

APPEL À COMMUNICATIONS

JOURNÉES D'ÉTUDE VILLES & PATRIMOINES

BORDEAUX, 16-17 OCTOBRE 2025

Trains en ville

Héritages ferroviaires et projets urbains (XIX^e-XXI^e siècles)

Contexte

La Ville de Bordeaux dont le Port de la Lune est inscrit sur la Liste du patrimoine mondial depuis 2007¹, et Bordeaux Métropole organisent régulièrement, depuis plusieurs années déjà, en partenariat avec le milieu international, institutionnel, scientifique, technique, professionnel et associatif, des journées d'étude consacrées à la connaissance et à la préservation des patrimoines, dans leurs dimensions urbaine, urbanistique et architecturale.

Après un cycle de trois journées d'étude consacrées en 2016-2018 à la gestion des sites du patrimoine mondial et les valeurs de leur zone tampon ; en 2020 ont eu lieu malgré tout des journées organisées à propos des boulevards « d'ici et d'ailleurs ». 2022 a célébré les ponts et les villes², à l'occasion du bicentenaire du pont de pierre de Bordeaux. L'année suivante présente l'opportunité de réfléchir aux patrimoines de l'université en ville et de l'opération d'intérêt métropolitain Bordeaux Inno Campus (BIC). En 2024, le patrimoine sportif retient l'attention à l'occasion des Jeux olympiques et du centenaire du Parc Lescure de Bordeaux.

À chaque opportunité, Bordeaux Métropole, persuadée que les partages d'expérience sont riches d'enseignements, prend soin de réunir d'autres villes françaises et étrangères sur les thèmes de réflexion qu'elle propose. Elle prend soin également de croiser des regards interdisciplinaires, profanes et spécialisés, dans l'objectif de publications gratuites de grande qualité scientifique et graphique, accessibles à tous les publics.

« Trains en ville » : voilà le thème de l'année 2025. À l'heure où Bordeaux Métropole réfléchit à l'avenir du développement de son territoire (à l'horizon 2030 et plus) autour des axes de transports structurants de ces dernières années (50 000 logements au long des axes de tramway depuis les années 2000) ou à venir (nouvelles lignes de bus express, réseau de RER métropolitain en coopération avec les territoires voisins, 6 entrées métropolitaines à proximité de la rocade, réseaux de modes actifs (vélos et piétons)... il est pertinent d'apporter des connaissances et expériences sur les patrimoines ferroviaires et les projets urbains.

Si ces réflexions sont actuelles et prospectives, elles engagent aussi un regard rétrospectif, car même dans une ville née du port, l'urbanisation bordelaise s'est liée aux transports ferroviaires dès le XIX^e siècle, comme en témoigne la gare Saint-Jean et son quartier. Les opérations liées aux gares et aux tramways des premiers temps, ou encore à celles et ceux du XX^e siècle, ont-elles généré une

¹ <https://whc.unesco.org/fr/list/1256>

² [Des ponts et des villes : histoires d'un patrimoine urbain](#)

urbanisation spécifique ? Des quartiers nouveaux, des couloirs d'urbanisation, des entrées de ville, de nouvelles centralités périphériques ? Ont-elles généré des usages nouveaux ? Quels impacts ont-elles eu sur leur environnement urbain et leur site naturel ?

En somme, un éclairage sur les héritages des transports passés et l'urbanisation qui leur est associée (ou pas) pourrait permettre de mieux envisager les mutations urbaines à venir que les transformations actuelles des mobilités et des infrastructures rendent nécessaires.

Argumentaire

L'histoire des transports et des mobilités³ est, à l'heure actuelle, un champ bien développé⁴, peut-être n'en est-il pas ainsi en ce qui concerne ses liens avec l'histoire urbaine. *L'Histoire de la France urbaine* a bien acté dans les années 1980 l'importance du chemin de fer et le développement des transports en général en lien avec les phénomènes d'urbanisation⁵. Les infrastructures de transport ont aussi déjà fait l'objet de nombreuses études en relation avec l'histoire urbaine⁶. Il s'agira ici de reconsidérer la place spécifique des transports urbains par rail dans une large perspective d'histoire urbaine et urbanistique. Le train, qui a connu une période de gloire de la Seconde Révolution industrielle jusqu'avant-guerre, a sans doute dû subir la concurrence de la route ensuite. Comment s'en est-il accommodé ? Est-il susceptible de retrouver un attrait dans les aménagements contemporains ? Ses connexions avec d'autres modes de transport ne doivent pas être évacuées, tout comme ne doivent pas l'être non plus ses relations avec le cœur, les périphéries et les entrées des villes.

