

L'évolution de l'inventaire du patrimoine ferroviaire immobilier en France, des années 1970 à nos jours

The evolution of the inventory of built railway heritage from the 1970s to the present

Guillaume Simon



Édition électronique

URL : <https://journals.openedition.org/rhcf/744>

DOI : 10.4000/rhcf.744

Éditeur

Rails & histoire

Édition imprimée

Date de publication : 1 novembre 2009

Pagination : 155-168

ISSN : 0996-9403

Référence électronique

Guillaume Simon, « L'évolution de l'inventaire du patrimoine ferroviaire immobilier en France, des années 1970 à nos jours », *Revue d'histoire des chemins de fer* [En ligne], 40 | 2009, mis en ligne le 01 novembre 2011, consulté le 22 avril 2022. URL : <http://journals.openedition.org/rhcf/744> ; DOI : <https://doi.org/10.4000/rhcf.744>

L'évolution de l'inventaire du patrimoine ferroviaire immobilier en France, des années 1970 à nos jours



En préparation de la journée d'étude « Faire l'inventaire du patrimoine ferroviaire : expériences et méthodes », il a paru intéressant d'analyser les regards portés par les services de l'inventaire, depuis leur origine, sur ce type de patrimoine. J'ai réalisé cette étude sous la direction de Paul Smith et de Marie-Noëlle Polino alors que j'étais en formation (Master professionnel 1^{re} année - Mise en valeur du patrimoine) à l'université d'Artois (Arras). Mon analyse se limite aux informations disponibles en ligne sur la base Mérimée du ministère de la Culture.

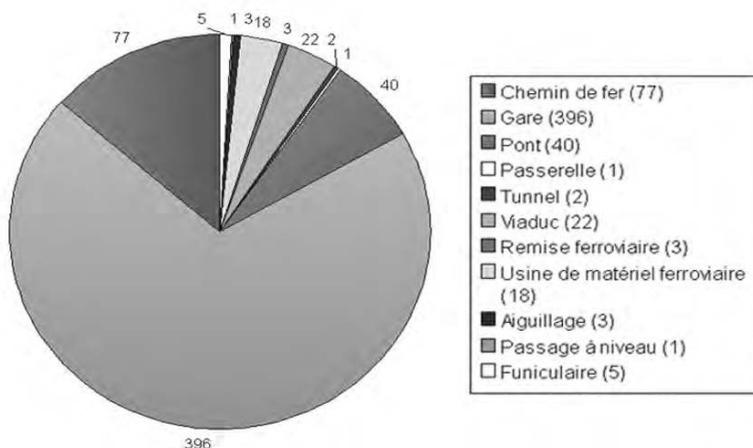
Cadre de l'étude

Depuis 1986, l'Inventaire général a lancé un programme de repérage national du patrimoine industriel. Plus généralement, depuis le début des années 1980, les services régionaux de l'Inventaire se sont davantage intéressés au patrimoine des XIX^e et XX^e siècles dont les chemins de fer font partie. Le résultat de ce travail a ensuite été mis à la disposition du public sur Internet sous la forme de notices informatisées consultables sur les bases Mérimée et Palissy. Notre enquête entre dans ce cadre et porte sur l'évolution de l'inventaire du

patrimoine ferroviaire immobilier en France. Elle se concentre surtout sur les éléments ayant fait l'objet d'une notice et d'un dossier d'inventaire. Ceux inscrits à l'Inventaire supplémentaire des Monuments historiques et ceux classés parmi les Monuments historiques ne sont mentionnés que pour mémoire. Les recherches ont été effectuées uniquement à partir de la base Mérimée, qui recense le patrimoine bâti¹. L'enquête a deux principaux intérêts. Il s'agit, dans un premier temps, de dresser un constat chiffré de l'inventaire du patrimoine ferroviaire dans chaque région française. C'est aussi une réflexion générale sur les méthodes d'inventaire et sur leur évolution.

