





52



26



98



116



58

## SOMMAIRE

### 4 ÉDITORIAL

Paul SMITH

### 6 LES PATRIMOINES DE LA SNCF

Entretien avec  
Florence BRACHET CHAMPSAUR

### 14 LE PROGRAMME « POSTES REMARQUABLES »

Olivier VELLAY

### 26 LA FIN DES ROTONDES ?

Paul SMITH

### 38 DIVONNE-LES-BAINS (AIN), UN HANGAR DE CHEMIN DE FER TÉMOIN D'UNE INDUSTRIE DÉFUNTE

Nicolas RUCHTI

### 44 LES ATELIERS FERROVIAIRES D'ARLES

Géraud BUFFA

### 52 LE DÉPÔT DE LA PLAINE SAINT-DENIS

Antoine FURIO

### 58 LES « GRANDES HALLES VOYAGEURS »

Arthur ÉMILE  
Véronique VESTON

### 68 LA CONSTRUCTION DE LIGNES DE CHEMIN DE FER « CLEF EN MAINS »

Jean-François BELHOSTE

### 76 LE CHEMIN DE FER DECAUVILLE À DELPHES

Athansia PSALTI  
Marilena Chryssoula TSAKOUMAKI  
Christina MAMALOUKAKI

### 82 UN MODÈLE RÉDUIT FERROVIAIRE, TRACE MATÉRIELLE DU PASSÉ

Lionel DUFAUX

### 90 « VUE DE NEVERS DEPUIS LA BUTTE DES MONTAPINS », UNE AQUARELLE DE FRANÇOIS BONHOMMÉ

Claudine CARTIER

### 98 LE RAIL SOUS LE REGARD DES PHOTOGRAPHES

Odile LASSÈRE

### 108 LE RAIL, MOYEN D'EXPRESSION ARTISTIQUE MONUMENTAL

Gérard SALAGNON

### 116 LE PATRIMOINE FERROVIAIRE ROULANT DES CHEMINS DE FER HISTORIQUES

Olivier VELLAY

### 126 RAIL & HISTOIRE

Cécile HOCHARD

### 128 LA VITRINE DU LIBRAIRE

### 136 RÉSUMÉS / ABSTRACTS

# ÉDITORIAL

Paul SMITH

Secrétaire général du CILAC

Notre revue *Patrimoine industriel* et son incarnation précédente, *L'Archéologie industrielle en France*, ne se sont aventurées qu'assez timidement dans les emprises du patrimoine ferroviaire : tout récemment, un récit de la sauvegarde de la gare de Juste Lisch à Asnières, une présentation de la candidature UNESCO des ponts métalliques à grande arche et un compte rendu de la fouille d'un des premiers bâtiments voyageurs français, au Pecq ; plus anciennement, quelques articles épars sur des rotondes menacées, sur la halle Freyssinet à Paris, sur la gare des marchandises des Batignolles ou sur la pauvre passerelle Eiffel à Bordeaux, amputée de ses extrémités et toujours inaccessible... Comment expliquer cette timidité ? Est-elle le reflet d'une certaine compartimentalisation patrimoniale, d'une volonté de s'en tenir exclusivement aux thématiques véritablement industrielles ? Ou est-ce la conscience de ce que les différents domaines de l'histoire et du patrimoine du monde ferroviaire sont déjà fort bien traités par d'autres organes ? En effet, en dehors de la vénérable *Revue générale des chemins de fer* qui paraît depuis 1878, et à côté de *La Revue d'histoire des chemins de fer* de l'association Rails & Histoire, il y a pléthore de publications destinées aux enthousiastes, férus et autres ferroviopathes, à commencer par *La Vie du Rail* et ses produits dérivés comme *Rail Passion* ou *Historail*. Les amis du patrimoine ferroviaire paraissent bien plus nombreux que les amis du patrimoine industriel, même s'ils sont parfois les mêmes.

