Qu'est-ce que le paysage ferroviaire ? Défrichement d'un concept

Etienne Auphan

Édition électronique

URL : <https://journals.openedition.org/rhcf/1156>

DOI : 10.4000/rhcf.1156

Éditeur

Rails & histoire

Édition imprimée

Date de publication : 1 novembre 2005

Pagination : 19-41

ISSN : 0996-9403

Référence électronique

Etienne Auphan, « Qu'est-ce que le paysage ferroviaire ? Défrichement d'un concept », *Revue d'histoire des chemins de fer* [En ligne], 32-33 | 2005, mis en ligne le 23 mai 2011, consulté le 22 avril 2022. URL : <http://journals.openedition.org/rhcf/1156> ; DOI : <https://doi.org/10.4000/rhcf.1156>

Ce document a été généré automatiquement le 22 avril 2022.

Tous droits réservés

Qu'est-ce que le paysage ferroviaire ? Défrichement d'un concept

Etienne Auphan

- 1 La notion de paysage ferroviaire associe deux termes qui se réfèrent en eux-mêmes à deux concepts différents : le paysage d'une part, ferroviaire d'autre part.
- 2 Le terme de paysage tout d'abord. Les grands dictionnaires le définissent de la sorte :
 - Robert : « partie d'un pays que la nature présente à l'observateur », « tableau représentant la nature ».
 - Larousse : « vue d'ensemble d'un site », « étendue de pays qui présente une vue d'ensemble », « peinture, gravure ou dessin dont le sujet principal est la représentation d'un site naturel ou urbain ».
- 3 Dans le sens commun le paysage présente une double signification :
 - par les notions de site, de nature, de pays, le paysage est ce qui s'offre aux yeux de l'observateur à l'extérieur, que cet extérieur lui soit accessible de l'intérieur à travers une fenêtre ou que le sujet soit déjà lui-même placé au dehors. En tout cas, le paysage est ici indissociable d'un élément naturel, physique, si réduit soit-il (arbre ou parterre d'herbe par exemple) ;
 - le paysage est une représentation de ce qui précède, en d'autres termes une perception visuelle, c'est-à-dire une construction mentale mémorisée, ou une image graphique ou numérique sur quelque support que ce soit.
- 4 Les géographes, eux, ont une approche du paysage quelque peu différente. D'après le *Dictionnaire de géographie* (Baud, Bourgeat et Bras, Hatier, 1995), le paysage « se voit, se lit et s'analyse » à travers les différents éléments dont il est composé. À ce titre, le paysage est un morceau d'espace qui se présente comme un ensemble d'éléments plus ou moins distincts les uns des autres.
- 5 D'après le *Dictionnaire de géographie humaine* (Barret, Charvet, Dupuy, Sivignon, éd. Liris, 2000), le paysage se définit « sous le regard de l'observateur » par la « combinaison »

des « formes naturelles » et des « formes résultant d'un aménagement du territoire par les hommes ». Les auteurs ajoutent que « les architectes et les urbanistes ont repris la notion de paysage en tant qu'expression des formes qu'ils contribuent à créer, particulièrement dans les villes ».

- 6 De toutes ces définitions, on peut retenir le fait que le paysage est, dans le sens commun, ce qui s'offre au regard d'une personne lorsque ses yeux portent à l'extérieur. Plus précisément et dans le sens le plus traditionnel, le paysage est une représentation visuelle de ce qui précède, sous une forme ou sous une autre (peinture, dessin, gravure, photographie), en quelque sorte un objet perçu (d'où son sens figuré récent pour situation abstraite, cadre général, contexte...). mais aussi créé comme l'affirment les architectes.
- 7 Quant à l'adjectif « ferroviaire », sa signification littérale ne présente en principe aucune difficulté : « qui se rapporte au chemin de fer. » Mais cela ne suffit pas. Observons tout d'abord que le chemin de fer est un mode de transport avec des véhicules dotés d'ouvertures par lesquelles se perd le regard des voyageurs à l'extérieur du train¹. On a même pu parler du « syndrome de la fenêtre » ! Il crée de la sorte un « paysage ferroviaire » particulièrement original dans la mesure où il défile à plus ou moins grande vitesse avant de se fixer dans la mémoire d'une manière fortement sélective et subjective (fig. 1).