Pour prétendre à une enquête exhaustive, il est indispensable de répertorier tous les termes spécifiques au patrimoine ferroviaire dans les lexiques de la base Mérimée utilisés dans les champs « dénomination » et « parties constituantes ». Les termes qui se recoupent ont été éliminés. Par exemple, la recherche des mots « chemin de fer » et « voie ferrée » aboutit au même résultat. Voici les termes finalement retenus pour l'enquête : chemin de fer, gare, pont, passerelle, tunnel, viaduc, remise ferroviaire, usine de matériel ferroviaire, aiguillage, passage à niveau et funiculaire.

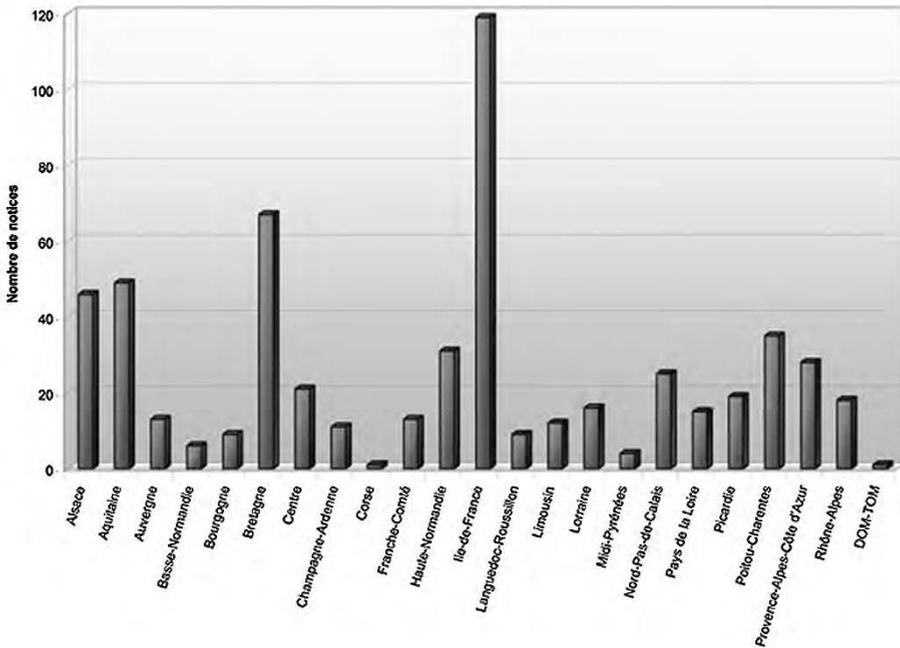
La figure 1 met en évidence les trois types d'unités ayant été le plus étudiés. Ce sont, par ordre d'importance, les gares, les chemins de fer et les ponts. À eux seuls, ils constituent 91 % des notices de la base Mérimée, représentant au total 568 notices dans le domaine du patrimoine ferroviaire (fig. 1).



▲ Figure 1. Types et nombre de biens ferroviaires inventoriés. Graphique © Guillaume Simon, 2008.

1- <http://www.culture.gouv.fr/culture/inventai/patrimoine/>

La figure 2 permet de dresser un premier constat de l'inventaire du patrimoine ferroviaire selon les régions françaises. Nous remarquons que quatre d'entre elles – l'Île-de-France, la Bretagne, l'Aquitaine et l'Alsace – ont une nette longueur d'avance quantitative. Les autres régions sont moins présentes : 15 notices en moyenne ont été identifiées par région (fig. 2).



▲ Figure 2. Le nombre de biens inventoriés par région. Graphique © Guillaume Simon, 2008.

La figure 2 soulève d'emblée quelques interrogations. L'état général d'avancement de l'inventaire du patrimoine ferroviaire dans certaines régions semble satisfaisant mais, parfois, ce résultat peut reposer sur un seul département. Par exemple, la Bretagne paraît s'être fortement intéressée au patrimoine ferroviaire. Pourtant une grande part des 67 éléments inventoriés se situe en Ille-et-Vilaine et est la conséquence d'une étude d'inventaire spécifique ayant donné lieu à 25 858 notices au total. De même, la primauté de l'Île-de-France repose sur l'achèvement des opérations d'inventaire dans le département des Hauts-de-Seine : près de la moitié des sites ferroviaires inventoriés de la région se trouvent dans ce département.