Loin de se réduire à ses seules fonctions, le rail participe de la morphologie urbaine : des formes spatiales de la ville, mais aussi de ses espaces vécus⁷. Qui n'a pas le souvenir d'une arrivée en train à Venise, à Marseille ou Londres ? Qui ne garde pour soi, au contraire, le souvenir d'une petite gare d'enfance en campagne, le cliquetis d'un tramway de bois dans une ville exotique, l'arrivée dans une station balnéaire⁸ ?... Une véritable période d'engouement pour le rail s'est aussi ouverte à Bordeaux des années 1840 aux années 1940⁹. Après une période de réutilisation des emprises abandonnées pour d'autres mobilités (ex. vélo, piéton...) ou d'autres usages (ex. nature) mais aussi de rejet au regard des impacts urbains (coupure, nuisance sonore...).

L'imaginaire ferroviaire a-t-il conservé sa puissance ? Comment la mobilité ferroviaire extra mais aussi intra-urbaine est-elle porteuse de valeurs quotidiennes mais aussi de défis

³ Voir en particulier les travaux de John Urry [Le nouveau paradigme des mobilités - Mimi Sheller, John Urry, 2006](#)

⁴ Voir par exemple la récente histoire des transports : Louis Baldasseroni, Étienne Faugier, Claire Pelgrims (dir.), *Histoire des transports et des mobilités en France, XIX^e-XXI^e siècle*, Paris, Armand Colin, collection U, 2022.

⁵ En particulier les tomes 4 et 5, Georges Duby (dir.), *Histoire de la France urbaine*, t. 4 : *La ville de l'âge industriel Le cycle haussmannien*, Paris, Seuil 1983 ; t. 5 : *La ville aujourd'hui Croissance urbaine et crise du citoyen*, Paris, Seuil, 1985.

⁶ Voir le chapitre 8 dans l'ouvrage précédemment cité : Claire Pelgrims, « Infrastructures : urbanisme, réseaux et temporalités », p.147-161. Voir aussi Michèle Lambert-Bresson, Annie Téraud (dir.), *Paysages du mouvement - Architectures des villes et des territoires (XVIII^e-XXI^e siècles)*, Cahiers de l'IPRAUS, éditions Recherches, 2006.

⁷ Voir par exemple la thèse récente de 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 direction de Dominique Rouillard, ENSA Paris-Malaquais, École doctorale VTT, 2022.

⁸ Christophe Bouneau, professeur d'histoire économique, université Bordeaux Montaigne, *La trajectoire saint-simonienne de la ligne Bordeaux-Arcachon depuis le milieu du XIX^e siècle : le désir du rivage toujours renouvelé par le rail*, [Vidéos du colloque "Au bout du rail... la plage ? L'aventure des antennes ferroviaires atlantiques, XIX-XXI^e siècles"](#)

⁹ *L'Histoire de Bordeaux* dirigée par Charles Higounet par exemple (Fédération historique du Sud-Ouest), fait la part belle aux développements des chemins de fer au XIX^e siècle (Louis Desgraves & Georges Dupeux (dir.), 1969, p. 29 sq., 201 sq., 211 sq., 399 sq.), tandis que le volume consacré au XX^e siècle (Joseph Lajugie (dir.), 1972) n'y consacre aucun paragraphe spécifique. Voir aussi : Archives de Bordeaux Métropole, *Bordeaux et la folie du chemin de fer 1838-1938*, catalogue d'exposition, Le Festin, 2017.

urbanistiques, à l'heure où le nombre de déplacements urbains quotidiens explose ce qui rend le citoyen plus dépendant que jamais des transports urbains et inter urbains ?

L'historienne Isabelle Rabault-Mazières le précise dans le cas parisien, mais sans doute son étude vaut-elle aussi pour de nombreuses autres villes : « Pour le Parisien désireux de s'installer en banlieue, la qualité des transports en commun est aujourd'hui un critère décisif. Il suffit d'être tassé chaque matin parmi les voyageurs dans un train à destination de Paris, ou au cœur de la file désespérante des voitures sur les grands axes routiers pour se rendre compte que s'installer en banlieue n'est possible que si l'on peut commodément travailler ailleurs. Il n'en a pas toujours été ainsi. Longtemps lieu de travail et lieu de résidence se sont superposés, et les nouvelles opportunités offertes à partir des années 1840 par le développement des chemins de fer de banlieue furent loin d'être évidentes¹⁰. »

Quelle place le chemin de fer, aujourd'hui et demain, peut-il occuper au regard de l'accès à l'emploi/la formation, aux loisirs ? Quelles temporalités d'usage du transport ferroviaire ? Quelles modalités d'usage au regard du développement des modes actifs (marche et vélo) dicté par la transition énergétique et la santé de nos concitoyens ?

