

# L'Association pour l'histoire des chemins de fer en France

## et le patrimoine ferroviaire

*L'Association pour l'histoire des chemins de fer en France (AHICF) célèbre en 2007 son 20e anniversaire. Ces deux décennies ont été celles, non certes de l'émergence ou du développement de la notion de patrimoine industriel en France, antérieurs d'une quinzaine d'années, mais de ce qu'on a appelé, analysé et critiqué comme la « patrimonialisation », ou l'ère du « tout patrimoine ». Le mot patrimoine est entré dans la vie publique, les politiques culturelles et les budgets des collectivités et, surtout, dans l'économie touristique pour y jouer un rôle comparable à celui de la culture et des arts vivants pendant les années 1960 à 1980. Une association d'histoire, qui se définissait lors de sa fondation comme une « société savante », ne pouvait, par sa vocation même, être à l'écart d'une telle évolution qui a concerné bien entendu le patrimoine des transports. C'est à celui-ci que nous reviendrons après avoir analysé le rôle qu'une association comme l'AHICF peut jouer dans le domaine du patrimoine.*

### De la société savante à l'association patrimoniale

#### L'archive, patrimoine de l'histoire

L'évolution générale du monde associatif de la société savante à l'association de défense ou de mise en valeur du patrimoine a fait l'objet de travaux de référence qui s'appuient principalement sur les statistiques de création des associations<sup>2</sup> et sur des monographies historiques

de sociétés<sup>3</sup>. De fait, dans le cas de l'AHICF, association constituée « pour l'histoire » d'un secteur de l'industrie, l'intégration du patrimoine dans l'objet de l'association n'a pas été une décision unilatérale : c'est l'évolution même des problématiques patrimoniales qui rendu aussi naturel qu'obligatoire ce rapprochement. L'objet initial de l'association, calqué il est vrai sur celui d'une association de même nature antérieure de cinq ans<sup>4</sup>, était ainsi rédigé :

L'objet de l'Association ainsi créée est d'étudier et de faire connaître l'histoire des chemins de fer en France et dans les pays de rayonnement français.

<sup>1</sup> Agrégée de lettres classiques (1984), secrétaire scientifique de l'AHICF depuis 1989, chargée de cours « patrimoine industriel » à l'université d'Artois (option « patrimoine industriel, scientifique et technique » du master 2 professionnel « mise en valeur du patrimoine ») depuis 2002, administrateur du CILAC depuis 2006.

<sup>2</sup> Hervé Glévarec, « De la société d'histoire à l'association du patrimoine. Changements socioculturels et nouvelles raisons de mobilisation », in Philippe Poirrier et Loïc Vadelorge, *Pour une histoire des politiques du patrimoine*, Paris, Comité d'histoire du ministère de la Culture / Fondation Maison des sciences de l'homme, 2003, 616 p., p. 509-525 ; Hervé Glévarec et G. Saez, *Le Patrimoine saisi par les associations*, Paris, DEP / La Documentation française, 2002 (analyse et résumé dans « Les associations du patrimoine », *Développement culturel*, n° 136, 2001, 12 p., en ligne : <http://www2.culture.gouv.fr/culture/deps/telechrg/dc/dc136.pdf>).

<sup>3</sup> Voir par exemple les actes à paraître de « Les associations de sauvegarde du patrimoine. Entre partage des savoirs et construction des identités, XIXe-XXe siècles », journée d'étude de l'EA Histoire culturelle et sociale de l'art, université Paris I – Panthéon-Sorbonne – UFR 03, 7 juin 2006.

<sup>4</sup> L'Association pour l'histoire de l'électricité en France, fondée en 1982 et dissoute en 2000, dont les missions sont aujourd'hui assumées par le Comité d'histoire de l'électricité rattaché à la Fondation EDF.

REVUE D'HISTOIRE  
DES CHEMINS DE FER

N°20-21, printemps-automne 1999

Le Patrimoine ferroviaire :  
enjeux, bilans et perspectives



REVUE DE L'ASSOCIATION POUR L'HISTOIRE  
DES CHEMINS DE FER EN FRANCE

*Actes du colloque « le patrimoine ferroviaire : enjeux, bilans et perspectives » réuni par l'AHICF à Mulhouse en septembre 1998, Revue d'histoire des chemins de fer, n° 20-21 (1999).*

*© A.Furio, service du patrimoine, département de Seine-Saint-Denis, 2004.*



*Patrimoine en devenir. Le triage du Bourget en Seine-Saint-Denis, paysage technique et végétal.*

*© A.Furio, service du patrimoine, département de Seine-Saint-Denis, 2004.*

A cet effet, l'Association se propose les missions suivantes :

- rassembler les travaux existants sur l'histoire des chemins de fer en constituant un fonds documentaire et une base de données- coordonner les efforts des institutions, groupements ou personnes physiques qui effectuent des travaux sur l'histoire des chemins de fer
- promouvoir une politique de sauvegarde d'archives, d'objets et de sites nécessaires à l'histoire des chemins de fer
- susciter de nouvelles recherches, approches ou analyses touchant l'histoire des chemins de fer...

Il s'agit bien de constituer des « fonds », patrimoniaux par nature, mais seul le rapport de l'histoire aux sources de l'histoire est envisagé, c'est-à-dire le patrimoine archivistique. Il est vrai qu'à l'époque les transports ne sont pas considérés comme un élément du patrimoine de l'industrie. L'étude de terrain entreprise par l'Inventaire général, précisément dans ces années, a fait évoluer cette classification en ce qui concerne les chemins de fer, au vu de l'imbrication des réseaux ferroviaires dans le tissu industriel et de l'influence des chemins de fer dans la localisation des activités industrielles<sup>5</sup>. Cette analyse rejoint celle des historiens puisque le transport des matières premières et produits de l'agriculture et de l'industrie a constitué la première mission des chemins de fer et a déterminé les investissements dans la construction des réseaux<sup>6</sup>.

