
Patrimoine ferroviaire du xx^e siècle : quelle reconnaissance et quelles adaptations pour sa conservation ?

Railway heritage of the 20th century: what recognition and what adjustments for its conservation?

Alexandrina Striffling-Marcu et Véronique Veston



Édition électronique

URL : <https://journals.openedition.org/insitu/34395>

DOI : [10.4000/insitu.34395](https://doi.org/10.4000/insitu.34395)

ISSN : 1630-7305

Éditeur

Ministère de la Culture

Référence électronique

Alexandrina Striffling-Marcu et Véronique Veston, « Patrimoine ferroviaire du xx^e siècle : quelle reconnaissance et quelles adaptations pour sa conservation ? », *In Situ* [En ligne], 47 | 2022, mis en ligne le 07 avril 2022, consulté le 19 février 2026. URL : <http://journals.openedition.org/insitu/34395> ; DOI : <https://doi.org/10.4000/insitu.34395>

Ce document a été généré automatiquement le 19 février 2026.



Le texte seul est utilisable sous licence CC BY-NC-ND 4.0. Les autres éléments (illustrations, fichiers annexes importés) sont susceptibles d'être soumis à des autorisations d'usage spécifiques.

Patrimoine ferroviaire du xx^e siècle : quelle reconnaissance et quelles adaptations pour sa conservation ?

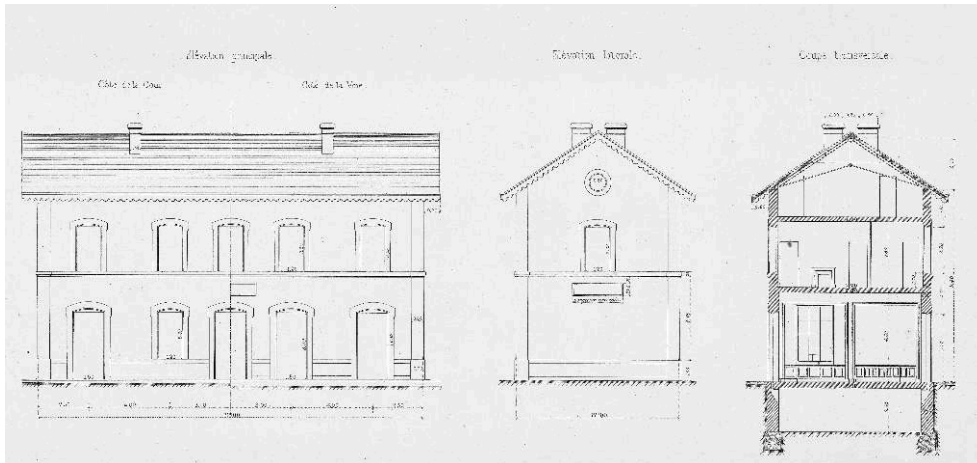
Railway heritage of the 20th century: what recognition and what adjustments for its conservation?

Alexandrina Striffling-Marcu et Véronique Veston

Introduction

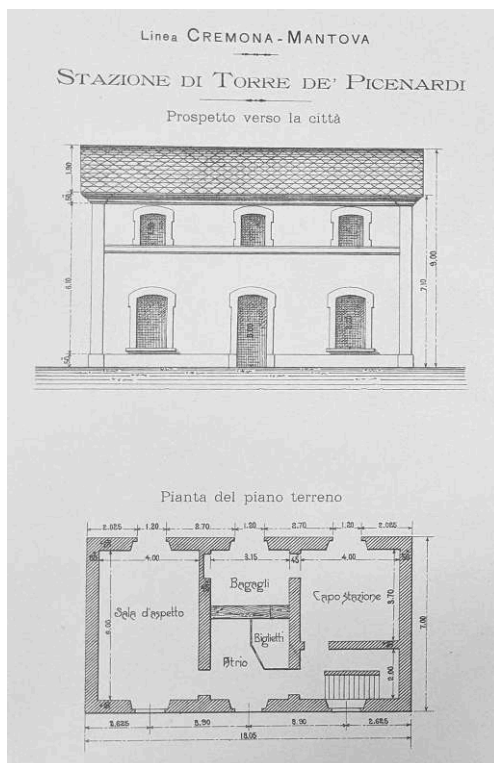
- 1 L'apparition du chemin de fer dans la première moitié du xix^e siècle et son évolution jusqu'à aujourd'hui ont produit une grande quantité de bâtiments liés à son exploitation. Si le train est considéré comme un symbole de l'ère industrielle, sa reconnaissance patrimoniale reste cependant faible. La diversité des bâtiments ferroviaires – bâtiment voyageurs, rotonde, atelier, dépôt, poste d'aiguillage, etc. –, complexe à apprécier et menacée, fait aujourd'hui l'objet d'une attention renforcée qui s'inscrit pleinement dans l'évolution du champ patrimonial.
- 2 Le bâti ferroviaire s'est progressivement transformé, aménagé, reconstruit pour s'adapter aux besoins évolutifs de la société. Cette dernière se trouve face à la nécessité de s'adapter à son tour à l'urgence environnementale, qui remet en question le système de développement actuel, notamment dans les secteurs des transports et du bâtiment. Ce besoin de résilience replace l'existant au cœur de la réflexion sur l'avenir des deux secteurs et légitime d'autant plus le travail de reconnaissance sur le patrimoine. Par ailleurs, la plupart des édifices historiques ont la particularité d'être bâtis en série, selon des plans-types [fig. 1 et 2], par souci de rapidité d'exécution et de rentabilité, sur différents réseaux européens. Cette caractéristique est fondatrice. L'analyse de la valeur patrimoniale et les réflexions à conduire sur ce patrimoine pour le faire durer se construisent autour de cette notion de série et de standardisation, qui est d'ailleurs constitutive de l'architecture du xx^e siècle.