En effet, l'extension du rayon domicile-travail consécutive à la mise en place des transports de banlieue offre des opportunités d'emplois plus importantes que celles précédant la mise en place de ces réseaux. Mais, elle a pour corollaire et inconvénient majeur une augmentation du temps de transport quotidien et une périurbanisation galopante : faut-il considérer ce temps comme perdu, pour l'individu, la famille, la société ? Quelles en sont les conséquences sur l'habitat et donc l'urbanisme associé¹¹?

Les incidences du rail sur l'urbanisation seront donc privilégiées ; l'étude des liens entre ses systèmes techniques, géographiques, historiques et urbanistiques sera particulièrement appréciée. On ne saurait, en effet, comparer les gares centrales des grandes agglomérations à celles de leurs périphéries, les « voies de ceinture » et leurs gares routières, voire les gares de ligne des communes rurales proches – parfois disparues – des banlieues. Les études portant sur les réflexions, les implantations, les déplacements de gares urbaines centrales et/ou périphériques seront ainsi particulièrement bienvenues¹², en particulier si elles s'intéressent à l'impact et l'intégration de ce mode de transport dans l'écosystème vivant dans sa globalité en faveur de sa résilience.

En effet, la très récente loi 2023-1269 du 27 décembre 2023 relative aux services express régionaux métropolitains instaure de véritables projets de transports collectifs multimodaux qui s'appuient sur un renforcement de la desserte ferroviaire¹³ : qu'en sera-t-il de l'urbanisme associé et des liens entre les territoires ?

Nous souhaitons donc encourager toute proposition relative aux problématiques listées ci-dessous mais également toute étude monographique de quartiers de villes voire d'édifices façonnés par et pour les modes de transport qui interrogent leur statut patrimonial actuel et futur. On ne saurait négliger

¹⁰ Isabelle Rabault-Mazières, « Chemin de fer, croissance suburbaine et migration de travail : l'exemple parisien au XIX^e siècle », *Histoire urbaine*, n° 11, décembre 2004, p. 9-30, [Chemin de fer, croissance suburbaine et migrations de travail : l'exemple parisien au XIXe siècle | Cairn.info](#)

¹¹ Voir notamment Annie Fourcaut, *La banlieue en morceaux. La crise des lotissements défectueux en France dans l'entre-deux-guerres*, Grâne, Créaphis, 2000.

¹² Voir par exemple, Érick Berger, « Arras : la gare au centre du développement urbain, 1846-2001 », *Histoire urbaine*, n° 11, décembre 2004, p. 31-54, [Arras : la gare au centre du développement urbain, 1846-2001 | Cairn.info](#) ; Sylvain Schoonbaert, « 1886 : une gare pour de bon », p. 173-176 dans Olivier Ratouis (dir.), *La construction d'une agglomération Bordeaux et ses banlieues*, Genève, Métispresses, 2013.

¹³ [LOI n° 2023-1269 du 27 décembre 2023 relative aux services express régionaux métropolitains \(1\) - Légifrance](#)

dans ces études et recherches celles les plus anciennes et méconnues, et notamment celles du premier XIX^e siècle¹⁴ jusqu'aux projets les plus contemporains, réalisés ou non.

En prenant pour focale la période contemporaine (XIX^e-XXI^e siècles), cet appel à communications est ouvert à toutes les aires géographiques, à condition qu'elle touche une (des) ville(s), petite(s), moyenne(s) ou grande(s). Les propositions formulées par des professionnels de la recherche, de l'histoire urbaine et de l'aménagement urbain seront les bienvenues tout comme celles des jeunes chercheurs et chercheuses, praticiens et praticiennes¹⁵, mais également des spécialistes de l'histoire du rail et des transports qui s'intéressent à l'aménagement urbain.

Problématiques

Les transports ont fait et refait les villes. En est-il et en sera-t-il toujours ainsi ?

Quelle est la portée contemporaine et opérationnelle des études d'histoire urbaine pour développer des projets d'aménagement urbain autour des transports par rail ?

Un éclairage sur les héritages des transports passés et l'urbanisation qui leur est associée (ou pas) permettrait-il de mieux envisager les mutations urbaines à venir, à l'heure où de nouvelles formes de mobilités les rendent nécessaires ?

Comment la mobilité ferroviaire extra mais aussi intra-urbaine est-elle porteuse de valeurs quotidiennes mais aussi de défis urbanistiques ?

Le rail a connu une période de déclin, voire de disparition en termes de réseaux, au profit de la route : un retour en force de ces modes de transport est-il inéluctable à l'aire de l'apaisement routier et d'un urbanisme plus soutenable ?