On voit qu'en 1987 le couple histoire/archives, même si celles-ci incluent l'iconographie, la photographie, puis peu à peu les archives sonores, est exclusif : le patrimoine bâti, le réseau ferroviaire, les outils, les savoir-faire, les expressions de la culture professionnelle, les véhicules ne sont pas *a priori* rattachés à l'histoire. Ce qui s'exprime ici, c'est, plus qu'une définition du patrimoine, le rapport de l'histoire, et d'une histoire principalement

économique, technique et sociale, au patrimoine. Histoire et patrimoine n'ont pas encore opéré leur jonction, ce qu'ils font au cours des grandes manœuvres patrimoniales de la décennie suivante : aujourd'hui la pratique de la recherche historique n'exclut plus – du moins *a priori* – la trace matérielle, ou l'expression figurée de son objet ; la notion de source s'est étendue parallèlement et dans le même temps à celle de patrimoine.

### Un patrimoine ferroviaire fragmenté et hiérarchisé

Par ailleurs, cette conception d'un patrimoine fragmenté et hiérarchisé correspond à ce que l'on estime alors une juste répartition des tâches et des domaines d'autorité. Le patrimoine bâti est, avant la création de Réseau ferré de France en 1997, entièrement géré par la SNCF ; ce qu'elle vend - gares secondaires, maisons de garde-barrière -, sort du domaine public : le patrimoine des chemins de fer étant celui de l'Etat, la vente consacre un abandon définitif par celui-ci du bâtiment vendu, d'abord aux aléas du marché immobilier. De la même façon, ce que la SNCF a détruit dans ses emprises industrielles l'a été sans intervention de tiers<sup>7</sup>. Ce n'est que lorsqu'un bâtiment connu du public et protégé est en jeu qu'un dialogue a été ouvert à l'avantage des parties en présence<sup>8</sup>. En effet, un intérêt national s'est exprimé en 1984 pour le patrimoine ferroviaire, faisant ainsi émerger une certaine conscience de la notion et de la valeur des éléments distingués. Une campagne de protection lancée en mai par le directeur du patrimoine aboutit le 28 décembre à un arrêté protégeant 31 éléments choisis dans des listes qui en comptent beaucoup davantage ; comme l'écrit Paul Smith qui a analysé dans un article pionnier autant que détaillé l'histoire de la protection du patrimoine ferroviaire, c'est le critère « économique » qui a prévalu et non la représentativité historique, esthétique

<sup>5</sup> En dernier lieu, Evelyne Lohr et Mélanie Quéval, « La ligne des coquetiers (1875-2006). De Bondy à Aulnay, un chemin de fer au service du développement local », *Patrimoine en Seine-Saint-Denis*, n° 22, Bobigny, Conseil général de Seine-Saint-Denis, direction de la culture, du patrimoine, du sport et des loisirs, service du patrimoine culturel, 2007, 12 p.

<sup>6</sup> François Caron, *Histoire des chemins de fer en France*, tome premier, 1740-1883, Paris, Fayard, 1997, 706 p. pour un tableau général du développement des chemins de fer et Georges Ribeill, *La Révolution ferroviaire. La formation des compagnies de chemin de fer en France, 1823-1870*, préface de J. Fournier, Paris, Belin, 1993, 480 p., pour la nomenclature des premières compagnies : la compagnie de Saint-Étienne à Andrézieux, première ligne de France concédée (1823), est destinée au transport du charbon des mines de Saint-Étienne au fleuve ; elle est prolongée jusqu'à Roanne en 1841. La plupart des initiatives privées relève de l'extraction charbonnière ou de l'industrie : Saint-Étienne à Lyon (1830), Somain à Anzin (1838), Mulhouse à Thann (1839), Alais (Alès) à la Grand'Combe (1840) ; voir pour la région stéphanoise Michel Cotte, *Innovation et transfert de technologies, le cas des entreprises de Marc Seguin*, Lille, P.U. du Septentrion, 1998. Ce n'est qu'en 1974 que le trafic fret a cessé de croître pour entamer la baisse dont nous voyons aujourd'hui les résultats, voir Georges Ribeill, « Fret SNCF 1974 : les dessous d'un millésime exceptionnel », *Historail*, n° 1 (mars 2007), p. 98-101.

<sup>7</sup> Halle métallique de la gare des Brotteaux à Lyon, démolie en 1985 : le « bâtiment voyageurs » (ce à quoi le public réduit d'ordinaire la gare) a été protégé en 1982 ; remise semi-annulaire du dépôt du Charolais à Paris, etc.

<sup>8</sup> Rotonde de Chambéry, inscrite à l'inventaire supplémentaire des monuments historiques le 28 décembre 1984, menacée de destruction après le séisme de juillet 1996 qui avait endommagé sa toiture ; la rotonde aujourd'hui peut accueillir des spectacles et reçoit des visites tout en conservant ses fonctions industrielles. Analyse du bâtiment sur la base Mérimée et sur le site « patrimoine du 20<sup>e</sup> siècle », <http://www.culture.gouv.fr/rhone-alpes/dossier/jep2000/rotonde.htm>

ou technique des éléments présentés<sup>9</sup>, sans que celle-ci, bien entendu, manque aux éléments retenus. Cependant, à la création de l'AHICF cette campagne fort courte était considérée comme terminée et la représentativité des éléments sélectionnés, suffisante. Il est vrai que cette action a eu des effets très positifs ; mais, fort heureusement, les protections d'éléments de patrimoine ferroviaire bâti, qui avaient commencé dès l'entre-deux-guerres, ont continué depuis lors<sup>10</sup>.