D'autres résultats sont en revanche assez étonnants. Par exemple, en Alsace, seuls 46 éléments (uniquement des gares) ont été inventoriés selon la base Mérimée, alors que 97 % des communes de la région ont été traitées par le service de l'Inventaire. C'est le même cas de figure pour les régions Poitou-Charentes et Haute-Normandie, dont le patrimoine ferroviaire a été inventorié au moins à hauteur de 50 % du territoire. La réalité du nombre d'objets actuellement inventoriés ne se vérifie donc pas *a priori* sur la base Mérimée. C'est ici une des limites de notre enquête. Nous pouvons alors nous demander si tous les sites ferroviaires inventoriés par les services de l'Inventaire ont été effectivement versés et informatisés sur la base Mérimée. Les services de l'Inventaire ont-ils procédé à un traitement collectif de certains objets inventoriés ?

Plus généralement, nous pouvons nous interroger sur les raisons des différences entre les régions françaises dans l'avancement de l'inventaire. Est-ce parce que toutes les régions ne présentent pas le même nombre de sites ferroviaires ? Est-ce parce que l'intérêt pour le patrimoine ferroviaire diffère selon les régions ? Ce sont ces questions qu'il est intéressant de se poser en vue d'expliquer les inégalités constatées.

Critères retenus pour l'enquête

Plusieurs critères ont été retenus afin d'analyser de plus près la réalité de l'évolution de l'inventaire : le nom de la région et du département, le type d'étude, la date de l'enquête des opérations d'inventaire, le nombre de notices avec photos, le nombre de notices reliées entre elles, la précision de l'historique et de la description du site, et les « notices doublons » Monuments historiques/Inventaire. Voici les raisons qui ont incité à sélectionner ces critères.

Retenir le nom de la région et le département permet d'atteindre l'un des objectifs de l'enquête, qui est de cartographier l'état de l'inventaire du patrimoine ferroviaire immobilier français.

Le type d'étude permet de savoir dans quel cadre a été réalisé l'inventaire : enquête topographique, enquête thématique, opération ponctuelle... ?

La date de l'enquête des opérations d'inventaire permet de mieux comprendre les éventuelles évolutions des méthodes d'inventaire en fonction des époques, et peut expliquer la prise en compte ou non du patrimoine ferroviaire.

Les notices peuvent aussi être illustrées par des photos en ligne. Dans la perspective d'une mise sur Internet de la totalité des dossiers d'inventaire, il devient indispensable de les accompagner d'images.

Parfois des notices sont mises en relation entre elles lorsqu'elles se rapportent à un même réseau, à une même ligne. Les services centraux de l'Inventaire au ministère de la Culture et de la Communication essaient d'assurer une cohérence de l'inventaire au niveau national et recommandent de plus en plus aujourd'hui l'étude en réseau. Selon les cas, un élément ne devrait plus être inventorié isolément mais avec l'ensemble, ou le réseau, auquel il appartient. Dans le cadre de l'étude d'une voie ferrée par exemple, les services régionaux de l'Inventaire ont pour ambition de recenser l'ensemble des biens significatifs longeant le parcours.

La précision de l'historique et de la description du site dans la notice Mérimée permet de donner une idée de la manière dont celui-ci a été étudié. Elle suggère aussi l'évolution historique des méthodes de l'Inventaire et de la répartition des informations entre la notice informatisée et le dossier papier.