Figure 1



Plan-type de la gare de quatrième classe de la Compagnie des chemins de fer Paris-Orléans, 1868, L. Brunet, conservé aux archives de l'agence AREP (Aménagement Recherche Pôles d'Échanges).
Reproduction AREP.

Figure 2



Plan-type de la gare de Torre de' Picenardi, appliqué sur la ligne Crémone-Mantoue entre 1860 et 1885, 1910, conservé aux Archives Ferrovie dello stato, Rome (Italie).

Reproduction A. Striffling-Marcu.

- 3 L'enjeu est particulièrement fort dans le cas des gares sérielles de petites et moyennes villes. L'adaptation et l'évolution des bâtiments voyageurs et de leur environnement aux modes de vie et de mobilité d'aujourd'hui sont nécessaires. Cette responsabilité est notamment prise en charge par les opérateurs ferroviaires qui doivent assurer la

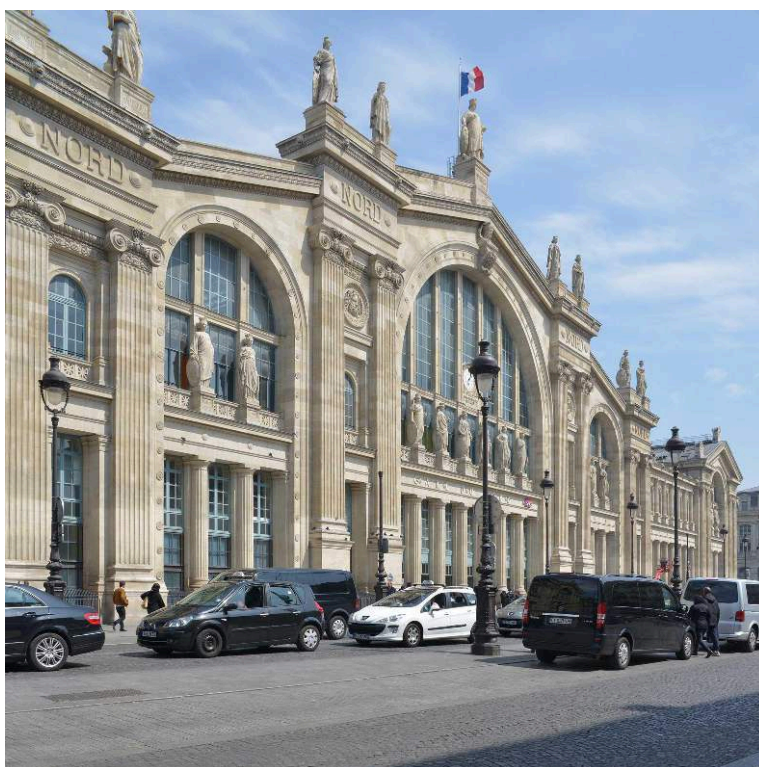
maintenance des bâtiments qui comprennent souvent de nombreux espaces vacants. La complexité de cette tâche pousse à faire évoluer la fonction de ces bâtiments historiques pour les adapter à l'actualité des usages et besoins tout en préservant les qualités architecturales, territoriales et sociales du lieu.

- 4 Pour envisager le devenir du patrimoine ferroviaire, nous proposons, d'abord, de nous interroger sur l'évolution de la considération de ce patrimoine au xx^e siècle, pour aboutir dans un second temps à la question de l'évolution des usages de cette architecture. Cette réflexion s'appuie sur l'expérience opérationnelle d'AREP (Aménagements Recherche Pôles d'échanges), qui expérimente le développement d'outils adaptés aux enjeux de ce type de patrimoine ainsi que sur les premières hypothèses d'une recherche doctorale en cours portant sur le patrimoine des gares sérielles et les enjeux de leur préservation à une échelle internationale.

L'architecture ferroviaire : une considération patrimoniale qui s'affirme au cours du xx^e siècle

- 5 Le patrimoine architectural ferroviaire est profondément ancré dans notre imaginaire et notre mémoire collective. La gare est facilement identifiable, qu'elle soit un « palais de l'industrie moderne¹ », édifée dans des quartiers de ville devenus hypercentraux, ou modeste, reprenant les codes de l'architecture domestique et insérée dans un tissu périurbain ou rural. La gare fait partie de notre quotidien. Pourtant, sa patrimonialisation est lente.
- 6 Les années 1960 et 1970 marquent en France le début d'une reconnaissance patrimoniale pour l'architecture du rail, considérée sous le prisme de l'objet individuel, prouesse technique et esthétique. Des gares emblématiques, comme la gare de Lyon à Paris en 1972, l'ancienne gare d'Orsay en 1973, la gare Saint-Lazare en 1974 ou les gares du Nord à Paris [fig. 3] et des Bénédictins à Limoges en 1975 ont été les premières à recevoir une protection au titre des monuments historiques ; une protection donnée pour des éléments, des parties d'édifice, comme le buffet de la gare de Lyon à Paris ou les façades et les toitures de la gare Saint-Lazare, toujours à Paris.

Figure 3



Gare du Nord à Paris, 2014.

© M. Lee Vigneau (médiathèque numérique AREP).

