Présentation de l'enquête thématique régionale "Ferroviaire et villégiature en Auvergne"

Références du dossier

Numéro de dossier : IA00141319
Date(s) de rédaction : 2014
Cadre de l'étude : enquête thématique régionale ferroviaire et villégiature

Désignation

Aires d'études : Auvergne
Milieu d'implantation :
Références cadastrales :

Cahier des clauses scientifiques et techniques (CCST)

Présentation de l'enquête thématique régionale "Ferroviaire et villégiature en Auvergne"

1) Une épaisseur historique et paysagère donnée au maillage ferroviaire en Auvergne

Le conseil régional d'Auvergne est responsable des Transports express régionaux (TER). Depuis 2002, le pôle « transport et mobilité durables » de la direction de l'Aménagement durable du territoire en pilote ainsi le développement de manière à mailler efficacement la région. La SNCF en est l'exploitant. Quant aux six lignes nationales qui traversent la région, elles font l'objet de contractualisations entre État, SNCF Réseau et le conseil régional. Le rapport sur les Trains d'équilibre du territoire paru en 2015 préconise la suppression de cinq d'entre elles, qui pourraient être éventuellement transformées en TER. Dresser un tableau, même succinct, des relations entretenues entre la région et son histoire ferroviaire pourrait permettre de tirer des éléments de réflexion pour l'avenir. Le service de l'Inventaire général du patrimoine culturel, qui a pour vocation de donner une épaisseur historique au territoire afin de mieux en comprendre le façonnage, se propose d'apporter sa part dans l'élaboration de ce « tableau-bilan » en appliquant sa méthode spécifique.
Déjà, l'étude de Vichy menée au sein du service régional de l'Inventaire a montré comment la desserte de la station thermale par le train ainsi que le lieu d'implantation de la gare ont eu un poids dans le développement et l'organisation de la ville 1. Lors de l'enquête sur le canton de Saignes, les lignes Bort-les-Orgues-Neussargues et Eygurande-Miécaze ont été en partie documentées par le service 2.
On peut noter aussi que l'Auvergne figure parmi les régions de France les plus riches en matière de monuments ferroviaires protégés au titre des Monuments historiques. Les dix viaducs protégés, parmi lesquels Garabit, ont d'ailleurs fait l'objet d'une publication de l'Inventaire en 1992 3. Ainsi une étude prenant en compte l'ensemble du réseau ferré régional permettrait de donner une véritable envergure au sujet.
Par ailleurs, des expériences d'étude de paysages sont menées dans plusieurs services de l'Inventaire général du patrimoine culturel à travers la France, en lien avec l'apparition de la question paysagère dans le domaine de la gestion de l'espace. Le conseil régional d'Auvergne avait inscrit cette ambition gestionnaire dès les années 1990, avec par exemple les « Chartes architecturale et paysagère de l'Auvergne » (Chamalières, 1992). Aujourd'hui encore la région « offre une grande richesse sur le plan de la mise en œuvre de politiques régionales et locales de paysage » 4. Et si le souci du paysage, d'après le géographe Jean-Louis Tissier, accompagne de plus en plus les opérations d'aménagements, c'est parce que ces derniers ne peuvent plus se réduire à leur utilité fonctionnelle mais qu'ils doivent « faire sens » 5.
Dans un autre domaine de la recherche, les guides touristiques, et les guides ferroviaires utilisés en priorité par les villégiateurs jusqu'au début du XXe siècle, s'affirment de plus en plus comme des objets patrimoniaux à part entière qui peuvent servir de « clef d'entrée » dans l'analyse des paysages découverts depuis le train. Les guides, en les décrivant à leur manière, ont organisé des paysages. Pour l'Inventaire général du patrimoine culturel, ils constituent en quelque sorte des outils pour sélectionner des paysages à étudier. En outre, l'attention portée aux guides amène de fait des éléments sur l'évolution de la sensibilité aux paysages qui peuvent intéresser les gestionnaires du territoire.

La conjugaison de ces différents arguments a construit le thème « ferroviaire et villégiature ». L'étude se trouve ainsi à l'intersection de plusieurs sujets : principalement l'histoire du réseau ferré et des paysages auvergnats. Le temps imparti, trois années, a été compensé par la mobilisation de l'équipe entière. Néanmoins le thème est assez vaste pour que cette étude puisse constituer un cadre duquel émergeront de nouvelles propositions d'enquêtes.

2) [descriptif de l'opération]

a) Accéder au château d'eau de la France en train

Du point de vue de l'infrastructure ferroviaire la région représente un ensemble de défis pour les ingénieurs ferroviaires. R. Thom résume : comprendre la structure d'une voie ferrée, puisqu'il s'agit de suivre une ligne de même niveau, revient à compter le nombre de bassins de rivières qu'elle doit emprunter 6. La réputation du Massif central de constituer le château d'eau de la France laisse ainsi entrevoir la nature des chantiers de construction du réseau. G. Blier le dit autrement : la masse énorme du Massif central a constitué un obstacle à l'établissement de puissants flux de circulation à grande distance mais cela a fait de lui un musée pour les ouvrages d'art 7.

Du territoire auvergnat en relation avec le réseau ferré, F. Faucon fait d'abord ressortir le corridor limagnais dans lequel prend place la ligne Paris-Clermont-Ferrand. Partout ailleurs quasiment, sauf au nord de l'Allier, les vallées et les plateaux dominent et sont abordés avec des lignes beaucoup plus sinueuses. Le plateau le plus au nord est celui de la Combraille, très ondulé et incisé de profondes vallées (Sioule et Bouble), de même qu'entre Montluçon et Ussel avec la traversée de l'ouest des plateaux marchois. Au sud de la région, soit les lignes ont emprunté des vallées encaissées (Allagnon, Loire, Allier), soit elles ont franchi des cols (Nugère, Fix) 8. Ajoutons que si la Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL) a identifié neuf familles de paysages pour la région, « l'une des grandes particularités paysagères de l'Auvergne [reste] : l'expérience des gorges » 9. Cette profusion de vallées a conduit également à la création de nœuds ferroviaires souvent déportés par rapport à l'agglomération la plus proche car il s'agissait de rechercher des sites de confluence : Neussargues par rapport à Saint-Flour, Saint-Georges-d'Aurac par rapport à Langeac, Arvant par rapport à Brioude, Viescamp par rapport à Aurillac 10.

