

TRAVAIL DE FIN D'ÉTUDES *EN ET SUR* L'ARCHITECTURE [LBARC2200]**DECLARATION DE DEONTOLOGIE à intégrer aux documents du TFÉ**

Considérant que le plagiat est une faute inacceptable sur les plans juridique, éthique et intellectuel ;

Reconnaissant que le Règlement Général des Etudes et Examens de l'UCLouvain précise la notion de plagiat et décrit les procédures et sanctions liées à sa pratique : <https://uclouvain.be/fr/etudier/reglement-general-desetudes-et-des-examens.html>

Notant que les étudiant-e-s sont sensibilisé-e-s aux questions d'intégrité intellectuelle durant leur parcours académique et que le site web de l'UCLouvain met à disposition des ressources spécifiques sur le sujet : <https://uclouvain.be/fr/etudier/lutter-contre-le-plagiat.html>

Je déclare sur l'honneur que ce travail de fin d'étude a été écrit et dessiné de ma plume, sans avoir sollicité d'aide extérieure illicite, qu'il n'est pas la reprise d'un travail présenté dans une autre institution pour évaluation, et qu'il n'a jamais été publié, en tout ou en partie. Toutes les informations (dessins, maquettes, idées, phrases, graphes, tableaux, ...) empruntées ou faisant référence à des sources primaires ou secondaires sont référencées adéquatement selon la méthode universitaire en vigueur.

Notant qu'un travail universitaire est le fait d'une production personnelle, réflexive et critique, je déclare en outre avoir fait l'usage suivant des outils d'intelligence artificielle de type agent conversationnel et/ou de production graphique :

	Oui	Non
J'ai utilisé l'IA	X	
J'ai utilisé l'IA pour produire/retravailler des images, auquel cas une mention explicite est indiquée en légende desdites images ;		X
J'ai utilisé l'IA pour retravailler/traduire mon texte, auquel cas une mention explicite est indiquée en préambule ;	X	
J'ai utilisé l'IA pour récolter/compiler des données, auquel cas une mention explicite des requêtes formulées et des réponses reçues de l'IA est indiquée dans la section présentant la méthode de recherche ;		X
J'ai utilisé l'IA pour synthétiser/analyser de l'information, auquel cas la réponse produite par l'IA est utilisée comme source secondaire faisant l'objet d'une analyse critique personnelle explicite, impliquant que je reconnais comme miens les éléments présentés dans le travail et prends toute responsabilité à leur égard.	X	

Fait à Bruxelles

Le 28/05/26

Signature de l'étudiant-e



Master en architecture à finalité spécialisée

TFE « En et Sur L'architecture ».

Dimension : « Héritages ».

Dossier de recherche théorique

Comment le patrimoine invisible ferroviaire peut devenir un levier
d'inclusion sociale au sein d'un quartier ?

Le cas de la rotonde de Lyon-Perrache



PERROT Clarisse

Expert : Mr Arnaud DE FRANCESCO
Co-promoteurs : Mr Christophe GILLIS.
Mr David VANDENBROUCKE.
Mr Thomas MONTULET

Remerciements

Je tiens tout d'abord à remercier mes enseignants co-promoteurs, Thomas MONTULET et David VANDENBROUCKE, ainsi que mon co-promoteur référent Christophe GILLIS, pour leur accompagnement tout au long de cette année.

Je remercie également mon expert Arnaud DE FRANCESCO, pour l'intérêt immédiat qu'il a porté à mon sujet, ainsi que pour son implication et sa disponibilité.

À mes amis, particulièrement à Elsa et Sabrina, qui m'ont soutenue tout au long de mes années d'études à LOCI, ainsi qu'à Jeanne qui, malgré la distance, s'est très investie pour moi.

Enfin, j'adresse mes remerciements à mon copain et à ma famille, notamment à mes parents pour leur soutien indéfectible, et à mes sœurs et mon frère, pour leurs encouragements.

Résumé

Ce travail interroge la manière dont le patrimoine invisible ferroviaire peut devenir un levier d'inclusion sociale. Il part du constat que certaines infrastructures ferroviaires : ateliers, rotondes, dépôts... se trouvent en marge et peuvent échapper au regard collectif, ainsi qu'aux dispositifs de reconnaissance patrimoniale. Leur mise à distance, qu'elle soit physique, institutionnelle ou sociale, conduit à les qualifier de patrimoine invisible. L'enjeu est alors de comprendre comment leur révélation peut contribuer à réduire des formes d'exclusion. L'inclusion sociale n'est pas seulement portée par des acteurs, elle se renforce à travers un environnement spatial capable de soutenir des usages, des rencontres et des appropriations. Ce mémoire analyse les caractéristiques de l'invisibilité, étudie les différentes typologies du patrimoine ferroviaire et explore les conditions spatiales et sociales nécessaires à l'inclusion. Ces clés de compréhension permettent d'envisager comment un patrimoine invisible peut retrouver une place active dans la ville et devenir support de liens sociaux ainsi que de participation, à travers le cas de la rotonde de Lyon-Perrache.

Mots-clés:

Patrimoine - Friche ferroviaire - Espace social - Intégration sociale - Sociologie urbaine - Lyon

Dans le cadre de ce travail, l'intelligence artificielle (IA) a été utilisée afin de reformuler certains passages.

Cette utilisation est mentionnée dans la déclaration de déontologie.

Table des matières

Préface.....	11
Introduction.....	13
Etat de l'art	15
Méthodologie	17
 PARTIE I	
RECHERCHES THÉORIQUES	19
 Chapitre 1	
Le Patrimoine Invisible.....	21
1. Notion de Patrimoine Invisible	23
1.1 Le Paradoxe	23
2. Caractéristiques et spécificités	29
2.1 Caractéristiques physiques	29
2.2 Caractéristiques urbaines et naturelles.....	31
2.3 Caractéristiques fonctionnelles.....	31
2.4 Caractéristiques sociales	33
3. Processus d'invisibilisation	37
3.1 Invisibilisation stratégique.....	37
3.2 Invisibilisation temporelle	41
4. Les limites et les risques	45
5. Synthèse	49
 Chapitre 2	
Analyse du Patrimoine Ferroviaire	51
1. Contexte	53
1.1 Historique	53
1.2 Reconnaissance patrimoniale.....	55
2. Typologies et spécificités	59
2.1 Les édifices ferroviaires	59
2.2 Les ouvrages d'art de communication	63
2.3 Les infrastructures techniques	65
2.4 Le petit patrimoine ferroviaire et objets techniques	65
3. Synthèse	69
 Chapitre 3	
L'Inclusion Sociale.....	71
1. Approche du concept d'inclusion vs d'exclusion.....	73
1.1 Les situations d'exclusion	73
1.2 La séparation	75
1.3 L'intégration	75

1.4 L'inclusion	77
2. Les critères d'inclusion	79
2.1 Critères démographiques et sociologiques	79
2.2 Critères géographiques et territoriaux	81
3. Les enjeux de l'inclusion sociale	83
3.1 Enjeux liés à l'individu	83
3.2 Enjeux sociétaux	85
4. Les processus de l'inclusion	87
4.1 Les processus sociaux	87
4.2 Les processus socio-urbains	89
4.3 Démarches méthodologiques	91
5. Les limites et les risques	95
6. Synthèse	97

Chapitre 4

Réhabilitation d'un patrimoine invisible ferroviaire à travers les enjeux de l'inclusion sociale

99

1. Révéler l'invisible : les leviers de la re-visibilisation	101
1.1 Stratégie patrimoniale	101
1.2 Stratégie programmatique	103
1.3 Stratégie sociale	103
2. Les dispositifs spatiaux et programmatiques favorisant l'inclusion.....	105
2.1 L'espace public comme premier lieu d'inclusion	105
2.2 Les lieux-ressources comme support d'expérimentation	107
2.3 La polyvalence des espaces comme levier d'appropriation.....	111
3. Enseignements des cas d'étude	113
3.1 Spoor Noord Park - Anvers	113
3.2 Gare Saint-Sauveur - Lille	115
3.3. Analyse critique	117
4. Synthèse	119

Conclusion121

PARTIE II

CONTEXTUALISATION DU CAS D'ÉTUDE 125

Chapitre 1

Présentation du site de la rotonde de Perrache 129

1. Analyse historique	131
1.1 La naissance du quartier de Perrache	131
1.2 Le site et son évolution.....	131
2. Diagnostic du site	135
2.1 Analyse sanitaire.....	135
2.2 Analyse patrimoniale	137

3. Un patrimoine invisible	139
4. Un territoire aux enjeux d'inclusion urbaine	141
Chapitre 2	
Le projet d'architecture	147
1. Les intentions.....	149
2. La programmation	149
3. Les interventions	153
4. Conclusion	155
Bibliographie	157
Iconographie	159

Préface

Ce travail est né d'un étonnement personnel. Après avoir passé une partie de mon adolescence à Lyon et exploré de nombreux recoins de cette ville, j'ai découvert tardivement l'existence de la rotonde de Perrache, un édifice pourtant remarquable par sa forme mais qui n'avait jamais croisé mon regard. Comment un édifice aussi singulier pouvait-il demeurer invisible au cœur d'un tissu urbain ? C'est cette question qui a été l'un des points de départ d'une réflexion plus large sur le patrimoine invisible et plus particulièrement sur celui du ferroviaire. Comprendre pourquoi certains héritages sont regardés, protégés, valorisés, tandis que d'autres restent dans l'ombre, m'a conduit à interroger les mécanismes d'invisibilisation, mais aussi les potentiels de re-visibilisation.

En parallèle, la question de l'inclusion sociale s'est imposée comme un enjeu essentiel. Au fil de mes études, j'ai pris conscience que l'architecture dépasse largement la seule conception d'espaces : elle façonne les usages, influence les interactions et participe à la manière dont chacun peut trouver sa place.

C'est donc à la croisée de ces deux questionnements que ce travail s'est construit.

Introduction

Au cœur des villes subsistent des architectures comme d'anciennes infrastructures ferroviaires, désaffectées ou encore actives, que peu de regards croisent, alors même qu'elles ponctuent le territoire urbain. Cachées derrière des grillages, isolées par des voies de communication ou simplement oubliées au fil des transformations successives, ces structures forment ce que l'on pourrait qualifier de patrimoine invisible. Invisible non pas parce qu'il aurait disparu, mais parce qu'il échappe au regard collectif, aux dispositifs de reconnaissance patrimoniale et aussi aux dynamiques urbaines et sociales du quartier qui l'entoure.

Cependant, cette invisibilité n'est pas une fatalité. Le patrimoine ferroviaire porte en lui une histoire technique, sociale et territoriale. Témoin de la révolution industrielle, il a structuré le développement des villes par son tracé et conserve une identité forte. Dès lors, cette invisibilité dont une partie du patrimoine ferroviaire souffre, constitue au contraire, un enjeu contemporain majeur pour les politiques d'inclusions urbaine et patrimoniale. Toutefois, on peut constater que s'exerce une tension entre les deux. Pourtant, inscrire les enjeux inclusifs pour révéler un patrimoine ferroviaire invisible, à l'heure où les inégalités ne cessent de se creuser, est souhaitable et peut devenir un levier de l'inclusion sociale. L'enjeu dépasse la simple intégration fonctionnelle : il s'agit de permettre à chacun de trouver sa place, de se réappropriier un lieu et de participer activement à un projet collectif, dans une perspective durable.

Pour répondre à la question : « Comment le patrimoine invisible ferroviaire peut devenir un levier d'inclusion sociale au sein d'un quartier ? », ce travail se divise en deux grandes parties.

Dans la première partie, il convient d'expliquer la notion du patrimoine invisible, en revenant sur les caractéristiques et les processus liés à l'invisibilité. L'objectif du deuxième chapitre est d'analyser le patrimoine ferroviaire, selon ses typologies et ses spécificités pour mieux appréhender ce qui le lie au patrimoine invisible. Puis, le troisième chapitre aborde l'inclusion sociale et montre qu'au-delà d'un processus porté par et pour des acteurs, cette notion d'inclusion s'inscrit également dans un environnement spatial. Enfin, le quatrième chapitre propose une synthèse des chapitres précédents qui invite à développer les hypothèses de projet favorisant une réhabilitation d'un site ferroviaire invisibilisé, au travers de processus d'inclusion sociale. Quelques exemples de reconversion de sites ferroviaires viennent en appui, dont sont tirés des enseignements pour le projet.

Puis, la deuxième partie, constitue une approche plus concrète à travers le développement d'un projet architectural appliqué sur le cas de la rotonde de Lyon-Perrache. Cette mise en situation permet d'ancrer la réflexion dans un contexte territorial précis, qui est celui du projet d'« Ouvrons Perrache ».

Etat de l'art

Le patrimoine invisible, et plus particulièrement celui du patrimoine ferroviaire reste un sujet encore peu traité dans la littérature scientifique. Si les thématiques du patrimoine, de l'inclusion sociale et de la reconversion urbaine ont chacune fait l'objet d'études approfondies, il n'existe pas réellement de travaux synthétiques les abordant simultanément sous l'angle de l'invisibilité patrimoniale.

Les premières réflexions théoriques sur le patrimoine invisible ont été posées dans le cadre du colloque « Patrimoines Invisibles : processus, formes et narrations »¹. Il constitue l'un des rares espaces académiques à avoir interrogé frontalement cette notion. Ce colloque a permis notamment d'identifier différents processus d'invisibilisation.

Pour comprendre ce qu'est le patrimoine et comment il se définit, l'ouvrage de Nathalie Heinrich², constitue une référence importante. Elle y distingue plusieurs approches et montre que la définition du patrimoine est très large et résulte toujours de choix portés par des acteurs et des institutions. Dans une perspective complémentaire et plus récente, l'article d'Édouard Cruysmans et Marie-Sophie De Clippele³, interrogent la relation entre mémoire et oubli dans le champ patrimonial et aborde ainsi quelques points sur ce qui est invisibilisé.

Concernant le patrimoine ferroviaire, les recherches existantes se concentrent sur différentes thématiques. Une première porte sur la reconnaissance et la conservation du patrimoine ferroviaire, où les auteurs Striffling-Marcu et Veston ont mis en évidence le fait qu'il y a eu une reconnaissance tardive de ce patrimoine⁴, longtemps sous-estimé. D'autres articles se sont intéressés à la diversité et à la valorisation des patrimoines ferroviaires⁵, et aux méthodes ainsi qu'aux enjeux pour établir l'Inventaire de ce patrimoine en France⁶.

Enfin, sur la question de l'inclusion sociale, l'ouvrage de Kévin Kanor⁷ constitue une des références principales de ce travail. Il développe de manière approfondie cette notion qui regroupe de nombreuses dimensions à la fois utopiques, politiques et réalisables liées à l'inclusion. Les TFE de Daphnée Borremans⁸, de Marie-Jo Akar⁹ et de Fabien Mairy¹⁰ apportent quant à eux des éléments complémentaires sur les enjeux de l'inclusion sociale dans des contextes architecturaux et urbains. Ensuite, l'ouvrage collectif « Aménager sans exclure : faire la ville incluante »¹¹, propose de nombreuses réflexions sur la manière dont l'urbanisme peut devenir un levier d'inclusion sociale.

1. Calenda (2024). « Patrimoines invisibles : processus, formes et narrations », Appel à contribution, *Calenda*.

2. Heinrich, N. (2009). *La fabrique du patrimoine « De la cathédrale à la petite cuillère »*, Éditions de la Maison des sciences de l'homme.

3. Cruysmans, E. & De Clippele, M-S. (2025). « La sélection et la protection patrimoniales d'archives et de monuments, entre mémoire et oubli », *Cairn*.

4. Striffling-Marcu, A. & Veston, V. (2022). « Patrimoine ferroviaire du XXe siècle : quelle reconnaissance et quelles adaptations pour sa conservation ? », *In Situ*.

5. Baldasseroni, L. & Marasse, P. (2025). « Un patrimoine ferroviaire peut en cacher bien d'autres », *In Situ*.

6. Smith, P. (2009). « Faire l'inventaire du patrimoine ferroviaire : expérience et méthodes », *In Situ*.

7. Kanor, K. (2021). *L'Inclusion Sociale, Une utopie réalisable*, L'Harmattan.

8. Borremans, D. (2020). *La réaffectation de friches industrielles peut-elle être le support d'inclusion sociale ?*, TFE.

9. Akar, M-J. (2022). *La réhabilitation d'une friche ferroviaire pour l'inclusion sociale*, TFE.

10. Mairy, F. (2024). *Reconversion de la friche Verlinde, levier d'inclusion sociale*, TFE.

11. Badaroux, J. & al. (2018). *Aménager sans exclure, faire la ville incluante*, Le MONITEUR.

Méthodologie

La démarche méthodologique adoptée afin de répondre à la problématique : « Comment le patrimoine invisible ferroviaire peut devenir un levier d'inclusion sociale au sein d'un quartier ? » s'est articulée en différentes phases.

