Revue d'histoire des chemins de fer

Revue d'histoire des chemins de fer

32-33 | 2005
Le paysage ferroviaire. Mémoire et patrimoine

Le paysage ferroviaire dans l'œil de l'Observatoire photographique du paysage

Jean-François Seguin

OpenEdition Journals

Édition électronique
URL : https://journals.openedition.org/rhcf/565
DOI : 10.4000/rhcf.565

Éditeur
Rails & histoire

Édition imprimée
Date de publication : 1 novembre 2005
Pagination : 69-86
ISSN : 0996-9403

Référence électronique
Jean-François Seguin, « Le paysage ferroviaire dans l'œil de l'Observatoire photographique du paysage », *Revue d'histoire des chemins de fer* [En ligne], 32-33 | 2005, mis en ligne le 16 mai 2011, consulté le 22 avril 2022. URL : http://journals.openedition.org/rhcf/565 ; DOI : https://doi.org/10.4000/rhcf.565

Tous droits réservés

Jean-François SEGUIN

Le paysage ferroviaire dans l'œil de l'Observatoire photographique du paysage

Je remercie vivement l'Association pour l'histoire des chemins de fer de nous inviter à présenter quelques réflexions suggérées par les données disponibles dans les collections de l'Observatoire photographique du paysage, qui est l'un des programmes d'action de la direction de la Nature et des Paysages. Cet observatoire s'intéresse aux paysages concernés par la politique dont est responsable le ministère de l'Écologie et du Développement durable, c'est-à-dire tous les paysages, qu'ils soient remarquables ou du quotidien, naturels, ruraux ou urbains, contemporains ou hérités du passé.

Comme le remarquait l'historien Alain Corbin, l'Observatoire photographique du paysage contribue à la constitution des archives des paysages du début du XXI^e^ siècle. En cela, il est un travail de mémoire qui l'inscrit bien dans votre colloque : « Le paysage ferroviaire : mémoire et patrimoine. »

En premier lieu, je rappellerai que la commande de photographies en lien avec le paysage ferroviaire est une histoire très ancienne, presque autant que celle de la photographie. Lors de l'inauguration de la ligne Paris-Lyon-Méditerranée, Édouard Balthus réalise en 1859 des albums très prestigieux, pour montrer toute la modernité du territoire national. Ces photographies mettent en scène la manière dont le train modèle un nouveau paysage, celui de la circulation des personnes et des marchandises, celui de la circulation des idées, idéal directement issu du siècle des Lumières. Un peu plus tard, à la fin du XIX^e^ siècle, la ligne du sud de la France s'attache à promouvoir les paysages que son réseau ferré permet de découvrir. Ces images préfigurent celles que des millions de Français auront sous les yeux dans les années 1960, à l'époque où les voitures de la SNCF avaient encore des compartiments. L'on y voyait par exemple le mont Lozère vu depuis *Le Cévenol*, photographie proposant, comme l'a bien décrit M. Beaucire, une autre manière de considérer, d'aborder le territoire national.

