

Thématiques de recherche et propositions de sujets

Axe « Attachement populaire au chemin de fer »

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

Dans le cadre de cet axe de recherche, Rails & 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 & histoire souhaite réunir en particulier une collection de monographies.

Rails & 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 « 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 & 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)

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

Axe « Histoire de la libéralisation ferroviaire »

Contact : Pierre Zembri, pierre.zembri@enpc.fr

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 (réception 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 « 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 production 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 redécouvert (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 composantes 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 oeuvre...),
- 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

Axe : « Pour une histoire de la cabine de conduite, de la locomotive à vapeur au TGV, du tramway au métro »

Contact : Georges Ribeill, ribeillgeorges@orange.fr

Force est de constater que si la littérature technique consacrée aux locomotives est abondante - comme les témoignages de leurs servants -, les approches historiques du *système homme-machine complexe* que constitue la *plateforme* originelle des premières machines (devenue tardivement un *abri*, puis une *cabine*) demeurent bien plus rares et succinctes.

S'agissant de la **locomotive à vapeur**, les 10 éditions (de 1894 à 1947) du livre d'Edouard Sauvage destiné aux roulants *La machine locomotive*, proposent une analyse didactique et fonctionnelle. S'agissant des **locomotives électriques**, les trop rares pages d'une étude historique monumentale de référence évoquent à grands traits l'évolution des cabines (pupitres et tableaux de bord), de manière plus descriptive qu'explicative¹. Si l'ingénieur André Chapelon (*La locomotive à vapeur*, Baillière, 1938) consacre de nombreuses pages à la conduite du feu par le chauffeur, s'il s'intéresse à ses gestes de manière ergonomique (dimensions de la pelle à charbon, forme de la porte du foyer et son mode d'ouverture...), c'est toutefois en raison de l'importance capitale qu'il accorde au composant technique de la locomotive qu'est son foyer, où le feu est si délicat à surveiller et à entretenir pour tirer le meilleur parti thermique du charbon brûlé. Paradoxalement,

¹ Yves Machefert-Tassin, Fernand Nouvion, Jean Woimant, *Histoire de la traction électrique*, La Vie du Rail, Tome 1, *Des origines à 1940*, 1980, p. 531-535 ; Tome 2, *De 1940 à nos jours*, La Vie du Rail, 1986, p. 566-572.

le mécanicien est ainsi moins intéressant à ses yeux. Axée sur la sélection au recrutement des mécaniciens et chauffeurs, l'approche nouvelle psychotechnique de ces métiers mise en œuvre par le professeur Lahy est privilégiée à la fin des années 1930, dispensée d'une analyse proprement ergonomique des tâches²...

Avec du recul, d'un réseau à l'autre, d'un pays à l'autre, y a-t-il des particularismes, des spécificités historiques, et quels en sont les tenants ? Bref le champ peu défriché et bien multidisciplinaire est riche en questions sans réponses. À titre suggestif, nous avons étudié récemment la question de la place du mécanicien (à droite aux débuts en France)³ : l'observation des signaux latéraux (toujours à gauche) de plus en plus nombreux est devenue de plus en plus difficile avec l'augmentation du corps de la chaudière résultant de la course impérative à la puissance accrue, des Atlantic 221 du Nord aux Pacific 231, entraînant de graves catastrophes à répétition ; elle a imposé cette « bifurcation » historique que fut le basculement de la place du mécanicien de la droite à gauche de la cabine, au détriment sans doute du chauffeur droitier (en général) : ripage du poste qui s'impose durant la décennie 1904-1914 aux ingénieurs concepteurs. Le problème de la visibilité des signaux est toutefois déplacé plutôt que résolu du fait du rabattement des fumées des Pacific sur la cabine, de nouvelles catastrophes appelant d'autres palliatifs... Le *cab-signal* répandu aux Etats-Unis, bien sûr, ou les « oreilles d'éléphant » des locomotives qui permettent de dévier les fumées vers le ciel.

Repenser la cabine comme un espace de travail physiquement circonscrit et contraint où s'accomplissent de multiples opérations de commande et fonctions de sécurité, permet de revisiter les *critères* qui ont prévalu chez ses concepteurs. D'une époque à l'autre, d'un réseau à l'autre, une hiérarchie de critères variés a prévalu : coût des équipages, plus ou moins qualifiés, titularisés ou banalisés ; surveillance du respect des règles de sécurité ; confort (de la plate-forme à la cabine fermée, avec l'apparition d'un siège, du plus rustique au complètement modulable) et hygiène des conducteurs. La comparaison des cabines américaines (très confortables) et européennes (spartiates) est très instructive quant aux critères qui ont présidé dans l'économie de la traction depuis les origines !

