rapide à un réseau local, émergence de gares-pivots, quelle portée) (plutôt envisager un cas d'étude pour un historien ou un géographe et envisager une périodisation au XIX^e siècle par exemple)
- Le rôle des acteurs régionaux dans la correspondance (depuis 2002)

Axe « Monographies de lignes ferroviaires »

Contact : Christian Chevandier, christian.chevandier@gmail.com

Ces monographies pourraient notamment être étayées par diverses problématiques, en particulier celle des cheminots en milieu rural. Voici quelques exemples à titre indicatif !

- Cavaillon-Forcalquier de son ouverture à sa fermeture (environ 120 ans), avec une approche du rôle des produits agricoles.
- Une étude du tramway havrais, depuis 1871, avec notamment l'épisode passionnant de la reconstruction après les bombardements puis la fermeture en 1951, et son retour en 2012.
- Fermeture d'ateliers de réparation ferroviaire. Étalées sur une quarantaine d'années, les fermetures d'Oullins-Voitures puis d'Oullins-Machines pourraient être appréhendées comme un ensemble

Entreprendre une histoire de la libéralisation du secteur ferroviaire en Europe implique de travailler sur une période très récente où les témoignages d'acteurs jouent un rôle prépondérant, et où les archives écrites sont rares et en tout état de cause non communicables sans dérogation. La question du secret commercial peut en outre perturber leur accès.

Mais c'est une question passionnante car on constate que des règles communes établies à l'échelle de l'UE à partir de 1991 (directive 91-440 et « paquets » successifs de textes ultérieurs) ont pu donner lieu à autant d'interprétations qu'il y a de pays les appliquant. Le cas français se singularise par l'adoption tardive d'une solution baroque dans le contexte d'une sortie de grève des cheminots particulièrement dure et longue. Cette solution intenable à moyen terme a été remise en cause à partir de 2014, en s'inspirant d'un « modèle allemand » permettant surtout de remettre en cause l'indépendance du gestionnaire d'infrastructures vis-à-vis de l'opérateur historique.

Rails & histoire s'intéressera à plusieurs aspects de la libéralisation, en pratiquant autant que cela sera possible des approches comparatives :

- **les « nœuds décisionnels » remis en contexte** : dans quel but choisit-on à un moment donné une voie ou une configuration ? Quel est le degré d'information des acteurs en position de prendre les décisions ? Quel est le jeu des opérateurs, des politiques, des techniciens, quels types de compromis s'élaborent et sur quelle base ? Travailler sur les décisions implique l'identification des acteurs-clés encore accessibles et le recueil de leur témoignage. Plusieurs journées d'études pourraient être organisées, dont une première sur la mise en œuvre de la directive 91-440 et la mise en place des gestionnaires d'infrastructures comme RFF dans le cas français.

- **la pratique de la gestion des infrastructures dans un contexte libéralisé** : cette question vient en prolongement d'une série d'entretiens déjà réalisés à l'occasion des dix ans de RFF (donc en 2007-2008), qui ne portaient pas forcément sur cette approche. L'idée est de comprendre en quoi la gestion des infrastructures au sein d'une entreprise intégrée diffère de celle d'un gestionnaire « indépendant », compte-tenu de l'inertie liée aux projets de développement ou de reconfiguration du réseau (qui empêche toute réactivité). La question s'est posée par exemple de déterminer un réseau à priorité fret (vers 2003-2004), destiné à favoriser le déploiement d'opérateurs alternatifs à la SNCF. Mais l'ampleur des investissements nécessaires dans un contexte de baisse des trafics n'a pas permis d'aller au-delà d'une carte et de quelques opérations d'ordre symbolique. Dans le cas précis de RFF, la gestion des infrastructures a été largement orientée par le poids écrasant de la dette du système ferroviaire dont le gestionnaire d'infrastructures a hérité. D'où le recours à des concessions ou à des partenariats pour développer les infrastructures à grande vitesse qui étaient malgré tout nécessaires. D'où également la très faible intervention sur le réseau classique non parcouru par les trains à grande vitesse, dont l'état est devenu préoccupant.

- **l'émergence d'une régulation du marché ferroviaire** : la tendance des acteurs déjà en place sur un marché en voie d'ouverture est d'élever des barrières à l'entrée, plus ou moins visibles ou explicites, pour retarder le plus possible l'arrivée d'opérateurs alternatifs. Dans le transport aérien, c'est sur les capacités aéroportuaires que les actions ont été les plus importantes (rétention ou sur-commande de créneaux pour saturer les aéroports jugés stratégiques). Dans le domaine ferroviaire, c'est la gestion des circulations sur le réseau (incluant la construction et l'attribution des sillons), l'homologation du matériel roulant ou l'habilitation des personnels qui ont constitué des points durs de la libéralisation. D'où la création au fil de l'eau d'instances indépendantes censées éviter des comportements trop perturbateurs : on peut citer l'établissement public de sécurité ferroviaire

(EPSF) pour l'homologation des matériels et des personnels, l'ARAF(ER) pour le bon fonctionnement du marché (accès aux facilités essentielles par exemple ou tarification des sillons), la Direction des circulations ferroviaires (régulation en temps réel des circulations). Faire l'histoire de ces structures et de leur implantation est d'un grand intérêt pour expliquer différentes phases successives de l'ouverture des marchés. On notera que dans la plupart des pays européens, ce type d'organismes régulateurs a été installé dès le début du processus.