C'est à partir de la liaison Paris-Moulins (1850), puis Paris-Clermont-Ferrand (1855), que la région s'ouvre aux voyageurs en train, en empruntant donc le corridor limagnais. Et c'est en 1865 que paraît le premier guide ferroviaire de la collection Joanne qui concerne l'Auvergne.

À partir des années 1910 débute la concurrence de l'automobile. 1932 est cependant l'année de l'extension maximale du réseau ferré en Auvergne. Mais à partir de 1935, le Guide Bleu (successeur de la collection Joanne) donne la priorité aux parcours automobiles 11.

On peut ainsi considérer que la période 1865-1910 sera la période-cible de l'étude, c'est-à-dire celle pendant laquelle on pourra le mieux restituer le regard porté par le villégiateur installé dans le train sur les paysages auvergnats. En comparant avec le « territoire ferroviaire » actuel, nous pourrons mettre en perspective infrastructures, regard et paysages.

b) [les enjeux scientifiques] - S'inscrire dans la continuité des études du service tout en expérimentant

L'intérêt de l'opération réside dans le fait notamment que la question du chemin de fer sera abordée d'emblée à l'échelle du territoire auvergnat. Il n'est pas dans les compétences du SRI Auvergne de l'étudier d'un point de vue strictement technique mais un éclairage sera apporté sur différents aspects et éléments du réseau qu'il importe de mieux connaître avant qu'ils ne disparaissent en partie ou en totalité.

Le principe topographique appliqué au réseau s'inscrit dans l'actualité de la recherche des services de l'Inventaire : voies ferrées et canaux sont étudiés sous cet angle par les services, conscients des atouts d'une telle démarche qui prend résolument en compte l'espace dans lequel les œuvres sont situées, car elles « déterminent un faisceau de relations entre elles et avec leur environnement » et qu'il y a « dans la connaissance et l'interprétation de cette localisation et de ces relations une source d'informations fondamentale sur les œuvres elles-mêmes » 12. En Franche-Comté, l'option a été prise de délimiter un territoire d'étude à partir du cours de la Saône : le patrimoine de toutes les communes traversées par la Saône a été pris en compte, après avoir éliminé la possibilité de retenir le territoire inclus dans une limite de 3 km de part et d'autre de la rivière. Il s'agit donc de faire le choix des limites d'un territoire en lien avec le réseau étudié. Dans la présente étude, les guides ferroviaires anciens orienteront notre regard et délimiteront expérimentalement notre champ d'étude. Autrement dit, les guides seront utilisés comme outil de sélection des paysages à observer, dans lesquels nous étudierons certaines composantes. Ces dernières seront constituées de toute œuvre, ou objet, susceptible de représenter un élément du patrimoine culturel. C'est ainsi que nous ne nous substituerons pas aux professionnels du paysage (géographes, paysagistes …).

Le sujet s'inscrit à double titre dans l'actualité de la recherche puisqu'en 2011, un n° spécial de la revue électronique In Situ a été consacré au patrimoine des guides (le n°15). On peut lire dans l'éditorial 13 : - « Depuis le colloque Les guides imprimés : villes, paysages, voyages qui s'est tenu à l'Université Paris 7 en 1998, la recherche sur les guides de tourisme s'est considérablement développée. » -« […] ce patrimoine écrit mérite d'être préservé » -« […] la diversité des modes de lecture met en évidence des savoirs et des pratiques renouvelés des territoires ».

Ainsi les guides ne serviront ils pas seulement d'outils pour la restitution du regard du villégiateur, mais en confrontant leurs descriptions de sites à des gravures, tableaux, ou cartes postales anciennes, en mettant en évidence des étapes de leur évolution, ils apparaîtront aussi comme des objets patrimoniaux à part entière : la mise en valeur de certains éléments descriptifs, de certains sites, l'abandon d'autres, peuvent mettre sur la voie de la variabilité ou au contraire de la permanence de ce qui « fait » paysage.
Indirectement, c'est un pan de l'histoire du tourisme en Auvergne, comme forme et processus d'appropriation du territoire, qui sera révélé.
On pourra observer par ailleurs que le sujet s'inscrit dans la continuité de certains thèmes déjà abordés par le service : - le thermalisme (la promenade du curiste à Vichy ; Le Mont-Dore, La Bourboule, du canton de Rochefort-Montagne ; Vic-sur-Cère, du canton éponyme), - l'adaptation d'un tissu urbain à un site de pente avec les différents défis et solutions trouvées (Thiers), - le paysage (le paysage construit du canton de Blesle ; l'histoire des paysages situés entre Dômes, Sancy et Artense ; le paysage urbain, par fragments, des villes d'Auvergne).
En imbriquant les thèmes et en les traitant à l'échelle régionale, l'étude viendra en complément de celles menées par les nombreuses associations et les spécialistes investis dans la question ferroviaire qui ne croisent habituellement pas leurs données avec celles des guides anciens.

c) [les problématiques scientifiques] - De la mise en évidence des modalités de tracé des lignes jusqu'à l'enregistrement des principales transformations des paysages