- 7 Depuis les années 1980, on assiste à un « double mouvement qui s'exprime dans les politiques patrimoniales nationales : d'un côté une mondialisation du patrimoine reliée aux exigences d'universalité de l'Unesco, et de l'autre l'émergence d'un paradigme localiste et régional² ». C'est dans ce contexte que s'accélère véritablement la protection au titre des monuments historiques de gares et bâtiments techniques, auparavant peu considérés. Cette reconnaissance s'insère dans la vague de patrimonialisation des bâtiments industriels, la désindustrialisation du territoire français en ayant fait ressortir la fragilité. De fait, 1983 est l'année de la création de la cellule du Patrimoine industriel au sein de la sous-direction chargée de l'Inventaire général des monuments et des richesses artistiques de la France (ministère de la Culture), et 1986 celle de la création de l'Inventaire général du patrimoine industriel au sein de l'Inventaire général. Ce tournant dans les politiques patrimoniales fait émerger de nombreux questionnements³, notamment pour les projets d'inventaire qui posent la question de l'uniformité de recensement et d'évaluation des monuments historiques ferroviaires, à l'échelle nationale comme internationale, afin d'appréhender ce patrimoine de manière exhaustive. Après la protection du patrimoine industriel, celle-ci s'est ouverte sur les villes et les territoires. La protection du bassin minier des Hauts-de-France par l'Unesco en 2012 en est un exemple marquant. Le site intègre désormais les modes de vie, les savoir-faire, les usages, à sa valeur architecturale. Le progrès des outils de protection, qui se sont adaptés à cette évolution pour passer de l'objet à l'espace urbain, puis paysager et désormais territorial, permet de reconsidérer les valeurs de ce patrimoine. De nombreux édifices du patrimoine ferroviaire sont inclus dans un site patrimonial remarquable, un périmètre des abords de monument

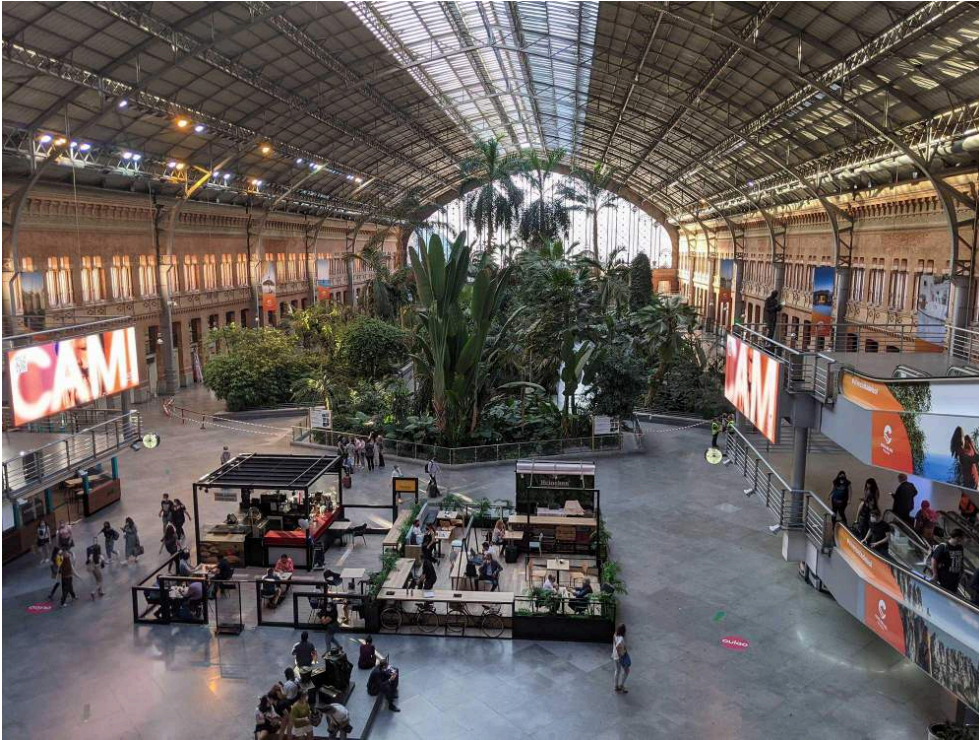
historique, un site classé ou inscrit. Une étude sur le patrimoine des gares d'Île-de-France menée en 2018 par le studio Patrimoine AREP, filiale de Gares & Connexions, montre que 45 % des gares de la région font l'objet d'une protection patrimoniale – parfois directe, le plus souvent indirecte.

- 8 Les monuments historiques ferroviaires trouvent leur place dans de nouveaux systèmes de référence patrimoniaux multiscalaires, comme la promotion d'une riche culture du bâti⁴ ou l'Année européenne du rail, en 2021. Leur conservation est liée aux intérêts publics de protection des sites construits et des paysages ainsi qu'aux processus d'aménagement du territoire. Ce renforcement de l'intérêt pour le ferroviaire, qu'il soit politique, scientifique ou social, se consolide avec la nécessité d'adaptation de nos modes de transport à l'urgence environnementale. La question se pose alors de savoir quelles peuvent être la contribution de la reconnaissance patrimoniale à la pérennité du réseau ferroviaire national et européen et les méthodologies les plus adaptées à l'identification de ce patrimoine.

Une continuité historique constitutive de l'architecture ferroviaire

- 9 La valeur patrimoniale des bâtiments ferroviaires doit par ailleurs être considérée comme indissociable d'un patrimoine enraciné dans le xix^e siècle. Il est difficile de ne pas l'envisager comme une somme de caractéristiques formant une identité biséculaire. En effet, bien souvent, les bâtiments construits au xx^e siècle ont un ancrage spatial dans un site déjà destiné au train depuis le siècle précédent, une coexistence avec un bâti ferroviaire antérieur ou résultent d'une adaptation formelle de l'architecture de ces bâtiments conçus au moment du développement initial du train. Ainsi, les gares des première et deuxième reconstructions – Lens, Amiens, Trouville-Deauville – s'insèrent dans un site établi au xix^e siècle, à la place d'une gare détruite dont l'empreinte sur l'infrastructure et le bâti environnant conditionne la conception de la nouvelle gare. Les importants réseaux ferrés réalisés au xx^e siècle viennent s'intégrer, se connecter ou compléter un système élaboré au xix^e siècle : il en va de la sorte du réseau express régional (RER) d'Île-de-France, dont la ligne C reprend une partie du tracé des anciennes voies ferrées de la ligne d'Auteuil et de la petite ceinture de Paris, ou des lignes à grande vitesse dont l'infrastructure dessert les gares monumentales du xix^e siècle [fig. 4] comme c'est le cas pour la plupart des grandes gares parisiennes. Enfin, le modèle de rotondes ferroviaires qui se développe après la Seconde Guerre mondiale en France (modèle Laffaille) reprend une structure imaginée dès les années 1840 en Angleterre [fig. 5]. Cette singularité propre au rail, liée à l'évolution de son exploitation, le rend d'autant plus complexe et riche. Le patrimoine du xx^e siècle dialogue et répond à celui du xix^e siècle. Il s'inscrit dans une évolution des techniques qui modèle la forme et l'usage des bâtiments comme des dépôts à vapeur, des postes d'aiguillage, des grandes halles voyageurs, etc., en conservant jusqu'à nos jours une relative constance de la fonction ferroviaire. Les gares font figure d'exceptions avec de nombreux exemples anciens de reconversion programmatique.