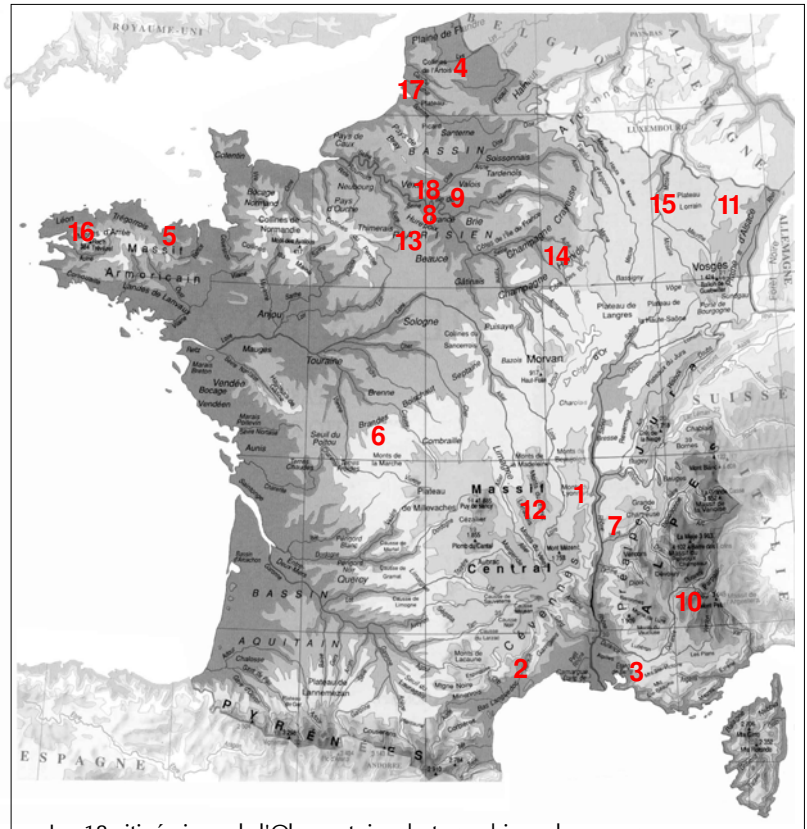
Plus proche de nous, il faut mentionner une commande de la région Nord – Pas-de-Calais dans le cadre de la Mission photographique trans-Manche qui avait demandé à Michel Butor et à Bernard Plossu de faire un aller-retour Paris-Londres-Paris en fixant par le texte et la photographie, non plus tant des paysages remarquables ou patrimoniaux, mais tout simplement ce qui fait, au bout du compte, le charme de bien des situations ferroviaires : traverser en le revisitant notre territoire dans toutes ses dimensions.

Pour en venir à l'Observatoire photographique du paysage, il répond à une préoccupation fort ancienne. L'un des premiers à l'avoir exprimée est Rémy de Gourmont lors d'un voyage en train vers Granville en 1899. Traversant la campagne normande, il observe la disparition du bocage. Son récit de voyage signale que « les paysages sont sous la dépendance de mille causes souvent très éloignées et qui semblent étrangères à son évolution ». Il parlait là, par exemple, de l'arrivée du « charbon de terre » qui avait pour effet que l'on cultivait moins les arbres pour la production d'énergie.

L'idée fondatrice de l'observatoire est de mettre en évidence ces transformations des paysages pour en comprendre les mécanismes. C'est d'ailleurs la mission confiée à ce programme du ministère : « constituer un fonds de séries photographiques pour analyser les mécanismes de transformation des espaces, ainsi que les rôles des différents acteurs. »

Le principe de l'observatoire est d'installer sur notre territoire un certain nombre de ce que nous appelons des itinéraires composés chacun en moyenne de 40 points de vue. Aujourd'hui, sont définis près de 770 points de vue d'où nous photographions et re-photographions très régulièrement les paysages, afin de percevoir leur évolution. En effet, chacun de nous pense spontanément qu'un paysage, surtout rural, est immobile, immuable, qu'il nous est parvenu intouché depuis la fin du néolithique. Les paysages sont en réalité en perpétuelle évolution sous l'action de multiples facteurs.

En recherchant, pour préparer cette intervention, quels étaient les liens entre l'observatoire et les paysages ferroviaires, je me suis rendu compte du fait que sur un seul des 18 itinéraires nous avions eu la préoccupation de la transformation des paysages par le ferroviaire : l'itinéraire du plateau de l'Arbois, avec l'arrivée du TGV. Mais, en même temps, j'ai été intéressé de constater que, finalement, bien que ne recherchant pas d'une manière systématique la question du ferroviaire, nous l'avions rencontrée bien souvent.