Quant aux véhicules, ils étaient répartis entre le Musée français du chemin de fer, ouvert en 1976, et les associations qui assurent la sauvegarde, la réparation et la restauration, l'entretien et parfois la circulation de machines, voitures et wagons qui leur appartiennent ou leur sont confiés par la SNCF. Le musée a lui-même une origine associative ; installé à Mulhouse, il rassemble la SNCF et les collectivités publiques. Créé par des agents et des anciens agents de la SNCF, il recevait les éléments sélectionnés par les directions du matériel et de l'équipement (voie et bâtiments) de la SNCF. Devenu un musée « professionnel », au sens où il s'est rapproché des professionnels du patrimoine - il bénéficie à partir de 1994 des compétences d'un conservateur du patrimoine et de 1991 d'une première publication de ses collections - il est aujourd'hui musée de France et a été reconstruit en Cité du train en 2005.

En dehors des collections du musée, la protection administrative des véhicules a beaucoup occupé la 4<sup>e</sup> section de la commission supérieure des monuments historiques (« Patrimoine industriel, scientifique et technique, classement parmi les monuments historiques et travaux s'y rapportant ») entre sa constitution en 1984 et sa dissolution en 2007. Environ 500 éléments sont aujourd'hui classés (l'échelon « inscription à l'inventaire supplémentaire » n'étant apparu que récemment pour le patrimoine mobilier<sup>11</sup>).

Quant aux archives ferroviaires, les archives des compagnies qui ont précédé la SNCF ont fait l'objet, en ce qui concerne les archives dites de façon ambiguë « sociales » - c'est-à-dire les actes de société et les archives des conseils d'administration - de versements, après guerre, aux archives nationales, la SNCF conservant pour son

usage les fonds techniques (des plans de gares du 19<sup>e</sup> siècle peuvent encore aujourd'hui être utilisés couramment). Etablissements publics, la SNCF, la RATP puis RFF conservent leurs archives, archives publiques, par délégation accordée par la direction des archives de France ; la SNCF se dote d'un conservateur qui va constituer des fonds historiques dans les flux d'archives jusque-là gérées pour les besoins administratifs de l'entreprise en 1989, la RATP en 1990, RFF en 2003.

Voici, brossé à grands traits, le tableau du patrimoine ferroviaire au début des années 1990 ; il s'agit à présent d'évaluer les modes d'action d'une association « sectorielle » et ses résultats, 20 ans plus tard.

## A quoi sert l'AHICF ?

En 1994, le premier article des statuts de l'association fut modifié ainsi :

**2.** Elle encourage la sauvegarde des archives, des objets et des sites essentiels à l'histoire des chemins de fer par ses actions et par ses conseils aux entreprises, administrations, collectivités publiques, associations et particuliers.

Cette rédaction reflétait l'inscription, encore timide, d'une « politique du patrimoine » dans le projet associatif. Dans la mesure où le patrimoine ferroviaire appartenait en majeure partie à l'Etat ou à ses établissements publics et, à cause de ce statut, était géré par eux, l'AHICF ne pouvait se voir déléguer la gestion d'éléments de patrimoine, à la différence d'autres associations d'histoire contemporaines<sup>12</sup>. Son action s'est donc construite peu à peu, au gré des opportunités et des demandes, sur trois modes : le signalement de patrimoine en danger, les actions de sauvetage ; l'accompagnement d'actions en faveur du patrimoine, l'offre de ressources, documentaires ou autres, à leurs promoteurs ; surtout, la fédération d'actions, la mise en réseau des acteurs. L'ensemble est une application de double la fonction qui est aujourd'hui celle de l'AHICF dans le monde ferroviaire : être un centre de ressource et un réseau de connaissances et de compétences.

<sup>9</sup> Paul Smith, « Le patrimoine ferroviaire en France : soixante-dix ans de protection juridique », in [coll.], « Le patrimoine ferroviaire : enjeux, bilans et perspectives », Actes du 6<sup>e</sup> colloque de l'AHICF, Mulhouse, 23-26 septembre 1998, *Revue d'histoire des chemins de fer*, n° 20-21 (1999), p. 329-347, voir p. 336. La SNCF n'a pas souhaité grever de contraintes des éléments qu'elle savait devoir abandonner à court ou moyen terme, et fait valoir en revanche la sauvegarde du patrimoine assurée par la continuité de l'exploitation ferroviaire.

<sup>10</sup> 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 Christian Chevandier et Philippe Mioche (dir.), « Ateliers et dépôts du Matériel ferroviaire, deux siècles d'histoire », Actes du 10<sup>e</sup> colloque de l'AHICF, Arles, avril 2002, *Revue d'histoire des chemins de fer*, n° 28-29 (2003), p. 462-478.

<sup>11</sup> Code du patrimoine, art. L622-20 (ordonnance n° 2005-1128 du 8 septembre 2005 art. 23, art. 24, *Journal officiel* du 9 septembre 2005 en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2007).

<sup>12</sup> L'Institut d'histoire de l'aluminium, en charge du patrimoine d'entreprises privées, dénationalisées, ou de collections de personnes privées, voir l'excellent site [www.histalu.org](http://www.histalu.org) dans ce volume l'article de Florence Hachez-Leroy

## Sauver... ?

De façon discrète mais continue, l'AHICF a signalé aux services d'archives de l'Etat et des établissements ferroviaires, aux établissements culturels avec lesquelles elle est en correspondance, des fonds en déshérence ou en danger, en particulier des archives techniques ; des membres de l'AHICF ou leurs familles ont déposé à l'association des archives ou des ouvrages : les ouvrages sont conservés dans le fonds de l'AHICF et mis à la disposition des chercheurs ; les archives sont inventoriées par des étudiants en archivistique stagiaires à l'association, avec l'aide, pour les fonds techniques, de ceux de ses membres qui sont spécialistes du domaine considéré, puis versées dans les archives publiques. Le Centre des archives du monde du travail des Archives nationales est ainsi devenu, dès son ouverture en 1993, quand il a reçu les fonds des anciennes compagnies, l'interlocuteur naturel de l'AHICF, qui y a réuni son dernier colloque en date, en mars 2006. Reviennent à la SNCF des fonds personnels, constitués par des ingénieurs au cours de leur carrière, ou des ensembles constitués par des collectionneurs lors de mises au pilon des années 1970 qui se révèlent aujourd'hui très utiles. Il s'agit toujours, étant donné les moyens de traitement limités dont dispose l'AHICF, de petits volumes, mais de grand intérêt et qui peuvent être mis immédiatement à la disposition de la recherche grâce à l'intervention de l'association. De plus en plus nombreuses sont les collections documentaires privées qui sont proposées à l'AHICF, pour un dépôt, un don ou legs, ce qui va poser dans un proche avenir la question de la place de l'association dans le réseau des fonds historiques spécialisés et des moyens qui lui seront affectés pour tenir éventuellement un rôle plus affirmé.