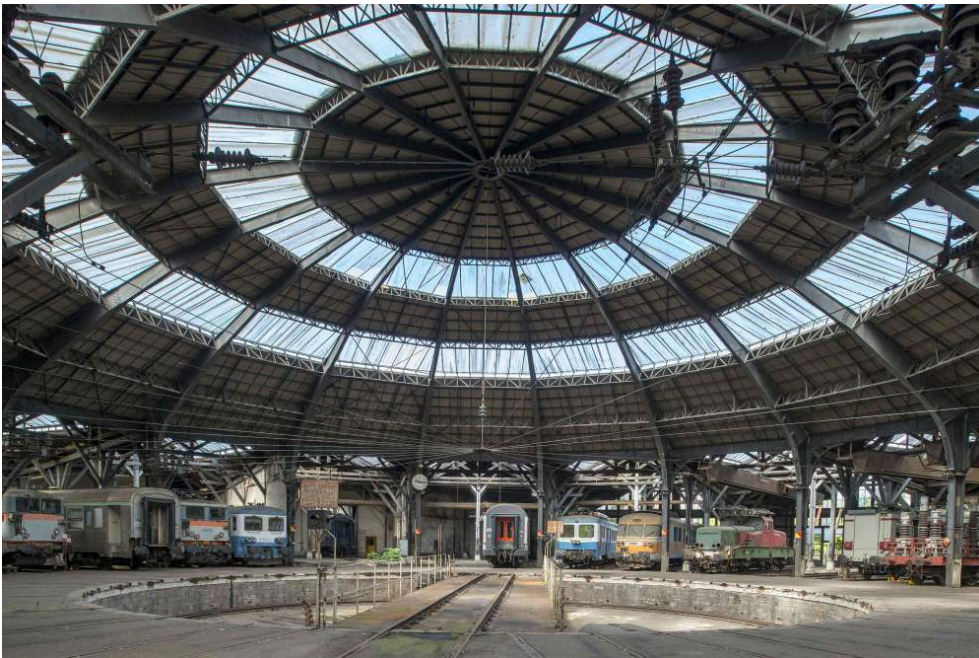
Figure 4



Gare de Madrid-Atocha construite en 1892 (Espagne), réaménagée pour l'arrivée de la grande vitesse dans l'extension conçue en 1992 par Rafael Moneo, 2021.

© A. Striffling-Marcu.

Figure 5



La rotonde de Mohon (Morbihan), construite en 1908, reprend le système constructif développé au xix^e siècle en Angleterre, 2019.

© M. Lee Vigneau (médiathèque numérique AREP).

- 10 Cependant, tout en s'inscrivant dans un continuum historique avec les bâtiments du XIX^e siècle, ce patrimoine du XX^e siècle se caractérise aussi par une augmentation de la représentativité des bâtiments techniques, une grande partie de ceux construits au XIX^e siècle ayant été détruits. Malgré une contrainte beaucoup plus forte de l'évolution du matériel roulant – notamment l'abandon progressif de la traction à vapeur, définitif en 1971, qui provoque la fermeture d'un certain nombre de bâtiments techniques historiques comme les dépôts et rotondes – et malgré de nombreuses destructions dans les années 1970 et 1980, ces bâtiments se caractérisent, comme beaucoup de bâtiments industriels, par une forte adaptabilité [fig. 6]. Ceux encore en exploitation présentent des modifications liées à l'évolution du matériel roulant, à celle des techniques de maintenance ou à la transformation des usages tout en conservant leur enveloppe structurelle. Ce patrimoine met en exergue une architecture fonctionnelle et industrielle qui s'ajoute à celle des bâtiments-voyageurs, beaucoup plus élaborée en termes de décors et de matériaux. C'est la rencontre de deux esthétiques légitimées qui forment la valeur patrimoniale unique du ferroviaire.

Figure 6



Ateliers de Béthune (Pas-de-Calais), deuxième reconstruction (1950 environ), Maurice Vasse « entreprise générale de travaux publics et particulier. Béton armé et fretté », photographie conservée aux Archives nationales du Monde du travail de Roubaix (1994 35 5321 Pelnard-Considère-Caquot).

© Photographe inconnu / ANMT.

Le patrimoine ferroviaire : une reconnaissance inégale des bâtiments

- 11 Le XX^e siècle reconnaît l'esthétique industrielle au même titre que celle des gares, considérées bien plus tôt pour leur valeur architecturale. Malgré cette évolution, les

différentes familles d'édifices qui constituent le patrimoine ferroviaire bénéficient encore d'une protection inégale. Les bâtiments voyageurs reçoivent la plus grande reconnaissance patrimoniale. En effet, sur les 140 éléments bâtis (bâtiments voyageurs, ouvrages d'art, cités cheminotes, bâtiments techniques, etc.) protégés au titre des monuments historiques, la moitié, soit environ 70 éléments, sont ou comprennent une gare. Les ouvrages d'art (viaducs, ponts, tunnels, etc.) représentent quant à eux 30 % des éléments protégés, soit environ une quarantaine de constructions. C'est parmi eux que se trouvent les premiers éléments du patrimoine ferroviaire à avoir bénéficié d'une protection patrimoniale : dès 1926 pour le tunnel du Mont-Fréjus, mais surtout entre les années 1960 et 1980 pour la plupart des autres ouvrages d'art. Les bâtiments techniques ne représentent que 14 % des protections, soit environ une vingtaine de bâtiments dont la moitié ont été protégés après 2000.

