Introduction

Jean Fosseyeux

Édition électronique

URL : <https://journals.openedition.org/rhcf/554>

DOI : 10.4000/rhcf.554

Éditeur

Rails & histoire

Édition imprimée

Date de publication : 1 novembre 2005

Pagination : 11-14

ISSN : 0996-9403

Référence électronique

Jean Fosseyeux, « Introduction », *Revue d'histoire des chemins de fer* [En ligne], 32-33 | 2005, mis en ligne le 28 mars 2011, consulté le 22 avril 2022. URL : <http://journals.openedition.org/rhcf/554> ; DOI : <https://doi.org/10.4000/rhcf.554>

Ce document a été généré automatiquement le 22 avril 2022.

Tous droits réservés

Introduction

Jean Fosseyeux

- 1 Pour introduire notre réunion de ce jour, je vais me permettre d'évoquer ses origines, il est vrai un peu anecdotiques.
- 2 Il y a bientôt trois ans notre association a organisé en Arles un colloque dont le thème était « ateliers et dépôts du matériel ferroviaire : deux siècles d'histoire ». À cette occasion il m'a été demandé de parler des conditions et des effets de la protection des immeubles et meubles au titre de la loi du 31 décembre 1913 et de la consistance du patrimoine ferroviaire protégé. Pour répondre convenablement à la commande j'ai présenté successivement : les 47 gares de voyageurs, les 26 viaducs et ponts, les 2 tours florentines, les 2 rotondes, les 2 funiculaires, les 2 ateliers ainsi qu'une vingtaine d'autres bâtiments (dépôts, quai, buffet et hôtel de gare, plates-formes, remise à machines, maisons de garde-barrière, châteaux d'eau, cité ouvrière, bâtiments civils) qui avaient bénéficié d'un classement parmi les monuments historiques ou d'une inscription à l'inventaire supplémentaire.
- 3 Présentant à mon auditoire les effets réglementaires, financiers et fiscaux de ces protections, je ne manquais assurément pas de m'attarder sur l'effet de la protection au titre des monuments historiques sur les abords des dits monuments, dont vous savez qu'il est le même qu'il s'agisse de monuments classés ou de monuments inscrits¹. Je signalais alors l'extension et la modulation de la protection de ces abords rendue possible par la loi de décentralisation du 7 janvier 1983 modifiée, dix ans plus tard, par la loi du 8 janvier 1993, qui a apporté aux communes la possibilité de substituer au périmètre fixe des 500 mètres une zone de protection du patrimoine architectural, urbain et paysager qui, par une procédure concertée associant étroitement les communes et l'État, permet de définir un zonage plus pertinent au sein duquel l'avis conforme de l'architecte des bâtiments de France est maintenu.
- 4 Passant du monument à ses abords j'étais assurément amené à rappeler les dispositions de la loi du 2 mai 1930 qui permettent de protéger également, par un classement ou une inscription, des sites d'une grande diversité.
- 5 Par ailleurs, je devais constater que si les premières protections de bâtiments ferroviaires avaient concerné des bâtiments importants (gares, entrées de tunnels,

viaducs et ponts, rotondes, buffets et hôtels de gare) dont la qualité architecturale était incontestable, plus récemment bon nombre de protections avaient plutôt concerné, par elles-mêmes, mais aussi et surtout par les effets qu'elles avaient sur les abords des bâtiments concernés, des espaces et conséquemment des paysages.

- 6 L'arrêté du 18 janvier 1993 avait plus particulièrement retenu mon attention dans la mesure où il concernait tout à la fois cinq gares, une plate-forme, une remise à machine et trois maisons de garde-barrière dont l'intérêt architectural était pour le moins modeste.
- 7 En la circonstance il était clair que c'était le passage de la ligne du Blanc à Argent que, par le jeu combiné de la protection des bâtiments et de leurs abords, on avait voulu protéger².
- 8 Par ailleurs il était incontestable qu'en protégeant dès 1965 les viaducs de La Sioule et de Garabit l'État avait protégé, tout au moins partiellement, les sites créés par la construction de ces viaducs ou existant déjà avant la construction de ces viaducs et signalés ou même magnifiés par cette construction.
- 9 Enfin, on pourrait penser que des sites, qui avaient été protégés en tant que tels ou par la protection conjointe de nombreux bâtiments assez proches les uns des autres, l'avaient été en tenant compte de ce qu'ils étaient marqués par une forte présence ferroviaire.
- 10 En tout état de cause, il est incontestable que la France possède, qu'ils soient protégés ou pas, connus et promus ou pas, de nombreux sites ferroviaires. Cela va du superbe viaduc enjambant une vallée et constituant avec elle un nouveau paysage, jusqu'à la trace modeste mais bien lisible sur le flanc d'une colline du passage d'une ligne de chemin de fer secondaire depuis longtemps disparue, jusqu'à la ruine romantique d'un viaduc qui transforme en un paysage qu'Hubert Robert aurait pu imaginer une vallée encaissée semblable à bien d'autres.
- 11 Cette existence et cette spécificité du paysage ferroviaire, le professeur Pitte les reconnaît et les enregistre dans son ouvrage fondamental consacré à l'histoire du paysage français³. Après avoir examiné les campagnes et villes protohistoriques, les reflets de la Ville éternelle, les campagnes gauloises, la naissance de la mosaïque, le paysage bâti des campagnes médiévales, l'entassement urbain au Moyen Âge, la pseudo renaissance de l'urbanisme antique, la ville classique et les campagnes de l'époque moderne, il en vient au paysage de l'industrie naissante.
- 12 Constatant que le chemin de fer a accéléré la spécialisation commerciale des régions agricoles amorcées à la fin de l'Ancien Régime, il dit bien de l'impact du chemin de fer sur le paysage qu'il a été considérable. « Les espaces ruraux traditionnels [ont été] balafrés par les cicatrices des lignes dont les tracés rectilignes ou à très grand rayon de courbure [contrastent] avec la géométrie approximative des champs, des chemins et des routes et, à plus forte raison, avec les fantaisies de la nature. »
- 13 À ce propos, Jean-Robert Pitte cite un passage de la description que, dans *La Pie saoule*, Henri Vincenot donne de l'épopée de la construction de la ligne Paris-Lyon dans les années 1850. Henri Vincenot décrit ainsi les sentiments de son héros lorsqu'il découvre l'intrusion du chemin de fer dans la campagne bourguignonne. « Il découvrit d'un seul coup un ensemble merveilleux : dans la roche blanche qui affleurait partout on voyait d'une part la longue tranchée de Lantenay et le remblai de Benchail [...] L'œil suivait une saignée vive. La ligne bien fraîchement taillée dans le vieux pays s'en allait tout