Figure 1. Ligne à grande vitesse Séoul-Busan vue depuis la ligne classique, octobre 2003.

Cl. E. Auphan.

- 8 Ce paysage ferroviaire mouvant a fasciné ceux qui ont voulu le fixer, mais surtout le transmettre ou, plus précisément, le faire parler. « la géographie fait parler les paysages », tel a été le rêve de quelques personnes bien intentionnées qui, pensant – non sans raison – que le train (pré-TGV) se prêtait particulièrement bien à une efficace leçon de géographie, voulurent faire faire de la géographie au voyageur de base comme Monsieur Jourdain faisait de la prose en lui proposant un guide du paysage qui défile sous ses yeux au lieu de les plonger dans des romans « de gare ». Las ! Elles durent y

renoncer devant le manque d'intérêt des Français pour la géographie de leur pays, et devant le manque de soutien d'une SNCF dont les ingénieurs ne voyaient nullement en quoi « la géographie par la fenêtre » était susceptible de mieux remplir les trains, à supposer que ceux-ci puissent suivre un horaire de manière suffisamment précise, ce qu'autorisait sans aucun doute la ponctualité légendaire des trains d'alors.

- 9 Le premier exemple, tout à fait remarquable pour l'époque – le milieu des années 1950 – est à l'initiative de l'inévitable Chaix qui s'y essaya sur la non moins inévitable « ligne impériale » et celle de la Côte d'Azur réunies, Paris – Marseille – Nice – Vintimille, moyennant un coût très modique (fig. 2).

Figure 2. Extrait de *La France vue du train*, Chaix, 1955 env.

- 10 Cet essai sera repris par la SNCF elle-même au début des années 1980 sous la forme d'un fascicule gratuit (« Vu du train... ») payé par des annonceurs publicitaires, mais il se soldera par un échec cuisant, le contenu étant dépourvu de tout intérêt (fig. 3).

Figure 3. Fascicule SNCF « Vu du train Paris - Lille », 1982.

Les différents paysages ferroviaires

- 11 Quoi qu'il en soit, et au regard de notre propos, on comprend qu'il existe deux types de paysage :

- le paysage subjectivement « créé » (perçu) à partir du chemin de fer, plus exactement tel qu'il est vu de la « fenêtre » (fig. 4) ;

Paysage subjectivement créé par le chemin de fer

Figure 4. Dans la boucle du Beinn Dorain (ligne Glasgow - Fort William, Écosse), août 2004.

Cl. E. Auphan.

Paysage objectivement créé par le chemin de fer

Figure 5. Saint-Denis-près-Martel (Lot), juillet 2004.

Cl. E. Auphan.

Paysages ferroviaires en création ou nouvellement créés

Figure 6. Construction de la gare de Lyon-Part-Dieu, mars 1982.

© La Vie du rail, cl. J. Avenas.

Figure 7. Ligne du TGV Méditerranée, construction de la gare d'Aix-en-Provence (Bouches-du-Rhône). En arrière-plan, la montagne Sainte-Victoire, avril 2001.

© La Vie du rail, cl. C. Recoura.

- 12 Dans ce sens est ferroviaire un paysage dont la plupart (ou la totalité) des éléments le composant se rapportent au chemin de fer, tout comme dans le cas où celui-ci en constitue l'élément principal. C'est cette définition du paysage ferroviaire que nous adopterons dans la suite de notre propos.
- 13 Strictement parlant, il y a donc autant de types de paysages ferroviaires que de types d'éléments ferroviaires composant le paysage : la voie ferrée et les installations techniques correspondantes, les ouvrages d'art, les gares, les trains et matériels divers (fig. 8 à fig. 13).

Paysage ferroviaire centré sur l'infrastructure : la voie ferrée

Figure 8. Raccordement LGV Nord et Paris-Sud-Est. TGV à Saint-Germain-Laxis (Seine-et-Marne), juillet 1993.