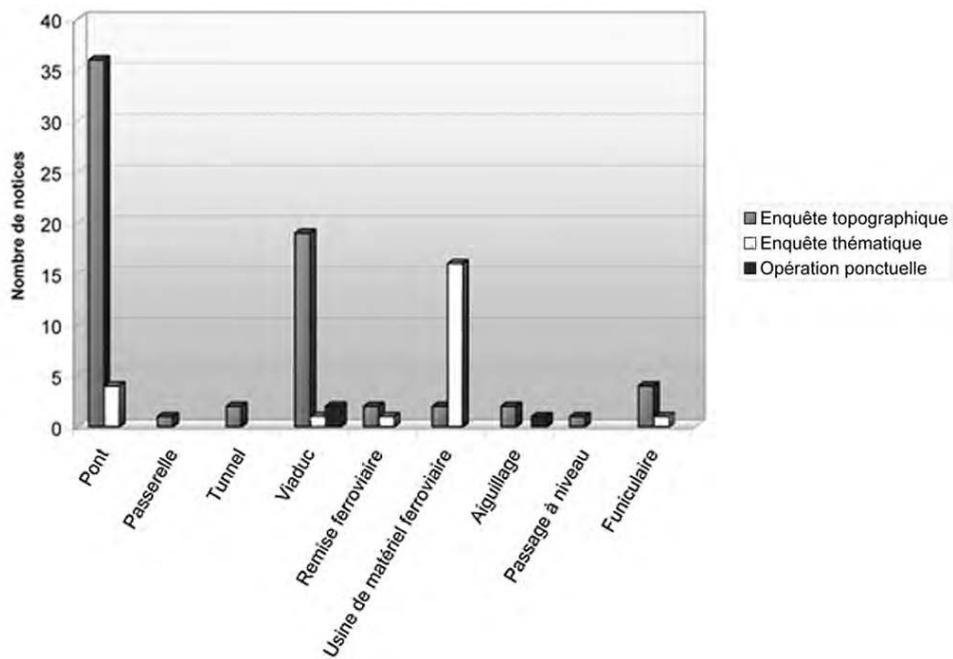
Enfin, il peut être intéressant de voir si le site apparaît à la fois parmi les notices du domaine Inventaire et parmi celles du domaine des Monuments historiques, et, le cas échéant, de comparer les deux notices.

Les résultats de l'enquête

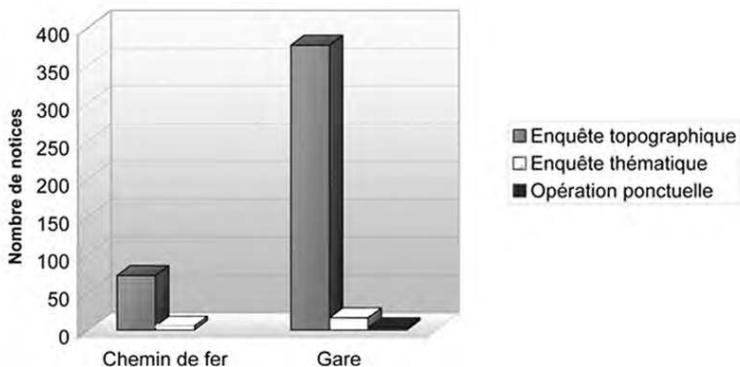
Les types d'études d'inventaire

Le type d'étude le plus fréquent correspond très nettement à la démarche topographique. Ces types d'études comprennent l'inventaire topographique fondamental, l'inventaire préliminaire ainsi que le pré-inventaire. C'est la méthode la plus utilisée pour le patrimoine ferroviaire comme en témoignent les figures 3 et 4. Plus de 90 % des sites ont été inventoriés selon cette démarche topographique. Seules les usines de matériel ferroviaire ne suivent pas cette « règle ». Elles ont été étudiées le plus souvent dans le cadre de l'inventaire thématique sur le patrimoine industriel, dit le repérage du patrimoine industriel.

L'évolution de l'inventaire du patrimoine ferroviaire immobilier en France



▲ Figure 3. Les types d'enquêtes selon la dénomination des biens inventoriés (sauf les chemins de fer et gares). Graphique © Guillaume Simon, 2008.