Premièrement, un travail de collecte et d'exploration de sources bibliographiques, mobilisant à la fois des ouvrages spécialisés consultés en bibliothèque, des articles scientifiques, des colloques, des rapports institutionnels et des ressources en ligne ont été effectués pour débiter la réflexion du sujet et situer le cadre théorique existant. Cette étape a permis d'identifier et de définir les thématiques principales : le patrimoine et le social. Par conséquent, les ouvrages étudiés ne se sont pas limités uniquement au champ architectural et patrimonial mais ils se sont également étendus au registre de la sociologie et de l'urbanisme, afin d'avoir une vision complémentaire et en adéquation avec la question de recherche. Grâce à l'approfondissement de ces notions liées principalement au patrimoine invisible, au patrimoine ferroviaire et aux enjeux d'inclusion sociale, la question et le contenu de ce travail se sont progressivement affinés et précisés. Dans le cadre de cette recherche, les références se sont limitées à des sources françaises et belges.

Deuxièmement, en parallèle de la partie théorique, une analyse approfondie sur le cas d'étude de la rotonde de Lyon-Perrache a été menée, afin d'ancrer la réflexion dans un contexte concret. Deux démarches complémentaires ont été mises en œuvre : les recherches historiques et l'analyse spatiale.

Pour les recherches historiques, plusieurs centres d'archives ont été consultés comme les archives départementales du Rhône et municipales de Lyon, les archives de la SNCF, les bibliothèques de Lyon et de la cité de l'architecture à Paris et le centre de documentation appartenant à l'association Rails et Histoire. Ces ressources qu'elles soient bibliographiques, iconographiques ou cartographiques, m'ont permis de retracer l'histoire du site et du bâtiment, de comprendre ses usages et ses transformations successives, et ainsi comprendre les raisons progressives de son invisibilisation dans le paysage lyonnais.

Puis, au niveau de l'analyse spatiale, cela s'est effectué par des visites de site et de quartier à différents moments de l'année permettant d'analyser les usages, les flux mais aussi de réaliser un relevé précis (plans, coupes, photographies) de la rotonde et de son environnement proche. En complément de ses observations in-situ, la rencontre avec la médiatrice de la « Maison du Projet Confluence » a permis de recueillir des informations essentielles sur les projets urbains en cours et les enjeux du quartier Perrache - Confluence. De plus, la rencontre avec Monsieur Jarret, directeur de la Maison Pour Tous « Les Rancy » du troisième arrondissement de Lyon, m'a également permis de mieux comprendre le fonctionnement et l'organisation d'un établissement accueillant différents publics variés autour d'une programmation culturelle, artistique et sportive. Par ailleurs, les outils numériques tels que QGIS, Google Earth et Google Maps ont également été mobilisés pour produire des cartes, analyser le contexte urbain.

Ce travail s'est construit de manière itérative entre la théorie et le projet d'architecture.

PARTIE I

RECHERCHES THÉORIQUES

Chapitre 1

Le Patrimoine Invisible

Le patrimoine défini par l'UNESCO est « l'héritage du passé, dont nous profitons aujourd'hui et que nous transmettons aux générations à venir »¹. Il peut être présent, partout autour de nous, et pourtant une grande partie de celui-ci échappe à notre perception. Certains lieux, certaines infrastructures ou encore certains objets existent, subsistent sans jamais avoir été reconnus, valorisés ou simplement vus. C'est ce que l'on peut désigner sous le terme de patrimoine invisible, une notion qui interpelle et qui mérite d'être développée.

Ce chapitre approfondit cette notion, en revenant premièrement sur le paradoxe qu'il constitue. Puis, deuxièmement, en identifiant les caractéristiques physiques, urbaines, naturelles, fonctionnelles et sociales, ainsi que les processus stratégiques et temporels de l'invisibilité. Enfin, il interroge les limites et les risques que cette invisibilisation fait peser sur le patrimoine, entre menace de disparition et les dérives d'une re-visibilisation mal maîtrisée.

Toutefois, cette exploration large de la notion ne constitue pas une fin en soi. Elle vise à construire un cadre conceptuel permettant de comprendre dans les chapitres suivants, les spécificités du patrimoine ferroviaire invisible et les conditions de sa révélation.

1. Notion de Patrimoine Invisible

1.1 Le Paradoxe

Une notion contradictoire

La notion de « Patrimoine Invisible » semble, à première vue relever de l'oxymore². En effet, comment un patrimoine, c'est-à-dire un ensemble de biens, de lieux ou de pratiques reconnus, valorisés et transmis, pourrait-il en même temps être invisible ?

Pour comprendre ce paradoxe, il faut d'abord revenir sur cette notion de patrimoine ainsi que sur ses critères d'identification. Le patrimoine culturel immatériel (PCI) défini par l'UNESCO en 2003 par la Convention pour la sauvegarde du PCI désigne des pratiques, des représentations, des expressions, des savoirs et savoir-faire, tels que les traditions orales, les arts du spectacle ou les rituels³, qui ne se manifestent pas sous une forme physique ou palpable, constituent une catégorie distincte, bien qu'elle puisse également relever du patrimoine invisible. C'est pourquoi, dans le cadre de ce travail, c'est bien le patrimoine architectural et matériel qui est au centre de la réflexion.

1. UNESCO, « Notre patrimoine mondial »

2. (2024). « Patrimoines invisibles : processus, formes et narrations », p.2.

3. UNESCO, « Qu'est-ce que le patrimoine culturel immatériel ? ».

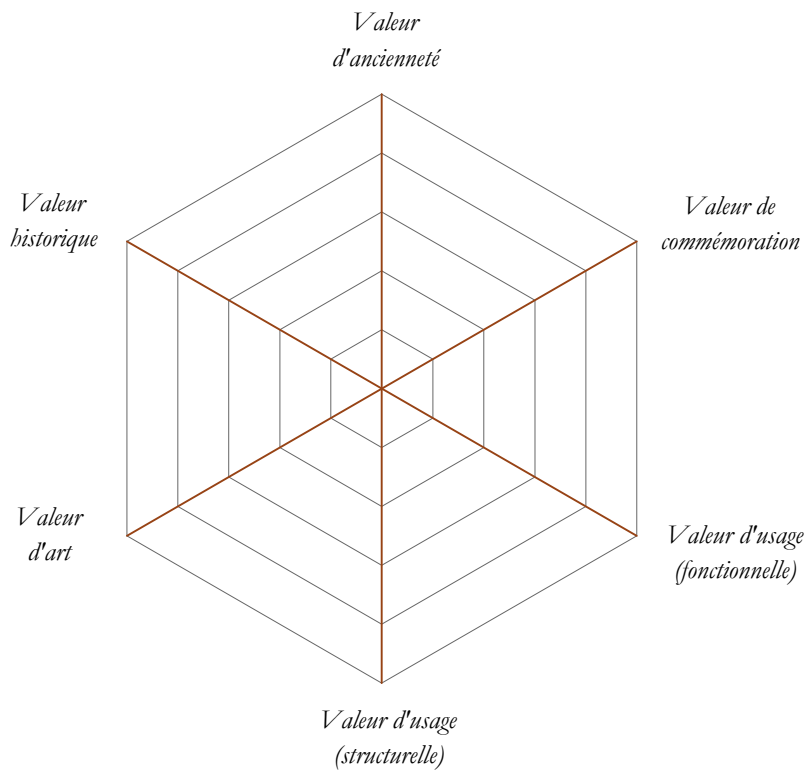


Fig. 1 : Les valeurs de Riegl

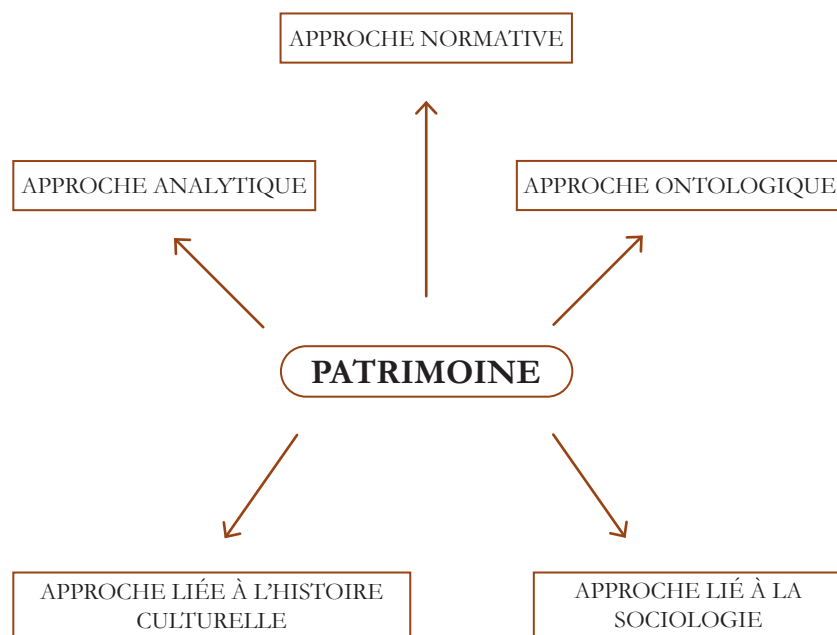


Fig. 2 : Les approches de la notion de Patrimoine de Nathalie Heinich

Définir le patrimoine : valeurs et approches

Toutefois, il y a plusieurs manières de définir ce patrimoine architectural. En effet, ce terme tel que nous l'entendons aujourd'hui s'est démocratisé dans les années 1960-1970, sous l'impulsion de l'historien André Chastel, du ministre André Malraux mais également grâce à des institutions internationales comme l'UNESCO, pour permettre de définir ce terme et de lui accorder une protection avec la « Convention pour la protection du patrimoine culturel mondiale » votée en 1972⁴.

Ce patrimoine, constitue bien plus qu'un héritage historique figé : il représente une trace mémorielle et porteuse d'identité. Le philosophe et historien de l'art autrichien Alois Riegl, a défini des valeurs selon deux grands ensembles : les valeurs de remémoration et les valeurs de contemporanéité. Dans la première catégorie, on distingue plus précisément la valeur historique, la valeur de commémoration intentionnelle et la valeur d'ancienneté, qui témoignent de l'expérience du passé et de la mémoire. Dans le second ensemble, celui-ci se compose de la valeur d'usage et de la valeur d'art, qui font référence à son utilité dans le présent⁵. Ces traces peuvent donc prendre différentes formes et échelles : édifice monumental, infrastructure technique, espace urbain, mais également des éléments plus modestes comme des objets ou du mobilier.

Dans l'ouvrage de Nathalie Heinich⁶, l'auteur distingue plusieurs façons d'aborder cette approche. La première est « ontologique » et consiste à dire ce qu'un objet patrimonial « est ou n'est pas », en tentant de lui attribuer une définition stable. Ensuite, il y a l'approche « analytique », proche de la posture de Riegl, où l'on s'intéresse à la description de ces objets en étudiant leurs caractéristiques « iconographique, iconologique ou stylistique ». Puis, il y a également l'approche « normative », la plus répandue dans les pratiques institutionnelles dont l'objectif est de « sélectionner et protéger les objets patrimoniaux » selon des critères explicites. Elle aborde aussi d'autres approches comme celle liée à l'histoire culturelle, qui se focalise « moins sur l'objet lui-même que sur ses représentations » ou celle liée à la sociologie qui s'intéresse à la relation entre un objet et un déterminant extérieur (âge, genre...).

Ces différentes grilles de lecture démontrent que la définition du patrimoine n'est jamais neutre, ni universelle et qu'elle résulte toujours de choix portés par des acteurs, des institutions et des systèmes de valeurs qui varient et évoluent selon les époques et les contextes sociaux. De ce fait, cette sélectivité du regard patrimonial peut refléter des rapports de pouvoirs et même d'enjeux politiques.

4. Heinich, N. (2009). *La fabrique du patrimoine « De la cathédrale à la petite cuillère »*, Éditions de la Maison des sciences de l'homme, p.15.

5. Perrot, C. (2025). p.2, d'après Riegl, A. (1903). *Der moderne denkmalkultus*

6. Heinich, N. (2009). *La fabrique du patrimoine « De la cathédrale à la petite cuillère »*, Éditions de la Maison des sciences de l'homme, p.15.



Fig. 3 : La Trahison des Images, René Magritte, 1928

« Ceci n'est pas une pipe » rappelle que la représentation n'est pas l'objet lui-même. De la même manière que ce tableau, le patrimoine n'est pas l'objet en soi, c'est le statut qu'on lui donne

Le regard patrimonial comme acte de reconnaissance

Ces approches révèlent que le patrimoine, pour être identifié et nommé comme tel, fait nécessairement l'objet d'un acte de regard préalable. En effet, un individu, une institution ou encore une communauté, doit se tourner vers une entité et lui accorder une attention particulière pour déterminer si celle-ci mérite d'être reconnue, valorisée et transmise.

Si tout patrimoine reconnu est d'une certaine manière, un patrimoine rendu visible parce qu'il est regardé, qu'en est-il de tous ces autres objets qui existent, subsistent, perdurent mais n'ayant pas encore fait l'objet d'une considération privilégiée ?

La fabrication du patrimoine

C'est précisément là que réside le paradoxe du « Patrimoine Invisible ». Les *Critical Heritage Studies* (*Études critiques du patrimoine*) soulignent que le patrimoine « relève de la fabrication et non du dévoilement, du regard porté sur un objet et non de l'objet lui-même »⁷. Autrement dit, ce n'est pas forcément l'objet en lui-même qui est patrimoine mais le regard qu'on lui porte et qui le constitue comme tel. Un objet peut donc exister sans jamais être regardé comme patrimoine, alors qu'il est potentiellement patrimonial. Cependant, il demeure invisible aux yeux de ceux qui ont le pouvoir ou la légitimité de le reconnaître. Comme le souligne l'appel à communication du colloque Patrimoines Invisibles, « la visibilité de certains patrimoines a souvent pour contrepartie l'invisibilité des autres »⁸.

Toutefois, il convient de préciser que cette invisibilité ne résulte pas uniquement d'un manque de perception visuelle directe. Le patrimoine invisible est aussi ce qui échappe aux dispositifs de reconnaissance. L'invisibilité est en réalité un phénomène multidimensionnel nourri par des facteurs bien plus complexes que nous allons tenter de développer dans la suite de ce travail.

7. (2024). « Patrimoines invisibles : processus, formes et narrations », p.2.

8. (2024). « Patrimoines invisibles : processus, formes et narrations », p.2.

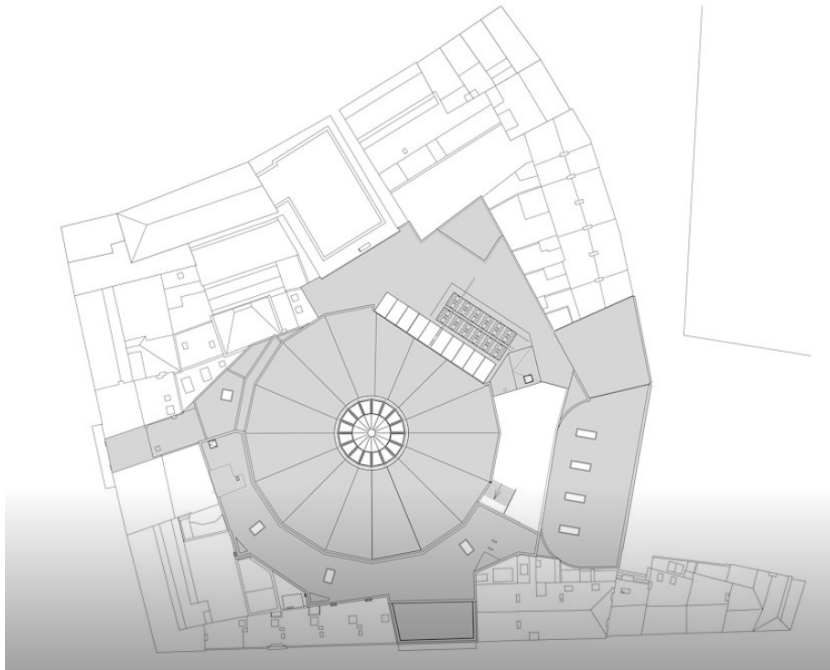


Fig. 4 : Wintercircus enclavé dans un îlot (Gand, Belgique)



Fig. 5 : Jardin Rosa Mir caché derrière les immeubles (Lyon, France)

2. Caractéristiques et spécificités

Le terme d'invisibilité est porteur de réalités nombreuses. Toutefois, il est possible d'y déceler une certaine catégorisation suivant différentes caractéristiques et spécificités, dont les principales s'articulent autour de dimensions à la fois physiques, naturelles, urbaines, fonctionnelles et sociales.

2.1 Caractéristiques physiques

Obstacles

La première forme d'invisibilité d'un patrimoine est d'ordre physique et architectural. Elle se manifeste par la présence d'éléments matériels concrets, extérieurs au patrimoine lui-même, qui empêchent ou restreignent l'accès au site, ou qui créent simplement une barrière au niveau du champ visuel. Ces obstacles peuvent prendre des formes variées : murs d'enceinte, bâtis adjacents, clôtures, grilles, portails, palissades ou encore enclos, etc. Le patrimoine se trouve ainsi physiquement enclavé, isolé, mis en retrait par des limites clairement établies, empêchant d'appréhender la totalité du site. Il est toutefois parfois possible d'en percevoir les contours depuis l'espace public, sans pour autant pouvoir y accéder. En revanche, une fois cet obstacle franchi, si cela est possible, une visibilité sur l'objet patrimonial peut se révéler.