- les stratégies et tactiques des entreprises ferroviaires (EF) pour entrer sur le marché :
on observe que les différentes EF qui ont tenté de circuler sur les réseaux libéralisés n'ont pas choisi les mêmes créneaux et n'ont pas eu les mêmes stratégies et tactiques d'implantation. Cela vaut pour le fret, domaine dans lequel on peut se permettre des marges de manœuvre plus importantes en termes de tracé des itinéraires, et plus marginalement pour les voyageurs, l'*open access* ayant très peu été mis à profit dans les pays qui l'ont autorisé (à commencer par le Royaume-Uni). Les marchés sur lesquels les EF se sont positionnées, leurs implantations sur le territoire (bases, résidences de conducteurs, ateliers, etc.), les axes et sous-réseaux qu'elles ont privilégiés permettent de lire ces stratégies. Le rythme et l'ordre des déploiements, largement dépendants des éventuelles barrières à l'entrée, permettent de lire des tactiques. Avec le recul, on constate que les EF alternatives ont tâtonné pour s'implanter sur le marché. Certaines ont échoué, à l'instar de Veolia Cargo. Pour reconstituer ces itinéraires d'entreprises, des entretiens sont nécessaires, mais aussi la conservation des « traces » de leur activité à commencer par les bases sillons et les archives d'entreprise. Une réflexion a été engagée avec le SARDO (SNCF) sur la conservation des bases sous format numérique (sillons, horaires), au-delà d'une durée de vie des supports actuels (CD horaires) largement incertaine.

Plusieurs thématiques pourraient être étudiées :

- Les modalités de mise en œuvre des politiques et processus de libéralisation (voyageurs, fret), approches par pays ou comparatives.
- La gestion de l'infrastructure et de ses capacités dans un contexte d'ouverture à la concurrence.
- La gestion des parcs de matériel roulant par les exploitants en place et les nouveaux entrants.
- La régulation des marchés, histoire des autorités *ad hoc*, évolution de leurs méthodes et de leur jurisprudence.
- Les réussites et échecs des nouveaux entrants sur le marché.

Axe « L'existant et l'innovation dans le monde ferroviaire : le réenchantement des réseaux hérités »

Contact : Arnaud Passalacqua arnaud.passalacqua@m4x.org

Le monde des transports urbains est un univers surchargé de projets, dans des états d'aboutissement variés, allant des idées évoquées mais jamais étudiées jusqu'aux infrastructures mises en service, souvent après un processus très long et de multiples rebondissements. Le monde de la recherche s'est le plus souvent consacré à analyser ceux d'entre eux qui proposent une extension des réseaux et la création de nouveaux ouvrages et édifices, plutôt que ceux relevant d'une adaptation de l'existant en vue de répondre aux conditions d'une époque qui n'est plus celle de leur création. Comme beaucoup de grandes infrastructures, les réseaux ferroviaires sont effectivement constamment menacés par un risque d'obsolescence du fait de rythmes d'évolution assez lents, qui peut les déconnecter de besoins sociaux et économiques qui changent plus vite qu'eux.

Fort de ce constat, l'axe proposé ici souhaite donc porter son intérêt aux projets qui ont visé à adapter les réseaux existants à de nouvelles conditions, sans pour autant choisir la voie de la création d'une nouvelle infrastructure ou d'une transformation lourde de celle existante. Il entend donc construire une réflexion appuyée sur plusieurs notions :

- les héritages et chemins de dépendance qui conditionnent les évolutions des réseaux,
- les temporalités différenciées des infrastructures, modes de vie et projets,
- la substitution et la cohabitation entre techniques de génération différentes,
- les impératifs écologiques qui renouvellent la pratique du réemploi, anciennement ancrée dans le monde ferroviaire, et imposent le travail avec l'existant dans la lignée de l'axe *Train et écologie* du précédent programme scientifique.