Quelle est le poids de la présence des stations thermales dans la décision de la construction d'une ligne ? À l'origine de l'épine dorsale du réseau actuel il y a les grandes compagnies ferroviaires privées qui recherchaient la rentabilité. Il faudra les évoquer. Une première investigation rapide livre un résultat inattendu : ramener le vin du Languedoc, distribuer la houille auvergnate sur le territoire national ainsi que les produits laitiers et de l'élevage semblent figurer parmi les principaux critères de construction des lignes. Objectifs industriels sur lesquels se greffent « des intrigues de haute politique financière, des influences locales et les difficultés présentées par le terrain » 14. Il faudra confirmer ce résultat.
En outre, dès avant la mise au point du plan Freycinet (1879), des arguments liés au désenclavement et à l'accès au chemin de fer pour tous, émergent. Par ailleurs, des stations climatiques ou touristiques auraient-elles été créées au fil des lignes ? Les cas de deux stations de tourisme : Neussargues (nœud ferroviaire à l'origine) et Riom-ès-Montagnes (avant tout ligne des marchands de toiles et des pâturages) sembleraient le prouver.
Une fois que les points de desserte sont déterminés, du point de vue technique, comment s'opèrent les choix de tracés ? « L'expérience montre […] qu'à des situations similaires peuvent répondre des ouvrages différents. » 15.
Ensuite, il conviendra d'identifier les sites auvergnats susceptibles de susciter la « ferveur ferroviaire », signalée ailleurs 16. À partir de quand s'éteint-elle ? À partir de quand les tunnels ne suscitent-ils plus l'admiration, ne sont-ils plus signalés dans les guides 17 ? Si l'infrastructure ferroviaire en milieu rural semble continuer à être valorisée dans les guides, il n'en va pas de même en milieu urbain où les anciens viaducs, comme celui de Royat (décrits en détails dans les guides ainsi que mis en vedette sur de nombreuses cartes postales), ne sont même plus mentionnés. Les infrastructures ferroviaires les plus récentes étant caractérisées par leur enfouissement, il faut comprendre qu'autrement elles seraient perçues comme des nuisances de nos jours 18.
Dans les guides, quel est le statut des gares qui fonctionnent, pour les théoriciens de l'architecture, comme des portes d'entrée pour les villégiateurs (et souvent sujets de cartes postales au début du XXe siècle) 19 ? Il s'agirait de distinguer celles qui ont été construites suivant des modèles fournies par les compagnies, intégralement ou adaptées, de celles qui ont été construites dans le « style régional » ou les plus originales encore.
Grâce aux guides, nous tenterons d'identifier les valeurs en jeu dans la perception des paysages, c'est-à-dire voir à partir de quels éléments le paysage peut devenir « parlant », selon les époques auxquelles on le regarde. Le territoire auvergnat, terre de volcans et riche de châteaux médiévaux, ne constituerait-il pas un territoire « pittoresque et romantique » par excellence ? Détecter les ruptures et les continuités dans la manière de percevoir certaines composantes des paysages depuis le XIXe siècle est une façon de documenter notre culture visuelle, de comprendre « en l'occurrence les cycles historiques de la construction de notre regard » 20.
Avoir accès aux motifs paysagers « romantiques » et pouvoir se livrer à l'enthousiasme pour l'infrastructure ferroviaire imposent une vue dégagée. Il faut pouvoir admirer depuis le compartiment les rochers, les cascades, les ruines, les viaducs et les courbes suivies par la voie ferrée 21. C'est ce que la lecture des guides stimule, même si parfois il est demandé d'exercer son imagination. Mais aujourd'hui, qu'en est-il ? D'où vient cette impression de ne plus avoir accès aux mêmes paysages ? L'évolution des sensibilités peut-elle être invoquée ? Dans quelle mesure la progression de la friche et de la forêt se révèle-t-elle responsable ? De quels questionnements d'ordre historique les paysages signalés dans les guides peuvent-ils être le support ? Comment l'histoire affleure-t-elle dans les paysages ? Quelles sont les principales mutations repérables ?

d) [les modes d'approche et leur application] - Prendre le train afin d'observer et de comparer

Les guides : les guides Joanne puis Bleus seront les guides ferroviaires consultés en priorité, depuis les années 1850 jusqu'à 1997 (dernière édition des Guides Bleus sur l'Auvergne). Un échantillonnage a été pratiqué puisque des séries d'éditions successives réutilisent les mêmes textes. Ainsi les années dépouillées systématiquement pour l'ensemble des lignes sont : 1865, 1883, 1910-1911, 1920, 1935, 1957, 1970, 1992. Les guides appartenant à d'autres collections seront sollicités à titre de comparaison (guide catholique de 1901, récit de voyage d'Ardouin-Dumazet de 1903 …). Les guides et plaquettes édités par les compagnies ferroviaires privées (donc avant 1938) seront également consultés dans la mesure du possible.
Après lecture des guides, report sur des fonds de cartes IGN des différents éléments mis en valeur par les guides, les chercheurs prendront le train et se livreront à la comparaison, à la façon d'un travail d'enquête sur le bâti pour lequel l'analyse comparative du cadastre ancien et du cadastre actuel, sur place, donne ses premiers résultats.
Les voies ferrées : dans un premier temps, les lignes retenues seront celles du réseau principal (construit par les grandes compagnies ferroviaires) encore en activité ; les lignes désaffectées, voire démontées aujourd'hui, seront incluses dans notre corpus dans un second temps. Quant aux lignes ouvertes par les collectivités locales, dans un second temps également, elles apparaîtront dans notre « jeu » de cartes.
Les paysages : il ne s'agira pas à proprement parler d'un champ d'investigation mais plutôt d'un mode d'approche. Dans un premier temps, il semblerait que les différents paysages évoqués le long de chacune des lignes dans les guides devront être signalés dans les dossiers desdites lignes, de même que les objets, ou œuvres, qui les composent 22. Nous réfléchirons à la manière d'en rendre compte au mieux dans le système documentaire mis à notre disposition.
La documentation iconographique : nous évoquerons les gravures et autres images qui ont « préparé » le regard des rédacteurs de guides (cf. Taylor et Nodier); les photographies et cartes postales anciennes rassemblées pour comparaison seront en priorité celles des photothèques en ligne des AD du Cantal et des AD du Puy-de-Dôme, ainsi que celles conservées à la Bibliothèque du Patrimoine de Clermont-Communauté ; il serait également intéressant de se donner une idée précise des tableaux et autres œuvres (dessins, gravures, photographies) conservés au Musée d'art Roger Quilliot (MARQ) susceptibles d'illustrer notre sujet.
La campagne photographique : le temps de pose nécessaire à la photographie ne s'adaptant pas au défilement de paysages, les photographies destinées à rendre compte des paysages décrits dans les guides seront réalisées depuis la terre ferme mais comprendront systématiquement un premier plan de voie ferrée, à titre de démonstration. Des photographies de l'infrastructure ferroviaire seront également prises. Des campagnes de reconduction de cartes postales anciennes pourront si nécessaires être organisées.
La cartographie, le dessin, la vidéo : un SIG fera ressortir l'état du maillage avec les dates d'ouverture des lignes ainsi que les dates de désaffectation ; la reproduction des cartes postales anciennes seraient positionnée sur les sites concernés ainsi que les photographies actuelles des mêmes points de vue. On pourra également prévoir des vidéos, GERTRUDE les acceptant.
La restitution :
1)-fin 2016. Dossiers numériques via le formulaire proposé par GERTRUDE : « Présentation de l'opération », « Aire d'étude », « Réseau ferré » (dossier d'ensemble) et « Voie ferrée » (en tant que de besoin, reliée au dossier d'ensemble « Réseau ferré », et comprenant d'éventuels sous-dossiers tels que « viaduc », « tunnel », etc). Ces dossiers auront un statut de dossiers d'œuvres « étudiées » même si l'étude technique sera peu développée : on pourra éventuellement l'indiquer sous forme d'avertissement.
On pourrait envisager d'ouvrir un dossier thématique « Paysages ferroviaires » qui reprendrait l'essentiel du texte de la synthèse présentée en publication papier.
Rien n'est prévu sur le matériel roulant et d'une manière générale sur les œuvres mobilières liées au ferroviaire, le service ne disposant pas de spécialiste sur le patrimoine industriel.
2)- courant 2016. Réalisation d'un numéro des Images du patrimoine. La relecture sera assurée par Laurent Poupard, du service régional de l'Inventaire de Franche-Comté, et par Isabelle Duhau, de la Mission de l'IGPC au ministère de la culture et de la communication.
3)-suites à donner éventuellement à l'étude :
Réalisation d'un audio-guide (si une ligne se distingue de l'ensemble).
Réalisation d'un livret pédagogique, à mettre au point au sein du service éducatif.
Faire réagir des spécialistes du ferroviaire (comme Frédéric Faucon, de l'université de Clermont-Ferrand) ou des paysages (comme Francis Rome, de la DREAL) en leur suggérant la remise d'articles pour le site internet du service ou pour Les Carnets de l'inventaire.
En prenant appui sur des pistes ouvertes dans le cadre de l'enquête, monter de nouveaux projets de recherche comme par exemple celui sur l'impact des châteaux dans le paysage 23, ou sur l'impact de l'architecture de la villégiature dans le paysage auvergnat, paysages urbains compris.