Dégradation et effacement du bâti

Cependant, l'invisibilité physique ne se limite pas seulement aux barrières extérieures, elle peut également dépendre du bâti en lui-même si celui-ci est dégradé ou que ses traces se sont progressivement effacées. Alors sa lisibilité dans l'espace disparaît peu à peu.

L'invisibilité physique est donc double car elle peut résulter à la fois de barrières qui empêchent, à première vue, l'accès au site, et à la fois de la dégradation du patrimoine lui-même qui nous empêche de le voir ou de le comprendre dans son ensemble.

Cette caractéristique concerne de nombreux patrimoines, comme l'exemple du Wintercircus de Gand, un ancien cirque transformé en pôle technologique et d'innovation, qui est enclavé dans un îlot très dense ou le jardin Rosa Mir, un jardin atypique situé à Lyon, classé aux Monuments Historiques pour sa décoration fait avec des milliers de coquillages, mais totalement caché derrière des immeubles et dont l'entrée passe inaperçue depuis la rue.

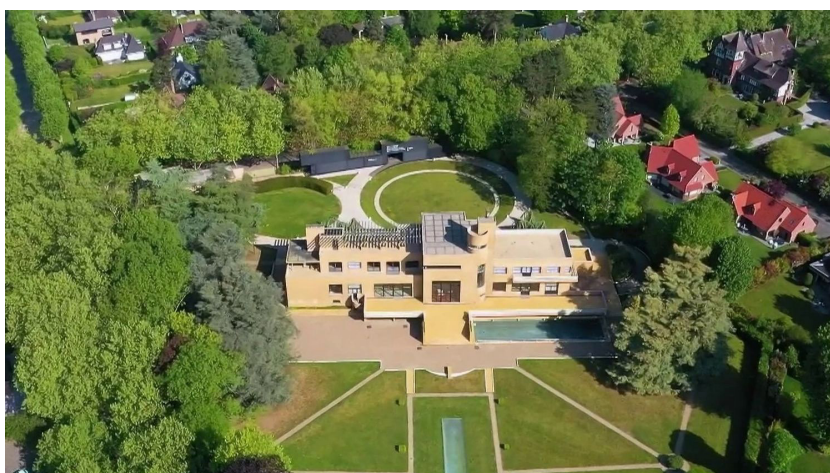


Fig. 6 : Villa Cavrois entourée par la végétation (Croix, France)



Fig. 7 : Vue aérienne de l'église Notre-Dame-du-Monde-Entier posée sur un talus (Lyon, France)



Fig. 8 : Eglise Notre-Dame-du-Monde-Entier cachée par le talus

2.2 Caractéristiques urbaines et naturelles

De la même manière que les caractéristiques physiques, les caractéristiques urbaines et naturelles constituent elles aussi des éléments qui isolent et mettent en marge un patrimoine, mais au travers d'autres moyens. Il ne s'agit plus ici d'obstacles architecturaux construits intentionnellement, mais de barrières inhérentes à l'environnement naturel ou au tissu urbain dans lequel le patrimoine est implanté.

Barrières naturelles et topographiques

Les premières barrières d'ordre naturel et topographique, telles que les vallées ou les zones avec des dénivelés importants, peuvent contribuer à rendre un site difficile d'accès et à participer à son invisibilité. De même, la présence d'éléments naturels comme la végétation, les rivières ou les fleuves, provoque une sorte de frontière géographique qui isole le patrimoine du reste du territoire et des flux de personnes.

Barrières urbaines et infrastructurelles

Les secondes sont d'ordre urbain et infrastructurel. Les grandes voies de communication, telles que les axes routiers majeurs ou les voies ferrées, fragmentent et coupent l'espace urbain, engendrant des ruptures dans la continuité du tissu urbain. Ainsi, un patrimoine situé à proximité ou de l'autre côté de ces infrastructures, se retrouve séparé de son environnement proche, et devient difficile à atteindre et peu intégré au paysage urbain.

Ces différentes caractéristiques, qu'elles soient naturelles ou urbaines, ont en commun de couper le patrimoine de son environnement proche. Celui-ci s'efface alors progressivement des perceptions et de la conscience collective.

La Villa Cavrois à Croix, conçue par l'architecte Robert Mallet-Stevens en 1934, illustre parfaitement cette invisibilité, liée à la présence étendue de la végétation entourant le site. Ce type d'invisibilité peut également toucher toutes sortes de bâtiments présents dans nos villes comme par exemple, l'église Notre-Dame-Du-Monde-Entier à la Duchère (Lyon) qui est posée au centre d'un talus, ne permettant pas de distinguer le bâti depuis les rues adjacentes.

2.3 Caractéristiques fonctionnelles

Une troisième dimension est liée à la fonction. Lorsque l'usage d'un lieu ou d'un objet ne répond pas aux besoins d'un individu ou ne le concerne pas directement, celui-ci n'a aucune raison de s'y rendre ou de s'y intéresser. En effet pour ces personnes, ces lieux ou ces objets n'existent pas dans leur expérience quotidienne ou dans leur représentation.



Fig. 9 : Palais Stoclet fermé au public (Bruxelles, Belgique)



Fig. 10 : Etat dégradé de la Villa Cavrois avant le début des travaux de restauration en 2003

Cette invisibilité fonctionnelle se manifeste concrètement par une faible fréquentation et donc un flux limité. Plus la fonction d'un élément est spécifique et/ou exclusive, plus son invisibilité pour les autres est profonde et durable. Un patrimoine dont l'usage est réservé à certains, se trouve, par définition privé pour d'autres, ce qui le rend ainsi invisible.

On peut par exemple, penser au palais Stoclet à Bruxelles, bâtiment conçu par l'architecte Josef Hoffmann reconnu pour son style Art Nouveau qui pourtant, aujourd'hui est fermé au public et n'ouvre qu'à de rares occasions.

Cette dimension fonctionnelle rejoint aussi directement la dimension sociale développée dans le prochain point.

2.4 Caractéristiques sociales

Invisibilité subjective et relative

Une autre dimension fondamentale de cette invisibilité, est d'ordre social. Contrairement aux caractéristiques physiques, urbaines et naturelles qui créent des barrières concrètes et objectives, l'invisibilité sociale repose sur des éléments plus subjectifs. En effet, cela dépend fortement de chaque individu et du groupe social auquel il appartient. Un même lieu, un même objet ou encore une même infrastructure, etc., peut être parfaitement visible et chargé de sens pour certains, et totalement invisible pour d'autres. L'invisibilité n'est pas une propriété absolue et objective d'un patrimoine, mais reflète d'une expérience subjective propre à chacun d'entre nous.

Nathalie Heinich illustre précisément cette idée en montrant que le regard porté sur un patrimoine est intimement lié à la formation et à l'expérience de celui qui regarde. Ce qui différencie l'expert du profane, c'est cette capacité à voir : là où l'expert perçoit immédiatement une valeur patrimoniale, le profane ne distingue rien, faute non pas de capacité visuelle, mais de regard formé et exercé⁹. L'invisibilité d'un patrimoine est donc aussi une question d'inégalité de regard.

Cette dimension subjective de l'invisibilité soulève donc la question de la valeur et de l'attachement que l'on porte à un patrimoine.

Prise de conscience tardive

En effet, on ne prend souvent conscience de la valeur d'un patrimoine qu'au moment où l'on risque de le perdre, c'est-à-dire par exemple, lorsqu'une démolition est annoncée, ou bien lorsqu'un site ferme définitivement ses portes... Tant que le patrimoine est là, présent

9. Heinich, N. (2009). *La fabrique du patrimoine « De la cathédrale à la petite cuillère »*, Éditions de la Maison des sciences de l'homme, p.124-125.

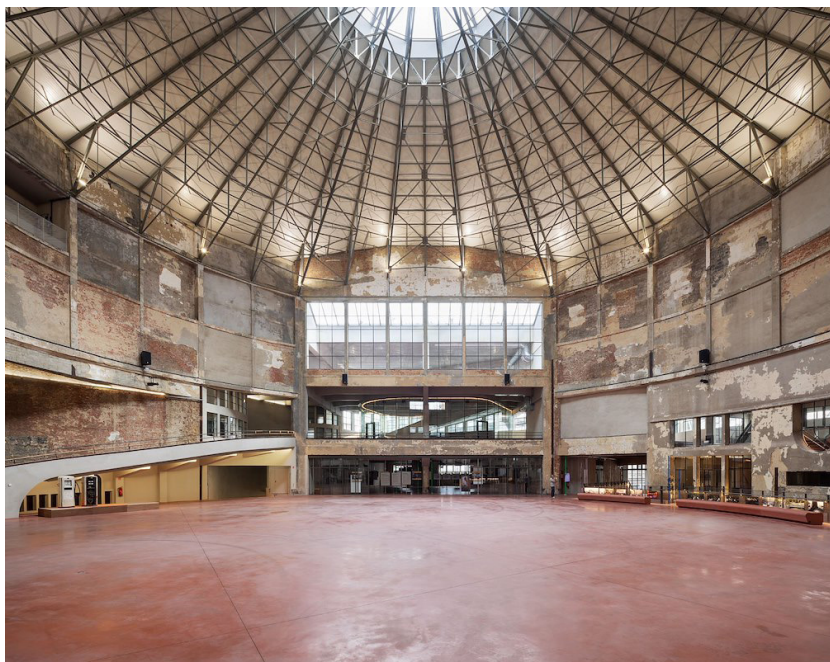


Fig. 11 : Wintercircus reconverti

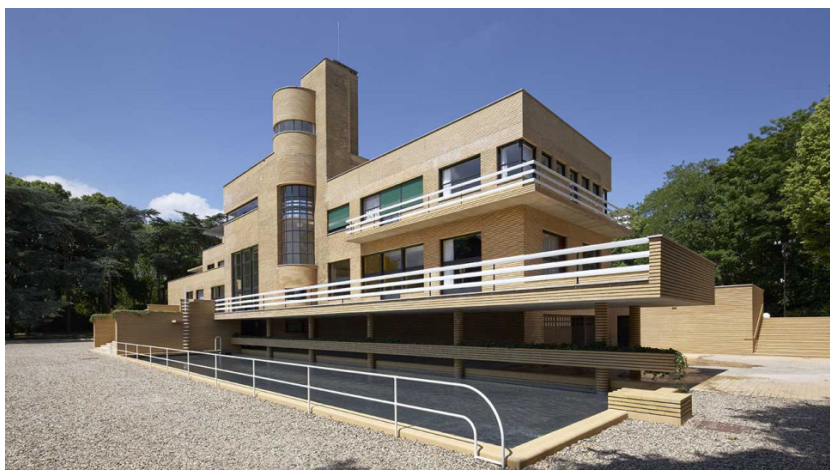


Fig. 12 : Vue de la Villa Cavrois réhabilitée en musée

devant nous, il passe inaperçu, « trop familier pour être vraiment regardé »¹⁰ ou pour marquer les esprits, il est ordinaire, au point de ne plus vraiment être vu dans notre quotidien, et notamment pour ceux qui côtoient au plus près ce patrimoine. Cette dimension subjective explique pourquoi un même patrimoine peut-être simultanément visible et invisible selon les individus qui le regardent. Par ailleurs, lorsque celui-ci est menacé de disparition, il devient soudainement visible et précieux comme un élément indispensable à garder et à préserver dans le paysage.

Cela a notamment été le cas de la Villa Cavrois, villa art déco, menacée de disparition, et qui grâce à une forte mobilisation de la part des citoyens a pu être sauvée et classée au titre des Monuments Historiques en 1990 puis restaurée à partir des années 2000.¹¹

Cette prise de conscience tardive interroge collectivement notre rapport au patrimoine invisible : comment reconnaître et protéger ce que l'on ne perçoit pas encore comme élément de valeur important, avant qu'il ne soit trop tard ?

Cumul des critères et définition opérationnelle

Ces différentes caractéristiques : physiques, naturelles, urbaines, fonctionnelles et sociales montrent que la notion d'invisibilité dépend de chaque contexte. Ainsi, pour une même typologie d'élément patrimonial, sa visibilité ou son invisibilité ne sera pas la même selon l'environnement ou les individus qui l'entourent. C'est pourquoi celui-ci peut être parfaitement visible et reconnu dans un contexte et totalement ignoré dans un autre.

Pour les deux premières caractéristiques (physique et urbaines/naturelles), l'invisibilité est également relative au point de vue, c'est-à-dire que selon l'angle ou la position dans laquelle on se trouve dans l'espace, la perception visuelle d'un site peut varier d'un endroit à un autre. De plus, l'invisibilité ne provient pas toujours d'une seule caractéristique mais peut être le produit de plusieurs facteurs simultanés qui s'accumulent et accentuent ce phénomène.

Certains patrimoines déjà cités, comme le Wintercircuit ou la Villa Cavrois cumulent plusieurs facteurs d'invisibilité : enclavement physique, perte de fonction, méconnaissance sociale. Néanmoins, aujourd'hui ces deux exemples ont été re-visibilisés par leur reconversion et leur réouverture au public : le Wintercircuit est devenu un centre d'innovation (bureau aNNO architecten) et la Villa Cavrois a été transformée en musée.

Par ailleurs, tout ce spectre qui montre les différentes caractéristiques et leurs possibles combinaisons, permet désormais d'établir une définition opérationnelle du patrimoine invisible. Un patrimoine peut être qualifié d'invisible dès lors qu'il répond à au moins un des critères évoqués : inaccessibilité physique, enclavement urbain, perte de fonction, absence de reconnaissance institutionnelle et méconnaissance sociale...

10. Heinrich, N. (2009). *La fabrique du patrimoine « De la cathédrale à la petite cuillère »*, Éditions de la Maison des sciences de l'homme, p.76.

11. Centre des Monuments Nationaux (s.d.). *Dossier thématique : La restauration de la Villa Cavrois (2003-2015)*.

Invisibilisation stratégique



Fig. 13 : Adaptation aux contraintes d'un site : contexte, terrain, topographie

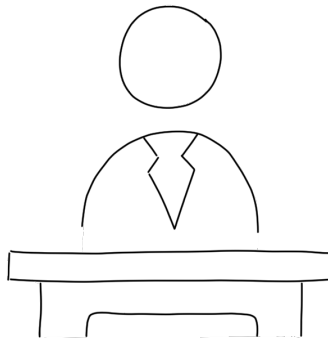


Fig. 14 : Choix politiques

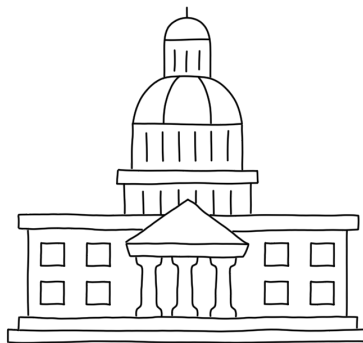


Fig. 15 : Choix institutionnels

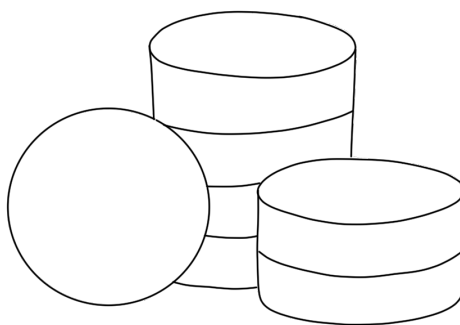


Fig. 16 : Choix économiques



Fig. 17 : Choix structurels

Production personnelle

3. Processus d'invisibilisation

Si les caractéristiques précédemment décrites ont permis d'identifier et de qualifier un patrimoine invisible, il convient désormais de s'interroger sur les processus qui conduisent à cette invisibilité. Comment un patrimoine devient-il invisible ? Quels mécanismes, quelles logiques et quelles dynamiques sont à l'œuvre ?¹² On peut distinguer deux grands processus : l'invisibilité stratégique, qui résulte d'une intention délibérée et l'invisibilité temporelle, qui découle quant à elle du temps qui passe.

Avant d'explorer ces processus, il est important de rappeler la nuance entre les termes « invisibilité » et « invisibilisation ». L'invisibilité : « caractère, de ce qui est invisible »¹³ décrit un état, tandis que l'invisibilisation : « action d'invisibiliser ; fait d'être invisibilisé »¹⁴, est un terme issu du champ sociologique et décrit un processus, une action, un mouvement.

3.1 Invisibilisation stratégique

Le premier type de processus d'invisibilisation renvoie à ce que l'on peut qualifier d'invisibilisation stratégique et volontaire. Ces deux termes sont étroitement liés et relèvent de choix portés sur un objet patrimonial afin d'en éloigner les regards pour diverses raisons. L'idée peut être de rendre un patrimoine invisible ou de maintenir son invisibilité, de manière voulue ou assumée, à travers des décisions, des orientations ou des logiques spécifiques, indépendamment de conséquences temporelles.