© La Vie du rail, cl. C. Besnard.

Paysage ferroviaire centré sur les installations techniques

Figure 9. Triage de Villeneuve-Saint-Georges (Val-de-Marne), février 2002.

© La Vie du rail, cl. B. Lapeyre.

Paysage ferroviaire centré sur un ouvrage d'art

Figure 10. L'entrée française du tunnel sous la Manche. Terminal de Coquelles, tranchée de Beussingues (Pas-de-Calais), février 2004.

© La Vie du rail.

Paysage ferroviaire centré sur une gare

Figure 11. Gare de Marseille Saint-Charles, juin 1998.

© La Vie du rail, cl. C. Recoura.

Paysage ferroviaire centré sur les matériels roulants

Figure 12. TGV à Dourges (Pas-de-Calais), terril de la fosse Sainte-Henriette, juin 2004.

© La Vie du rail, cl. C. Besnard.

Figure 13. Aux environs de Dijon, train 33 Paris-Marseille, avril 1950.

Cl. Y. Broncard.

- 14 Cependant, à partir de quelle échelle, d'une part, de quel rapport entre les éléments généraux non ferroviaires et les éléments ferroviaires, d'autre part, peut-on parler de « paysage » ?
- 15 Un plan plus ou moins gros sur un plan de voies à l'exclusion de tout élément non ferroviaire est-il « un paysage » ferroviaire ? Ou tout simplement une « scène » ferroviaire ? (Fig. 14 à fig. 16.) Mais la scène ne nécessite-t-elle pas des acteurs ? Dans ce cas, il serait plus propre de parler seulement de décor. Ou bien, les éléments non ferroviaires sont-ils nécessaires pour la définition d'un paysage ferroviaire ? En d'autres termes, le paysage général (« naturel », « civil ») constitue-t-il le cadre

obligatoire dans lequel s'inscrivent les éléments ferroviaires pour définir le paysage ferroviaire ? Ou encore : le « paysage ferroviaire » s'inscrit-il nécessairement dans un site visible ? Certainement pas en peinture puisque toutes les toiles à motif ferroviaire sont qualifiées de « paysage ferroviaire » dans le monde des arts. Ainsi de *La Gare Saint-Lazare* de Claude Monet ou de *La Voie ferrée* de Jean Carzou dans lesquelles aucun autre élément que ferroviaire n'est visible à part le ciel (fig. 17).

« Paysages », « scènes » ou « décors » ferroviaires ?

Figure 14. Le Dépôt KTX de Séoul (Corée), mars 2004.

Cl. E. Auphan.

Figure 15. Des AVE en gare de Sevilla–Santa-Justa (Espagne), avril 2000.

© La Vie du rail, cl. C. Recoura.

Figure 16. CC 72000 entrant au triage du Bourget (Seine-Saint-Denis), avril 1993.

© La Vie du rail, cl. C. Recoura.

Figure 17. Jean Carzou, *La Voie ferrée*, 1964, lithographie

Coll. privée. © ADAGP.

- 16 Plus généralement le « paysage ferroviaire » peut-il se confondre avec le « site ferroviaire » ? Dans la seconde moitié du xx^e siècle, nombreux ont été les « photographes ferroviaires », souvent d'ailleurs « ferrovipathes », qui ont fixé sur leur

pellicule des sites favorisés devenus des hauts lieux du paysage ferroviaire. Certains d'entre eux le sont par les ouvrages d'art qui s'inscrivent aujourd'hui harmonieusement dans leur environnement, le plus souvent sous la forme de grands viaducs (fig. 18) ; d'autres le sont par les caractéristiques ferroviaires non visibles telles que les conditions de traction (sommets de rampes qui se traduisaient, du temps de la vapeur, par de magnifiques panaches de fumée), d'autres encore par le caractère insolite ou remarquable du site d'implantation de la voie ferrée, qu'il soit « naturel » ou bâti (marais salants, corniches littorales ou versants, fig. 19 à fig. 22), d'autres enfin par le caractère architecturalement remarquable de la gare qui abrite l'activité ferroviaire (fig. 23). Dans tous les cas, la valeur esthétique de la représentation est rehaussée si un tracé de la voie ferrée en courbe vient renforcer la linéarité sinueuse du train (fig. 24).