Ce faisant, il s'agit également d'ouvrir la réflexion plus généralement sur la notion de projet dans le monde des transports. Alors que les nouvelles infrastructures envisagées aujourd'hui se heurtent à des obstacles financiers croissants et des mobilisations sociales médiatisées, l'horizon de faire évoluer l'idée de projet de l'infrastructure nouvelle vers l'adaptation de l'ancienne et la maintenance de l'existant paraît plus présent. Pour autant, cette évolution est-elle si récente ? La logique des entreprises en réseau ne s'est-elle pas fondée depuis longtemps sur cette idée, parfois masquée derrière des objets nouveaux, du fait de contraintes lourdes ? On peut penser par exemple au TGV et au RER pour le réemploi de voies existantes, mais les situations sont nombreuses dans lesquelles les techniques nouvelles ont dû trouver leur place dans un contexte matériel et socio-professionnel forgé depuis longtemps.

L'hypothèse principale explorée dans le cadre de cet axe est que ces projets nécessitent des formes d'innovation qui peuvent s'avérer être aussi exigeantes que celles liées à l'ouverture de nouvelles infrastructures. Cette innovation se déploie aussi bien dans la sphère sociale – par une évolution des métiers de personnes déjà là – que technique – par les ajustements entre l'existant et le nouveau. Le point de vue du public vient aussi compléter ce panorama des enjeux de la cohabitation.

Cet axe est un lieu d'accueil de plusieurs volets de recherche, certains étant déjà envisagés, d'autres pouvant être ouverts au fil des propositions à venir, en particulier de la part des boursières et boursiers de Rails et Histoire. Parmi les objets envisagés à ce jour :

- l'automatisation de la ligne 1 du métro parisien vue comme une adaptation sous contrainte d'une infrastructure existante,
- l'innovation tarifaire de la Carte orange vue comme une transformation des pratiques y compris sur les réseaux anciens,
- le deuil des projets de LGV inabouti et la reconfiguration des réseaux existants.

Axe « Train et écologie, XIX^e – XXI^e siècles »

Contact : Arnaud Passalacqua, arnaud.passalacqua@m4x.org

Les échanges tenus lors de la réunion de lancement de l'axe le 8 janvier 2020 ont révélé l'ampleur de la thématique proposée par l'axe de recherche. Ils ont reflété un intérêt pour cette question venue de différents milieux, académiques et non académiques, au sein de la SNCF comme en dehors de celle-ci. Les thématiques soulevées lors des différentes interventions ont aussi été très riches dans leur diversité. Il faut y lire le reflet du caractère très systémique du monde ferroviaire, qui touche à une variété d'aspects de notre société et de notre environnement très importante.

Dès lors, il nous est apparu important de devoir organiser le travail de l'axe selon des propositions de thématiques qui puissent porter un intérêt scientifique mais également un sens pour Rails & histoire, auprès de ses adhérents comme de ses partenaires, afin de déboucher sur des

formes de valorisation et de médiation vis-à-vis de publics variés. Ces thématiques principales seront celles sur lesquelles porteront les efforts les plus importants. La discussion menée le 8 janvier a permis de les faire ressortir et de proposer une approche plus structurée de l'axe. Mais d'autres éléments complémentaires pourront venir alimenter la réflexion globale sur les relations entre système de transport ferroviaire et écologie. Les propositions seront accueillies au fil du développement de l'axe.

L'axe est structuré en 3 grandes thématiques, chacune donnant lieu à une proposition de sujet de master. Il s'agit de pistes qui pourront être précisées en fonction des discussions avec les étudiant(e)s intéressé(e)s et des premières recherches bibliographiques.

1. Effets territoriaux du chemin de fer de court et long terme

Cette thématique s'inscrit dans l'approche géographique des réseaux ferroviaires compris comme des éléments qui prennent place sur des territoires préexistants et qui, avant leur mise en service puis après, contribuent à transformer ces territoires. Si de nombreux travaux existent déjà sur les relations entre train et territoire, il s'agit ici de proposer une lecture qui adopte la problématique environnementale, ce qui permettra de compléter ces approches antérieures. La notion d'échelle se trouvera ici mobilisée de façon centrale, que ce soit dans le temps (effets de court, moyen et long terme) ou dans l'espace (effets locaux, effets globaux).

Les aspects principaux de la thématique seront donc les suivants :

- Effets de coupure des infrastructures ferroviaires (réseaux de communication, parcelles privées...) mais aussi peut-être effets de liaison de ces infrastructures,
- Effets de réorganisation des territoires à l'échelle globale (spécialisation de régions dans certaines productions par exemple),
- Effets de réorganisation des territoires à l'échelle d'une agglomération (localisation des activités polluantes, rapport à la nature des citadins...),
- Effets sur les pratiques de mobilité et leur conséquences environnementales associées des politiques de déploiement et de réduction de l'offre ferroviaire (effets du tourisme ferroviaire sur le rapport au paysage ou sur les sites visités, report modal lié aux fermetures de lignes...),
- Notion d'utilité publique des lignes ferroviaires, sous l'angle environnemental, en lien ou comparaison avec d'autres réseaux (canaux, autoroutes...).