Enjeux politiques, économiques et institutionnels

Les principales situations d'invisibilité peuvent répondre à des enjeux politiques, économiques et institutionnels. En effet, « la fabrique du patrimoine repose sur des choix »¹⁵ : choisir de mettre en valeur certains sites, c'est aussi implicitement, choisir d'en « laisser d'autres dans l'ombre, en proie à l'ignorance, à l'indifférence, parfois au mépris »¹⁶. Ces arbitrages qui sont rarement neutres conduisent ainsi à des rapports de forces et de pouvoir variables selon les situations¹⁷. Un patrimoine qui ne s'inscrit pas dans le récit dominant d'un territoire, qui ne présente pas d'intérêt économique suffisant ou qui est porté par des communautés ou groupes sociaux peu représentés, continue d'être maintenu dans l'invisibilité. La revue *In Situ* du Ministère de la Culture français souligne d'ailleurs que certains groupes se retrouvent « exclus des systèmes de reconnaissance, de protection et de gestion du patrimoine » dont cette exclusion provient « d'injustices historiques ou d'inégalités structurelles »¹⁸.

12. (2024). « Patrimoines invisibles : processus, formes et narrations », p.2.

13. Définition du Larousse

14. Définition du Larousse

15. (2024). « Patrimoines invisibles : processus, formes et narrations », p.1.

16. (2024). « Patrimoines invisibles : processus, formes et narrations », p.1.

17. (2024). « Patrimoines invisibles : processus, formes et narrations », p.1.

18. Ministère de la Culture (2024). « Les invisibles du patrimoine. Quel(s) patrimoine(s) et pour qui ? », *In Situ. Au regard des sciences*.

Invisibilisation stratégique

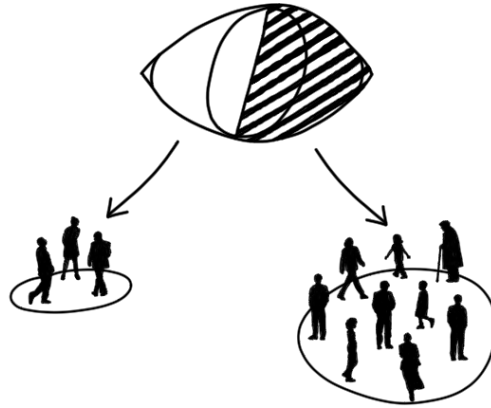


Fig. 18 : Désintérêt et manque d'attrait pour une certaine part de la population : lieu visible par une infime partie de la société (ex: travailleurs, cercle privé...)

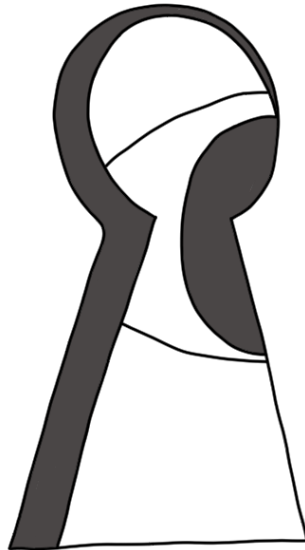


Fig. 19 : Volonté de préserver, de garder une part de mystère, une mémoire intime



Fig. 20 : Accès restreint au public pour des raisons de sécurité, d'efficacité et de séparation des flux

Production personnelle

Invisibilisation pour des raisons de sécurité

Il peut aussi s'agir de questions liées à la sécurité. Certains sites sont rendus inaccessibles au public non pas par négligence ou abandon, mais par des impératifs réglementaires afin de protéger l'usager de certains risques et dangers. Cela peut notamment être le cas avec de nombreuses infrastructures ferroviaires. L'accès à ces sites est strictement réservé à certaines catégories de personnes pour des raisons de sécurité, d'efficacité opérationnelle, technique ou de séparation des flux. Ce patrimoine parfois toujours en fonctionnement est donc mis à l'écart du regard du grand public de manière intentionnelle.

Invisibilisation par contraintes d'implantation

Toutefois, il peut aussi s'agir d'un processus établi dès la conception de ce patrimoine avec les contraintes propres au site. Il n'est donc pas devenu invisible par une décision de vouloir explicitement l'invisibiliser mais par un choix simplement dicté par son implantation, elle-même induite par des contraintes topographiques, techniques ou fonctionnelles, qui les ont par conséquent placées en retrait. Ainsi, certains sites se sont adaptés au relief, aux flux qui le traversent ou doivent répondre à des exigences techniques, produisant une forme d'invisibilisation durable dont l'objectif premier n'est pas forcément de provenir d'une intention ou d'une volonté d'invisibiliser et de cacher, mais simplement de s'inscrire dans son environnement contraint.

Protection du patrimoine par l'invisibilité

Ensuite, une idée paradoxale, est celle de la protection du patrimoine par l'invisibilité. Un patrimoine fragile ou vulnérable peut parfois être intentionnellement tenu à l'écart pour le préserver. Certains acteurs comme des communautés locales ou des associations, prennent le parti pris de ne pas révéler l'existence ou la localisation d'un patrimoine, considérant que l'invisibilité constitue la meilleure garantie de sa conservation. Tandis que d'autres, revendiquent le fait de vouloir préserver une mémoire intime et de ne pas exposer au regard extérieur ce patrimoine, connu et valorisé uniquement au sein d'un cercle restreint. Ici, l'objectif est de ne pas le soumettre aux logiques de l'institutionnalisation ou du tourisme. Le colloque *Patrimoines invisibles* désigne ces patrimoines sous le terme de patrimoines « taisibles », pour qualifier ces héritages qui ne souhaitent pas se faire reconnaître à l'extérieur¹⁹. Cependant, l'invisibilisation volontaire ne se limite pas aux seuls choix des communautés qui portent un patrimoine. Elle peut également provenir d'une absence de regard de la part des institutions et d'un désintérêt des acteurs susceptibles de le faire reconnaître aux yeux de tous.

Effacement volontaire des traces

Enfin, l'invisibilisation stratégique et volontaire peut également provenir d'une volonté d'effacer les traces patrimoniales dans l'espace public. Cela peut se traduire de plusieurs manières : démolition totale ou partielle, recouvrement, etc., pour à nouveau des raisons

19. (2024). « Patrimoines invisibles : processus, formes et narrations », p.1

Invisibilisation temporelle

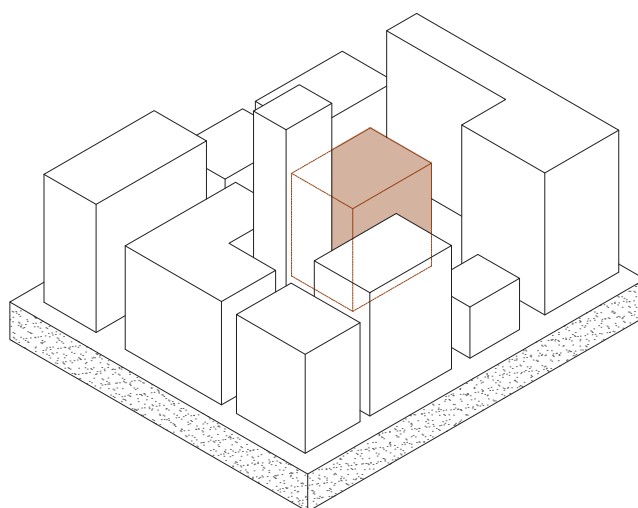


Fig. 21 : Liée aux constructions alentours qui ont enclavé le site

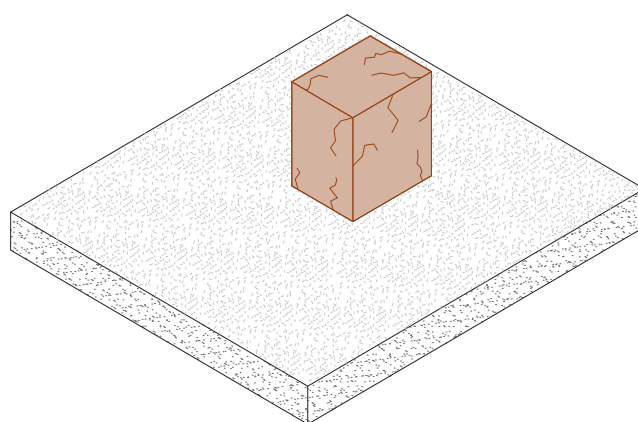


Fig. 22 : Liée à la fermeture des sites : obsolescences des techniques, désuétude et abandon du lieu, effacement des traces, déplacement des intérêts économiques...

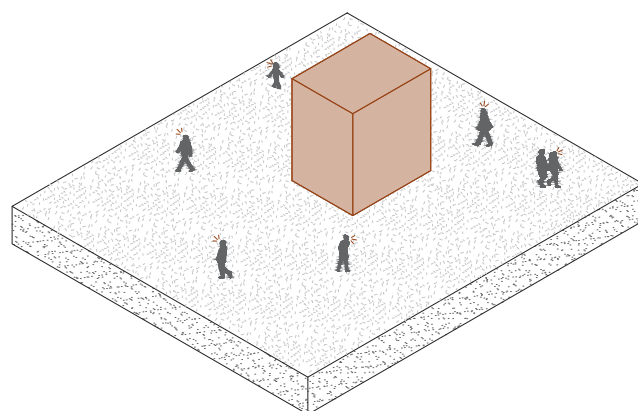


Fig. 23 : Liée à l'oubli, à l'indifférence et à la perte de transmission aux générations d'après...

Production personnelle

politiques, économiques mais également urbanistiques ou historiques (volonté de cacher à la population une partie de l'histoire et du passé). Vincent Veschambre qui a rédigé un ouvrage sur les traces et mémoires urbaines²⁰, montre comment cet effacement des traces constitue une forme de négation symbolique qui va bien au-delà de la simple dégradation physique.

3.2 Invisibilisation temporelle

Le second type de processus d'invisibilisation est celui de l'invisibilisation temporelle. Contrairement à l'invisibilisation stratégique et volontaire, c'est un processus qui n'est pas spécialement issu d'une intention délibérée, mais d'une transformation progressive au cours du temps. Le patrimoine « traverse ainsi le temps par son interaction avec le passé [...], le présent [...] et le futur [...] »²¹. Ces trois interactions se réfèrent respectivement à la mémoire, aux usages et aux projections. Cette dimension temporelle, en l'absence d'une attention particulière portée à l'une ou l'autre ou plusieurs de ces interactions, peut mener à une invisibilisation. En effet, un patrimoine qui était autrefois pleinement visible, accessible et intégré dans les usages et dans le territoire, a pu devenir au fil des années, des décennies, voire des siècles, un patrimoine invisibilisé. Et ceci sous l'effet de transformations urbaines, de mutations fonctionnelles ou encore de l'effacement progressif de la mémoire collective.

Enclavement progressif

Premièrement, il y a l'invisibilisation liée aux transformations de l'environnement bâti. Un site qui à l'origine, est dégagé, visible et accessible, peut subir progressivement une sorte d'enfermement, à mesure que la ville se développe autour. Les nouvelles constructions, les nouveaux axes de circulation viennent l'entourer, l'enclaver, le cacher et le couper jusqu'à le rendre en partie ou en totalité invisible pour ceux qui n'ont pas connu son état antérieur. Finalement, ce n'est pas le patrimoine en lui-même qui change mais le contexte alentours qui modifie sa perception.

Obsolescence

Deuxièmement, il y a l'invisibilisation liée à l'obsolescence fonctionnelle et à l'abandon. Lorsqu'un site perd sa fonction (d'origine ou non) pour diverses raisons que cela soit les techniques qui évoluent, les usages qui changent, les intérêts économiques qui ne sont plus les mêmes, alors, celui-ci bascule vers un état de désuétude. Cet état mène souvent à sa fermeture et son abandon car sans usage, ni fréquentation, ni entretien, le site se dégrade jusqu'à disparaître petit à petit du paysage, avec une nature qui reprend ses droits.

20. Veschambre, V. (2008). *Traces et mémoires urbaines, enjeux sociaux de la patrimonialisation et de la démolition*, Presses universitaires de Rennes.

21. Cruysmans, E. & De Clippele, M. (2025). « La sélection et la protection patrimoniales d'archives et de monuments, entre mémoire et oubli », *Cairn*, p.40-41, d'après Cornu, M.(2023). *Entre-temps : le bien culturel et le droit*.

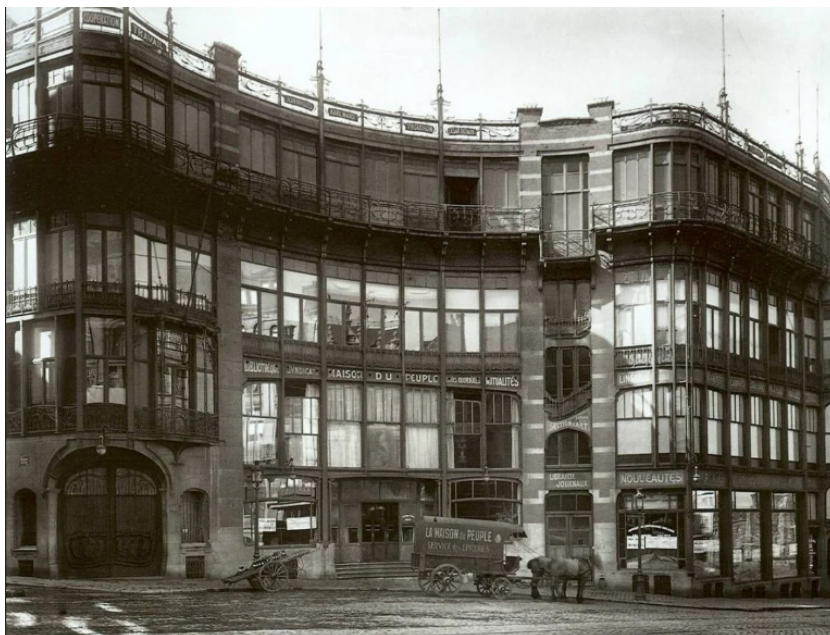


Fig. 24 : Vue de la maison du Peuple avant sa démolition (Bruxelles, Belgique)



Fig. 25 : Vue de l'Hôtel Aubecq avenue Louise avant sa démolition (Bruxelles, Belgique)

Oubli

Troisièmement, il y a l'invisibilisation liée à l'oubli et à la rupture de transmission entre les générations. « Toute mémoire individuelle s'inscrit dans un cadre collectif, ce dernier constituant « l'armature de la mémoire » »²². Lorsque ce cadre collectif disparaît, alors de ce fait, petit à petit le patrimoine se fragilise car celui-ci tombe dans l'oubli, l'indifférence et le mépris comme évoqué précédemment. Comme l'explique Xavier Perrot, « le patrimoine en tant qu'invention d'une mémoire collective est une création qui tacitement institutionnalise l'oubli par la sélection »²³. Ainsi, ce qui n'est pas sélectionné, reconnu et transmis, risque d'être oublié et ce, de façon silencieuse, ne laissant pas de traces visibles. C'est une invisibilité difficile à quantifier et à combattre, car contrairement aux barrières physiques ou aux choix institutionnels, l'oubli ne s'oppose pas, il s'installe.

Invisibilisation brutale

À ces processus qui s'effectuent progressivement dans le temps, s'ajoute une forme d'invisibilisation plus soudaine et imprévisible : celle qui résulte de catastrophes, qu'elles soient naturelle (inondation, séisme, incendie...) ou d'origine humaine (conflit armé, accident, démolition...). En effet, de façon brutale, des traces matérielles peuvent partiellement ou totalement être effacées.

C'est le cas de la Maison du Peuple de Victor Horta à Bruxelles, bâtiment emblématique de style Art Nouveau construit de 1895 à 1899 et qui est détruit en 1965, mais également de l'Hôtel Aubecq, œuvre du même architecte construit en 1902 et détruit en 1950. Toutefois, la façade de l'Hôtel a pu être démontée soigneusement dans l'idée de pouvoir la reconstruire par la suite. Finalement, cela ne s'est jamais produit. Depuis 75 ans, les éléments de cette façade sont stockés sans précaution d'un entrepôt à un autre ou d'un terrain à un autre, entraînant des dégradations de ces éléments.²⁴

22. Cruysmans, E. & De Clippele, M. (2025). « La sélection et la protection patrimoniales d'archives et de monuments, entre mémoire et oubli », *Cairn*, p.41.

23. Cruysmans, E. & De Clippele, M. (2025). « La sélection et la protection patrimoniales d'archives et de monuments, entre mémoire et oubli », *Cairn*, p.42, d'après Perrot, X.

24. Urban.brussels. (2025). « Une nouvelle vie pour la façade de l'Hôtel Aubecq ».



Fig. 26 : Les pierres de la façade Aubecq stockées

4. Les limites et les risques

Après avoir identifié et analysé les caractéristiques et les processus de l'invisibilisation du patrimoine, il convient désormais de s'interroger sur les conséquences et les risques que cela peut provoquer.

Le risque de disparition

Le premier risque lié à cette invisibilité du patrimoine est celui d'un patrimoine menacé. Certes, tout patrimoine peut se retrouver confronté ou soumis à des menaces : dégradation, abandon, transformation, etc. Toutefois l'invisibilité peut accentuer et aggraver ce phénomène. Un patrimoine invisible est avant tout un patrimoine fragile car si celui-ci est laissé en dérive sans entretien, ou sans reconnaissance officielle ou encore sans protection juridique, il se trouve exposé à une plus forte menace permanente de disparition. Un patrimoine invisible passe donc souvent plus inaperçu et échappe au regard du monde extérieur. En effet, personne ne se mobilise pour défendre ce que personne ne voit, alors même qu'il est peut-être en péril.