Paysage centré sur un ouvrage d'art

Figure 18. Le viaduc de Garabit (communes de Ruynes-en-Margeride et Loubaresse, Cantal).

© La Vie du rail, cl. M. Carouge.

Paysage insolite par le site d'implantation de la voie ferrée

Figure 19. Le *Train bleu* sur le viaduc de la Rague (communes de Mandelieu-la Napoule et de Théoule-sur-mer, Alpes-Maritimes), juin 1999.

© La Vie du rail, cl. R. Chessum.

Figure 20 . Affiche SNCF. Autorail *Picasso* sur les viaducs de Morez (Jura).

© SNCF / La Vie du rail.

Paysage insolite par le site d'implantation de la voie ferrée

Figure 21. Train à Batz-sur-Mer (Loire-Atlantique), juin 1987.

© La Vie du rail, cl. Y. Broncard.

Figure 22. Train entre Auray et Quiberon (Morbihan), juin 1987.

© La Vie du rail, cl. Y. Broncard.

Paysage remarquable par son architecture

Figure 23. Gare d'Hendaye-Plage (Pyrénées-Atlantiques), août 1991.

© La Vie du rail, cl. Barberon.

Paysage ferroviaire classique « remarquable »

Figure 24. Train à Chapeauroux (Lozère), juin 1979.

© La Vie du rail, cl. Y. Broncard.

- 17 Il y a donc deux aspects dans le concept de paysage ferroviaire :
1. un aspect qualitatif : l'aspect proprement ferroviaire (fig. 25)

2. un aspect scalaire : le rapport quantitatif des éléments ferroviaires dans l'ensemble du paysage (fig. 26).

Paysage ferroviaire ou paysage urbain ?

Figure 25. Gare de Nancy, avril 2004.

Cl. E. Auphan.

Paysage ferroviaire ou paysage alpin ?

Figure 26. Ligne Furka-Oberalp (Andermatt, Suisse), août 2001.

© La Vie du rail, cl. R. Chessum.

- 18 Force est de constater qu'il n'y a pas de limites précises au paysage ferroviaire, et que ce n'est pas parce qu'un élément ferroviaire figure sur un paysage que celui-ci est perçu

de facto comme ferroviaire (fig. 26). À l'inverse, une représentation ou une vue totalement ferroviaire sera davantage perçue comme une scène ferroviaire ou un décor ferroviaire (selon qu'il y a des acteurs ou non) que comme un paysage ferroviaire.

Le paysage ferroviaire dans l'espace ferroviaire

- 19 D'une façon générale, le paysage étant un objet vivant et non figé, il n'existe qu'à une date précise, plus encore de nos jours. Dans la mesure où les emprises ferroviaires se sont considérablement réduites depuis les années 1930, sans être compensées, et de loin, par les nouvelles voies ferrées réalisées, le « paysage ferroviaire » s'avère de moins en moins présent à nos yeux puisque l'espace ferroviaire est de plus en plus réduit. La notion de paysage ferroviaire est donc inséparable du processus de contraction et d'évolution des réseaux ferrés (fig. 27). Dans cette perspective, le paysage d'une friche ferroviaire ou d'une gare désaffectée ou ré-affectée à une autre activité est-il encore un paysage ferroviaire ? (Fig. 28 à fig. 33.)

La contraction du paysage ferroviaire français

Figure 27. Le réseau ferré français en 1925 et en 1997.

© E. Auphan-AHICF / CNRS UMR PRODIG, 1999.

Le rétrécissement de l'espace ferroviaire

Figure 28. La friche ferroviaire du bassin houiller lorrain au voisinage de Forbach (Moselle), 2002.

Cl. A. Humbert / CERPA.

Paysage ferroviaire en évolution négative

Figure 29. La gare de Chambrey (ligne Nancy–Château-Salins, Moselle) en activité, avant 1914.

Cl. d.r.

Figure 30. La gare de Chambrey (ligne Nancy–Château-Salins, Moselle) en 2001.