La **traction électrique** bouleverse évidemment fonctions et contraintes, tendant au *conducteur unique* en cabine mais étroitement surveillé quant à sa vigilance (de la VA à la VACMA), communicant avec le sol par la radio sol-train. À bord des cabines de TGV, une nouvelle étape est accomplie, avec la **fin de la signalisation latérale** et les nouveaux dispositifs de contrôle TVM. Les réflexions s'étendent aussi aux **cabines de tramways et de métros**, avec leurs spécificités.

Le périmètre d'étude n'exclut pas d'aborder les **enjeux les plus récents** autour de la conduite. L'internationalisation des circulations des trains à grande vitesse, comme celle des trains de marchandises circulant sans obstacles humains sur de longs corridors, pousse à la conception d'un pupitre de conduite « interopérable », satisfaisant à un minimum de spécifications européennes. L'UIC avait initié dans les années 1990 un groupe de travail visant la définition de ce pupitre EUDD (*European Unified Driver Desk*) ; qu'en est-il ressorti ? où en est-on aujourd'hui ? Depuis l'échec du projet d'un attelage automatique européen, on sait toutes les difficultés propres à unifier des cultures techniques nationales, à concilier l'héritage séculaire de règles gravées et d'actes réflexes gravés dans les esprits et les corps. De même, avec le développement progressif de l'ERTMS sur diverses lignes...

² J.-M. Lahy et S. Pacaud, *Etude d'un métier. Mécaniciens et chauffeurs de locomotive*, PUF, 1948.

³ Dossier « Le signal, la machine et le mécano », *Historail*, n° 32, janvier 2015. Question bien étudiée en Grande-Bretagne par un ergonome des postes de conduite et de pilotage, devenu leur historien : Leslie F. E. Coombs, *Foot plate and signals* (2009).

Gares et urbanisation métropolitaine, entre histoire, mémoire et projet. Patrimoine ferroviaire et projet urbain en Île-de-France à l'heure du Grand Paris Express

Contact : Karen Bowie, karen.bowie@wanadoo.fr

Le nouveau réseau « Grand Paris Express » comporte 68 nouvelles gares dont certaines viendront compléter des équipements en place depuis le XIX^e siècle. Pour ces derniers, alors que commencent déjà les travaux sur certaines parties de ce projet imposant, les connaissances historiques les concernant ainsi que les outils nécessaires à leur analyse patrimoniale font aujourd’hui souvent défaut. Depuis plusieurs années études et recherches de grande qualité mettent en évidence la **richesse patrimoniale** longtemps négligée de l’environnement périurbain ; on y trouve souvent souligné le rôle stratégique que peut jouer pour le développement économique de ces territoires une mise en valeur du patrimoine relatif notamment, en région parisienne, à d’anciennes activités industrielles⁴. Les gares et les sites ferroviaires qui y étaient si fortement imbriqués, méritent, nous semble-t-il, de faire l’objet d’analyses bénéficiant de connaissances comparables, afin de permettre des décisions d’aménagement aussi éclairées que possible.

Les sites des futures gares du réseau Grand Paris Express font l’objet d’études analytiques de grande finesse menées notamment par l’APUR et l’IAU⁵. Cependant, les dimensions historiques et patrimoniales de ces sites sont relativement peu abordées, faute des connaissances fondamentales nécessaires.

Défis méthodologiques : recherches historiques, évaluations patrimoniales

Si l’intérêt et l’utilité du programme de recherche que nous envisageons semblent clairs, un travail préparatoire nous semble nécessaire, pour débattre de certaines complexités méthodologiques. Dans un contexte d’opérations lourdes qui commencent déjà, des travaux d’aide à la décision sont utiles aujourd’hui ; une situation qui bouleverse le phasage entre **recherche historique et débat patrimonial**. Comment mener de front travaux historiques fondées sur des sources, et analyses patrimoniales axées sur l’existant ?

Pour de nombreuses gares de l’Île-de-France des connaissances historiques élémentaires manquent ou sont incomplètes. Par ailleurs, l’identité architecturale, la typologie des gares sont issues de logiques de ligne et de réseau qui ne correspondent pas aux limites administratives d’une région⁶ : l’identité des gares de l’Île de France – comme l’identité de la région elle-même – est nécessairement multiple, nécessitant des recherches documentaires non seulement locales mais par compagnie et par réseau. Comment organiser et soutenir de telles recherches ?