Les 18 « itinéraires » de l'Observatoire photographique du paysage

1 - Parc naturel régional du Pilat (Sophie Ristelhueber)
2 - Département de l'Hérault (Raymond Depardon)
3 - Plateau de l'Arbois (Alain Ceccaroli)
4 - Nord – Pas-de-Calais (Dominique Auerbacher)
5 - Département des Côtes-d'Armor (Thibaut Cuisset)
6 - Canton de Saint-Benoît-du-Sault (John Davies)
7 - Environs de Valence (Gérard Dufresne)
8 - Département des Hauts-de-Seine (Jean-Marc Tingaud)
9 - Ville de Montreuil (Anne Favret et Patrick Manez)
10 - Vallées des Dhuyes et de la Bléone (Gilbert Fastenaekens)
11 - Parc naturel régional des Vosges du Nord (Thierry Girard)
12 - Parc naturel régional du Livradois-Forez (Anne-Marie Filaire)
13 - Parc naturel régional de la vallée de Chevreuse (Gérard Dalla Santa)
14 - Parc naturel régional de la Forêt d'Orient (Jacques Villet)
15 - Friches industrielles de la Lorraine (Claude Phillipot)
16 - Parc naturel régional d'Armorique (Jean-Christophe Ballot)
17 - Picardie maritime (Fred Boucher)
18 - Banlieue de Paris (Alain Blondel et Laurent Sully-Jaulmes)

C'est ce que je vais vous présenter d'une manière un peu rapide, sans présenter toutes les photos des séries de re-photographies, ce qui serait plutôt fastidieux.

Pour tenter de structurer cette présentation, j'ai imaginé de regrouper les points de vue selon trois thématiques. La première est le ferroviaire comme élément de paysage national, à l'exemple du parc naturel régional du Pilat, où le fleuve, la vigne, le boisement, la vie rurale, la vie agricole et le ferroviaire s'harmonisent dans une assez grande stabilité (fig. 1 et fig. 2).

Autres éléments plus urbains et qui ont été très bien décrits par M. Beaucire tout à l'heure, ce sont des paysages périphériques des villes, ce périurbain où le train s'insinue, sans pour autant le modifier profondément. Ici, dans les environs de Valence, n'émergent que les caténaires du train qui pénètre la ville. La transformation la plus importante semble être la croissance des végétaux qui, peu à peu, masquent certaines enseignes publicitaires. Le train, lui, continue d'offrir ou de ne pas offrir cette arrière-cour de l'entrée de Valence (fig. 3 et fig. 4).

La voie ferrée est un élément beaucoup plus prégnant dans les Hauts-de-Seine où le réseau ferroviaire constitue une part importante du paysage urbain. Il s'offre à nous dans une très grande stabilité alors que le paysage urbain alentour continue d'évoluer (fig. 5 et fig. 6).

En Lorraine, la déprise massive de l'industrie sidérurgique met en valeur le ferroviaire, qui reste un élément très vivant du paysage alors que l'industrie peu à peu se retire et rend à la nature ces paysages qu'elle avait occupés pendant un siècle (fig. 7 à fig. 9).

Mais le ferroviaire n'est pas toujours un élément encore très actif et l'on trouve sur certaines photographies, comme dans les vallées des Dhuyes et de la Bléone, des éléments d'un paysage ferroviaire un peu oublié et qui, comme naturellement, commence à se fondre dans la végétation. Dans le même temps, ce qui est peut-être la maison du garde-barrière est rénovée, sans doute après avoir été vendue à un résident secondaire (fig. 10 et fig. 11).

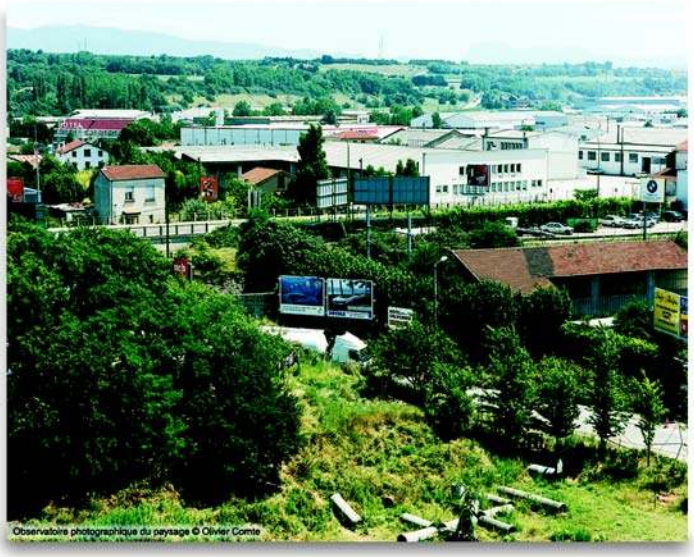
Autre élément de changement des éléments ferroviaires du paysage, c'est la disparition d'un certain nombre de passages à niveau comme dans le Nord – Pas-de-Calais. À l'évidence, le ferroviaire oriente les questions de sécurité, notamment, et, de ce fait, modifie la structuration même du paysage (fig. 12 et fig. 13). Ailleurs, la disparition d'une voie et, par conséquent, d'un petit passage à niveau fait que ce paysage, qui avait un aspect presque intime, devient un peu plus froid, par la disparition de cette voie ferrée (fig. 14 et fig. 15).