e) [le contenu et le calendrier des différentes phases] - Établir un état des connaissances à partir d'une profusion d'ouvrages et d'archives et monter un calendrier

La bibliographie est abondante si l'on veut couvrir tous les champs que ce sujet embrasse : le ferroviaire, les paysages, le tourisme. Dans le temps imparti, tous les ouvrages existants sur les trois domaines d'étude ne pourront pas être lus.

Archives : -Archives départementales des 4 départements. Série S (Transports) et photothèques en priorité.
Dans un second temps, voire une seconde tranche de l'étude, on envisagera une recherche au centre des archives du monde du travail de Roubaix car s'y trouvent notamment les archives de la compagnie PLM : Montluçon à Moulins (1854-1856), syndicat du Bourbonnais (1855-1864).

f) [calendrier]

-2011 : annonce de l'opération dans le Projet de service 2011-2014. Projet de service validé par l'exécutif.
-7 février 2012 : réunion avec le pôle Transports de la DGADT.
-18 octobre 2012 : réunion avec Francis Rome, de la Direction régional de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL).
-stagiaire missionnée sur le dépouillement des archives des 4 départements et de la bibliographie : 3 mois.
Opération différée.
-mars 2014 : reprise de l'opération.
-7 juillet 2014 : 1ère sortie-test, pour tout le service, sur la ligne Arvant/le Lot, en s'arrêtant à Vic-sur-Cère.
-7 août 2014 : 2e sortie-test, DRJ, BC, BR et Evelyne Marquette, paysagiste, sur la ligne Clermont-Ferrand/Le Mont-Dore.
-automne 2014 : tests à envisager, avec accompagnement, ou non, de Francis Rome et/ou Evelyne Marquette ; suite du dépouillement bibliographique, du dépouillement des guides, du rassemblement des cartes postales ; suite du dépouillement du travail de la stagiaire.
-hiver 2014 : recensement des clichés du service réalisés pour la publication sur les viaducs d'Auvergne ; début de la campagne photographique pour les ouvrages d'art ; ouverture des notices GERTRUDE.
-année 2015 : repérage sur toutes les lignes retenues pour la publication (lignes du réseau principal et encore en activité), en train en priorité, sinon en voiture.
- 2016 : sortie de la publication dans la collection nationale des « Images du patrimoine ».
-2017 : mise en ligne des dossiers via GERTRUDE.

3) [Moyens scientifiques et techniques]

-Chef de projet : Delphine Renault-Jouseau
-Chercheurs : Brigitte Ceroni, Maryse Durin-Tercelin, Bénédicte Renaud-Morand. Temps plein d'une année chacune.
-Photographes : Jean-Michel Périn et Christian Parisey
-Vidéaste : Christian Parisey
-Dessinatrice-cartographe : Guylaine Beauparland-Dupuy
-Stagiaire : Céline Robert, 3 mois
Suivi : à la Mission de l'Inventaire général du patrimoine culturel, Georges Coste, Isabelle Duhau.
Relecteurs de la publication : Isabelle Duhau, Laurent Poupard (SRI de Franche-Comté).