Bien entendu, cette action ne se limite pas aux archives et aux fonds documentaires : l'AHICF relaie les signalements de destruction imminente d'une gare, d'un pont, d'un véhicule et tente d'orienter leurs défenseurs et dans le même temps d'informer les établissements et services concernés<sup>12</sup>. Dans la mesure où les principales entreprises ferroviaires, le ministère de la Culture et le ministère des Transports, parties prenantes dans la plupart des cas, sont membres de droit de l'association, elle conserve ce rôle de conseil et d'orientation, parfois de médiation, sans prendre position dans d'éventuels conflits.

## Constituer des ressources

Lorsqu'en 2001 Paul Smith, à la demande de l'AHICF, a publié la liste des éléments du patrimoine ferroviaire protégé

(hors véhicules), liste depuis mise chaque année à jour sur le site de l'AHICF, il a fallu reconnaître que... cette liste n'existait pas. Inutile de dire qu'elle est souvent consultée, surtout par les propriétaires des éléments concernés, en majorité la SNCF et RFF. Quand on sait que la SNCF (avant la création de RFF en 1997) était considérée comme le gestionnaire le plus important du domaine public après l'armée, on conçoit que les deux établissements soient, parmi les propriétaires publics de patrimoine inscrit ou classé, en bonne position : la liste compte aujourd'hui plus de 100 éléments, pour la plupart de taille respectable<sup>13</sup>. Ce sont aussi les recenseurs-documentalistes des monuments historiques qui viennent parfois nourrir leurs dossiers à l'AHICF avant de les présenter aux commissions régionales du patrimoine et des sites, comme ce fut le cas pour la rotonde de Longueau (inscrite à l'inventaire supplémentaire le 28 mars 2003), ou les chercheurs de l'inventaire qui souhaitent des éléments de contexte ou de comparaison pour approfondir une monographie. Les pages « archives d'entreprises », « centres de documentation et bibliothèques » que l'AHICF développe sur son site Internet leur sont utiles. En revanche, le projet d'un « annuaire du patrimoine ferroviaire », lancé en 1998 et qui a donné lieu à une première publication à cette date n'a pas été poursuivi : la base de données des lieux et institutions de conservation envisagée demandait des moyens trop importants pour être efficacement tenue à jour ; par ailleurs, l'Internet regorge de portails qui, eux, le sont.

L'AHICF est aussi un acteur de la constitution et de la mise en valeur du patrimoine ferroviaire. Elle constitue un patrimoine dans le sens où elle provoque la création d'archives. En effet, depuis 2002 elle s'est lancée dans un programme de collecte de témoignages oraux dans la perspective de leur constitution en fonds d'archives sonores pérenne et ouvert à la recherche. Cette collecte suit trois axes : d'abord, l'histoire des métiers des cheminots depuis la Deuxième Guerre mondiale, qui s'intéresse aux métiers disparus ou à ceux qui ont subi les plus importantes mutations dans leur exercice ; cinq entretiens sont conduits par métier, chacun avec une personne différente. Ils suivent une trame commune. Ensuite, l'histoire des décisions structurantes prises par et pour la SNCF depuis les années 1970 : elle implique des entretiens plus longs, parfois répétés, avec les personnalités qui ont pris ou conduit l'application de ces décisions à caractère technique ou politique ou d'importants changements de structures. Enfin, la sauvegarde et l'ouverture à la recher-

<sup>12</sup> Un exemple du fonctionnement de ce réseau : un vendredi veille de Noël, à la veille de leur démolition, l'AHICF a organisé le don par la SNCF et le transfert d'une partie représentative des éléments techniques des abris anti-gaz des années 1935 du sous-sol de la gare Saint-Lazare vers la Coupole, centre d'histoire et de mémoire du Nord – Pas-de-Calais, où ils entreront dans la nouvelle muséographie en cours d'élaboration, sur le conseil de chercheurs spécialistes de la Deuxième Guerre mondiale partenaires des deux structures.

<sup>13</sup> <http://www.trains-fr.org/ahicf/patrimoine.htm> La liste des véhicules protégés est tenue par le ministère de la Culture.

che (par les mêmes traitement technique, régularisation juridique, organisation documentaire que les entretiens conduits par l'AHICF) d'entretiens menés par des associations, des syndicats ou comités d'entreprises, des particuliers, chercheurs ou amateurs du monde ferroviaire, qui sont versés à l'AHICF. On voit ici que constitution et mise en valeur sont inséparables : un patrimoine n'existe comme tel que par la reconnaissance de sa valeur pour la collectivité et le partage de cette valeur, reconnue comme un bien commun. Il en est ainsi pour l'inventaire des monuments commémoratifs ferroviaires : à l'exemple des inventaires et bases de données constituées pour l'ensemble du territoire par l'Office national des anciens combattants et victimes de guerre, ou par la Ville de Paris lors de la célébration du 60<sup>e</sup> anniversaire de sa libération en 2004, l'AHICF contribue à l'élaboration d'une base de données, bientôt en ligne, des monuments commémoratifs (plaques, stèles...) présents dans les lieux de travail ou les espaces publics (gares) qui ne sont pas autrement recensés. Ce faisant, l'AHICF joue pleinement son rôle : elle apporte le complément décisif qui permet la réalisation d'un projet qui intéresse et rapproche de multiples partenaires, ici les gestionnaires du parc immobilier de la SNCF et de RFF, les associations de généalogistes, les chercheurs qui s'intéressent à l'histoire des conflits, à la mémoire, à sa transmission et à sa perception ; les usages sont concrets, de la gestion quotidienne à la recherche, et permettent d'ancrer le patrimoine dans le présent en lui conférant, autant qu'un usage, une utilité ; enfin, cette initiative, comme la précédente, doit susciter des recherches nouvelles et pluridisciplinaires.