À quelle(s) condition(s) ce retour est-il acceptable au regard des contraintes sur les territoires de cette infrastructure terrestre lourde et monofonctionnelle ?

Thèmes suggérés

Projets et réalisations, utopies et réalités des chemins de fer urbains du début du XIX^e siècle aux débuts du XXI^e siècle

Architecture et urbanisme des quartiers de gare anciens et actuels, patrimoines architectural et urbain des gares, des infrastructures et équipements ferroviaires

Usages, perceptions et représentations des quartiers de gare anciens et actuels

Lignes ferroviaires disparues et réhabilitées

Mobilités intra et extra-urbaines, aires de mobilités domicile/travail/loisir

Centralités ferroviaires, entrées de villes, intermodalités

Mobilités et résilience territoriale

¹⁴ Voir notamment : Karen Bowie, *Le Chemin de fer du Canal de l'Ourcq, projets et débats, 1837-1841*, Paris, Presses de l'école nationale des Ponts et Chaussées, 2023 ; Florence Bourillon, Karen Bowie, Frédéric Jiméno, *Du clos Saint-Lazare à la gare du Nord Histoire d'un quartier de Paris*, Presses Universitaires de Rennes (PUR), 2018 ; Karen Bowie (dir.), *La modernité avant Haussmann, Formes de l'espace urbain à Paris, 1801-1853*, Paris, éditions Recherches, 2000 ; Karen Bowie, Simon Texier, Laetitia Bonnefoy (dir.), *Paris et ses chemins de fer*, Paris, Action artistique de la ville de Paris, 2003.

¹⁵ Voir par exemple la thèse en cours de Christelle El Hage, doctorante IPRAUS, ENSA Paris-Belleville, sous la codirection de Cristiana Mazzoni et Christiane Sfeir, *Rails et trames urbaines. Le potentiel de la Petite Ceinture à Paris et du chemin de fer abandonné au Liban*.

Modalités de soumission

Les propositions de communication de deux pages maximum accompagnées d'un titre et d'une bibliographie succincte sont à envoyer à Sylvain Schoonbaert et Tatiana Chantant (s.schoonbaert@bordeaux-metropole.fr ; t.chantant@bordeaux-metropole.fr) accompagnées d'un court *curriculum vitae* des candidat·es comprenant leurs coordonnées **avant le 1^{er} juin 2025**. Les propositions doivent être envoyées au format PDF.

Elles prendront le format d'une communication orale (20 min) accompagnée d'un support visuel de type Power Point.

Les participant.es retenu.es seront appelé.es à commencer la rédaction de leur communication dès les journées d'étude (prévues les 16-17 octobre 2025), en vue d'une publication en 2026.

Calendrier prévisionnel

Juin 2025 : sélection des propositions, établissement d'un préprogramme (réunion hybride)

Septembre 2025 : finalisation et diffusion du programme (réunion hybride)

16-17 octobre 2025 : journées d'études (dates prévisionnelles)

Comité scientifique

Andréa Kiss, vice-présidente de Bordeaux Métropole, aménagement urbain et naturel, foncier opérationnel, maire du Haillan

Emmanuelle Bonneau, directrice de l'Institut d'aménagement, d'urbanisme et de tourisme, Université Bordeaux-Montaigne

Karen Bowie, professeure émérite à l'École nationale supérieure d'architecture Paris-La Villette, membre titulaire de l'équipe de recherche AHTTEP (Architecture Histoire Techniques Territoires Patrimoine, UMR CNRS/MC 3329 AUSser)

Laurent Coudroy de Lille, maître de conférences à l'École d'urbanisme de Paris

Franck Descoubes, directeur général de l'aménagement, Bordeaux Métropole

André Lortie, architecte, docteur en urbanisme, professeur à l'École nationale supérieure d'architecture Paris-Belleville, directeur de l'IPRAUS/AUSser CNRS 3329.

Simon du Moulin de Labarthète, directeur général de l'agence d'urbanisme Bordeaux Aquitaine, a'urba

Catherine Dupraz, directrice générale des affaires culturelles, Ville de Bordeaux

Karine Mabillon, directrice générale des mobilités, Bordeaux Métropole

Muriel Mauriac, conservatrice des Monuments historiques, Direction générale des affaires culturelles Nouvelle-Aquitaine

Anne-Laure Moniot, cheffe du service architecture et patrimoine urbain en projet, direction de l'urbanisme, Bordeaux Métropole

Arnaud Passalacqua, professeur à l'École d'urbanisme de Paris

Luis Santos y Ganges, professeur à l'École d'architecture de l'Université de Valladolid

Sylvain Schoonbaert, chef de projets, service de l'architecture et du patrimoine urbain en projet, direction de l'urbanisme, Bordeaux Métropole