C'est l'initiative de l'Union européenne qui a fait de 2021 « l'année européenne du rail » qui nous a encouragés à concevoir ce numéro thématique consacré au chemin de fer et, plus particulièrement, à ses volets industriels, en laissant donc de côté ce bâtiment voyageurs qui, pour ce qui est du patrimoine immobilier, attire l'essentiel des regards et le gros des mesures de protection. Dans un contexte global de transition écologique, l'objectif général de l'initiative européenne est de soutenir tout effort déployé en vue d'accroître la part des voyageurs et des marchandises transportés par rail, mode de transport jugé respectueux de l'environnement et économe en énergie. Les défenseurs du patrimoine savent déjà que l'investissement dans l'entretien de l'existant - matériel, infrastructures et bâtiments - est non seulement une obligation pour assurer la sécurité des usagers mais aussi un principe élémentaire en matière de développement durable. L'identification de ce patrimoine, son étude et le partage des connaissances qui l'intéressent y contribuent aussi. D'ailleurs, l'année européenne du rail nous y encourage en nous invitant à appuyer « sur la puissance évocatrice du rail dans l'imaginaire collectif, notamment grâce à son histoire et à son patrimoine culturel, en rappelant la contribution apportée par le rail à la construction de la prospérité européenne et le rôle du rail dans le développement de technologies de pointe »<sup>1</sup>.

Soutenue par la SNCF dans le cadre d'une action de mécénat, la revue s'est dotée à cette occasion d'un comité de rédaction élargi pour y intégrer des spécialistes du domaine : Karen Bowie, professeure en histoire et cultures architecturales à l'École nationale supérieure d'architecture de Paris-La Villette et Lionel Dufaux, responsable de collections au Musée des arts et métiers, en charge de l'énergie et des transports. Les contacts et amitiés des membres du comité de rédaction ont permis de mobiliser des auteurs (eux-mêmes, à l'occasion) sans recourir à la démarche chronophage de l'appel à communications.

Deux articles abordent d'emblée des « familles » de bâtiments ferroviaires très caractéristiques mais menacés dans leur existence par le développement, justement, de nouvelles technologies : les postes de signalisation et les rotondes ferroviaires. Un autre article plaide pour la préservation du hangar d'une gare désaffectée, vestige ô combien modeste d'un paysage ferroviaire déferré, mais témoin d'une histoire industrielle exceptionnelle. Deux autres articles évoquent ensuite les lieux industriels par excellence de l'univers cheminot, ce qu'on appelait communément des dépôts, devenus ensuite des établissements de maintenance et de traction (EMT) puis, de nos jours, des technicentres. Il s'agit du dépôt de la Plaine Saint-Denis, au nord de Paris, et des ateliers ferroviaires ex-PLM d'Arles. Le premier site, « friche patrimoniale » dont les bâtiments sont inscrits monuments historiques depuis 2004, attend toujours un projet

<sup>1</sup> Décision (UE) du 23 décembre 2020 relative à une Année européenne du rail (2021), <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/HTML/?uri=CELEX:32020D2228&from=FR>



viable de réutilisation, tandis que le second arrive au terme d'un processus de reconversion en lieux de culture et d'enseignement qui dure depuis vingt-cinq ans. Le résultat ne figurera pas nécessairement dans le guide des bonnes pratiques : quels liens entre la tour spectaculaire de Frank Gehry et les ateliers ex-industriels à ses pieds ? Et où sont passés les rails ?