- 12 Ce constat indique tout d'abord que sur la grande diversité et la quantité de bâtiments ferroviaires existants, très peu jouissent d'une reconnaissance patrimoniale. En effet, on estime à 8 000⁵ le nombre de gares construites sur le territoire français depuis l'apparition du chemin de fer, et à 3 000 celui de gares exploitées par la SNCF aujourd'hui. Les 70 gares protégées au titre des monuments historiques ne sont pas représentatives de la complexité typologique des gares du territoire. Par ailleurs, sur ces 70 gares, 60 % sont encore en exploitation, ce qui signifie qu'une quarantaine seulement bénéficient d'une protection au titre des monuments historiques en maintenant un usage ferroviaire. Ce constat interroge inévitablement sur la nécessité du travail de reconnaissance évoqué précédemment mais également sur l'enjeu actuel, développé à plusieurs échelles de décision (de l'échelle locale à l'échelle internationale), de concilier considérations patrimoniales et problématiques des mobilités contemporaines. La diversification des actions menées dans ce travail de sensibilisation peut accompagner par exemple la mise en place de ponts entre des projets initiés par une structure privée et des dispositifs institutionnels offrant un cadre législatif de valorisation et une officialisation des protections.
- 13 Le pré-inventaire des gares d'Île-de-France réalisé en 2018 par AREP, notamment, a permis de préciser aux équipes chargées de la restauration et de la transformation des gares quelle était leur appartenance à un type, une série, nécessaire aux choix de maintenance, pour sa durabilité. L'objectif est de valoriser un patrimoine riche et unique, en encourageant la prise en compte de la valeur patrimoniale des gares, en structurant et harmonisant les pratiques de maintenance. Ces recherches ont trouvé un relais auprès de la région. Un travail conjoint entre la direction des Gares Île-de-France de Gares & Connexions et le service d'Inventaire de la région a permis d'identifier vingt-et-une gares représentatives des séries ferroviaires afin de les labelliser « patrimoine d'intérêt régional ». Les critères retenus étaient un fort intérêt patrimonial pour des édifices ayant fait l'objet de rénovation, afin de montrer les enjeux et les savoir-faire des restaurations [fig. 7]. Le choix a également porté sur la qualité de préservation des espaces intérieurs, des volumes et détails subsistants, la restitution des décors et des mosaïques, qui met en lumière la fréquente transformation des espaces intérieurs des gares pour s'adapter aux nouveaux usages et qui a montré ici l'attrait de ce label, moins strict qu'une protection monument historique. La démarche de labellisation est ainsi encouragée pour sa transversalité : la région valorise le patrimoine afin de faire connaître un autre visage de l'Île-de-France, et s'appuie en retour sur la dynamique économique du tourisme engendré par

l'attractivité du patrimoine. La valorisation patrimoniale se développe ici à l'échelle territoriale ; la compétence transport de la région entre en résonance avec la politique culturelle.

Figure 7



Gare de Villennes-sur-Seine (Yvelines) construite en 1911 et labellisée en 2021, « Patrimoine d'intérêt régional », 2020.

© M. Lee Vigneau (médiathèque numérique AREP).

- 14 L'action menée sur les grandes halles voyageurs (GHV) constitue un autre exemple des nouvelles approches de valorisation patrimoniale. Ces ouvrages d'art, dont le gestionnaire est Gares & Connexions depuis janvier 2020 (auparavant SNCF Réseau), ont fait l'objet d'une analyse par le studio Patrimoine d'AREP. L'objectif de ces recherches est de créer un dialogue entre la connaissance fine du patrimoine des 75 GHV françaises et les enjeux de restauration de ces superstructures. Les analyses menées sont pluridisciplinaires, elles mêlent les sciences sociales et les techniques de l'ingénierie et de l'architecture. L'objectif est d'associer la valeur patrimoniale d'une GHV à ses capacités de restauration et d'évolution, qui doit répondre à un cahier des charges contraint, au vu du coût de ses investissements du fait du positionnement de ces structures au-dessus de voies en exploitation. Les études considèrent le cycle de vie des matériaux, la portance des structures historiques, l'ingénierie à déployer pour répondre à la complexité des chantiers.
- 15 Ce type d'études, développé afin d'approfondir la connaissance sur le patrimoine ferroviaire, influence les pratiques d'intervention ultérieures. Cette démarche opérationnelle doit cependant être intégrée à une réflexion plus générale sur l'adaptation et l'évolution possible de ce bâti historique, qui doit souvent renouveler son usage arrivé à la fin d'un cycle de vie.

L'évolution de l'usage comme réponse pour la préservation du patrimoine ferroviaire ?

- 16 L'écueil de la reconnaissance de ce patrimoine ne serait-il pas d'envisager sa préservation sans explorer les enjeux pour le maintenir vivant ? La désuétude de certains bâtiments incite de nombreux acteurs à questionner leur potentialité de renouvellement. Nous souhaitons développer ici une mise en parallèle de certaines initiatives similaires prises dans trois pays européens afin de répondre notamment à la problématique émergente concernant les gares de villes petites et moyennes. Si « les mobilités transforment la vie urbaine et la production de l'espace et de l'architecture⁶ », l'évolution de ces dernières transforme l'espace et l'architecture du passé. Transformée, adaptée, parfois préservée ou délaissée, l'architecture ferroviaire offre des possibilités multiples de régénération.
- 17 Les gares de villes petites et moyennes, souvent construites en série selon des modèles standard communs à plusieurs pays et modestes dans la hiérarchie du réseau ferroviaire, ont développé une identité à la fois locale et universelle dont les enjeux de préservation restent à définir.