Parc naturel régional du Pilat

▲ Figure 1. Tupuin et Semons (69), avril 1993. © Sophie Ristelhueber.

▲ Figure 2. Tupuin et Semons (69), avril 1996. © Michel Fropier.

Environs de Valence



▲ Figure 3. Sud de Valence sur tour de caserne de pompiers à côté de la Polyclinique, mai 1994. © Olivier Comte.

▲ Figure 4. Sud de Valence sur tour de caserne de pompiers à côté de la Polyclinique, mai 1995. © Olivier Comte.

Hauts-de-Seine

▲ Figure 5. Bois-Colombes, voies SNCF, novembre 1996. © J.-M. Tingaud.

▲ Figure 6. Bois-Colombes, voies SNCF, novembre 1999. © O. Comte.

Friches industrielles de Lorraine

▲ Figure 7. Herserange - Senelles, janvier 1985. © J. Devavry.

▲ Figure 8. Herserange - Senelles, janvier 1990. © J. Devavry.

▲ Figure 9. Herserange - Senelles, septembre1999. © C. Phillipot.

Vallée des Dhuyes et de la Bléone

▲ Figure 10. Aiglun. Mallemoisson. Passage à niveau, mai 1998.
© G. Fastenaekens.

▲ Figure 11. Aiglun. Mallemoisson. Passage à niveau, mai 1999.
© G. Fastenaekens.

Nord – Pas-de-Calais

▲ Figure 12. Noyelles Godault/Courcelles. Passage à niveau entre Noyelles Godault et Courcelles, septembre 1993. © D. Auerbacher.

▲ Figure 13. Noyelles Godault/Courcelles. Passage à niveau entre Noyelles Godault et Courcelles, septembre 1995. © S. Dhote.

▲ Figure 14. Nord–Pas-de-Calais, Seclin, D 925 et ligne TGV, à droite le chemin de fer régional, septembre 1993. © D. Auerbacher.

▲ Figure 15. Nord–Pas-de-Calais, Seclin, D 925 et ligne TGV, à droite le chemin de fer régional, juillet 1998. © O. Comte.

Mais le ferroviaire n'est pas qu'un élément du paysage parmi d'autres qui aurait une vie séparée. C'est aussi un élément qui contribue à la gestion du paysage. C'est ainsi que, dans le Nord – Pas-de-Calais, l'arrivée d'une infrastructure nouvelle, dans un croisement assez important entre autoroute, TGV et voies classiques, donne lieu à un traitement soigné des espaces et, par là, à une qualification par l'entretien des paysages.

Plus classiquement, puisque c'est une question qui se pose souvent, l'entretien de l'emprise ferroviaire elle-même influe sur les paysages. Dans le Parc naturel régional du Livradois-Forez, paysage de moyenne montagne, l'entaille faite par la voie ferrée et l'entretien qu'on y assure donnent à ce paysage un aspect soigné intéressant (fig. 16 et fig. 17). Dans ce même parc, les zones d'échanges du ferroviaire avec l'industrie locale sont aussi l'objet d'un entretien, même lorsqu'on peut deviner l'amorce d'une déprise d'activité industrielle. Un dépôt de pondéreux a disparu, mais les espaces ferroviaires sont encore entretenus et contribuent à la qualité du paysage (fig. 18 et fig. 19).

Parc régional du Livradois-Forez

◂ Figure 16. Viaduc de Marlange, août 1997. © A.-M. Filaire.