ANNEXE

Éléments de chronologie

-1820-1878 : CAILLEUX, Alphonse de, NODIER, Charles, TAYLOR, Charles, Voyages pittoresques et romantiques dans l'Ancienne France. Auvergne, Paris : Firmin-Didot, 1829-1833 24.
-1835 : L'indicateur d'Auvergne, ou Guide du voyageur aux lieux et monuments remarquables […]. L'Auvergne réduite aux 3 départements : Puy-de-Dôme, Cantal et Haute-Loire. Guide rédigé avant qu'une première ligne de chemin de fer ne soit ouverte en Auvergne. S'adresse aux savants et surtout aux peintres ; on y signale par exemple « un éboulement arrivé en 1783 » (à Rentières). Est organisé suivant un ordre alphabétique (plus tard, les guides le seront par succession de sites le long des voies).
-1838 : création de la compagnie ferroviaire Paris-Orléans.
-1850 : 1ère voie ferrée implantée sur le territoire auvergnat : desserte de Moulins.
-1852 : création de la compagnie du chemin de fer du Midi.
-1853 : 1er Guide Joanne.
-1857 : création de la compagnie ferroviaire PLM (Paris-Lyon-Méditerranée).
- années 1860 : le mot « villégiature » se répand 25.
-1861 : 1er guide Joanne du réseau PLM comprenant le Bourbonnais.
-1863 : 1er guide Joanne du réseau PLM comprenant l'Auvergne.
-1865 : guide Joanne « Auvergne, Dauphiné, Provence ». L'Auvergne sera ensuite traitée de 1874 à 1884 dans les volumes « Auvergne, Morvan, Velay, Cévennes », puis à partir de 1886 dans les volumes « Auvergne et Centre », jusqu'en 1909.
-1866 : invention de la dynamite (un lien avec l'admiration pour les tunnels ?)
-1871-1879 : essor des grands pèlerinages (réductions pour les pèlerins, par certaines compagnies ferroviaires 26).
-1879 : plan Freycinet : le désenclavement : toutes les sous-préfectures doivent être desservies et le maximum de chefs-lieux de cantons, il faut promouvoir la 3e République auprès du monde rural.

-1880 : loi autorisant les collectivités locales à construire des lignes d'intérêt local ; Direction générale des chemins de fer, « Recueil de types (maisons de gardes, stations : dispositions générales et bâtiments) pour l'étude et la construction des chemins de fer. Annexé à la circulaire ministérielle du 26 avril 1880 ».
-1884 : 1er syndicat d'initiative en France (Cauterets, Pyrénées) ; (dans le Massif central, leur création pare à la crise économique régionale) ; 312 en France en 1914 27.
-1886-1889 : dans cette édition du guide Joanne : « parfois le trajet par la voie ferrée se révèle plus pittoresque que la parcours par la route de terre ».
-1900-1920 : grand succès des cartes postales : elles témoignent de l'intérêt pour les infrastructures ferroviaires dans le paysage [apparemment, en écho aux descriptions des guides 28]. On remarque néanmoins que les gares n'attirent pas de la même façon les guides (qui n'en disent rien) et les créateurs de cartes postales (domaine dans lequel elles sont abondamment représentées).
-1902 : l'Auvergne est traversée par le chemin de fer.
-1909 : l'Auvergne est l'objet à part entière d'un Guide Joanne 29 (dans les limites antérieures à la création de l'Auvergne administrative de 1972).
[-1862-1909 : avec le développement de l'élevage la période est favorable à l'agriculture auvergnate, la progression forestière reste faible.]
- à partir de 1910 : début de la concurrence automobile 30.
-1919 : loi sur le classement des stations thermales, hydro-minérales, climatiques, touristiques (cf. loi 1910) ; les Guides Joanne deviennent les Guides Bleus.
-1920 : 1er Guide Bleu dans lequel la liste des stations thermales, climatiques, hydrominérales et touristiques apparaît.
- vers 1920 : le mot « villégiature » tombe en désuétude ; émergence de la catégorie nouvelle des « vacanciers » 31.
- vers 1925 : apogée du réseau secondaire 32.
-1925-1939 : nombreuses disparitions de lignes secondaires, à cause de la concurrence de l'automobile 33 ; ex : Néris-les-Bains (fonctionne entre 1931 et 1939) et Châtel-Guyon ne
sont plus desservies par le train alors que des gares monumentales, et singulières, venaient d'être construites. Mais des « services automobiles » sont proposés par les compagnies ferroviaires (Route d'Auvergne en 1921 par le PLM).
[-1909-1929 : mutations de l'espace importantes. Pour l'Auvergne, amplification de l'exode favorable à la dynamique de boisement et surtout d'enfrichement]
-1930 : loi sur les sites et monuments naturels (cf. loi 1906 : critère artistique et critère pittoresque officialisés) 34.
-1932 : année de l'extension maximale du réseau ferré en Auvergne.
-1935 : concurrence rédhibitoire des autocars et de l'automobile : fin des guides privilégiant le parcours en chemin de fer, désormais les Guides Bleus commentent en priorité le parcours routier.
-1936 : congés payés.
-1937 : déficit des compagnies ferroviaires privées.
-1938 : création de la SNCF.
[-1929-1949 : progression de la forêt sur l'espace agricole ; urbanisation cf. essor de l'agglomération clermontoise]
- vers 1950 : le critère de sélection pour les classements et inscriptions des sites naturels changent : relative hégémonie du critère « scientifique » (les PNR créés par la loi du 22/7/1960).
[-1949-1961 : mutations paysagères très importantes : boisement des landes et des surfaces agricoles les moins rentables par incitations du Fond forestier national (FFN) créé en 1946]
[- 1961-1997 : boisement des landes et terres agricoles se poursuit mais moins intense]
-1965 : début du tourisme vert.
-1970 : début de la réaffectation de certaines lignes à des trains touristiques.
-1980-1992 : second désenclavement de l'Auvergne : l'autoroute.
-1993 : après la mise en place de mesures de protection des paysages remarquables, protection et mise en valeur de paysages ordinaires
-1997 : dernière édition, à ce jour, des Guides Bleus sur l'Auvergne [Bourbonnais, Velay].
-2000 : retour du critère « pittoresque » (circulaire relative aux orientations pour la politique des sites du 30 octobre 2000).

1. Voir Service de l'Inventaire général d'Auvergne, Vichy : invitation à la promenade, par RENAULT-JOUSEAU, Delphine, Lyon : Lieux-dits, 2010.
2. Voir : Service de l'Inventaire général d'Auvergne, Canton de Saignes. Cantal, par BRUNET, Marceline, SAUZADE, Lionel, coll. « Images du patrimoine », n° 176, Clermont-Ferrand : EPA, 1999. Et Base nationale Architecture (« Mérimée »), dossiers numérisés « voie ferrée d'Eygurande à Miécaze » et « voie ferrée de Bort-les-Orgues à Neussargues ».
3. Service régional de l'Inventaire général d'Auvergne, Cellule du patrimoine industriel, Viaducs d'Auvergne. Monuments du chemin de fer, par BELHOSTE, Jean-François, LISBONIS, Odile, coll. « Itinéraires du patrimoine », n° 24, Clermont-Ferrand : EPA, 1992.
4. DREAL Auvergne, collectif du Chomet, « Atlas des paysages d'Auvergne / Tableau des politiques du paysage en Auvergne / Document de travail », octobre 2012, p. 15.