Il faut cependant souligner que le patrimoine dit immatériel est très matériel : c'est pour le programme de collecte d'archives orales que les partenaires de l'AHICF ont consenti les plus importants investissements de l'histoire de l'association ; de même, la maintenance et la pérennité de bases de données coûtent cher.

## Animer un réseau

C'est dans son rôle d'animateur de réseau que l'AHICF apporte le plus peut-être au patrimoine ferroviaire, dans la mesure où elle contribue à sa constitution, à sa sauvegarde, à sa mise en valeur, en bref, à sa vie quotidienne. En 1998, un colloque qui voulait promouvoir un patrimoine « global » du monde ferroviaire, au-delà des catégories traditionnelles et des frontières entre acteurs a marqué le

début de cette politique associative du patrimoine : intitulé « le patrimoine ferroviaire : enjeux, bilans et perspectives », il associait à l'AHICF le CILAC et le Musée français du chemin de fer (depuis Cité du train) pour réunir professionnels du patrimoine et du tourisme, administration centrale et collectivités locales, représentants des entreprises et des associations avec pour premier objet leur rencontre et des échanges au-delà de possibles conflits ponctuels ou de méfiances institutionnalisées<sup>15</sup>. Il s'agissait aussi de faire comprendre la consistance du patrimoine ferroviaire, né d'un système technique et d'un secteur d'activité, et ses spécificités, à des acteurs qui pouvaient avoir tendance à le considérer sous des points de vue partiels. Or c'est bien l'histoire qui fonde cette cohérence globale et il était naturel à l'AHICF de la faire apparaître ; c'est aussi une nécessité impérative car c'est elle qui doit fonder les choix patrimoniaux : comment telle rotonde ou telle machine peuvent-elles en effet être désignées comme « représentatives » du patrimoine ferroviaire si le système ferroviaire et son histoire ne sont pas connus et appréhendés dans leur entier ? Un tel choix a d'autant plus d'importance que la taille de ces équipements ou de ces objets est grande et les coûts attachés à leur conservation, élevés.

De telles manifestations permettent de créer des liens entre les acteurs et de prolonger les échanges. Ainsi, à travers les demandes de documentation ou d'orientation dans les archives ferroviaires qui lui sont parvenues de plusieurs directions, l'AHICF a pu faire le compte des opérations d'inventaires en cours, par des entreprises, des départements, des services régionaux d'inventaire. Une journée d'étude est prévue en 2008 pour mettre en commun les questions posées par l'inventaire non plus d'une catégorie de bâtiments, comme cela a pu être fait voici une dizaine d'années, mais d'une ligne de chemin de fer ; en effet, les opérations d'inventaire concernant le réseau ferroviaire en exploitation sont un domaine nouveau. Depuis la protection d'une section de ligne, en janvier 1993, par l'inscription à l'inventaire supplémentaire d'une série de points successifs<sup>16</sup>, la question de la prise en compte d'un patrimoine linéaire, modeste et répétitif est posée ; celle de sa description recevra peut-être bientôt, grâce à la confrontation des expériences, une réponse satisfaisante.

Enfin, l'AHICF a été sollicitée pour contribuer à approfondir et à compléter le dossier de candidature d'une ligne de chemin de fer française au patrimoine mondial, la ligne dite du « train jaune », de Latour-de-Carol à Villefranche-de-Conflent, ligne électrique de la Compagnie du

<sup>15</sup> Voir les actes, *Revue d'histoire des chemins de fer*, n° 20-21 (1999).

<sup>16</sup> Ligne à voie ferrée métrique le Blanc-Argent (ou B.A.) sur le tronçon Luçay-le-Mâle-Argy. Un seul arrêté concerne l'ensemble de la voie ferrée, englobant les bâtiments-voyageurs des six gares, ainsi que les halles à marchandises, les maisons de gardes-barrières et la plate-forme avec ses voies armées de rails à double champignon : ce qui a été considéré comme un ingénieux ou pernicieux « bricolage juridique » (l'ensemble de la ligne étant protégé par la juxtaposition des zones protégées comme abords de monuments historiques) a eu le mérite de poser la question de la protection des réseaux.

Midi inaugurée pour sa plus grande partie en 1910. Son action est double : médiation entre les parties prenantes (SNCF, RFF, Société hydroélectrique du Midi, département des Pyrénées-Orientales, région Languedoc-Roussillon) et animation d'un réseau d'experts français et étrangers qui doivent se retrouver en septembre 2008 lors d'un colloque qui traitera de l'histoire et de la gestion patrimoniale des lignes de montage construites dans les années 1860-1920. Le réseau de connaissances et de références que peut mobiliser aujourd'hui l'AHICF s'étend donc, à travers l'Association internationale d'histoire des chemins de fer<sup>17</sup> et TICCIH qui prépare une section « patrimoine des transports »<sup>18</sup>, aux échanges internationaux.

## Retour sur le patrimoine des transports, aujourd'hui et demain

Voici qui nous amène à poser la question de l'avenir du patrimoine des chemins de fer. Qu'en est-il du patrimoine ferroviaire aujourd'hui ? Comment se porte-t-il ? Sera-t-il un objet privilégié d'engouement populaire du début du 21<sup>e</sup> siècle ? Si l'on considère l'intérêt grandissant du public pour les grands musées des transports et la rénovation de la plupart d'entre eux, son affluence aux manifestations publiques comme Train capitale (2003 : 6 millions de personnes) ou les 25 ans du TGV (2006) ou la fréquentation croissante des trains touristiques (évaluée à 3 millions de personnes par an), on peut penser que ce patrimoine, loin d'être en danger, est reconnu par la collectivité et a de beaux jours devant lui. La place visible que tiennent aujourd'hui les réseaux ferroviaires dans les paysages ruraux et urbains serait alors le gage d'un avenir assuré.