Depuis quelque temps, ce qu'on appelle les « grandes halles voyageurs » attirent particulièrement l'attention, une partie du bâtiment voyageurs relativement peu étudiée mais occupant une place à part dans l'histoire de l'architecture et dans sa quête de grandes envergures. À Paris, cette attention se focalise sur la halle construite en 1864 par Jacques-Ignace Hittorff pour la gare du Nord : les projets de transformation et d'agrandissement de la gare menacent l'intégrité spatiale de cette halle. Le 27 mai 2021, le CILAC et l'association Rails & Histoire ont organisé conjointement une journée d'étude consacrée à la gare du Nord et à son célèbre architecte. Sans ignorer la contestation du projet actuel, la journée cherchait surtout à promouvoir des échanges de nature scientifique pour mieux identifier les valeurs historiques et architecturales de la gare. Les actes de cette journée seront publiés et, en attendant, l'enregistrement des interventions peut être visionné sur les sites des deux associations. Dans la revue, émanant de l'AREP, l'agence d'architecture filiale de SNCF Gare & Connexions, une étude présente les 75 grandes halles voyageurs qui subsistent en France aujourd'hui, en soulignant leur intérêt et leurs qualités d'architecture durable.

Toujours dans l'esprit de l'année européenne du rail, deux articles mettent en avant la dimension transfrontalière des chemins de fer, évoquant des entreprises anglaises ou belges à l'œuvre en France et des entreprises françaises actives en Italie, Espagne, Serbie et en Grèce. Le premier traite des lignes construites « clef en mains » par l'ingénieur centralien d'origine italo-grecque, Philippe Vitali. Le second parle de la société Decauville, constructeur bien connu de chemins de fer de faible écartement. Mais l'emploi du système Decauville pour des fouilles archéologiques, au cours des années 1890, était peu connu. L'ambitieux projet de mise en valeur de ce patrimoine industrialo-ferroviaire au sein du site archéologique du sanctuaire panhellénique de Delphes, patrimoine mondial de l'UNESCO depuis 1987, est vraiment passionnant : un patrimoine peut en révéler un autre.

Chacune à sa manière, quatre communications abordent ensuite la représentation d'éléments du patrimoine ferroviaire. Récemment restauré par des élèves de l'Institut national du patrimoine, un splendide modèle réduit d'une voiture de voyageurs, entré en 1927 dans les collections du Musée des arts et métiers, est non seulement une bonne illustration du type de matériel circulant en France dans l'entre-deux-guerres mais témoigne aussi des méthodes de formation, par la Compagnie de l'Est, des apprentis à son dépôt de Romilly-sur-Seine, dans l'Aube. Construit de 1849 à 1850, le viaduc ferroviaire à travers la Loire à Nevers est ensuite à l'honneur, car représenté, en 1862, dans une magnifique aquarelle - œuvre d'art et document -, due au peintre de l'industrie François Bonhommé et récemment acquise par le musée de la Faïence et des Beaux-Arts de Nevers. Au musée de l'Histoire du Fer de la Métropole du Grand Nancy, la collection de reportages photographiques réalisés dans les usines sidérurgiques françaises entre 1950 et 1970 recèle de nombreuses images, documents et œuvres d'art, du produit phare qu'était le rail. Ce rail, enfin, chauffé, tordu, brutalisé, devient la matière première des sculptures de l'artiste Yves Guérin installées le long de la ligne de chemin de fer dans la vallée de la Dore, dans le Puy-de-Dôme.

Pour conclure, un coup d'œil sur quelques-unes des nombreuses organisations en France - plus d'une centaine - qui font rouler des éléments mobiliers du patrimoine ferroviaire : locomotives à vapeur, diesel ou électriques, autorails, trams, rames complètes, etc. L'Union des exploitants des chemins de fer touristiques et de musées (UNECTO) fédère et aide ces organisations, confrontées aux difficultés qui leur sont communes : maintien des savoir-faire industriels et manuels, financements, professionnalisation, conservation des matériels et normes, approvisionnement en charbon, etc. C'est un monde peuplé par ces figures-clés des médiations patrimoniales de notre époque, le bénévole passionné et le passionné bénévole. Mais de fait, et bien évidemment, l'essentiel du patrimoine ferroviaire français, mobilier et immobilier, appartient à la SNCF et est géré par celle-ci. À tout seigneur tout honneur, une présentation des patrimoines du groupe ouvre donc cette collection de contributions, dans laquelle il ne nous reste qu'à vous souhaiter bonne lecture... et bon voyage.