Renouveler les gares des petites et moyennes villes

- 18 Le devenir des gares historiques des réseaux ferrés européens pose la question de la capacité d'adaptation de ces bâtiments aux mobilités d'aujourd'hui et du rôle qu'elles peuvent jouer dans la mutation des territoires. Si les grandes gares monumentales des métropoles augmentent leurs surfaces et évoluent rapidement en fonction des stratégies mises en place par les opérateurs ferroviaires pour faire face au flux croissant de voyageurs, la majorité des bâtiments voyageurs présentent au contraire de nombreux espaces vacants [fig. 8].

Figure 8



Gare de Cerbère (Pyrénées-Orientales), ancien buffet de la gare, 2021.

© A. Striffling-Marcu.

- 19 La dégradation d'un bâti inoccupé et coûteux à entretenir étant une problématique partagée par la plupart des pays européens, une préoccupation grandissante sur l'évolution du modèle de la gare modeste émerge conjointement dans plusieurs pays. Ce questionnement, complémentaire à celui sur le maintien et le développement de l'infrastructure⁷, fait émerger plusieurs stratégies nationales impulsées par les opérateurs ferroviaires. Suivant cette dynamique, l'Angleterre et la Belgique projettent par exemple la conception d'une nouvelle typologie de structures modulables⁸ multimodales pour se substituer à la gare historique. La SNCF en France, la Trenitalia en Italie ou la Renfe en Espagne développent quant à elles, depuis quelques années, des programmes pour intégrer dans les gares peu ou pas fréquentées des « projets innovants et utiles aux territoires⁹ » en proposant la mise à disposition des espaces vacants en gare. Il est dorénavant possible d'y venir pour travailler dans un espace de *coworking*, déposer son enfant à la crèche [fig.9] ou se faire soigner. En France, l'opération « 1001 gares » initiée en 2019 propose la location d'un millier de locaux inutilisés en gare. En Italie, le programme de la Rete ferroviaria italiana [RFI] « *Stazioni impresenziate* » (« gares sans personnel ») met gratuitement à la disposition des collectivités et associations près de 1 700 gares désaffectées du réseau afin d'occuper et entretenir les locaux¹⁰. En Espagne, le programme « *Activos para el desarrollo* » (« des biens pour le développement durable ») est accessible pour environ 450 bâtiments, avec la mise en location ou vente des locaux¹¹. Ces opérations, largement relayées dans la presse locale, suscitent l'intérêt des habitants, qui s'explique en partie par la réouverture ou la remise en fonction d'un lieu produisant un attachement social fort.

Figure 9



Crèche installée dans l'une des ailes de la gare de Trouville-Deauville (Calvados), 2021.

© A. Striffling-Marcu.

- 20 Ensuite, le type de contrat d'occupation proposé par les opérateurs ferroviaires – mise à disposition gratuite en Italie, loyer très faible en France et en Espagne – vise des porteurs de projets autres que ceux retenus lors d'une valorisation immobilière « classique » guidée par une occupation marchande des espaces étudiée en fonction des flux en gare. « La priorité est donnée au développement de services en gares et à la création de services publics locaux, tandis que la programmation commerciale est limitée¹². » Si ce type d'initiatives existe déjà depuis des années, notamment avec la vente de bâtiments ferroviaires désaffectés, la mise en place de programmes dont la communication et la coordination sont facilitées par le développement de plateformes numériques visibilise et amplifie ce phénomène. La notion de patrimoine évolue avec le mouvement de modernisation propre au chemin de fer ainsi qu'avec l'évolution globale de la société. La souplesse des nouveaux outils de communication permet de porter attention à un très grand nombre d'éléments du patrimoine ferroviaire. Les politiques de renouvellement des gares de petites et moyennes villes, associées à l'évolution de la pratique de la gare, redéfinissent donc l'interface entre la ville et le ferroviaire en gare.
- 21 Les gares frontalières sont des exemples particulièrement parlants pour illustrer la nécessité de faire évoluer les bâtiments dont le dimensionnement et l'usage lié à la dynamique économique historique de la frontière ne sont plus adaptés à leur importance sur le réseau d'aujourd'hui. Les gares de Cerbère et Portbou, chacune construite à une extrémité du tunnel des Balitres qui sépare la France de l'Espagne, représentent le lien géographique et historique entre un patrimoine du XIX^e siècle et un autre du XX^e siècle. La première, construite en 1878 et la seconde, construite en 1929, ont une histoire indissociable, matérialisée dans les bâtiments qui témoignent de

l'importance de leur statut de porte d'entrée sur un territoire. L'implantation des voies ferrées à la frontière et le développement d'une économie locale liée au transit ferroviaire a conditionné l'apparition et l'essor des communes de Cerbère et Portbou. Ces deux gares ont, depuis la décision conjointe entre l'Espagne et la France de les construire en 1868, une fonction initiale commune mais aussi une croissance puis un déclin liés. Cependant, leur architecture n'a pas le même référentiel typologique. La gare de Portbou a été reconstruite au moment de l'Exposition internationale de Barcelone avec une volonté de monumentalité tandis que le bâtiment voyageurs initial de Cerbère a subi une altération du type à la suite de différentes phases de travaux. La problématique de la vacance des locaux se pose néanmoins aujourd'hui pour les deux sites. Le pavillon sanitaire, le poste de douane, la salle d'attente monumentale [fig. 10] ou encore le buffet ne trouvent plus de sens dans le fonctionnement actuel des deux gares. Les espaces surdimensionnés sont fermés ou tronqués par des installations provisoires devenues permanentes et empêchant l'accès [fig. 11] aux espaces inutilisés. Les locaux restants disponibles sont quant à eux, dans les deux gares, mis en location à des tiers, comme ceux de Cerbère qui ont été attribués en 2021 à une association d'architecture orientée vers l'aménagement durable et l'adaptation aux changements climatiques. Ce projet, motivé par des enjeux différents en fonction des acteurs, s'inscrit dans une démarche commune à l'association et à la SNCF de réinvestir l'existant. Cette démarche doit interroger la valeur patrimoniale matérielle et immatérielle de l'édifice ainsi que l'enjeu d'un maintien de la fonction ferroviaire. Si les deux gares présentées n'ont pas la même valeur architecturale, leur valeur mémorielle et fonctionnelle commune ne peut-elle pas compléter ou dépasser la simple question d'une réappropriation des locaux en devenant le support d'une activité et d'une attractivité partagées ?