5. TISSIER, Jean-Louis, « Paysage », dans LÉVY, Jacques, LUSSAULT, Michel, Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés, Paris : Belin, 2003, p. 697-700.
6. THOM, René, BOWIE, Karen, « Voyage en train et paysage », dans Revue d'histoire des chemins de fer [En ligne], 39 / 2008, mis en ligne le 01 juin 2011, consulté le 16 avril 2015. URL : http://rhcf.revues.org/1036
7. BLIER, 1993, p. 250.
8. FAUCON, Frédéric, « Villes et transports en Auvergne », dans L'Auvergne urbaine. Mythes et réalités de la ville auvergnate, Clermont-Ferrand : Presses universitaires Blaise Pascal, 2002, p. 111-157.
9. © Atlas des paysages d'Auvergne - DREAL Auvergne – Site mis à jour le 27 novembre 2015.
10. Le cas de Saint-Germain-des-Fossés, autre nœud ferroviaire, est différent.
11. Voir en Annexe pour des éléments de chronologie supplémentaires.
12. COSTE, Georges, MASSARY, Xavier de, Principes, méthode et conduite de l'Inventaire général du patrimoine culturel, Paris : Ministère de la culture et de la communication, coll. « Documents et méthodes », n° 9, 2007 (2e éd.), p. 19.
13. Rédigé par Évelyne Cohen, Bernard Toulier et Joanne Vajda.
14. CARALP-LANDON, 1959, p. 21.
15. KRIEGEL, Anne, PINON, Pierre, « Le paysage des ouvrages d'art », Bulletin d'informations architecturales, mai 1983, supplément au n°77, p. 4 et 6. Un exemple donné est celui du viaduc de Garabit où « tout se passe comme si la simple possibilité technique devenait nécessité stratégique ». Et voir aussi dans VERMENOUZE, Jacques, « Riom de 1900 à 1910. L'arrivée du chemin de fer. Le choix du tracé : décision politique ou technique ? », dans Le pays de Riom-ès-Montagnes, n°81, 2000, p. 3.
16. NORDMAN, 1997.
17. Le site de L'inventaire des tunnels ferroviaires de France tendrait à montrer qu'ils suscitent encore actuellement un réel intérêt chez certains, mais il est avéré également qu'ils ne sont plus décrits dans les guides.
18. Noter néanmoins que dans la Bibliothèque des chemins de fer de Lyon à la Méditerranée, datant de 1855, les différents tunnels, tranchées et ponts aménagés pour traverser Lyon produiront « l'effet d'un rêve » : « l'étranger n'a rien vu des laideurs de la ville, de ses rues étroites, fangeuses, […] ».
19. D'après un de ces théoriciens, Charles Letrosne, elles doivent même donner une idée de la ville qu'elles desservent.
20. MINNAERT, Jean-Baptiste, « Pour une méthode de définition et d'évaluation des territoires, paysages et formes bâties du périurbain », Rapport de 2e phase du projet Périurbains, Conseil national de l'Inventaire général du patrimoine culturel, 11 mars 2015, p. 13.
21. À Saint-Flour, les orgues basaltiques étant classées comme monument naturel (aujourd'hui, le site est inscrit), on impose en 1920 de les dégager, comme on le fait des édifices prestigieux dans le paysage urbain.
22. Sous la forme de sous-dossiers.
23. Sujet évoqué par Gabriel Fournier dans « Châteaux et peuplements en Europe occidentale du Xe au XVIIIe siècle» (dans Premières journées internationales d'histoire, Centre culturel de l'abbaye de Flaran, 1979 (1980)).
24. F. Heilbrun établit une filiation entre les Voyages pittoresques et romantiques […] et la Mission héliographique de la Commission des Monuments historiques. Cette dernière, d'après l'auteur, traduit un élan de la redécouverte du paysage national au moment de la création des grandes voies de chemin de fer. Voir HEILBRUN, 1985.
25. VENAYRE, Sylvain, Panorama du voyage (1780-1920), Paris : Les Belles Lettres, 2012.
26. RAUCH, André, 2001.
27. RAUCH, André, 2001.
28. Contrairement à Joanne Vajda qui constate un décalage entre ce que les guides et ce que les cartes postales relatent de la ville de Rennes au XXe siècle. Intervention orale « La représentation de la modernité architecturale et urbaine à Rennes durant le XXe siècle », journées de formation La carte postale : source et patrimoine, INP, 17, 18, 19 octobre 2011.
29. NORDMAN, Daniel. Dans NORA, Pierre,1997, p. 1035-1072.
30. Voir Revue d'Histoire des Chemins de Fer, n°16-17.
31. VENAYRE, Sylvain. 2012, p. 340.
32. LARTILLEUX, Henri, "Géographie des chemins de fer français".1948, p. 3.
33. LARTILLEUX, 1948, p. 3.
34. Les sites naturels « tels que cascades et torrents, rochers, arbres monumentaux, sources, grottes et cavernes…, paysages restreints à caractère pittoresque, ayant par la disposition des lignes, des volumes et des couleurs, les qualités de tableaux peints par la nature ». Cité par DEGREMONT, Isabelle et PUYO, Jean-Yves, dans « Le paysage dans les lois de conservation et d'urbanisme en France. L'exemple des stations touristiques pyrénéennes. Première moitié du XXe siècle ».

Références documentaires

Bibliographie

- **Les guides imprimés.**

ACTES DU COLLOQUE (3-5 décembre 1998 ; Paris). **Les guides imprimés du XVe au XXe siècle : villes, paysages, voyages**. Paris : Belin, 2000.

- **Atlas des paysages ruraux.**
  BRUNET, Pierre, dir. **L'atlas des paysages ruraux de France**. Paris : éd. J.F. de Monza, 1992.