d'une traite après une belle courbe, vers les vignobles et les champs de cassis et de framboises [...] Et cette chair, arrachée aux endroits où elle était superflue, était greffée là où le génie de l'homme lui assignait une place nouvelle. » Il est vrai qu'en ce qui concerne l'espace urbain l'impact du chemin de fer sur le paysage fut très différent d'une ville à l'autre. On sait en effet que rares furent les cités qui acceptèrent la présence du chemin de fer au cœur de la ville. Il demeure que, présentes au centre ou en périphérie, les gares ont déterminé l'apparition de sites urbains très particuliers par le remodelage des quartiers ou faubourgs existants. On ne peut que citer ici le plus célèbre de ces sites urbains, organisé il est vrai autour d'un ensemble monumental : le quartier de la gare Saint-Charles à Marseille dont il n'est pas sûr qu'il ait été suffisamment protégé.

- 14 On peut donc considérer comme acquise l'existence de ces paysages particuliers que sont les paysages ferroviaires même s'il sont très différents puisqu'ils vont des paysages grandioses et superbes créés par l'enjambement d'une vallée profonde jusqu'aux paysages urbains très caractéristiques créés autour des gares et le long des voies ferrées pénétrant dans les villes, en passant par les traces les plus discrètes que l'on aperçoit au flanc de certaines collines ou le long de quelques routes.
- 15 Cela dit, on doit s'interroger sur la nature exacte de l'intérêt que l'on peut ou que l'on doit porter à ces paysages.
- 16 En quoi et pour quoi méritent-ils attention, protection et promotion ?
- 17 Et j'en viens ainsi et enfin au sujet de notre rencontre de ce jour.
- 18 Ces paysages ferroviaires nous concernent-ils au nom de l'histoire, à celui de l'esthétique et de la sensibilité ou à celui de la mémoire⁴ ?
- 19 La réponse à mon avis est différente selon les cas mais la question est posée. Dans bien des cas le paysage qui retient notre attention nous concerne à ces trois titres.
- 20 Nous savons, ne serait-ce que parce que les spécialistes de ces questions nous l'ont clairement dit, que « le paysage ne réside ni seulement dans l'objet, ni seulement dans le sujet, mais dans l'interaction complexe de ces deux termes ».
- 21 Nous savons aussi que « le matériau élémentaire de la constitution des paysages n'acquiert d'existence paysagère qu'à partir du moment où une symbolique collective en fait l'emblème d'une certaine identité ». Le paysage est en quelque sorte inventé par les individus et par la société et la cause paysagère est par là même mouvante.
- 22 Je pense que les interventions qui nous sont apportées aujourd'hui feront progresser la cause du paysage ferroviaire.

NOTES

1. Toute construction, restauration, destruction projetée dans le champ de visibilité de 500 mètres autour d'un monument doit obtenir l'accord préalable de l'architecte des bâtiments de France.

2. Jean Fosseyeux, « Conditions et effets de la protection des immeubles et meubles au titre de la loi de 1913 sur les monuments historiques et consistance du patrimoine ferroviaire protégé : quelques exemples », in « Ateliers et dépôts du Matériel ferroviaire, deux siècles d'histoire », Actes du 10^e colloque de l'AHICF, Arles, 25-27 avril 2002, *Revue d'histoire des chemins de fer*, n° 28-29, 2003, p. 462-478.

3. Jean-Robert Pitte, *Histoire du paysage français* (2 vol.), Paris, Tallandier, 1983.

4. La loi du 2 mai 1930 sur la protection des sites est intitulée « loi relative à la protection des monuments naturels et des sites de caractère artistique, historique, scientifique, légendaire ou pittoresque » et son article 4 dit simplement qu'« il est établi dans chaque département, en vu d'éventuelles décisions de protection, une liste des monuments et des sites dont la conservation ou la préservation présente, au point de vue artistique, historique, scientifique, légendaire ou pittoresque, un intérêt général ».

AUTEUR

JEAN FOSSEYEUX

Inspecteur général des Affaires culturelles honoraire, membre du Comité scientifique de l'AHICF, responsable de la journée