Figure 10



Salle d'attente dans la gare de Portbou (Catalogne/Espagne), 1953, photographie conservée aux Archives ferroviaires historiques du musée du Chemin de fer de Madrid – Fondation des chemins de fer espagnols (SE-IF-0983).

© Francisco Ribera Colomer (Renfe, service électrique).

Figure 11



Réaménagement des espaces de la gare de Portbou (Catalogne/Espagne), 2021.

© A. Striffling-Marcu.

- 22 Ainsi, la valeur patrimoniale attribuée à la gare de Portbou¹³ peut-elle être complète sans la prise en compte de son rapport intrinsèque et dialectique avec la gare de Cerbère ? Une lecture transfrontalière des problématiques d'évolution et de conservation de ce patrimoine ferroviaire replace le territoire au centre des enjeux de valorisation. Le festival transfrontalier de photographie et arts visuels Photolimo entre Portbou et Cerbère, dont certains événements se déroulent en gare, valorise la perméabilité de ce territoire plutôt que le morcellement de sa gestion. La connaissance et la définition de la valeur patrimoniale de ce site transfrontalier sont absolument nécessaires pour appréhender son évolution programmatique en conservant sa mémoire.

Conclusion

- 23 Le patrimoine des gares de petites et moyennes villes est aujourd'hui soumis à l'incertitude de la transition. Contrairement à d'autres bâtiments techniques arrivés à la fin d'un cycle de vie – rotondes, châteaux d'eau, etc. – sa particularité est d'être dans l'attente. L'évolution des mobilités et l'intérêt grandissant pour le train et la volonté des régions de renforcer le maillage territorial par le train peuvent déterminer le renouveau de l'usage ferroviaire dans la gare standard. Il est difficile de dire si les initiatives développées aujourd'hui sont transitoires ou pérennes, mais le maintien des bâtiments dans le parc immobilier des opérateurs ferroviaires ouvre des possibilités d'évolution de l'usage ferroviaire de ces bâtiments. Ces activités permettent d'éviter la dégradation des locaux, et participent également à complexifier la définition du statut de la gare et donc sa valeur patrimoniale. L'élargissement du champ patrimonial soulignant l'importance du réseau, de la série, de la représentativité des éléments comme valeurs intrinsèques du ferroviaire, le basculement des gares vers un usage civil interroge la limite du potentiel évolutif des bâtiments pour maintenir une cohérence patrimoniale. Où se situe la préservation du patrimoine ferroviaire sur cet échiquier de protection et de transformation programmatique des gares standard ?
- 24 La société protège ce dont elle expérimente la perte. L'objet de la patrimonialisation évolue donc avec elle. Cette réflexion ne peut être menée pour le patrimoine ferroviaire du xx^e siècle qu'avec un socle de connaissances sur les valeurs d'authenticité, historique, socio-économique, technique et environnementale à l'échelle du réseau et non plus seulement au cas par cas. Il s'agit de comprendre chaque élément du patrimoine ferroviaire comme faisant partie d'un ensemble complexe et d'une continuité historique. Ce nouveau périmètre d'analyse de la valeur doit prendre en compte la conservation et l'évolution des édifices. Par exemple, comment adapter des bâtiments ferroviaires historiques aux contraintes environnementales ? Gares & Connexions souhaite accélérer l'installation de panneaux photovoltaïques dans les gares françaises. Quel impact, et quelle possibilité, ce type de projets a-t-il sur un patrimoine ferroviaire qui doit faire face aux enjeux du xxi^e siècle ?

