

Introduction

Christian Pattyn



Édition électronique

URL : <http://rhcf.revues.org/568>
DOI : 10.4000/rhcf.568

Éditeur

Association pour l'histoire des chemins de fer

Édition imprimée

Date de publication : 1 novembre 2005
Pagination : 89-90
ISSN : 0996-9403

Référence électronique

Christian Pattyn, « Introduction », *Revue d'histoire des chemins de fer* [En ligne], 32-33 | 2005, mis en ligne le 30 mars 2011, consulté le 03 octobre 2016. URL : <http://rhcf.revues.org/568> ; DOI : 10.4000/rhcf.568

Ce document est un fac-similé de l'édition imprimée.

Tous droits réservés

Christian PATTYN

Introduction

Notre après-midi est consacré essentiellement à la protection du paysage ferroviaire. Au début de cette première séance, je voudrais dire quelques mots sur la protection du patrimoine ferroviaire au titre de la législation sur les monuments historiques.

Beaucoup des éléments du patrimoine ferroviaire qui figurent sur la liste des monuments historiques sont des éléments importants, voire essentiels, des paysages et dans de nombreux cas, si ces bâtiments ou ouvrages d'art ont été protégés au titre des Monuments historiques, soit par un classement, soit par une inscription sur l'inventaire supplémentaire, c'est certes en raison de leurs qualités intrinsèques sur les plans historique, architectural ou technique mais c'est également en raison de leur importance par rapport à leur environnement.

Cette liste se partage à égalité entre les bâtiments, au nombre de 50, et les ouvrages d'art.

Deuxième constatation : j'ai été assez heureux de voir qu'une large part de ce patrimoine ferroviaire, protégé au titre des Monuments historiques, l'avait été entre les années 1978 et 1984, années où j'étais directeur du Patrimoine, étant entendu que la protection de 31 éléments par l'arrêté de décembre 1984 (40 en tout ont été protégés cette année-là) est la suite logique de cette action, car la protection d'un édifice demande un minimum de trois ans, cinq années en moyenne, en dehors de la mesure de mise en instance de protection qui est limitée dans le temps. Un exemple : en 1984 un magnifique élément du paysage a été protégé au titre des Monuments historiques, le viaduc de Chamborigaud, sur la ligne qui, partant de Nîmes, passe par Alès et monte vers Villefort, ensuite remonte la haute vallée de l'Allier et passe par Brioude. Cette ligne du *Cévenol* a la particularité de permettre de découvrir un paysage, dans les gorges de l'Allier, auquel seul le train permet d'accéder.

Le code du patrimoine promulgué en 2004 compte deux articles sur le classement et sur l'inscription des immeubles au titre des Monuments historiques. Tout citoyen qui voit un bâtiment qui lui paraît mériter une protection au titre des Monuments historiques soit par ses qualités esthétiques propres soit par son insertion dans le paysage peut

le signaler au conservateur régional des monuments historiques qui anime un service de la direction régionale des affaires culturelles. Le processus qui peut aboutir à une protection commence, il est plus ou moins long, mais son déclenchement est très simple.

Après ces brèves considérations liminaires, je donne la parole à Madame Fortier-Kriegel qui est la spécialiste incontournable des problèmes que nous devons aborder.