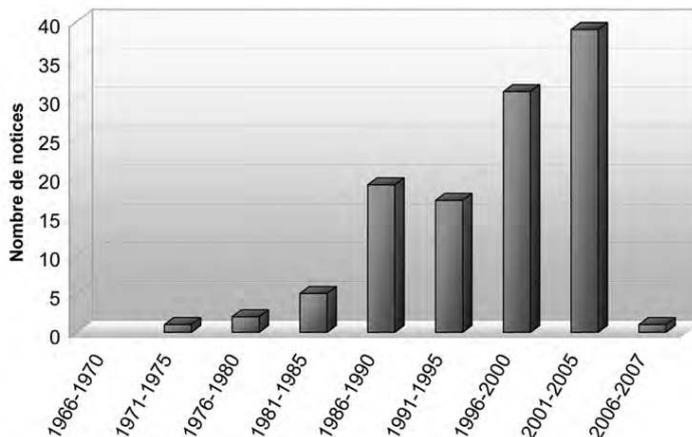
▲ Figure 4. Les types d'enquêtes selon la dénomination des biens inventoriés (concernant les gares et chemins de fer). Graphique © Guillaume Simon, 2008.

L'inventaire du patrimoine ferroviaire est donc aussi le résultat d'un autre type d'étude, plus spécifique : les enquêtes thématiques. Voici la liste exhaustive des différents thèmes rencontrés : patrimoine de la villégiature, recensement du patrimoine balnéaire, repérage du patrimoine industriel, recensement du patrimoine thermal, enquête thématique régionale (l'architecture rurale de la Brenne, le canal du Rhône au Rhin, le Chemin des Dames, la reconstruction de la Haute-Somme) et enquête thématique départementale (la rivière Mayenne).

Enfin, les opérations ponctuelles sont le dernier type d'étude rencontré. Elles sont très rares (6 notices au total) comme on peut le constater sur les figures 3 et 4.

La présence de photos dans les notices d'inventaire informatisées

Depuis ses origines, on peut considérer l'Inventaire comme une véritable « machine à faire des photos ». Chaque dossier présente des illustrations photographiques des sites et bâtiments inventoriés. En revanche, toutes les notices informatisées ne présentent pas forcément des photographies numériques ou numérisées. Cet aspect de l'enquête tente un rapprochement entre l'intégration de photos dans les notices informatisées et la date de l'inventaire du site considéré pour mettre en évidence l'évolution dans le temps du recours aux photographies numériques (fig. 5).



▲ Figure 5. La présence de photos dans les notices d'inventaire informatisées. Graphique © Guillaume Simon, 2008.

Sur les 568 fiches concernant le patrimoine ferroviaire répertorié dans la base Mérimée, 115 sont illustrées par au moins un cliché numérique ou numérisé. On constate une progression régulière vers ce type de format depuis les années 1980, avec la mise en place progressive des dossiers dits électroniques. L'utilisateur est par ailleurs devenu très demandeur de ces supports visuels aidant à la compréhension. Il est à noter ici que la très faible quantité de notices versées sur la base Mérimée en 2006-2007 s'explique par des changements informatiques liés à la décentralisation des services de l'Inventaire.

Les notices mises en relation

Le nombre de notices d'inventaire en relation – c'est-à-dire qui renvoient à une autre notice comme dossier d'ensemble ou dossier collectif – s'élève à 82, sur les 568 recensées. Elles ont été réalisées à 90 % entre 1996 et 2005². Ce chiffre met bien en évidence la nouvelle manière de penser l'inventaire.

La voie ferrée est souvent l'élément d'ensemble choisi pour mettre les notices en relation. L'inventaire, dans ce cas, peut être réalisé à l'échelle d'une ligne. Il inclut gares, viaducs et autres éléments du patrimoine ferroviaire. Ce sont aussi des éléments partiels auxquels sont rattachées les notices principales, comme par exemple des maisons, des ports, des barrages, des écluses, des cafés du type « café de la gare » et des objets mobiliers (tableaux, statues, locomotives).

La précision des historiques et des descriptions

La précision des historiques et des descriptions architecturales est très variable. Nous avons choisi de les répartir en quatre catégories suivant ces critères :

- les historiques et descriptions inférieurs à 2 lignes (catégorie D)
- les historiques et descriptions compris entre 2 et 10 lignes (catégorie C)
- les historiques et descriptions compris entre 10 et 20 lignes (catégorie B)
- les historiques et descriptions supérieurs à 20 lignes (catégorie A).