- **Paysages en mouvement.**
  DESPORTES, Marc. **Paysages en mouvement : transports et perception de l'espace, XVIIIe-XXe siècle**. Paris : Gallimard (coll. "Bibliothèque illustrée des histoires"), 2005.

- **Se défendre, voir, être vu.**
  FRAY, Jean-Luc. **Se défendre, voir, être vu**. In CHIGNIER-RIBOULON, Franck, dir. *Clermont-Ferrand, ville paradoxale*. Clermont-Ferrand : Presses universitaires Blaise-Pascal (coll. "CERAMAC"), 2009, p. 119-120.

- **Montagne auvergnate : mutations foncières.**
  GUERINGER, Alain. **Stratégie des acteurs locaux et mutations foncières dans la montagne auvergnate**.Th. doct. : géographie : Clermont 2 : 2000.
  B Université Clermont-Ferrand : 270110 2000 GUE

- **L'Auvergne vue du train.**
  INVENTAIRE GÉNÉRAL. Service régional d'Auvergne. **L'Auvergne vue du train**. Réd. Brigitte Ceroni, Maryse Durin-Tercelin, Bénédicte Renaud-Morand ; photogr. Christian Parisey, Jean-Michel Périn, et al. Thiers : Page centrale, 2016.

- **Paysage des ouvrages d'art.**
  KRIEGEL, Anne, PINON, Pierre. **Le paysage des ouvrages d'art**. *Bulletin d'informations architecturales*. Mai 1983. Suppl. au n°77.
  Région Auvergne-Rhône-Alpes, SRI, site de Clermont : ARC. 433

- **De sites en sites.**
  MARLIN, Cyrille, PERNET, Alexis. **De sites en sites [l'Auvergne]**. Cunlhat : Fûdo éditions, 2009.

- **Paysages et déplacements.**
  NAGELEISEN, Sébastien. **Paysages et déplacements. Éléments pour une géographie paysagiste**. Besançon : Presses universitaires de Franche-Comté, 2011.

- **Le voyage aux eaux.**
  POISSON, Jacques. **Le voyage aux eaux. Histoire de la desserte ferroviaire des stations thermales**. *Revue d'histoire des chemins de fer* [En ligne], 31 / 2004, mis en ligne le 01 juin 2011, consulté le 17 avril 2015. URL : http://rhcf.revues.org/700

- **Histoire des voyages en train.**
  SCHIVELBUSCH, Wolfgang. **Histoire des voyages en train**. Paris : éditions Le promeneur, 1990.

- **Panorama du voyage.**
  VENAYRE, Sylvain. **Panorama du voyage (1780-1920). Mot, figures, pratiques**. Paris : Les Belles Lettres, 2012.

- **Chemins de fer.**
  VIOLET, L. **Chemins de fer**. Paris : Dunod, 1927.

Périodiques

- **Déplacements et villégiature.**
  CRAUZAT, Ernest de. **Déplacements et villégiature**. *L'estampe et l'affiche*. Juillet 1998.
  p. 156-160.

- **La découverte du paysage.**
  FORTIER-KRIEGEL, Anne. **La découverte du paysage**. *Monuments historiques*. Avril-juin 1987, n° 150-151.
  p. 7-15.

- **Chemins de fer et paysages anglais.**
  MATHIS, Charles-François. **Chemins de fer et vision des paysages anglais**. In : *Histoire, économie, société*. 2005, 24e année, n°1. DOI : 10.3406/hes.2005.2539
  http://www.persee.fr/web/revues/home/prescript/article/hes_0752-5702_2005_num_24_1_2539
  p. 123-146.

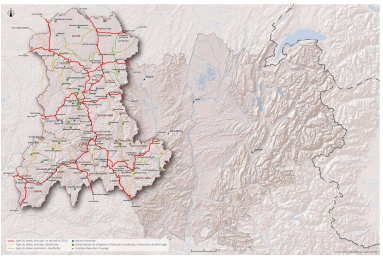
- **Transformations du paysage en chemin de fer.**
  MELDOLESI, Tommaso. **Transformations et intériorisations du paysage en chemin de fer**. In BERGÈS, Louis, FRANÇOIS, Martine. *Le paysage à travers les voyageurs et les écrivains*. Éd. électronique, Paris : éd. du Comité des travaux historiques et scientifiques (Actes des congrès des sociétés historiques et sceientifiques), 2012.
  p. 93-105

- **L'Auvergne vue du train : les coulisses d'une étude**
  CEONI, Brigitte, DURIN-TERCELIN, Maryse, MORAND, Bénédicte. **L'Auvergne vue du train : les coulisses d'une étude**. *Historail*, n° 42, juillet 2017, p. 84-89.
  p. 84-89.

Liens web

- Atlas des paysages d'Auvergne. : http://www.paysages.auvergne.gouv.fr/paysages-d-auvergne-r93.html
- Le patrimoine des guides : lecture de l'espace européen. : http://insitu.revues.org/770
- Une invitation au tourisme : l'affiche ferroviaire française (1880-1936), par Nathalie PEGE-DEFENDI. : http://rhcf.revues.org/1914
- Le paysage ferroviaire. Mémoire et patrimoine, dir. Marie-Noëlle Polino. : http://rhcf.revues.org/550

Illustrations



Réseau ferré et villégiature d'après l'édition des guides Bleus de 1935. Dess. Guylaine Beauparland-Dupuy IVR84_20160000147NUDA