Cl. E. Auphan.

Figure 31. La gare de Briey (Meurthe-et-Moselle) en activité, 1979.

Cl. T. Porcher.

Figure 32. La gare de Briey (Meurthe-et-Moselle) désaffectée, mars 1995.

Cl. A. Hecker.

Figure 33. La gare de Briey (Meurthe-et-Moselle) ré-affectée, novembre 1996.

Cl. A. Hecker.

- 20 Les voies ferrées disparues ou démantelées (45 % environ du grand réseau ferré – sans les chemins de fer vicinaux) sont autant de paysages ferroviaires en moins. Mais la concentration croissante de l'activité ferroviaire sur le réseau en activité tend à réduire fortement les paysages ferroviaires : les installations techniques que sont les dépôts, gares de triage, garages et débords ou simples bifurcations ont encore notablement réduit la surface potentielle des paysages ferroviaires.
- 21 De surcroît, une part croissante des gares et voies ferrées a été mise en souterrain. Ce qui se passe sur ces emprises invisibles depuis la surface peut-il encore donner lieu à un « paysage » ferroviaire ? Assurément non si on se réfère à la signification classique du terme paysage. Ce sont bien des scènes ou des décors ferroviaires, mais non pas des paysages (fig. 34).

Paysage ferroviaire soustrait du paysage urbain

Figure 34. La gare de Cannes (Alpes-Maritimes), mai 1976.

© La Vie du rail.

Paysage ferroviaire et patrimoine

- 22 Dans ces conditions, le paysage ferroviaire ainsi défini peut-il être un patrimoine ? Il ne faut pas confondre le paysage ferroviaire avec les éléments ferroviaires de ce paysage. Dans la plupart des cas, ce sont ces éléments ferroviaires eux-mêmes (ouvrages d'art, gare, matériel roulant) qui constituent le patrimoine et qui méritent d'être protégés. Dans ce cas, ce n'est donc pas le paysage qui doit être préservé. À l'inverse, même si les éléments ferroviaires ne présentent aucun élément patrimonial, le paysage en lui-même (plus ou moins « naturel » ou humanisé) peut s'avérer un véritable patrimoine, et mériter un classement. Dans l'une et l'autre situations cependant, ce n'est pas le paysage ferroviaire qui est en cause, mais des éléments le composant. Pour que le paysage ferroviaire constitue un patrimoine, il faut que le caractère patrimonial réside dans l'association elle-même de la nature paysagère et des éléments ferroviaires. Par exemple, la ligne de la Côte d'Azur sur la corniche de l'Estérel et sur le viaduc d'Anthéor constitue incontestablement un ensemble d'une grande qualité (fig. 35). Ce viaduc en lui-même ne mériterait sans doute pas d'être inscrit à l'inventaire et les rochers porphyriques de la baie d'Agay, si originaux soient-ils, ne sont pas les plus beaux sites naturels de Provence. Mais l'association des deux constitue sans nul doute un véritable patrimoine paysager dans lequel la voie ferrée joue un rôle important. La préservation de ce « paysage ferroviaire » signifie donc le maintien de la visibilité de cette association, c'est-à-dire la protection de l'insertion de la voie ferrée dans son environnement, en d'autres termes le fait que le viaduc demeure ouvert sur les rochers et sur la mer, et que chacun de ces éléments ne soit pas caché aux autres par de nouveaux aménagements.

Le paysage ferroviaire : un patrimoine ?

Figure 35. Le viaduc d'Anthéor (Alpes-Maritimes).

© La Vie du rail, cl. Y. Broncard.

NOTES

1. Voir par exemple René Thom, « Par les fenêtres du train », in « Arts et chemins de fer », Actes du 3^e colloque de l'AHICF, Paris, 24-26 nov. 1993, *Revue d'histoire des chemins de fer*, n° 10-11, 1996, p. 19-33 (N.d.l.R.).

AUTEUR

ETIENNE AUPHAN

Géographe, professeur à l'université de Paris-Sorbonne (Paris IV), membre du Comité scientifique de l'AHICF