### Un patrimoine en bonne santé ?

Ce jugement doit pourtant être nuancé. Lors qu'on observe l'inauguration en France de la Cité du train en mars 2005 à Mulhouse, l'ouverture du musée des chemins de fer d'Utrecht aux Pays-Bas la même année, les immenses projets de rénovation du musée national des chemins de fer de York au Royaume-Uni (un million de visiteurs annuel), on constate que ce n'est pas un intérêt pour le patrimoine ferroviaire qui motive la plupart des visiteurs ; le musée diversifie ses offres (éducation, culture, loisir, divertissement) mais doit sans cesse réfléchir à la façon

d'intéresser son public à l'histoire et de le sensibiliser à l'intérêt de la préservation du patrimoine. Cette réflexion est de moins en moins aisée ; l'une des solutions réside dans le lien que le musée peut créer entre le passé et le présent par l'interprétation qui est proposée du patrimoine exposé et par le rôle qui est donné à celui-ci dans l'enseignement d'une culture technique et l'ouverture d'un débat sur des questions actuelles : choix modal et développement durable, nouvelles infrastructures et environnement...<sup>19</sup> Les chemins de fer touristiques sont confrontés à la même problématique : ce n'est pas la dimension historique de leur exploitation ni l'authenticité du patrimoine technique mis en œuvre qui attirent d'abord les passagers, mais bien la qualité du produit touristique et de l'accueil offert ; c'est à travers elle que peuvent s'exprimer la richesse de l'histoire, les compétences professionnelles et la culture technique mis en œuvre dans l'exploitation du train en mouvement, surtout lorsqu'il circule sur une ligne qu'il a connue lors de son exploitation commerciale. Les commentaires apportés lors du trajet sur le fonctionnement des machines et de la signalisation, sur le paysage traversé et vu du train, surtout lorsqu'il comporte des équipements ou industries nés de la proximité de la voie ferrée, les démonstrations techniques, la visite des ateliers de restauration, les explications données sur les matériels exposés donnent sa dimension patrimoniale à cette activité qui, d'abord le fait d'amateurs de matériels anciens, se professionnalise de plus en plus et entre dans l'industrie touristique et le développement local.

On peut donc se réjouir de la relative bonne santé du patrimoine « patrimonialisé », en prenant garde cependant à la qualité de son interprétation. Mais qu'en est-il du patrimoine en devenir ?

### Un système ferroviaire en pleine mutation

Le système technique ferroviaire est engagé depuis 20 ans dans une mutation complète et rapide. Les équipements sériels, les éléments plus ou moins exceptionnels mais familiers hérités du 19<sup>e</sup> siècle ou du début du 20<sup>e</sup> siècle disparaissent de façon progressive mais totale, sans étude préalable. Qu'il s'agisse de caténaires des années 1920, de postes d'aiguillages, d'ateliers, leur inventaire systématique n'est prévu par aucune réglementation : l'obligation faite aux maîtres d'ouvrages de faire procéder à des fouilles archéologiques sur le site de construction de nouvelles infrastructures ne s'étend pas à l'inventaire du patrimoine industriel dont ils sont, consciemment ou

<sup>17</sup> <http://www.docutren.com/ai/>

<sup>18</sup> <http://www.mnactec.com/ticcih/>

<sup>19</sup> L'antenne du national Railway museum e York ouverte en 2005 à Shildon est un exemple de cette mise en perspective d'une collection patrimoniale ; voir <http://www.locomotion.uk.com/> et M.-N. Polino, « Museum Review: Locomotion, the National Railway Museum at Shildon », dans *Journal of Transport History*, 3e série, vol. 27, n° 1 (mars 2006), p. 155-157.

non, les gestionnaires. L'intérêt grandissant, que partage comme on l'a vu l'AHICF, pour les témoignages, récits ou images, du travail et pour l'histoire de la mobilité, quelque utile qu'il soit à la diffusion des connaissances et à la popularité du patrimoine ferroviaire, a tendance à faire oublier le destin du patrimoine « matériel »<sup>20</sup>.

À l'échelle des communes, les emprises d'une gare désaffectée et le bâtiment des voyageurs sont utilisés le plus souvent comme une réserve foncière sans que leur histoire et leur valeur patrimoniale soient pris en compte. Il en est de même, à une échelle plus grande, des paysages dont le réseau ferroviaire fait le principal (grandes emprises de la Seine-Saint-Denis, par exemple, fig. 5) ou l'armature (trace d'une voie rurale défermée) ; le ministère de l'Écologie, du Développement et de l'Aménagement durables devrait bientôt considérer la présence du chemin de fer comme un critère de protection de paysages remarquables<sup>21</sup>.

## Conclusion : du bilan aux perspectives

On peut donc dire que le patrimoine ferroviaire en France est encore un champ d'étude, de réflexion et d'action. C'est un champ d'étude encore insuffisamment parcouru, où les recherches historiques comme les études de terrain sont encore trop peu nombreuses. On peut penser que la décentralisation entraînera la multiplication d'opérations d'inventaire conduites par les collectivités publiques et d'analyses de sites pour les besoins du développement local qui pourront modifier la perception de ce patrimoine par ceux – élus, aménageurs, urbanistes et architectes – qui en ont la responsabilité. De même, l'ouverture et la constitution de fonds d'archives, qu'il s'agisse de l'organisation et de l'ouverture au public des archives des entreprises ferroviaires ou d'initiatives plus modestes, comme la constitution de fonds d'archives orales par l'AHICF ou

d'autres associations, devraient susciter et encourager des recherches nouvelles. On ne peut que souhaiter par ailleurs le développement d'une réflexion d'ensemble sur les ressources que représente le patrimoine ferroviaire dans toutes ses composantes pour la diffusion de la culture technique et la compréhension de l'histoire et de la géographie locales.