Proposition de sujet de master

« Le système ferroviaire et le système environnemental : comment le train a transformé le rapport à la nature ? »

Depuis son essor au XIX^e siècle, le train a transformé le rapport au temps, à l'espace et au paysage ainsi que les activités économiques. Il a aussi participé à l'évolution des relations entre les humains et leur environnement en portant les flux de voyageurs vers des espaces spécifiques nouveaux (mer et montagne notamment) ou que les citadins ont délaissé et redécouvrent (Massif central). Ce faisant, ces flux viennent interagir avec des milieux environnementaux qu'ils contribuent à transformer par la pratique de différentes activités et par les installations touristiques, tout en participant à une prise de conscience de leur protection. Il s'agit ici de proposer une étude de ces interactions entre système ferroviaire et système environnemental portant sur un cas précis à définir (station balnéaire, station de montagne, forêt de Fontainebleau...).

Profil : étudiant(e) en histoire, en géographie ou en écologie et environnement

2. Le chemin de fer, artefact matériel : ressources, matières et effets sanitaires et biologiques

Il s'agit ici d'analyser les effets et les perceptions environnementales de l'exploitation ferroviaire, comprise comme une activité matérielle qui met en jeu des ressources et des produits, qui met en mouvement des mobiles mécaniques et qui suppose des procédures d'entretien et de maintenance, voire de démantèlement et de recyclage. Cette thématique s'intéresse donc aux questions environnementales les plus directes mais pourra aussi ouvrir l'analyse au suivi de certains composants du système ferroviaire au long de leur cycle de vie.

Les aspects principaux de la thématique seront donc les suivants :

- Effets des sources énergétiques du chemin de fer (charbon, fumées, bois...) tant sur la santé directe des voyageurs et des cheminots que sur l'environnement (pollution de l'air...),
- Composition et maintenance de la voie, notamment des traverses (effets biologiques, produits phytosanitaires...),
- Les bruits du train (nuisances sonores...),
- Les transports de produits jugés dangereux et les risques de pollution (procédures, accidents éventuels...).

Proposition de sujet de master

« Le chemin de fer comme conservatoire naturel ? »

Les espaces ferroviaires forment des lieux spécifiques qui offrent un espace de vie particulier pour différents éléments naturels faunistiques et floristiques. En outre, du fait de leur ancrage dans un monde contrôlé, mesuré et instrumenté, ces composantes naturelles du milieu ferroviaire figurent dans les relevés, la connaissance et les considérations que les structures ferroviaires produisent pour la construction mais aussi l'exploitation du réseau. Par exemple, en parcourant les voies très régulièrement, les cheminots produisent une connaissance originale d'un milieu qui peut s'avérer devenir un lieu de conservation. Alors que les projets ferroviaires peuvent se heurter à la destruction d'habitat naturel de telle ou telle espèce, l'idée de ce sujet est d'interroger les espaces ferroviaires existants comme des lieux de protection de certaines espèces. Cette étude peut être envisagée sur un temps long historique.

Profil : étudiant(e) en histoire, en géographie ou en écologie et environnement

3. Des années 1970 à nos jours : le positionnement du rail à l'heure de l'écologie politique

Cette thématique présente une dimension historique plus marquée au sens où elle interroge un phénomène chronologiquement ancré, celui de l'émergence de l'écologie politique et des politiques écologiques depuis les années 1970, en le croisant avec le monde ferroviaire. Comment le train mais aussi les transports urbains ferrés, sont-ils entrés en synergie ou non avec ce volet de plus en plus présent dans l'action publique ?

Les aspects principaux de la thématique seront donc les suivants :

- La construction de l'argument écologique en faveur des modes ferrés face aux autres systèmes de transport (quantification, communication...),
- L'affirmation de la composante écologique au sein de la SNCF (structures, discours, mise en œuvre...),
- La tension entre le paradigme de la mobilité et celui de l'écologie depuis les années 2000.

Proposition de sujet de master

« La communication externe de la SNCF et de la RATP et la question environnementale depuis les années 1970 »

Dans le cadre plus global de l'affirmation des enjeux environnementaux au sein du monde des transports depuis les années 1970, cette étude vise à comprendre comment cette thématique a pu être déployée au sein des campagnes publicitaires des opérateurs ferroviaires principaux. Il s'agira d'étudier les formulations, les images et les thématiques employées, depuis la « 2^e voiture » de la RATP (1978) jusqu'au « Merci tout naturellement » de la SNCF (2019). Il s'agit aussi de voir comment, au sein des deux entreprises, les porteurs de la communication et ceux de la question écologique ont interagi.

Profil : étudiant(e) en histoire ou en information et communication