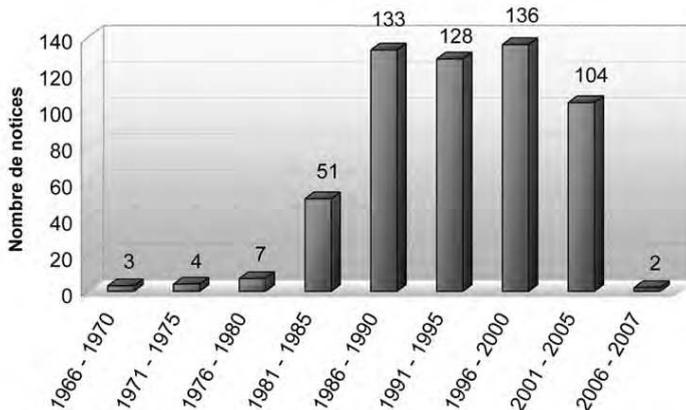
La part des notices entrant dans la catégorie C est la plus importante. Elle représente les deux tiers de l'ensemble. Les renseignements donnés sur les sites inventoriés sont souvent l'année de construction, les principaux matériaux et quelques dates ou événements-clés. Rares sont les notices pouvant entrer dans

2- Il conviendrait ici d'analyser les notices mises en relation en fonction de la dénomination de l'objet étudié. Un bon exemple de ce type de dossier se trouve dans le 2^e arrondissement de Lyon, référence Mérimée IA69000240 (http://www.culture.fr/public/mistral/merimee_fr?ACTION=CHERCHER&FIELD_98=REF&VALUE_98=IA69000240)

la catégorie A. Ces dernières sont très riches et permettent de satisfaire une recherche plus approfondie. Les catégories B et D se retrouvent en proportion équivalente et représentent chacune 12 % des notices. Ces constations ne s'appliquent pas uniquement au patrimoine ferroviaire : c'est une tendance générale de toutes les opérations d'inventaire.

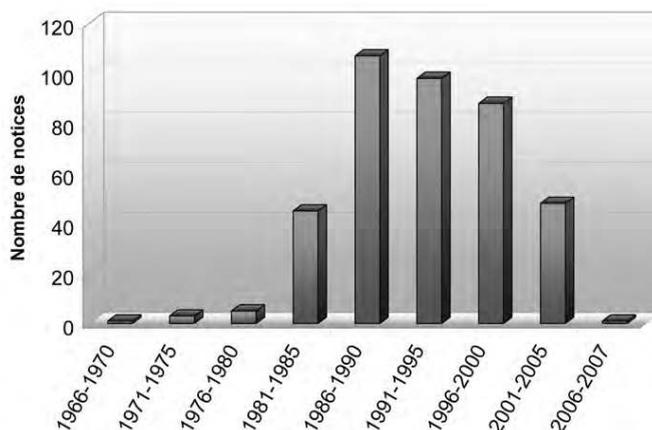
L'évolution de l'intérêt pour le patrimoine ferroviaire, dans sa globalité et par type de site

La figure 6 montre l'évolution de l'intérêt porté au patrimoine ferroviaire français dans sa globalité, en utilisant comme mesure le nombre de notices en ligne sur la base Mérimée. On constate que les services de l'Inventaire ont réellement débuté ce travail de recensement dans les années 1980. Depuis lors, la quantité de notices mises en ligne est relativement semblable sur chaque période de cinq ans. L'anomalie que l'on observe depuis 2006 est due au fait que les dernières notices réalisées n'ont pas encore été versées sur la base Mérimée (fig. 6).