De plus, le patrimoine invisible est fortement vulnérable dans sa matérialité car si ces structures se dégradent, il est plus difficile de s'en rendre compte. Dans l'exemple de l'Hôtel Aubecq, les éléments en pierre de la façade ont un grand risque de fragilisation dans le temps dû à leur stockage mal maîtrisé.

Il est également vulnérable dans sa valeur mémorielle car, comme il demeure invisible, peu de traces au premier abord permettent de le reconnaître. Ainsi, le risque principal à vouloir continuer d'invisibiliser, c'est de le conduire à sa perte définitive et à des conséquences durables. Sachant qu'un patrimoine qui disparaît emporte avec lui une part de l'histoire d'un lieu, d'une communauté, d'une époque..., il ne pourra jamais être entièrement reconstitué.

L'exclusion

Ensuite, en maintenant un patrimoine hors de portée, que cela soit physiquement ou socialement, on prive une partie de la population de le découvrir ou de se l'approprier. L'invisibilité peut donc produire de l'exclusion vis-à-vis de certains publics.

Les dérives

En revanche, une re-visibilisation et une revalorisation peut, elle aussi, produire des effets contre productifs et comporter ses propres dangers. La vision de Françoise Choay²⁵, apporte une position critique vis-à-vis de cette valorisation patrimoniale. Dans son ouvrage *l'Allégorie du Patrimoine*, elle analyse la transformation des monuments historiques sous l'influence de l'industrie culturelle. Elle considère que le patrimoine est souvent réduit à un objet de consommation, perdant sa dimension spirituelle, symbolique, et éducative, au profit de sa valeur purement économique : « les monuments et le patrimoine historique acquièrent

25. Historienne de l'architecture, théoricienne de l'urbanisme et philosophe française.



Fig. 27 : Le Mont Saint-Michel, quand le patrimoine devient produit de consommation et devient victime de surtourisme (France)

un double statut. Œuvres dispensatrices de savoir et de plaisir, mises à la disposition de tous ; mais aussi produits culturels, fabriqués, emballés et diffusés en vue de leur consommation. La métamorphose de leur valeur d'usage en valeur économique est réalisée grâce à l'« ingénierie culturelle » [...]. Leur tâche consiste à exploiter les monuments par tous les moyens afin d'en multiplier indéfiniment les visiteurs. »²⁶. Elle nous invite donc à réfléchir sur les limites qui peuvent dénaturer l'identité originelle des lieux patrimoniaux dans l'intérêt monétaire et du surtourisme.²⁷

L'idée est donc d'arriver à un juste équilibre entre invisibilité trop importante et surexposition brutale, en prenant en compte donc un maximum de paramètres, pour valoriser et révéler ce patrimoine invisible sans en perdre son identité et sa valeur symbolique.

26. Choay, F. (1992). *L'Allégorie du Patrimoine*, La couleur des idées, p.163.

27. Perrot, C. (2025). p.2.

Spectre de l'invisibilité

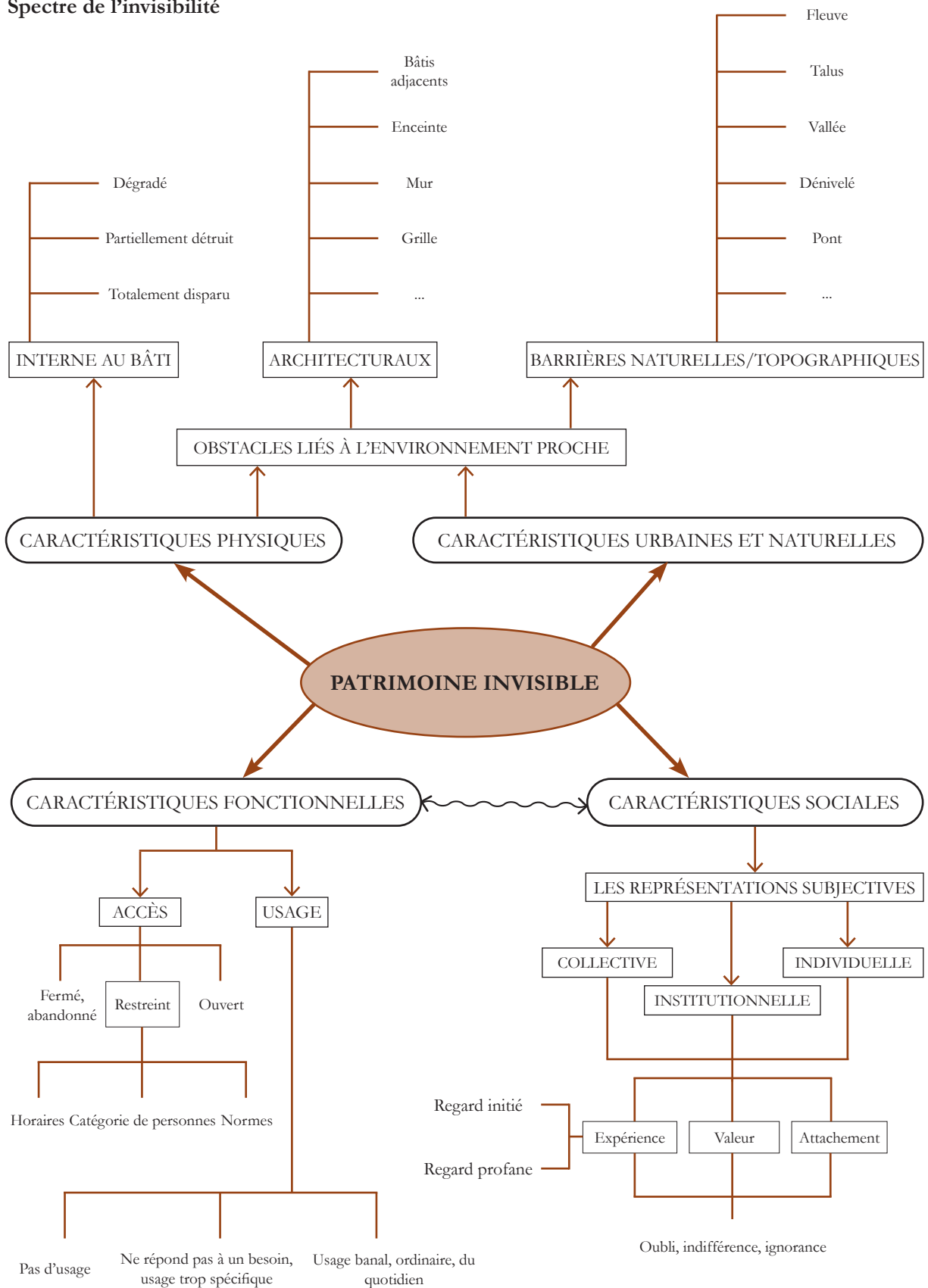


Fig. 28 : Schéma de synthèse du chapitre 1

5. Synthèse

L'analyse du patrimoine invisible développée dans ce premier chapitre, fait état d'une notion riche mais complexe qui ne se laisse pas enfermer dans une seule et unique définition figée.

Le premier enseignement essentiel a été de comprendre le paradoxe du « patrimoine invisible » qui à première vue pouvait interpeller. Comment parler de patrimoine tout en l'associant à l'invisibilité ? C'est cette étape qui a permis de souligner le fait qu'il y avait beaucoup de subtilité lorsque l'on emploie le terme patrimoine.

À travers le deuxième enseignement, on a pu dégager l'ensemble des caractéristiques, des processus et des mécanismes qui conduisent à parler de patrimoine invisible, permettant de mieux appréhender le terme « d'invisibilité », sous le prisme de ce qui invisibilise plutôt que de ce qui visibilise.

Au niveau des caractéristiques, les critères les plus importants étaient liés à la fois à des facteurs objectifs : barrières physiques, coupures urbaines, contraintes topographiques, des choix pré-établis et à la fois à des facteurs un plus subjectifs : des expériences individuelles, des regards formés ou non... Ce qui rend la liste finalement non exhaustive tant la notion est vaste. Quant au niveau des processus identifiés, deux sont mis en évidence : l'invisibilisation stratégique et l'autre l'invisibilisation temporelle, mais là aussi de nombreux mécanismes sont possibles.

Le troisième enseignement sur l'invisibilité met en évidence quelques autres points. L'invisibilité est rarement la conséquence d'un seul facteur mais le plus souvent est multifactorielle. Plusieurs caractéristiques et processus peuvent s'additionner. De plus, l'invisibilité d'un patrimoine n'est jamais absolue, elle est toujours relative et contextuelle. C'est avant tout une question de regard, de position et d'appartenance.

Enfin, l'invisibilité produit de l'exclusion. Certains types de patrimoine invisible privent une partie de la population d'un lieu potentiel de mémoire, de rencontre ou d'appropriation.

Néanmoins, l'invisibilité n'est pas toujours une fatalité mais elle peut dans certains cas, constituer un processus réversible ou re-visibilisé d'une autre manière grâce à la volonté politique, institutionnelle ou citoyenne. Les deux exemples choisis : la Villa Cavrois et le Wintercircus en témoignent.

Chapitre 2

Analyse du Patrimoine Ferroviaire



Fig. 29 : La Gare Saint-Lazare, Claude Monet, 1877

Le patrimoine ferroviaire concentre à lui seul une grande partie des dimensions de l'invisibilité patrimoniale précédemment définies. Il constitue ainsi un terrain d'étude particulièrement concret, que ce chapitre propose d'explorer.

Dans un premier temps, il convient de remettre en contexte l'évolution historique et le rôle du patrimoine ferroviaire depuis sa création, tout en abordant également le sujet de sa reconnaissance dans le processus de patrimonialisation. Dans un second temps, il s'agit de mettre en évidence les différentes typologies du ferroviaire en analysant leur lien avec l'invisibilité et en détaillant leurs spécificités constructives, techniques et stylistiques.

1. Contexte

1.1 Historique

Le chemin de fer apparaît durant la révolution industrielle au XIXe siècle et connaît plusieurs périodes distinctes, marquées par des innovations techniques et constructives, qui ont façonné le patrimoine ferroviaire.

Naissance et expansion

En France c'est en 1832, il y a près de deux siècles, que la première ligne de chemin de fer est mise en service, reliant Saint-Etienne et Andrézieux. Elle marque ainsi le point de départ d'un réseau qui va se développer progressivement sur l'ensemble du territoire national. En quelques décennies, ce réseau ferroviaire transforme profondément le paysage et les modes de vies, devenant le « symbole d'une modernité absolue »²⁸. Il « révolutionne les communications et l'industrie »²⁹, permettant aux personnes, aux marchandises et aux idées de circuler plus rapidement qu'elles ne l'avaient jamais fait auparavant.

Cette période se caractérise donc par l'arrivée d'un nouveau moyen de transport qui répond à des enjeux techniques majeurs liés au matériel roulant. Par conséquent, cela va également impliquer la création de lieux spécifiques liés à la maintenance, au dépôt ou au retournement des machines. C'est pourquoi, le patrimoine ferroviaire, ne se limite pas à parler simplement des gares mais renvoie à tout un patrimoine très divers.

Par ailleurs, sur le plan constructif, le patrimoine bâti et plus précisément celui des gares, se caractérise par une grande diversité stylistique comme le néoclassicisme, l'éclectisme puis par la suite l'Art Nouveau, etc., qui « constituent vraiment le mode d'expression artistique de l'époque »³⁰.

28. Cartier, C. & De Roux, E. (2007). *Patrimoine Ferroviaire*, Scala, p.10.

29. Cartier, C. & De Roux, E. (2007). *Patrimoine Ferroviaire*, Scala, p.19.

30. Cartier, C. & De Roux, E. (2007). *Patrimoine Ferroviaire*, Scala, p.21.



Fig. 30 : Exemple de rotonde désaffectée - Rotonde de Bénestroff (57 - France)



Fig. 31 : Exemple de rotonde désaffectée - Rotonde de Bénestroff (57 - France)



Fig. 32 : Exemple d'une gare de village désaffectée - Gare du Durthol-Nohant (63 - France)

Les nouveaux matériaux tels que le verre, la fonte, le fer, l'acier ou encore le béton ont aussi permis de répondre à de nouveaux défis techniques de construction comme par exemple le franchissement de grandes portées. Cela a également servi pour les ouvrages d'art de communication : pont, viaducs...

Enfin, après la création de la SNCF (Société Nationale des Chemins de fer Français) en 1938, de nouveaux enjeux arrivent : celui de l'électrification du réseau suite au développement de la motorisation des machines (émergence de la traction diesel) et celui de la modernisation des équipements dans son ensemble.

L'après-guerre : déclin, abandon et désaffectation

Pourtant, après la Seconde Guerre Mondiale le chemin de fer connaît un déclin progressif dû à l'expansion de l'automobile et même de l'avion. Le train devient banal et de plus en plus paupérisé³¹. Certaines lignes jugées peu rentables, notamment dans le milieu rural, cessent de fonctionner et laissent derrière elles, de nombreuses infrastructures désaffectées : gares fermées, voies envahies par la végétation, dépôts abandonnés, etc. De plus, la fin de la traction à vapeur dans les années 70 rend obsolète certaines infrastructures. Cette désindustrialisation progressive du ferroviaire a donc eu un impact direct sur son patrimoine, au sujet duquel s'est posée la question de sa reconnaissance.

1.2 Reconnaissance patrimoniale

Rôle et impact du patrimoine ferroviaire

Le patrimoine ferroviaire joue un rôle important au-delà de l'aspect évident lié au transport et à la mobilité, c'est aussi un témoin de l'histoire : mémoire ouvrière (avec ses savoir-faire, ses gestes techniques, ses différents corps de métier...) mais aussi mémoire traumatique (avec celle par exemple des déportations...). Par toutes les valeurs que ce patrimoine porte, il devient ainsi un vecteur d'identité pour les territoires et les communautés qui le côtoient, avec également un impact sur le plan économique. C'est grâce à l'ensemble de ces dimensions, que ce patrimoine représente un potentiel de revalorisation.

Le ferroviaire a également un impact sur le plan social. À l'époque, la valeur « travail » est fortement liée au « lien social ». C'est en partie par le travail que les rencontres et les liens entre les personnes se construisaient. De plus, grâce aux trains, cela permettait aussi de rapprocher les gens et d'aller à la rencontre de nouvelles personnes.

31. Cartier, C. & De Roux, E. (2007). *Patrimoine Ferroviaire*, Scala, p.10.



Fig. 33 : Première reconnaissance ferroviaire : le matériel roulant - Cité du Train à Mulhouse (France)

Processus de reconnaissance

Ce n'est qu'à partir des années 1960 et 1970 que la France débute une reconnaissance patrimoniale pour l'architecture du rail. Cependant, elle reste encore trop limitée et inégale³². Pour autant, l'attrait du public est croissant vis-à-vis de ce patrimoine ferroviaire. Cette prise de conscience tardive s'inscrit dans un mouvement plus large de revalorisation du patrimoine industriel et technique, longtemps négligé au profit du patrimoine monumental traditionnel.

La patrimonialisation ferroviaire a d'abord concerné le matériel roulant, avec la création de musées tournés autour du chemin de fer comme celui du « Musée français du chemin de fer » dans l'ancien dépôt de Mulhouse-Nord ouvert en 1971. Puis, l'intérêt s'est aussi porté et étendu au niveau des gares, ainsi qu'à d'autres typologies d'édifices comme des dépôts, des halles, etc. Même les archives ferroviaires françaises ont longtemps été négligées mais commencent enfin à être valorisées à partir la création du Centre national des archives historiques au Mans en 1996.³³ De plus, l'association « Rails & Histoire » fondée en 1987, liées à la préservation de l'histoire ferroviaire et à la sensibilisation du public et des institutions, aide à documenter, à photographier ce patrimoine, à veiller et à alerter sur les menaces de destruction. Elle permet également d'organiser des visites de sites, habituellement fermés au public

Malgré ces avancées, la reconnaissance reste partielle. Les édifices modestes du patrimoine ferroviaire restent ignorés, marginalisés et ne bénéficient que de très peu de dispositifs de protection ou de reconnaissance. Cette situation explique donc pourquoi une part du patrimoine ferroviaire demeure invisible aujourd'hui.

32. Striffling-Marcu, A. & Veston, V. (2022). « Patrimoine ferroviaire du XXe siècle : quelle reconnaissance et quelles adaptations pour sa conservation ? », *In Situ*, p.2-4.