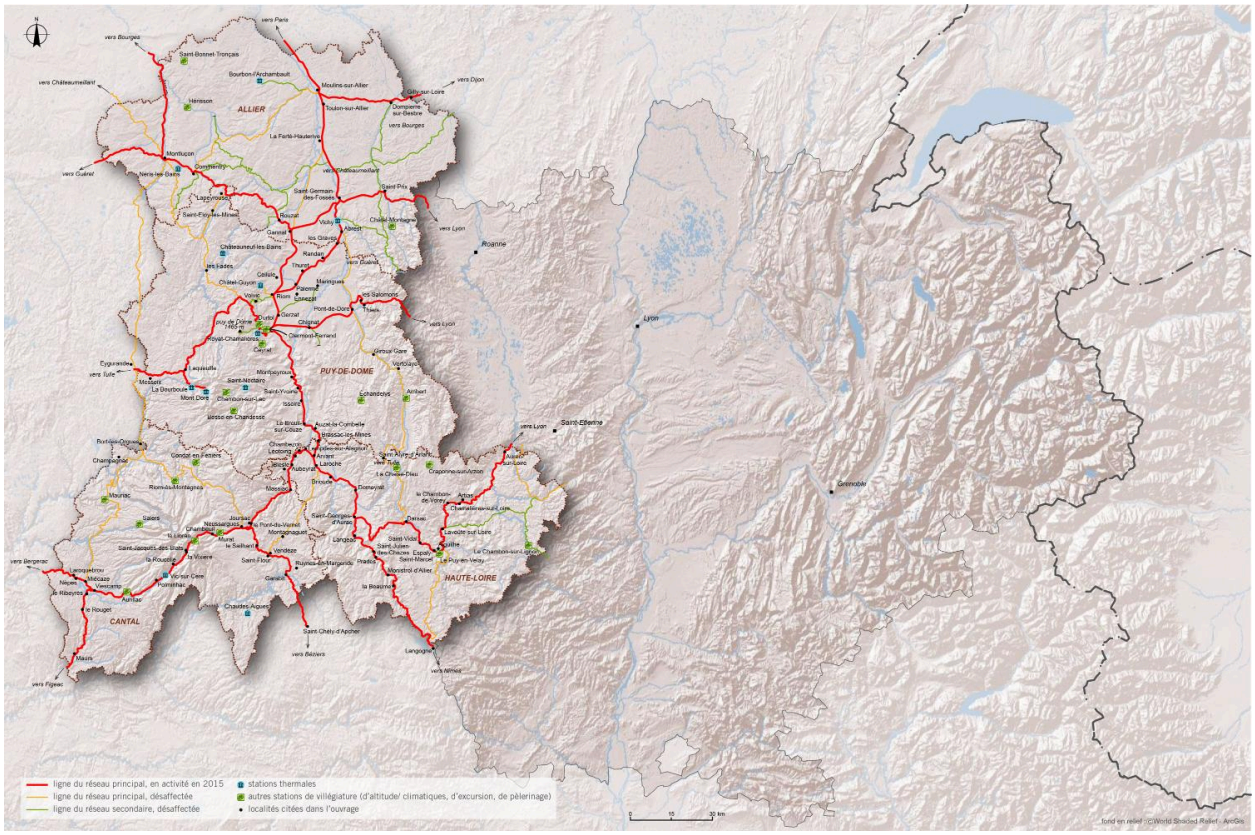
Vue partielle du viaduc de Garabit (Cantal), sur la ligne Neussargues - Béziers.

Phot. Roger Choplain,
Phot. Roland Maston
IVR83_19921500263XA

Dossiers liés

Dossier(s) de synthèse :
Le réseau ferré en Auvergne (IA00141320)
Oeuvres en rapport :
Ligne (Bort-les-Orgues) - Antignac-Vebret - Neussargues (IA00141341)
Ligne (Bort-les-Orgues) - Saignes-Ydes- Miécaze (IA00141340)
Ligne (Paris) - Villeneuve-sur-Allier - Clermont-Ferrand (par Gannat) (IA00141331)
Ligne (Saint-Etienne) - Aurec-sur-Loire - Saint-Georges-d'Aurac (IA00141343)
Ligne Arvant - Maurs - (Figeac) (IA00141338)
Ligne Brioude - Saint-Flour (IA00141398)
Ligne Clermont-Ferrand - Chabreloche - (Saint-Etienne) (IA00141336)
Ligne Clermont-Ferrand - Chapeauroux - (Nîmes) (IA00141337)
Ligne Clermont-Ferrand - la Cellette (gare) - (Tulle) (IA00141332)
Ligne Dunières - Firminy (IA00141400)
Ligne Gannat - Commentry (IA00141324)
Ligne Gannat - la Ferté-Hauterive (IA00141344)
Ligne Lapeyrouse - Volvic (IA00141333)
Ligne Laqueuille - Le Mont-Dore (IA00141335)
Ligne Le Puy - Pradelles - (Langogne) (IA00141399)
Ligne Montluçon - Bort-les-Orgues (IA00141404)
Ligne Montluçon - Gouttières (IA00141326)
Ligne Montluçon - Saint-Désiré - (Châteaumeillant) (IA00141401)
Ligne Montluçon - Treignat - (Guéret) (IA00141327)
Ligne Montluçon - Urçay - (Bourges) (IA00141325)
Ligne Moulins - Diou - (Paray-le-Monial) (IA00141329)
Ligne Moulins - Montluçon (IA00141323)
Ligne Neussargues - Loubaresse - (Béziers) (IA00141342)
Ligne Riom - Châtel-Guyon (IA00141334)
Ligne Saint-Germain-des-Fossés - Saint-Pierre-Laval - (Roanne) (IA00141322)
Ligne Saint-Germain-des-Fossés - Vichy (IA00141402)
Ligne Vichy - Darsac (IA00141330)
Ligne Vichy - Riom (IA00141403)
Ligne Viescamp-sous-Jallès - Laroquebrou - (Bergerac) (IA00141339)

Auteur(s) du dossier : Bénédicte Renaud-Morand, Brigitte Ceroni, Delphine Renault-Jouseau, Maryse Durin-Tercelin
Copyright(s) : © Région Auvergne - Inventaire général du Patrimoine culturel



Réseau ferré et villégiature d'après l'édition des guides Bleus de 1935.

IVR84_20160000147NUDA
Auteur de l'illustration : Guylaine Beauparland-Dupuy
© Région Auvergne-Rhône-Alpes, Inventaire général du patrimoine culturel, ADAGP
communication libre, reproduction soumise à autorisation

Vue partielle du viaduc de Garabit (Cantal), sur la ligne Neussargues - Béziers.

IVR83_19921500263XA
Auteur de l'illustration : Roger Choplain, Auteur de l'illustration : Roland Maston
© Région Auvergne - Inventaire général du Patrimoine culturel, ADAGP
communication libre, reproduction soumise à autorisation