Champ de réflexion, donc, il l'est aussi pour de nombreuses problématiques patrimoniales ; certaines sont communes au patrimoine des transports, comme la dialectique entre authenticité et fonctionnement dans la restauration des véhicules ou la protection d'un patrimoine linéaire dont les éléments sont hétérogènes, dispersés, répétés, matériels et immatériels. D'autres sont propres au mode ferroviaire, comme l'articulation des emprises ferroviaires de grande taille et du tissu urbain. C'est enfin un champ d'action privilégié pour l'économie touristique et le développement local, mais aussi pour les professionnels du patrimoine, chargés d'assurer sa préservation et sa mise en valeur. Réussites remarquables et échecs cuisants alternent, comme dans tous les domaines du patrimoine : à l'ouverture d'un musée succède la destruction d'un ensemble historique. La taille des équipements ferroviaires, la dimension des réseaux et des territoires concernés et l'absence d'une coordination nationale expliquent la fréquence des seconds.

C'est là que l'action d'une association comme l'AHICF se justifie et peut, par le dialogue entre les acteurs, contribuer à une définition et à une compréhension plus larges du patrimoine ferroviaire, qui doivent inclure autant le patrimoine reconnu que celui qui est en devenir, la collection que le paysage urbain en cours de conversion. C'est ainsi que l'on pourra intéresser à sa préservation et à sa mise en valeur des budgets et des acteurs nouveaux, dans les secteurs des transports ferroviaires, du tourisme, de l'urbanisme, en un mot l'intérêt de tous ceux qui font déjà aujourd'hui le succès populaire du patrimoine ferroviaire.

<sup>20</sup> À la suite de Sebastiao Salgado, *Les Cheminots*, Paris, Comité central d'entreprise de la SNCF, 1989 et de Gérard Mordillat, *Trains de vie, Les cheminots dans l'aventure du siècle*, Paris, Editions de la Martinière, 1999, 186 p. (tous deux commandes du Comité central d'entreprise de la SNCF), se sont multipliés les ouvrages fondés sur l'histoire orale et la photographie. Voir par exemple : France Berlioz, Jean Ber, *J'aimerais tellement vous dire... 26 parcours de jeunes cheminots à la SNCF*, Paris, Textuel, 2002, 175 p. (interviews de jeunes embauchés, commande de la SNCF) ; Jean-Charles Huitorel, *Cheminots. Gestes et paroles. Mémoires du Réseau breton*, Brest, Le Télégramme, 2003, 118 p. (album photographique des cheminots d'un réseau secondaire fermé au milieu des années 1970) ; Éric Bonneau, Christian Malaurie, *Mémoire entre les voix. Histoire des ateliers SNCF de Bordeaux (1854-1994)*, Pessac-Bordeaux, La part des Anges éd., 2005, 96 p. (interviews et photos par une association locale après la fermeture des ateliers de réparation de la SNCF) ; Pascal Rabot (photos), Florence Coudert (textes), Martine Robert-Monteil (coordination), *Chemins de Faire. Le Savoir Cheminot, Jugeals-Nazareth, F. Coudert*, 2005, 155 p. (album photo des savoir-faire cheminots). L'ouvrage *Cheminots et chemins de fer en Nord-Pas-de-Calais. Identités régionale et professionnelles. 1830-2030*, par Alain Barré, Denis Cacheux, Odette Hardy-Hémery, Olivier Kourchid, Philippe Menerault, Chantal Pétillon, François Schuiten, Didier Terrier (Paris, La Vie du Rail, 2004, 239 p.) a été écrit par des chercheurs à la demande du comité régional d'entreprise du Nord – Pas-de-Calais, comme *Cheminots en Provence, des voix de la mémoire aux voies de l'avenir (1830-2001)* en 2001 sous la direction de Robert Mencherini et Jean Domenichino pour celui de la région PACA. L'un et l'autre ont utilisé des récits de vie et une abondante iconographie outre les sources d'archives.

<sup>21</sup> Voir « Le paysage ferroviaire : mémoire et patrimoine », Actes de la journée du 3 février 2005 (reçue par ce ministère) *Revue d'histoire des chemins de fer*, n° 32-33 (2005), 194 pages.



## Comment faire découvrir le patrimoine des chemins de fer ?

### - Repérer et suivre sur le terrain la trace d'une ligne secondaire

Muni d'une carte Michelin des années 1930, on peut suivre sur le terrain le tracé d'une ancienne voie, reconnaissable à ses alignements et à ses faibles pentes, découvrir les ouvrages d'art, les maisons de garde et les haltes, etc. Beaucoup d'anciennes voies ferrées ont été converties au tourisme « doux » dans le cadre du programme européen « voies vertes » et sont aujourd'hui des sentiers de randonnée, ce qui permet de troquer la carte ancienne contre un guide récent. Voir le site de l'Association française de développement des véloroutes et voies vertes, <http://www.af3v.org/>.

- La visite d'un atelier de maintenance-restauration de matériel historique permet de comprendre un système technique : l'organisation des lieux, les techniques et procédés réunis, le travail, l'insertion de la maintenance dans l'exploitation ferroviaire, les relations hommes-machines...

Voir la liste des ateliers-musées proposée par le site de la FACS-UNETO : <http://www.trains-fr.org/>. La plupart des chemins de fer touristiques ont un dépôt ou un atelier.

- Lire et comprendre une gare, un atelier ou un poste de régulation en activité permet de découvrir l'insertion du travail industriel dans le quotidien.