Figure 17. ▸
Viaduc de Marlange, août 1999. © A.-M. Filaire.

Parc régional du Livradois-Forez

▲ Figure 18. Marsac-en-Livradois, décembre 1999. © A.-M. Filaire.

▲ Figure 19. Marsac-en-Livradois, août 2004. © A.-M. Filaire.

L'observatoire a aussi, il faut l'avouer, une fonction presque d'indiscrétion vis-à-vis d'un certain nombre de pratiques. Dans le Nord – Pas-de-Calais, la série de re-photographies montrant la ligne TGV en vue cavalière permet de mesurer le rythme des actions de gestion et de voir comment et combien la végétation croît spontanément (fig. 20 et fig 21).

Nord – Pas-de-Calais

▲ Figure 20. Seclin, D 925 et TGV, juillet 1993. © D. Auerbacher.

▲ Figure 21. Seclin, D 925 et TGV, juillet 1997. © O. Comte.

Dans les Hauts-de-Seine, on voit bien que la végétation spontanée en vient parfois à masquer les paysages ferroviaires (fig. 22 et fig. 23).

Haut-de-Seine

◂ Figure 22.
Meudon, voies SNCF,
février 1996. © J.-M. Tingaud.

Figure 23. ▸
Meudon, voies SNCF,
novembre 1999. © O. Comte.

Le troisième enseignement que l'on peut tirer de cet examen un peu rapide du fond de photographies de l'Observatoire photographique est ce que l'on appelle l'aménagement du paysage. Comment le ferroviaire contribue-t-il à créer de nouveaux paysages ? C'est sur l'itinéraire de l'observatoire installé sur le plateau de l'Arbois que l'on verra les changements les plus radicaux, puisque nous étions ici préoccupés par cette question.

Les deux séries que j'ai sélectionnées concernent l'une la voie même du TGV, qui arrive dans un territoire qui jusque-là était pour ainsi dire sauvage. Aujourd'hui, la voie est en activité. On peut, grâce à l'observatoire, comprendre le mécanisme d'installation d'une voie dans un paysage et comment, après une période qui a pu être décrite ce matin en terme de « balafre », on retrouve une bonne inscription de la ligne dans le paysage. L'autre point de vue, encore plus frappant, est la construction d'une nouvelle gare. On assiste bien là à un basculement d'un paysage vers un autre, avec cette gare et l'anneau routier qui vient compléter le dispositif ferroviaire (fig. 24 à fig. 28).

Plateau de l'Arbois

▲ Figure 24. Cabriès (Bouches-du-Rhône), chantier TGV, mars 1998. © A. Ceccaroli.

▲ Figure 25. Cabriès (Bouches-du-Rhône), chantier TGV, mars 1999. © J.-P. Bouilloud.

▲ Figure 26. Cabriès (Bouches-du-Rhône), chantier TGV, février 2002. © A. Ceccaroli.

Plateau de l'Arbois

▲ Figure 27. Vitrolles (Bouches-du-Rhône), D 9 et ligne TGV, mars 1998. © A. Ceccaroli.

▲ Figure 28. Vitrolles (Bouches-du-Rhône), D 9 et ligne TGV, mars 1999. © J.-P. Bouilloud.

Voilà ce que j'ai pu trouver dans l'Observatoire photographique du paysage concernant le ferroviaire. Je dois dire que mon premier étonnement a été que, alors que nous ne cherchions pas particulièrement dans les commandes photographiques à repérer les éléments ferroviaires du paysage, nous avons bien des d'éléments qui nous enseignent la manière dont paysage et ferroviaire entretiennent une relation importante dans l'ensemble des dimensions du paysage.

Le deuxième point qui a déjà été soulevé est que la préoccupation environnementale grandissante soulignée en introduction permettrait, je crois, de se livrer à un meilleur bilan de la relation entre le ferroviaire et le paysage. L'Observatoire photographique du paysage apporte des éléments de réflexion sur la mise en place systématique, dans la création de nouvelles voies ou dans l'électrification d'autres voies, de procédures de suivi et de bilans sur les paysages créés ou transformés.