33. Baldasseroni, L. & Marasse, P. (2025). « Un patrimoine ferroviaire peut en cacher bien d'autres », *In Situ*, p.2-4.

Les édifices ferroviaires



Fig. 34 : Gares : de voyageurs, de terminus, de marchandises

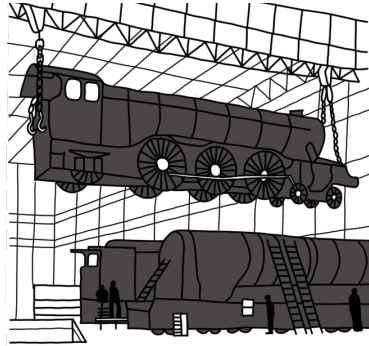


Fig. 35 : Atelier, halle, hangar

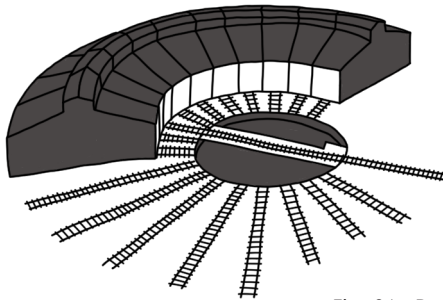


Fig. 36 : Rotonde, dépôt, remise



Fig. 37 : Maison garde-barrière

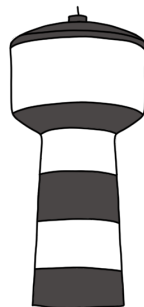


Fig. 38 : Château d'eau

Production personnelle

2. Typologies et spécificités

Comme établi au début de ce travail, le terme de patrimoine recouvre un spectre très large de formes. Nathalie Heinrich, montre bien que le patrimoine peut aller du plus monumental et emblématique : « la cathédrale », au plus modeste et ordinaire : « la petite cuillère ».³⁴ Le patrimoine ferroviaire ne fait pas exception à cette règle : il recense un ensemble d'objets patrimoniaux qui s'étend du grand édifice représentatif jusqu'à l'élément le plus discret ou technique. Or « le potentiel de ces patrimoines sauvegardés pour la recherche historique apparaît immense, mais les études restent encore trop rares »³⁵, ce qui justifie précisément de s'y attarder et d'en explorer la diversité.

L'idée est de proposer un catalogue typologique, composé de quatre grandes catégories : les édifices ferroviaires, les ouvrages d'art de communication, les infrastructures techniques et le mobilier et objets techniques.³⁶ Pour chacune de ces catégories, nous analyserons comment elles se situent par rapport aux critères d'invisibilité définis au chapitre précédent tout en s'appuyant également sur des exemples concrets.

2.1 Les édifices ferroviaires

Les édifices ferroviaires constituent généralement la partie la plus immédiatement identifiable du patrimoine ferroviaire. Ce sont des bâtiments et constructions qui permettent le bon fonctionnement et la bonne organisation du système ferroviaire, répondant à des exigences à la fois techniques et sociales : l'accueil des voyageurs, la maintenance du matériel roulant, la gestion des marchandises, l'administration du réseau et le logement du personnel.

Les gares

Dans cette catégorie, on distingue plusieurs types de gares selon leur fonction :

Les gares de voyageurs à portée régionale ou internationale, assurent toutes les deux le trafic quotidien des voyageurs mais se distinguent par leur échelle, leur rôle dans le réseau, leur fréquentation et leurs équipements (guichets, quais, salle d'attente, commerces...). La taille de la gare constitue un indicateur direct de son importance territoriale. Les gares régionales desservent les territoires ruraux, péri-urbains ou les villes importantes d'une région. Elles sont généralement plus modestes et simples dans leur architecture. Tandis que les gares internationales se situent au sommet de la hiérarchie. Elles deviennent des véritables hubs de correspondances et permettent d'effectuer des trajets dépassant les frontières. Elles sont également des portes d'entrées stratégiques du territoire et de leurs villes, c'est pourquoi cela se traduit souvent dans leur monumentalité (exemple : gare Centrale d'Anvers).

34. Heinrich, N. (2009), *La fabrique du patrimoine « De la cathédrale à la petite cuillère »*, Éditions de la Maison des sciences de l'homme.

35. Baldasseroni, L. & Marasse, P. (2025). « Un patrimoine ferroviaire peut en cacher bien d'autres », *In Situ*, p.3.

36. Catégories tirées du site : <https://cheminsdurail.be/patrimoine-3/>



Fig. 39 : Gare d'Anvers (Belgique)



Fig. 40 : Ancienne gare maritime - Tour & Taxi (Bruxelles, Belgique)

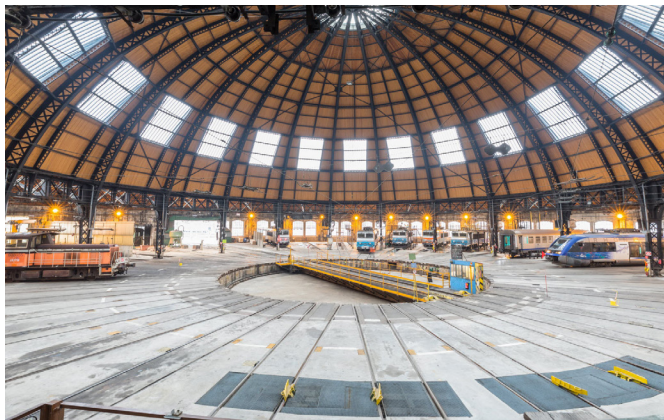


Fig. 41 : Rotonde de Chambéry (France)



Fig. 41 : Anciens ateliers SNCF d'Arles (France)

Les gares terminus et/ou de départ (de voyageurs) marque la fin d'une ligne. Le trajet fini ou débute par cet endroit et ne continue pas son trajet (exemple : gare Perrache à Lyon).

Les gares de marchandises sont dédiées au fret. Leur architecture est beaucoup plus fonctionnelle, avec de vastes halles de stockage, quais de déchargement (exemple: gare Saint-Sauveur à Lille).

Enfin, les gares maritimes constituent un type particulier. Elles se situent proche de l'eau et permettent d'embarquer ou de débarquer des marchandises ou des voyageurs des bateaux (exemple : ancienne gare maritime Tour & Taxi à Bruxelles).

Les rotondes et dépôts

La rotonde tire sa spécificité de sa forme circulaire (pas toujours complète). Elle s'organise autour d'une plaque tournante centrale permettant de changer de direction et d'orienter les locomotives vers l'une des voies rayonnantes. Chaque voie correspond à une travée de la rotonde, créant un espace de remise et de maintenance pour les machines. Il existe plusieurs types de rotondes (type G, type P...) selon leur spécificité architecturale (exemple : rotonde de Chambéry).

Par ailleurs, on retrouve des dépôts rectangulaires avec des voies parallèles, moins emblématiques mais qui remplissent leur fonction de stockage des machines.

Les ateliers, halles et hangars

Cette catégorie regroupe des éléments dédiés à la maintenance, à la réparation du matériel roulant et au stockage des marchandises. Ces édifices sont souvent de grande dimension pour permettre d'accueillir toutes les machines et/ou marchandises. Ils représentent plus une architecture fonctionnelle avec de grandes portées (exemple : anciens ateliers SNCF d'Arles).

Les bâtiments administratifs, techniques et particuliers

Au-delà des édifices directement liés au transport ferroviaire et à la maintenance, le système ferroviaire nécessite d'autres bâtiments assurant la gestion ou le bon fonctionnement du réseau. On y retrouve des éléments tels que les postes d'aiguillage, les lampisteries, les châteaux d'eau, les bureaux.

Les logements de cheminots

Enfin, il y a les logements. Les compagnies ferroviaires ont développé une politique de logement pour le personnel. Cela se décline en deux types : les cités cheminotes situées à proximité des gares ou d'ensembles ferroviaires, et les maisons garde-barrière, qui à l'époque servaient également de petites gares de voyageurs.

Les ouvrages d'art

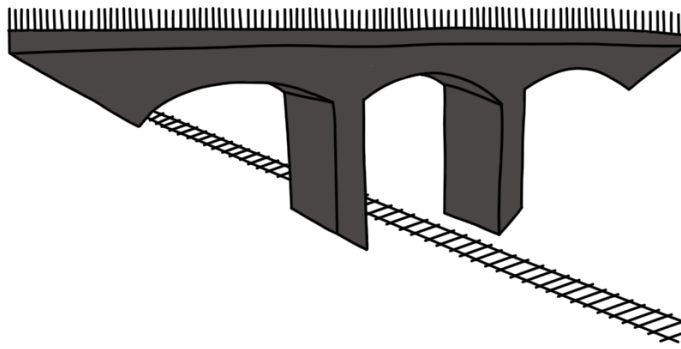


Fig. 42 : Pont-route avec passage supérieur

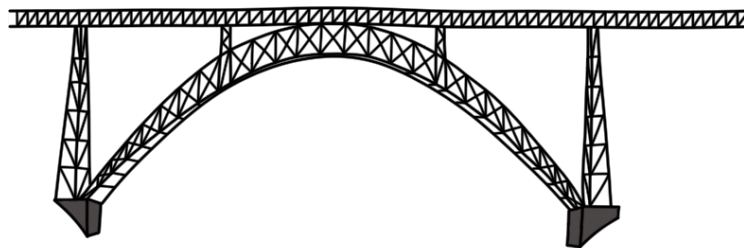


Fig. 43 : Pont-rail avec passage inférieur

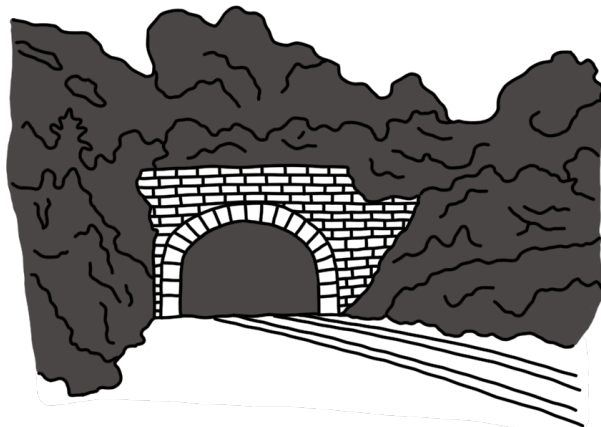


Fig. 44 : Tunnel



Fig. 45 : Mur, muret

Par rapport à l'ensemble de ces catégories d'édifices, la reconnaissance patrimoniale à l'inventaire des Monuments Historiques se concentre principalement sur les grandes gares monumentales et spectaculaires. En effet, elles ont une grande valeur stylistique et fonctionnelle, laissant dans l'ombre une grande partie de ces autres édifices. Cependant, les ateliers, les rotondes, les halles, etc., longtemps considérés comme de simples équipements fonctionnels dépourvus de valeur patrimoniale, sont porteurs de valeurs fortes comme les valeurs d'usages, les valeurs d'ancienneté, de mémoire collective, ouvrière et industrielle. La focalisation sur les éléments les plus emblématiques a en quelque sorte, pour effet d'invisibiliser le reste qui constitue pourtant une part essentielle de l'histoire ferroviaire et de l'identité des territoires.

2.2 Les ouvrages d'art de communication

On distingue plusieurs types d'ouvrage d'art.

Les ponts

Il y a d'abord les ponts-routes avec passage supérieur qui permettent à une route de franchir la voie ferrée par-dessus, tandis qu'à l'inverse, il y a les ponts-rails avec passage inférieur qui font passer cette fois-ci la voie ferrée au-dessus d'une route ou d'un cours d'eau. Ensuite, il y a les viaducs (variante monumentale du pont-rail) qui permettent de franchir des vallées ou de très grandes portées sur de grandes hauteurs.

Les tunnels

Puis, il y a les tunnels qui servent à traverser des obstacles tels que des massifs montagneux ou des zones de remblai.

Les murs de soutènements

Enfin, il y a les murs et murets de soutènements qui longent les voies en déblai ou en remblai et permettent de retenir les terres.

Ces différents ouvrages d'art de communication, répondent à des contraintes techniques inhérentes au chemin de fer. En effet, ce moyen de transport a du mal à s'adapter aux contraintes naturelles, car il ne peut franchir que des pentes très faibles allant de 3 à 4 % sur un mètre maximum, à l'exception des lignes à crémaillère. C'est pourquoi de nombreux aménagements ont dû être conçus afin de rendre possible la continuité du tracé entre deux villes, impliquant donc de contourner ou de franchir les obstacles naturels par des constructions spécifiques.

La plupart de ces ouvrages peuvent être identifiés comme du patrimoine invisible, parce qu'on peut les considérer en tant obstacle physique qui invisibilise un patrimoine, mais

Les infrastructures techniques

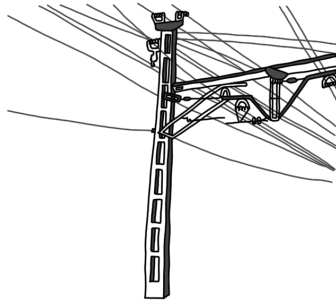


Fig. 46 : Caténares

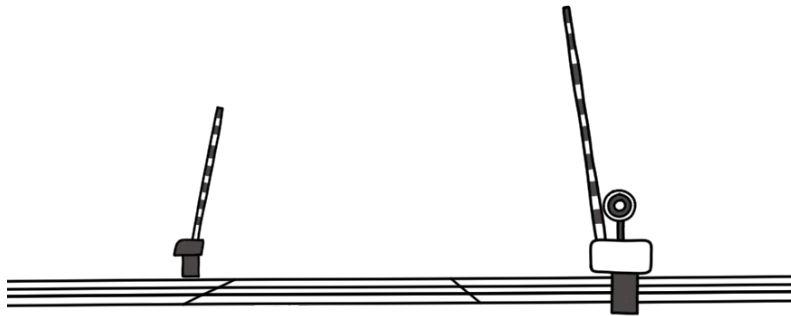


Fig. 47 : Passage à niveau

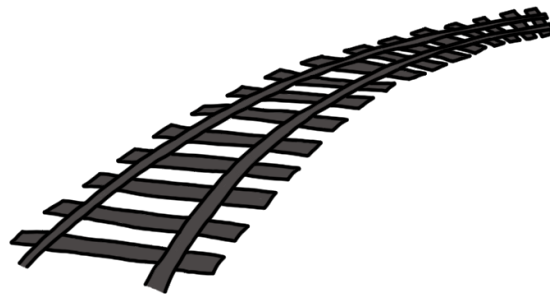


Fig. 48 : Voie ferrée (rails)

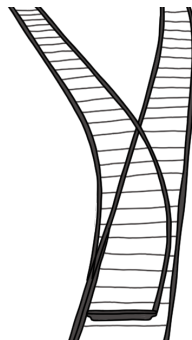


Fig. 49 : Aiguillages

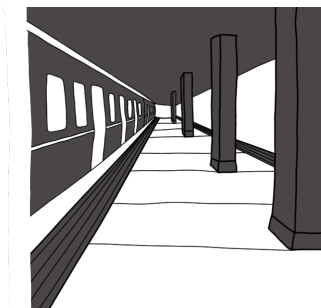


Fig. 50 : Quai

Production personnelle

aussi du fait que ce sont des éléments que l'on traverse, que l'on dépasse sans jamais pouvoir s'y attarder. Ce sont effectivement des ouvrages conçus pour aider à la structure du tracé du chemin de fer, et donc pour être franchis, mais pas pour être regardés, reconnus ou valorisés. Ils existent mais pas dans la perception collective. Ils ont donc cette double caractéristique de l'invisibilité.

2.3 Les infrastructures techniques

Les infrastructures ferroviaires désignent l'ensemble des éléments techniques qui permettent la mise en œuvre du réseau. Contrairement aux édifices et ouvrages d'art, elles ne constituent pas des constructions à proprement parler, mais de systèmes interdépendants liés pour le bon fonctionnement de ce réseau.

Les infrastructures se composent de voies ferrées (rails) qui structurent le tracé, d'aiguillages qui orientent et redirigent les trains d'une voie à une autre, de caténaires qui alimentent en électricité les trains, de passages à niveau qui assurent la sécurité lors d'un croisement avec une route et de quais d'embarquement et de débarquement des voyageurs ou des marchandises.

C'est probablement la catégorie où la question de la reconnaissance patrimoniale se pose avec le plus de difficulté car ces éléments sont perçus comme des éléments purement fonctionnels et techniques et non comme des éléments porteurs de valeurs ou d'identité.

2.4 Le petit patrimoine ferroviaire et objets techniques

Cette dernière catégorie prend de multiples formes. La plupart de ces objets ou équipements constituent des composants à plus petites échelles comparés aux autres typologies. On peut en distinguer trois ensembles.

La signalétique

Une partie se disperse dans le paysage ferroviaire le long des voies ferrées : il s'agit de tout ce qui est lié au balisage comme les bornes kilométriques, les bornes hectométriques, les bornes de repères, les balises, ou encore de tout ce qui est lié à la signalisation comme les panneaux, les feux, les barrières ou les plaques.

Le mobilier

Tandis que l'autre ensemble, fait plutôt partie intégrante des édifices ferroviaires, notamment des gares, avec tout ce qui répond directement ou indirectement aux besoins des usagers, en termes de repérage, de sécurité, de confort et d'équipements... Cela concerne

Le petit patrimoine ferroviaire et objets techniques

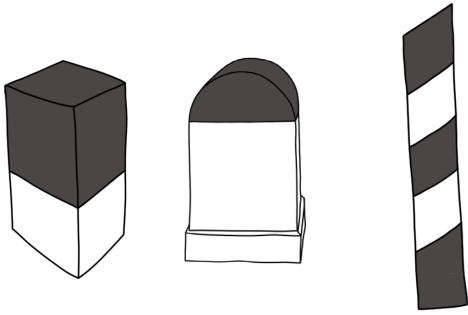


Fig. 51 : Bornes : kilométriques, hectométriques, de repères, balises...