Lors des Journées du patrimoine, la 3<sup>e</sup> fin de semaine de septembre de chaque année, animations et visites dans les principales gares (voir par exemple la gare et la rotonde de Chambéry, la gare de Metz...); visites des « coulisses », établissements de maintenance, centre régulation du réseau de la RATP, lors des journées du patrimoine mais aussi toute l'année dans le cadre de la politique de tourisme de découverte économique active menée par le comité départemental du tourisme de Seine-Saint-Denis : <http://www.tourisme93.com/document.php?pagendx=154>

Des établissements de maintenance de la SNCF (Nevers) sont ouverts également lors des Journées nationales portes ouvertes des entreprises en octobre de chaque année, voir le site officiel de la découverte économique et faire une recherche par entreprise : [http://www.decouverte-economique.org/acfci\\_1\\_ALK/scripts/sit\\_accueil/index.php](http://www.decouverte-economique.org/acfci_1_ALK/scripts/sit_accueil/index.php) ou s'adresser à la direction de la communication de la région SNCF concernée (pas de liste nationale en ligne).

### Ouvrage utile

Jérôme Camand, *Guide du tourisme ferroviaire. Trains, gares, ponts et viaducs, musées du rail*, Paris, Sélection du Reader's Digest, 2005.

### Adresses utiles

<http://www.trains-fr.org/ahicf/>

Site officiel de l'AHICF : vie et activités de l'association ; ressources documentaires en ligne (adresse des bibliothèques et centres d'archives spécialisés, catalogues des fonds de l'AHICF, d'archives publiques, liste du patrimoine ferroviaire protégé, inscrit ou classé) ; actualité de la recherche (manifestations, comptes rendus d'ouvrages).

9, rue du Château-Landon, 75010 Paris (sur rendez-vous)  
Tél. : 01 5820 5101 ou 02

[ahicf@club-internet.fr](mailto:ahicf@club-internet.fr)

<http://www.citedutrain.com/fr/train/>

Site officiel de la Cité du train, Mulhouse  
2, rue Alfred de Glehn, 68200 Mulhouse  
Tél. : 03 89 42 83 33

Conservation : [musee.ch.fer@wanadoo.fr](mailto:musee.ch.fer@wanadoo.fr)

Administration et communication :  
[message@citedutrain.com](mailto:message@citedutrain.com)

<http://www.trains-fr.org/>

Site officiel de la FACS-UNETO, Fédération des amis des chemins de fer secondaires / Union des exploitants de chemins de fer touristiques et de musées

Revue *Chemins de fer régionaux et tramways* ; liste et coordonnées des 80 chemins de fer touristiques ou musées associatifs fédérés par l'Unecto, mais aussi de tous les autres ; voyages ferroviaires organisés par la FACS.

FACS – UNECTO

Gare de l'Est

F-75475 PARIS Cedex 10

Tél./Fax + (33)(0)1 40 38 39 07

[sec.facsunecto@free.fr](mailto:sec.facsunecto@free.fr) / [unecto@trains.asso.fr](mailto:unecto@trains.asso.fr)

<http://www.ajecta.org/>

A l'origine « Association de jeunes pour l'entretien et la conservation des trains d'autrefois », combine la présentation de collections sur un site historique (dépôt de Longueville, rotonde de 1911), les ateliers de restauration, la formation à l'entretien des machines et à leur conduite l'organisation de voyages ferroviaires sur matériel ancien.

AJECTA

Dépôt des machines

Rue Louis-Platriez, 77650 LONGUEVILLE

Tél. : Dépôt de Longueville 01 64 08 60 62 (répondeur)

[contact@ajecta.org](mailto:contact@ajecta.org) (pour les questions d'ordre général) et [musee@ajecta.org](mailto:musee@ajecta.org) (pour prendre un rendez-vous pour une visite)

## Des partenaires de l'AHICF en Europe

---

L'AHICF entretient des relations privilégiées avec des institutions culturelles qui sont aussi des lieux de recherche historique.

### **Musée national des chemins de fer du Royaume-Uni : National Railway Museum, York**

[www.nrm.org.uk/](http://www.nrm.org.uk/)

La documentation et les archives conservées par le musée sont en ligne en 2007 (projet « Search Engine ») ; avec l'université de York, il a créé depuis 1995 l'Institute of Railway Studies and Transport History, seul institut universitaire en Europe à être consacré à l'histoire des chemins de fer (<http://www.york.ac.uk/inst/irs/>).

### **Fondation historique des chemins de fer suisses**

<http://www.sbbhistoric.ch>

(choisir la langue française)

La Fondation pour le patrimoine des Chemins de fer fédéraux suisses « est chargée d'assurer la collection, la conservation, l'entretien, la documentation et l'archivage des témoins de l'histoire ferroviaire suisse ». Depuis 2001 elle rassemble, conserve et inventorie d'importants fonds archivistiques et photographiques, des collections d'affiches et d'objets dont les catalogues sont en ligne. Parallèlement, la fondation est chargée de la conservation, main-

tenance et exploitation du matériel ancien appartenant aux CFF et propose un programme de voyages.

### **Fondation des chemins de fer espagnols : Fundación de los Ferrocarriles Españoles**

<http://www.ffe.es/portada.htm>

Parmi ses nombreux domaines culturels d'activité, dont deux musées historiques, la Fondation a développé un important département « documentation et archives » qui conserve les archives des anciennes compagnies (plan de classement en ligne), organise des colloques historiques et publie une revue scientifique internationale sur les réseaux, les transports et les communications.

Elle assure également le secrétariat général de l'Association internationale d'histoire des chemins de fer, constituée en 2002 : <http://www.docutren.com/ai/>

### **Deutsches Museum (Munich)**

<http://www.deutsches-museum.de/verkehrszentrum/information/>

Le Deutsches Museum qui vient de rassembler ses collections « transports » dans une section autonome (Deutsches Museum Verkehrszentrum), implantée dans les halles historiques (1907) du premier parc des expositions de la ville. Le centre de recherche, les archives, la bibliothèque qui embrassent techniques et sciences naturelles sont restés dans l'« île des musées ». La plupart des catalogues est accessible en ligne.

Voir aussi le département « transport sur rail » du Deutsches Technikmuseum à Berlin, <http://www.dtm.de/index.html>.