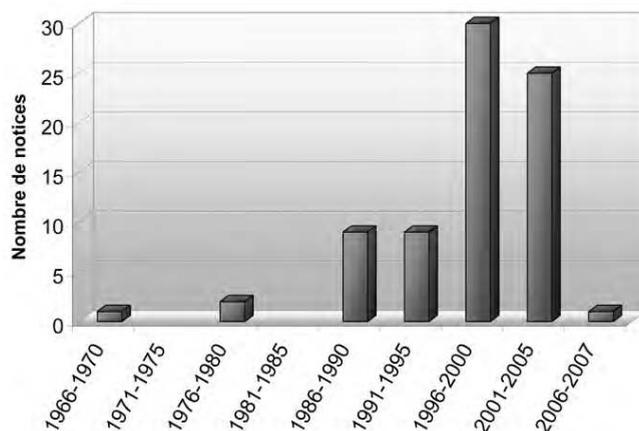


▲ Figure 6. L'évolution de l'intérêt pour le patrimoine ferroviaire (d'après les notices en ligne sur la base Mérimée). Graphique © Guillaume Simon, 2008.

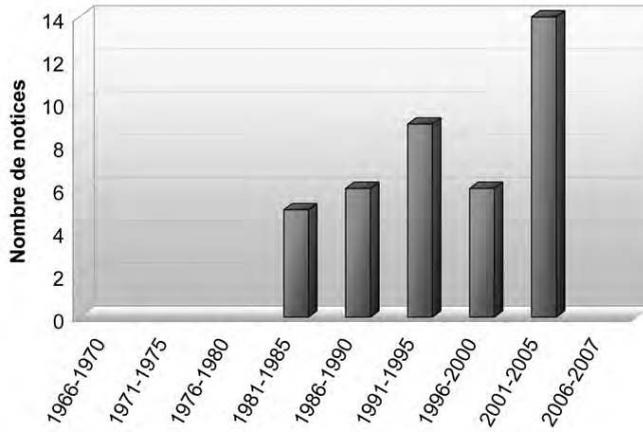
Il est aussi intéressant de prendre en considération l'intérêt porté à chaque type de site ferroviaire. Nous avons retenu les éléments les plus significatifs, à savoir les gares, les voies ferrées, les ponts, les viaducs et les usines de matériel ferroviaire. Ils ont été inventoriés en quantité suffisante et permettent de tirer quelques conclusions (fig. 7 à 11).



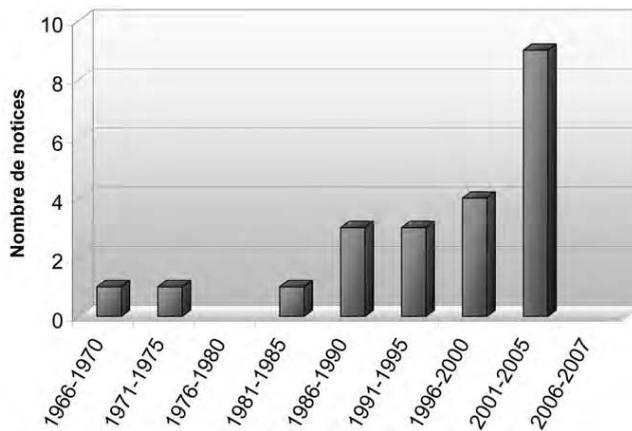
▲ Figure 7. L'inventaire des gares. Graphique © Guillaume Simon, 2008.



▲ Figure 8. L'inventaire des voies ferrées. Graphique © Guillaume Simon, 2008.



▲ Figure 9. L'inventaire des ponts. Graphique © Guillaume Simon, 2008.



▲ Figure 10. L'inventaire des viaducs. Graphique © Guillaume Simon, 2008.

Le nombre de gares inventoriées a très vite grimpé à partir de 1981. Plus de 150 d'entre elles ont fait l'objet d'une étude en seulement dix ans. Mais, depuis 1990, l'attrait qu'elles exercent semble décroître progressivement. Est-ce pour des raisons de priorité ? Est-ce parce que la plupart des bâtiments justifiant d'une notice a déjà été inventoriée ?

L'évolution n'est pas la même pour les ponts et les viaducs. Ces deux types d'objets suscitent un intérêt croissant et ce presque sans interruption. Il faut tout de même relativiser la comparaison : le nombre de notices est bien moins important que pour les gares.