NOTES

1. Théophile Gautier, dans le journal *Le Temps* en 1846.
2. PROST Philippe & MONSAINGEON Lucas, « Le bassin minier du Nord-Pas-de-Calais, un patrimoine évolutif et vivant », *Les Cahiers de la recherche architecturale urbaine et paysagère*, 7 | 2020, [En ligne], <http://journals.openedition.org/craup/3786> ; DOI : <https://doi.org/10.4000/craup.3786> [liens valides en janvier 2022].
3. BOWIE Karen *et al.*, « Le patrimoine ferroviaire : enjeux, bilans et perspectives », *Revue d'histoire des chemins de fer*, n^{os} 20-21, 1999. SMITH Paul, « Faire l'inventaire du patrimoine ferroviaire : expériences et méthodes », *Revue d'histoire des chemins de fer*, n^o 40, 2009, p. 10-13. LOYER François, LOHR Evelyne, HECKER Anne & BELHOSTE Jean-François, « Les perspectives de la recherche : patrimoine et architecture, urbanisme et paysages », *Revue d'histoire des chemins de fer*, n^o 39, 2008, p. 255-292.
4. Déclaration de Davos adoptée en 2018 qui prône « une culture du bâti de qualité pour l'Europe ». <https://www.architectes.org/actualites/declaration-de-davos-vers-une-culture-du-bati-de-qualite-pour-l-europe> [lien valide en janvier 2022].
5. CARALP-LONDON Raymonde, « Remarques sur le rôle et l'évolution des gares dans le réseau français », *Bulletin de l'Association de géographes français*, vol. 29, n^o 224, 1952, p. 46.
6. ROUILLARD Dominique & GUIHEUX Alain, *Le Projet hub. L'architecture des nouvelles mobilités*, Genève, MétisPresses, coll. « vuesDensemble. Essais », 2020.
7. Rapport du Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement [Cerema], *Quel avenir pour les petites lignes ? Potentiel, technique, gouvernance*, 2020, 34 p. ; *Bulletin de l'Observatoire des politiques et stratégies de transport en Europe*, n^o « Les Petites Lignes ferroviaires en Europe », décembre 2020, 12 p, disponible en ligne : <https://tdie.eu/wp-content/uploads/2021/03/110321-TDIE-Bulletin-Observatoire-2020-FR.pdf> [lien valide en février 2022].
8. Projets de la SNCB en Belgique (2020) et de l'agence d'architecture Chetwoods en Angleterre (2021) qui proposent une nouvelle typologie de gares.
9. www.sncf.com/fr/reseau-expertises/1001-gares-participez-notre-appel-projets [lien valide en janvier 2022].
10. Programme « *Stazioni impresenziate* » (« gares sans personnel »), www.rfi.it/content/dam/rfi/stazioni/spazi-in-stazione/RFI_Stazioni_impresenziate.pdf [lien valide en janvier 2022].
11. Programme « *Activos para el desarrollo* » (« des biens pour le développement durable »), <https://activosparaeldesarrollo.es/> [lien valide en janvier 2022].
12. ROUDIER Émilie, « Quand la ville moyenne entre en gare : des projets entre mimétisme métropolitain et recompositions territoriales », thèse de doctorat d'aménagement de l'espace et urbanisme, Champs-sur-Marne, université Paris-Est, 2019.
13. La gare de Portbou est inscrite sur la liste du patrimoine industriel catalan défini par le Museu Nacional de la Ciència i la Tècnica de Catalunya. <https://150elements.mnactec.cat/es/index.php/company/estacion-de-portbou/> [lien valide en janvier 2022].

RÉSUMÉS

Quel devenir pour le patrimoine architectural ferroviaire du xx^e siècle ? Ce questionnement porte aussi bien sur l'évolution de la valeur patrimoniale attribuée à l'architecture ferroviaire que sur les démarches entreprises aujourd'hui pour conserver et renouveler ce patrimoine complexe et pluriel : repérage pour la protection et le renouvellement environnemental du patrimoine ferroviaire par AREP (Aménagements Recherche Pôles d'échanges), programme « 1001 gares » de Gares & Connexions, programmes « *Stazioni impresenziate* » (« gares sans personnel » de la RFI (Rete ferroviaria italiana) en Italie et « *Activos para el desarrollo* » (« des biens pour le développement durable ») de ADIF (Administrador de infraestructuras ferroviarias) en Espagne. Son usage et son évolution sont des enjeux majeurs dans la compréhension du patrimoine ferroviaire et doivent répondre aux transformations de la société. En cela, cet article a pour intention de participer à la mise en place d'une réflexion théorique – recherche doctorale en cours – et opérationnelle – expérience de l'entreprise AREP, filiale de SNCF Gares & Connexions – sur la reconnaissance et l'optimisation du patrimoine ferroviaire du xx^e siècle à travers l'étude d'initiatives développées en France, objet principal de l'analyse, enrichie d'une mise en perspective internationale avec l'Espagne et l'Italie. Un état des lieux sera d'abord dressé, portant sur la diversité des éléments qui constituent un patrimoine transnational commun à plusieurs pays et leur valeur patrimoniale, puis une seconde partie sera consacrée à la mise en lumière de stratégies développées dans ces trois pays pour faire évoluer le statut des bâtiments les plus emblématiques de ce patrimoine ferroviaire : les gares.

What future for 20th century railway architectural heritage? This concern is about both the evolution of the heritage value assigned to railway architecture and the processes carried out today to preserve and renew this complex and pluralist heritage: the identification for the protection and environmental renewal of railway heritage conducted by AREP (“Aménagements Recherche Pôles d'échanges”, Planning, Research, Interchange hubs), “1001 gares” (1001 stations) programme of Gares & Connexions in France, “*Stazioni impresenziate*” (unstaffed station) programme of the RFI (Rete ferroviaria italiana) in Italy and “*Activos para el desarrollo*” (Assets for sustainable development) of ADIF in Spain. Its use and its evolution are major issues in the understanding of railway heritage and need to respond to changes in society. This article thus intends to take part in a theoretical - current doctoral research - and operational reflection - experience with the AREP company, subsidiary office of SNCF Gares & Connexions - on the recognition and optimisation of 20th-century railway heritage through the study of the measures developed in France, main object of the analysis, enriched with an international perspective with Spain and Italy. The first part will provide the state of the art concerning the variety of elements that constitute a transnational heritage common to several countries and their heritage value, then a second part will focus on the strategies developed in the three countries in order to make the status of the most emblematic buildings of this railway heritage evolve: railway stations.

INDEX

Mots-clés : patrimoine ferroviaire, gares, usage, patrimoine transnational, conservation, France, Espagne, Italie

Keywords : railway heritage, railway stations, use, transnational heritage, conservation


AUTEURS

ALEXANDRINA STRIFFLING-MARCU

Architecte, doctorante CIFRE en architecture à l'IPRAUS, EDVTT, et au sein de l'agence d'architecture AREP
alexandrina.striffling@arep.fr

VÉRONIQUE VESTON

 IDREF : <https://idref.fr/227787293>

 VIAF : <http://viaf.org/viaf/145153124395224492826>

Architecte du patrimoine, responsable de l'Unité Patrimoine au sein de l'agence d'architecture AREP, filiale du groupe SNCF - Gares & Connexions
veronique.veston@arep.fr