Autre question de méthode : où concentrer les efforts de recherche et d’analyse ? Dans quelle mesure serait-il opportun de focaliser les travaux sur les sites historiques concernés par le futur métro Grand Paris Express ? Ou au contraire de procéder par une logique de sources et de fonds, par réseau historique et par ligne ?

⁴ Par exemple et entre autres, voir Jean-Baptiste Minnaert (dir.) *Périurbains. Territoires, réseaux et temporalités*. Cahier du patrimoine n° 102. Éditions Lieux-dits, 2013 ; Antoine Le Bas, *Juvisy-sur-Orge. Un territoire, des réseaux*. Cahiers du patrimoine n°88, Éditions Lieux-dits, 2007 ; Evelyne Lohr, Geneviève Michel, Nicolas Pierrot (dirs.), *Les Grands Moulins de Pantin, l’usine et la ville*, Éditions Lieux-dits, 2009 ; Antoine Furio, « Trente ans de reconversion en Seine Saint Denis », *Archéologie Industrielle en France* n° 60, juin 2012, p. 40-47 ; Nicolas Pierrot « La reconversion du patrimoine industriel en Île-de-France. Approche typologique », dans *Rénover, réutiliser, reconvertis le patrimoine*, actes du colloque régional des 15 et 16 septembre 2014, Paris, Région Île-de-France, Somogy Éditions d’Art, 2015, p. 117-135.

⁵ APUR, Observatoire des quartiers de gare du Grand Paris, monographies de quartiers de gares. Synthèse de l’Observatoire des quartiers de gares du Grand Paris Express. <https://www.apur.org/fr/nos-travaux/synthese-observatoire-quartiers-gare-2014-2017>.

⁶ François Poupartdin, *L’architecture des bâtiments voyageurs des compagnies de chemin de fer en France, des origines à la seconde guerre mondiale : étude des programmes et des types*, Thèse de doctorat en histoire de l’art, Université de Paris 1, 2005.

Enfin, l'intérêt patrimonial de ces structures – comme le champ du patrimoine plus largement – fait l'objet d'interprétations nouvelles et changeantes selon des valeurs, des connaissances et des débats sociaux en évolution⁷. Dans le cas des gares de banlieue, les types de patrimoine en jeu sont multiples : architectural et monumental, mais aussi industriel et technique, social et économique, « mémorial » (Bobigny...), voire paysager et environnemental⁸. Cette multiplicité de patrimoines ferroviaires possibles appelle une réflexion spécifique sur la définition de critères et d'indicateurs de valeur ou d'intérêt.

Loger le cheminot

Contact : Xavier Desjardins, xavier.desjardins@sorbonne-universite.fr

Cet axe est décliné selon plusieurs entrées :

- 1/ Les **stratégies des compagnies** chargées du logement à la RATP et à la SNCF (110 000 logements l'une et l'autre, leur poids dans l'urbanisation des territoires n'est donc pas négligeable). Regarder s'il y a une spécificité en termes d'immobilier, de projets urbains, d'urbanisation par ces compagnies. Comment elles ont développé des savoir-faire qui ont pu être réutilisées aujourd'hui, ont-elles des compétences immobilières particulières ?
- 2/ Les **spécificités du logement social cheminot** par rapport au logement social en général y compris des autres entreprises publiques. Aujourd'hui, la part de cheminots logés par ICF est assez faible. Il serait intéressant aussi de regarder la particularité de la politique sociale de logement des cheminots.
- 3/ Enfin, partir des cheminots et de la façon dont ils se logent. Le taux de propriétaires parmi les cheminots est assez élevé (52 %), proche de la moyenne nationale. Cela permettrait une ouverture sur les sociabilités cheminotes, les modes de vie.

⁷ Voir notamment et entre autres, Nathalie Heinich, *La fabrique du patrimoine, de la cathédrale à la petite cuillère*. Éditions de la Maison des sciences de l'homme, Paris, 2009.

⁸ *Revue d'Histoire des Chemins de Fer* n° 20-21, printemps-automne 1999. « Le patrimoine ferroviaire : enjeux, bilans et perspectives » ; *Revue d'Histoire des Chemins de Fer* n° 40 2009/1. « Faire l'inventaire du patrimoine ferroviaire. Expériences et méthodes » ; Commission du Vieux Paris, colloque *Patrimoine et développement durable : le Chemin de fer de Petite Ceinture*, octobre 2011.