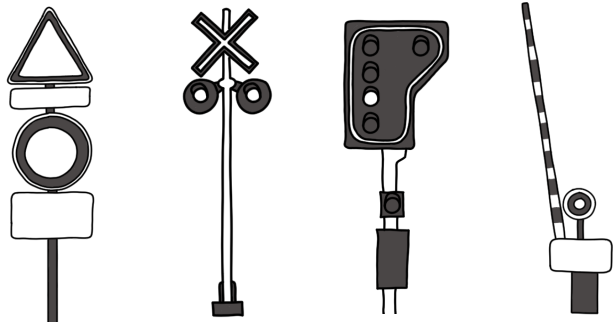


Fig. 52 : Signalisation : panneaux, plaques, feux, barrières...

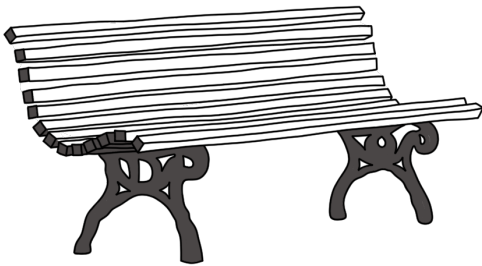


Fig. 53 : Mobilier : bancs, machines à composter, horloges, lampadaires...

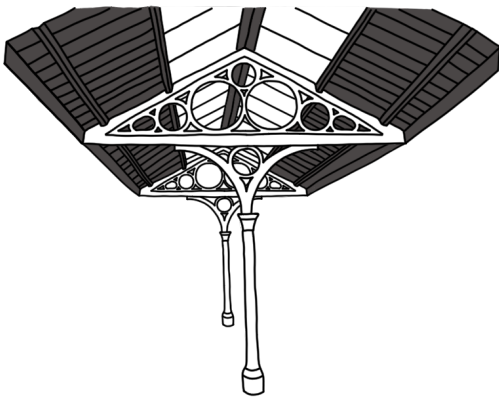


Fig. 54 : Abris de voyageurs

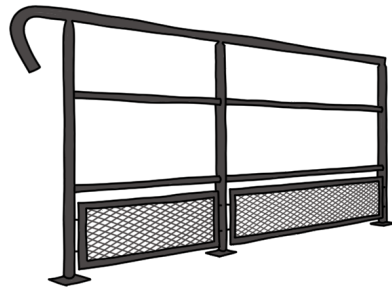


Fig. 55 : Garde-corps, clôture

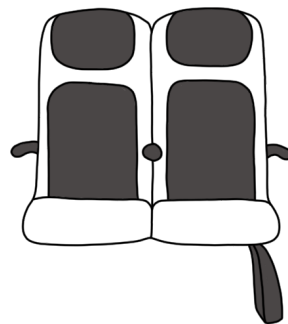
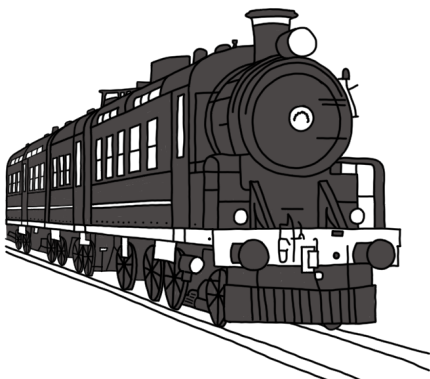


Fig. 56 : Matériel roulant : locomotives, wagons, sièges...

Production personnelle

par exemple les horloges dans les halls de gare, les bancs sur les quais, les lampadaires, les machines à composter, les abris, les garde-corps, les clôtures... Ces éléments peuvent avoir une valeur stylistique.

Le matériel roulant

Enfin, on retrouve les machines, les locomotives, les wagons, les sièges... qui représentent historiquement une des premières composantes du patrimoine ferroviaire à avoir fait l'objet d'une reconnaissance.

Ce qui caractérise avant tout ces éléments, c'est leur caractère insignifiant en apparence, au point qu'ils se fondent dans le décor sans chercher à attirer l'attention. Leur reconnaissance et protection étant encore faible et difficile à défendre, beaucoup ont même disparu silencieusement pour être remplacé par des éléments modernes standardisés, sans que leurs valeurs patrimoniales n'aient été prises en compte.

Il est donc important d'avoir cette prise de conscience qu'un patrimoine ne se limite pas à ses éléments monumentaux et emblématiques mais englobe aussi des éléments plus simples et insignifiants en apparence, vers lesquels les regards ne se sont pas encore tournés. Ce sont pourtant eux aussi qui « donnent aux paysages du rail leur caractère particulier »³⁷ et qui font partie intégrante de ce patrimoine ferroviaire.

37. Smith, P. (2009). « Faire l'inventaire du patrimoine ferroviaire : expérience et méthodes », *In Situ*, p.12.

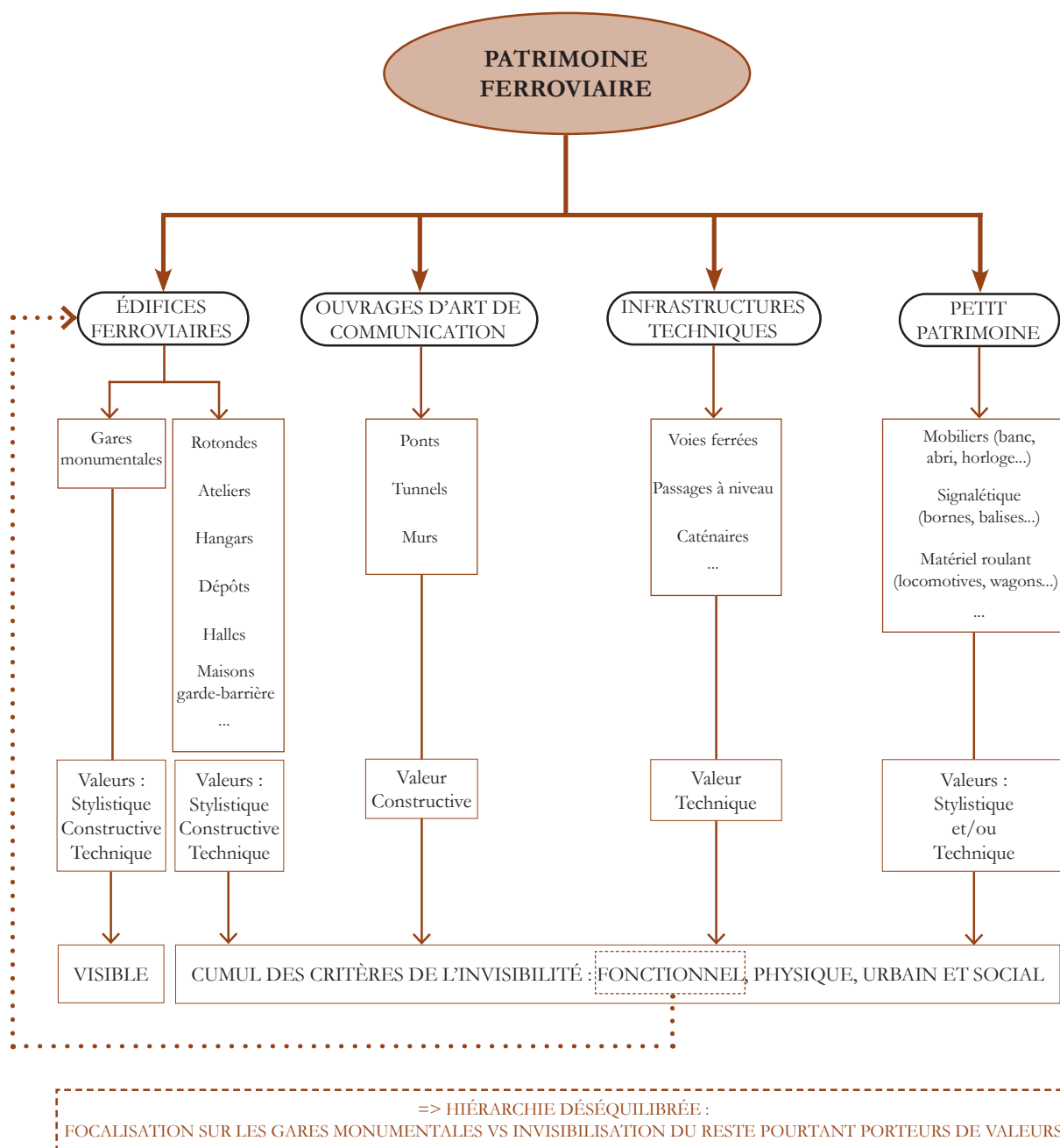


Fig. 57 : Schéma de synthèse chapitre 2

3. Synthèse

Ce chapitre a permis d'explorer la diversité typologique du patrimoine ferroviaire en regard de la dimension de l'invisibilité. Le développement des différentes catégories proposées, démontre que ce patrimoine est omniprésent dans notre environnement sous différentes formes dont certaines sont sous-estimées.

En effet, l'analyse typologique révèle une hiérarchie patrimoniale déséquilibrée car la reconnaissance patrimoniale, a principalement été ciblée sur les gares monumentales, valorisées pour leur architecture spectaculaire, comparée aux autres composantes du patrimoine ferroviaire souvent plus en retrait qui demeurent largement invisible de ce point de vue là. Par ailleurs, la marginalisation des autres édifices peut être due à un enclavement ou isolement du site, ou encore à une fermeture suite à l'obsolescence des techniques entraînant une perte de fonction.

Au-delà de ce constat général, chaque typologie présente des formes d'invisibilités qui diffèrent.

Les ouvrages d'art de communication souffrent d'une invisibilité double. D'une part, ces éléments sont eux-mêmes les barrières qui invisibilisent le patrimoine. D'autre part, si on le considère effectivement comme objet patrimonial, alors celui-ci représente un ouvrage conçu pour être traversé ou franchi, sans généralement être destiné à être regardé ou valorisé. Il peut structurer un tracé sans jamais être réellement perçu.

Les infrastructures techniques subissent une situation similaire, ces éléments sont connus de tous, pour autant dans les représentations collectives, ce sont des éléments qui ne portent pas de véritables valeurs.

Le petit patrimoine est visible dans le paysage ferroviaire et plus précisément dans les gares. Pourtant, son usage quotidien ou banal, le rend invisible dans les représentations sociales car la valeur d'utilité véhiculée par celui-ci génère une forme d'indifférence. Mais paradoxalement quand cette trace de ce petit patrimoine disparaît, c'est une part de l'identité ferroviaire qui s'efface. Elle marque un vide, un manque qui peut finalement engendrer soudainement une reconnaissance patrimoniale.

Le patrimoine ferroviaire n'échappe pas à la l'accumulation des caractéristiques de l'invisibilité. Plus, un élément cumule des critères, plus le phénomène d'invisibilité se renforce, amenant à la perte de ce patrimoine.

À travers tous ces critères évoqués, le critère d'invisibilité lié à « la perte de fonction », est le vecteur principal, qui permet un potentiel de reconversion. Le fait d'agir sur ce critère a également un impact sur les autres. Ainsi, une re-visibilisation permettrait de porter à nouveau de la valeur et un intérêt sur ce patrimoine.

Chapitre 3

L'Inclusion Sociale

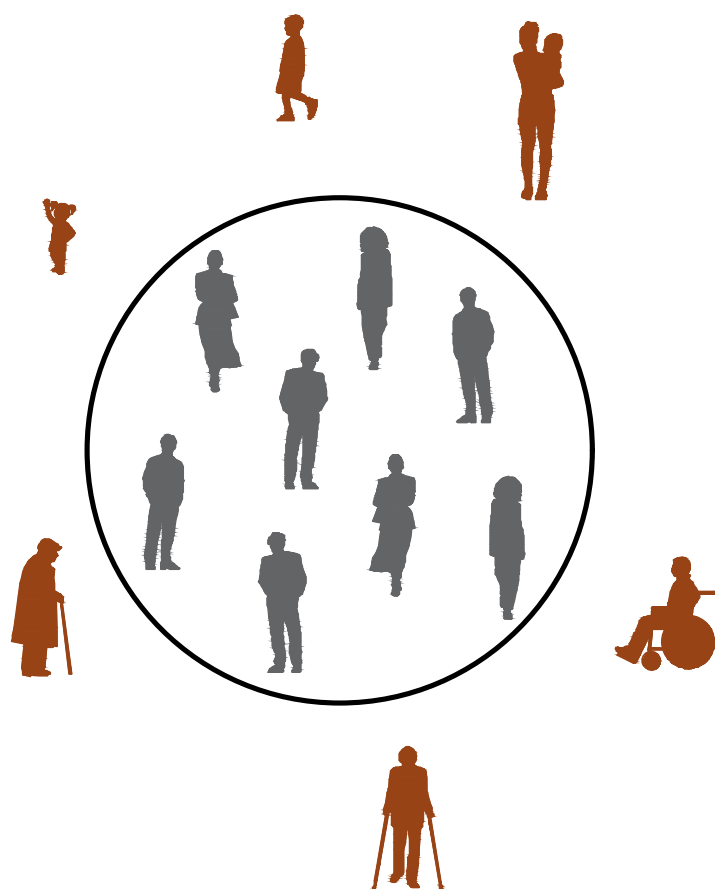


Fig. 58 : Exclusion

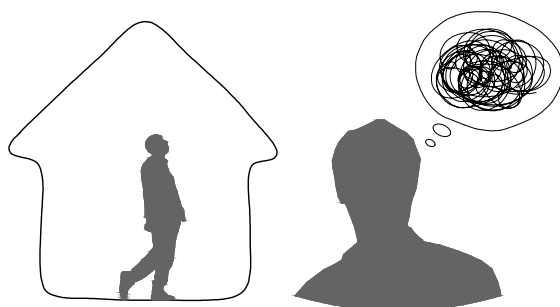
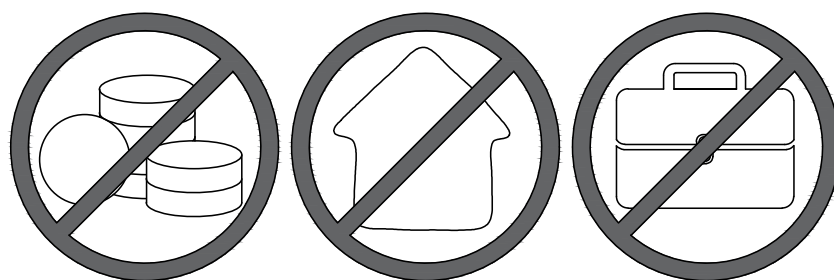


Fig. 59 : Désavantage social : Précarité, isolement, troubles psychiques

Production personnelle

L'inclusion sociale est au cœur des enjeux actuels et touche aussi bien la question de l'individu que de la société. À l'image du patrimoine invisible analysé précédemment, qui pouvait exister sans être ni reconnu, ni valorisé, certains individus ou groupes sociaux se trouvent dans une situation similaire, c'est-à-dire présent au sein de la société mais invisible aux yeux du monde.

Ce chapitre comporte la définition de l'inclusion en commençant par aborder la notion opposée « d'exclusion » qui est indissociablement liée à cette question de l'inclusion. Ensuite, l'objectif est d'identifier les critères de l'inclusion ainsi que les différents enjeux tant à l'échelle de l'individu que de la société. Puis, sont traités les processus favorables au développement de l'inclusion sociale. Un dernier axe porte sur les limites.

1. Approche du concept d'inclusion vs d'exclusion

Qui dit inclusion, dit qu'on a exclu et qu'il faut réparer. Qui dit exclusion, dit qu'il n'y a plus de participation active de l'individu et qu'il faut le placer dans des processus, qui le mettent en capacité de recréer du lien.

1.1 Les situations d'exclusion

Il est important de revenir sur ce terme afin de comprendre ce que signifie réellement l'exclusion. Cela provient du latin *exclusio*, qui désigne l'« action d'exclure d'un groupe, d'une action, d'un lieu, de chasser... »³⁸. De nombreux facteurs liés à l'isolement, la précarité, la déficience, la rechute, le handicap mental ou moteur, la perte de confiance en soi, aux difficultés professionnelles, au chômage, etc., peuvent générer un échec et présenter des risques pour l'individu, pouvant le mettre dans une situation d'exclusion.

Selon Kanor, « L'exclusion est à la fois un processus et un état. »³⁹, un état pour celui qui se trouve en situation de handicap ou de fragilité et un processus pour celui qui entre dans une spirale marginalisante. Dans les deux cas, l'individu ou le groupe entre dans un processus de cohésion sociale défaillante, qui impacte l'ensemble des sphères de sa vie familiale, amicale et professionnelle. Ce processus l'entraîne dans des formes de marginalisation marquées par des discriminations et des déviances.⁴⁰ « La marginalisation sociale symbolise l'individu, ou un groupe de personne[s] qui est écarté de la norme de la société. Soit il s'en exclut, soit il est exclu. »⁴¹.