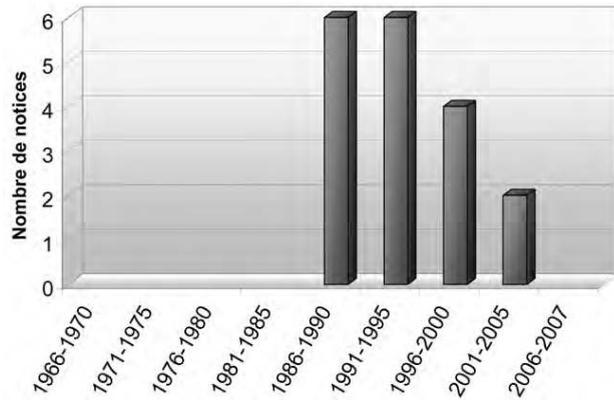
On constate d'autre part une légère précocité de l'intérêt porté aux gares et aux ponts (inventoriés à partir des années 1981-1985) en comparaison avec les voies ferrées et les usines de matériel ferroviaire (inventoriées à partir des années 1986-1990).

L'inventaire des usines de matériel ferroviaire a débuté de façon précise et assez soudaine entre 1986 et 1990 (fig. 12).

Il relève du programme de repérage national du patrimoine industriel lancé par la cellule du patrimoine industriel au sein de l'Inventaire général en 1986. Le nombre réduit de notices réalisées s'est ensuite maintenu pendant une décennie. On peut alors se demander si les autres usines du même genre ont une signification moindre ou si elles n'ont tout simplement pas encore fait l'objet d'une étude. En effet, le repérage du patrimoine industriel n'a pas été entrepris dans toutes les régions.

Comme les usines de matériel ferroviaire, l'inventaire des voies ferrées a « explosé », mais seulement à partir de 1996. On peut alors formuler l'hypothèse selon laquelle les méthodes et les consignes d'inventaire ont été modifiées à cette date, ce qui a eu des conséquences directes sur la priorité des objets à inventorier. Cette interprétation mériterait d'être approfondie. Par ailleurs, l'évolution de l'inventaire des voies ferrées montre bien l'émergence de la notion de réseau dans la deuxième moitié des années 1990.

D'autres types de patrimoine ferroviaire ont été recensés sur la base Mérimée, mais ils sont en trop faible quantité pour les reporter sur un graphique pertinent. Ce sont les passerelles, les tunnels, les remises ferroviaires, les postes d'aiguillages, les passages à niveau et les funiculaires.



▲ Figure 11. L'inventaire des usines de matériel ferroviaire. Graphique © Guillaume Simon, 2008.



▲ Figure 12. L'ancien atelier des chemins de fer économiques de la Gironde, Saint-Symphorien (site inscrit à l'Inventaire supplémentaire des Monuments historiques le 22 novembre 1989). © Paul Smith, 2008.

Cette enquête permet de dresser un premier bilan de l'inventaire du patrimoine ferroviaire immobilier en France³. Depuis 1969, 568 sites au total ont été inventoriés et mis en ligne sur la base Mérimée. Les services de l'Inventaire s'y sont intéressés principalement à partir de 1986, époque à laquelle est mis en œuvre un programme national de repérage du patrimoine industriel. Le bilan de cette mission est aujourd'hui contrasté selon les régions : une majorité n'a pas inventorié plus de vingt éléments. En outre, l'intérêt porté aux différents types de sites ferroviaires reste très variable. Les actions à venir de la mission de l'Inventaire général du patrimoine culturel pourraient alors mettre l'accent sur certains éléments délaissés, comme les usines de matériel ferroviaire, les postes d'aiguillages ou encore les tunnels.

3- La présente enquête a réuni en outre les matériaux qui permettraient de cartographier les résultats obtenus à l'échelle départementale, ceci pour chaque critère présenté dans ce document. On pourrait ainsi représenter géographiquement l'état d'avancement de l'inventaire du patrimoine ferroviaire par type de site et par département.