38. Définition du Larousse

39. Kanor, K. (2021). *L'Inclusion Sociale, Une utopie réalisable*, L'Harmattan, p.91.

40. Kanor, K. (2021). *L'Inclusion Sociale, Une utopie réalisable*, L'Harmattan, p.91.

41. Kanor, K. (2021). *L'Inclusion Sociale, Une utopie réalisable*, L'Harmattan, p.91.

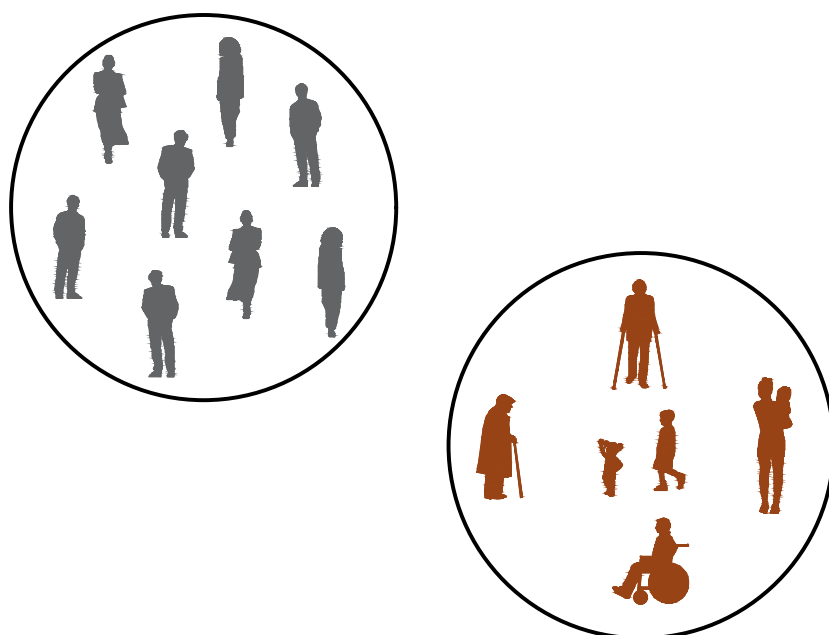


Fig. 60 : Séparation

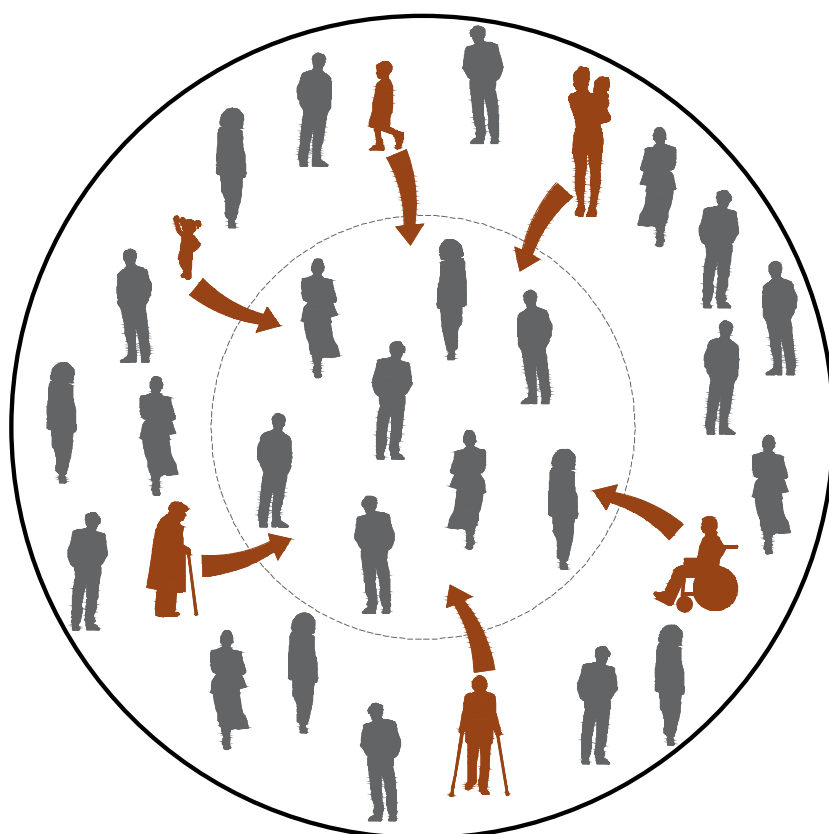


Fig. 61 : Intégration

1.2 La séparation

Entre l'exclusion et l'intégration, se trouve une notion intermédiaire : la séparation. L'individu n'est plus totalement exclu de la société, mais il n'en fait pas encore pleinement partie. C'est une situation où il est mis à part, isolé et se retrouve dans un autre groupe sans appartenance clairement définie.

1.3 L'intégration

L'intégration est un concept qui s'approche progressivement de celui de l'inclusion. Il y a différents sens à cette définition. Tout d'abord, ce terme provient du latin *integratio* signifiant renouvellement, rétablissement, réparation. Puis, le sens s'est orienté vers l'« action d'intégrer, fait pour quelqu'un, un groupe, de s'intégrer à, dans quelque chose »⁴².

La ville par son action publique, cherche à réparer ce lien social qui se dégrade et ainsi « l'intégration consiste en l'inscription de l'individu dans le collectif »⁴³. L'intégration s'inscrit dans une action à mener, où l'on demande aux individus de s'adapter dans un système qui leur est proposé. « Les normes sociales donnent des injonctions aux individus pour obtenir leur intégration »⁴⁴.

En favorisant une unité sociale par l'adaptation d'individus « différents » à un système dit « normal », on met bien en valeur l'individu considéré comme différent. Charles Gardou⁴⁵, insiste sur le fait que l'on parle dans ce cas précis d'un individu qui dysfonctionne corporellement ou mentalement, et qui s'épuise face à un destin qu'il n'a pas choisi.

Sur le terrain de la réflexion théorique, l'intégration se conçoit ; par contre, sur le plan de la pratique, elle se confronte à des individus dont les attitudes et les comportements ne sont ni déterminés, ni stables, ce qui implique d'agir par sollicitation, adaptation face aux résistances humaines et par résilience.

L'intégration peut être une réussite, mais elle peut aussi montrer ses limites et devenir un échec car la prise en compte de l'individu « différent » en lien avec les acteurs dits « dominants » marque parfois une barrière, signifiée par un vide structurel, ou des incompréhensions relationnelles, car en effet, « celui qui veut s'intégrer doit faire un effort, participer »⁴⁶.

42. Définition du Larousse

43. Rhein, C. (2002). « L'espace géographique, intégration sociale, intégration spatiale », *Cairn*.

44. Kanor, K. (2021). *L'Inclusion Sociale, Une utopie réalisable*, L'Harmattan, p.74.

45. Anthropologue, pédagogie et professeur d'Université sur les questions de handicaps

46. Kanor, K. (2021). *L'Inclusion Sociale, Une utopie réalisable*, L'Harmattan, p.74.

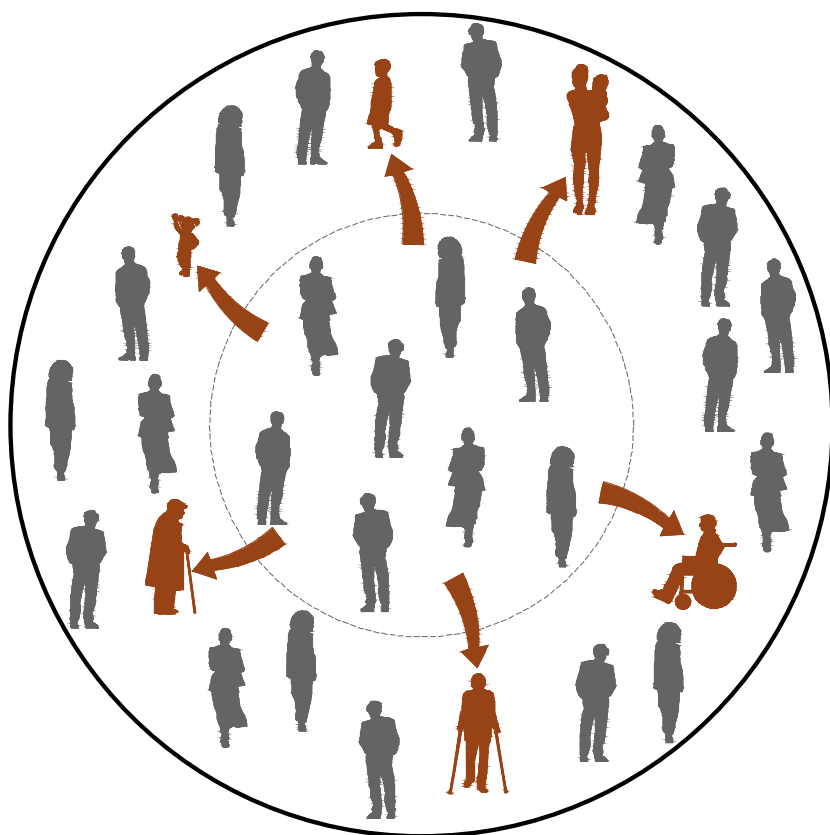


Fig. 62 : Inclusion

1.4 L'inclusion

L'inclusion dérive du mot latin *inclusio* qui signifie emprisonnement, mais également du mot *in-cludere* qui signifie fermer. Toutefois, il faut faire attention à ce sens péjoratif, qui peut donner un mauvais sens au concept d'inclusion. Dans son sens actuel et très générique, c'est l'« action d'inclure quelque chose dans un tout, un ensemble » et l'« action d'intégrer une personne, un groupe, de mettre fin à leur exclusion (sociale, notamment) »⁴⁷.

Apparu dans les années 1980-1990 en Amérique, ce terme a déjà été mobilisé par le sociologue allemand Niklas Luhmann (1927-1998) « afin de caractériser les rapports entre les individus et les systèmes sociaux »⁴⁸. Il s'est progressivement élargi bien au-delà du seul champ du handicap, auquel il était initialement associé, pour désigner toute situation de désavantage social ou de vulnérabilité.

Contrairement à l'intégration, qui demande à l'individu de s'adapter au système existant, l'inclusion implique une autre logique, c'est-à-dire que c'est au groupe ou à la société de s'adapter pour accueillir l'individu dans toute sa singularité. « Ici, c'est plutôt le groupe qui va s'adapter à l'élément différent en réunissant les conditions nécessaires à son introduction. »⁴⁹. C'est donc un changement de paradigme fondamental. Un rapport des Nations-Unies la définit ainsi en 2009 : « l'inclusion sociale est un processus qui vise à assurer des opportunités égales pour chacun, quelles que soient ses origines, de sorte qu'il puisse réaliser ses pleines potentialités dans la vie »⁵⁰.

L'inclusion a un caractère polysémique, et ici trois sens sont à envisager : l'aspect utopique et philosophique, l'aspect politique et l'aspect réalisable. Le premier aspect exprime le fait de ne pas faire de différence de nature entre deux individus. Le deuxième s'attache à l'inclusion sociale pour sortir d'un schéma jusque-là restrictif lié au handicap. Il plaide pour une égalité entre une personne en désavantage social et une personne ordinaire. Et le dernier, traite concrètement de l'intégration de personnes en difficulté dans le milieu ordinaire mais à des temps spécifiques et adaptés à chacun.⁵¹

47. Définition du Larousse

48. Kanor, K. (2021). *L'Inclusion Sociale, Une utopie réalisable*, L'Harmattan, p.23, d'après Luhmann, N. (2011). *Systèmes sociaux. Esquisse d'une théorie générale*, Presses Université Laval.

49. Kanor, K. (2021). *L'Inclusion Sociale, Une utopie réalisable*, L'Harmattan, p.151.

50. Weil-Dubuc, P-L., (2018). « Arrêtons avec la société inclusive : parlons de non-exclusion », *Socialter*.

51. Kanor, K. (2021). *L'Inclusion Sociale, Une utopie réalisable*, L'Harmattan, p.20, p137-138.



Fig. 63 : Les acteurs

2. Les critères d'inclusion

L'inclusion sociale implique d'identifier concrètement qui est concerné par une situation d'exclusion ou de vulnérabilité. Pour cela, plusieurs critères sociologiques permettent de caractériser la situation et le contexte d'un individu au sein de la société. Ces critères constituent autant d'indicateurs permettant de comprendre où, comment et de quelle manière intervenir pour favoriser l'inclusion.

2.1 Critères démographiques et sociologiques

D'abord, il y a les caractéristiques démographiques et sociologiques, reprises en partie par le site du Haut-Commissariat aux droits de l'Homme.⁵²

L'âge

L'âge représente un premier facteur déterminant : les enfants et les adolescents ont besoin d'espaces adaptés à leurs pratiques (jeux, apprentissages, socialisation), tandis que les personnes âgées peuvent rencontrer des difficultés de mobilité et d'isolement social, nécessitant des lieux de repos et de rencontre accessibles. La capacité d'un espace à accueillir cette diversité intergénérationnelle est un premier indicateur d'inclusion.

Le genre et l'orientation sexuelle

Le genre et l'orientation sexuelle jouent également un rôle dans les dynamiques d'inclusion ou d'exclusion. Si on prend l'exemple des femmes, elles peuvent ressentir un sentiment d'insécurité dans certains espaces publics ou à certains moments de la journée comme le soir. La présence d'un éclairage adapté ou encore d'une bonne visibilité peuvent être des éléments qui favorisent le sentiment de sécurité et de légitimité.

Le statut socio-économique

Ensuite, il y a le statut socio-économique qui constitue un critère fondamental. Les personnes en situation de précarité, de chômage ou ayant des revenus modestes peuvent se voir priver d'accès à certains espaces ou certaines activités en raison de leur coût. L'inclusion nécessite donc de garantir la gratuité ou une tarification sociale, ainsi que la présence de services d'aide ou de formation pour avoir un accès équitable aux ressources, un enjeu majeur de justice sociale.

52. Haut-Commissariat aux droits de l'Homme (OHCHR), « Non-discrimination : groupes en situation de vulnérabilité ».

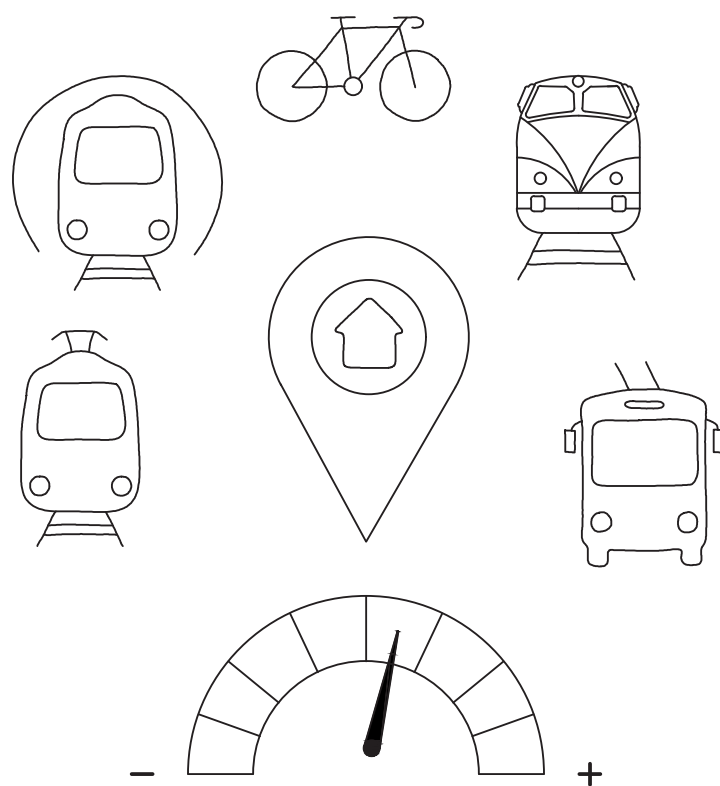


Fig. 64 : Les critères géographiques

Le niveau d'éducation et de culture

Puis, le niveau d'éducation et de culture d'un individu peut influencer sa capacité à s'orienter ou à s'approprier un lieu. Certaines barrières peuvent les empêcher d'accéder ou de s'intéresser à l'information.

L'origine ethnique et culturelle

L'origine ethnique et culturelle ou la situation migratoire d'une personne sont aussi des critères qui peuvent l'exposer à des discriminations ou à des difficultés d'intégration.

L'état de santé physique et mental

Enfin, l'état de santé physique et mental est également un critère important à prendre en compte. Les personnes en situation de handicap moteur nécessitent par exemple une accessibilité conforme aux normes PMR avec la mise en place de rampes, d'ascenseurs, de surfaces planes... Tandis que les personnes souffrant de troubles psychiques ou mentaux peuvent juste avoir besoin d'espaces calmes ou d'un accompagnement ...

La prise en compte de tous ces besoins spécifiques est donc essentielle pour assurer une inclusion pour tous.

2.2 Critères géographiques et territoriaux

Au delà des critères démographiques, on peut déterminer des critères géographiques et territoriaux.

Le lieu de résidence

Par exemple, le lieu de résidence peut jouer un rôle majeur sur l'inclusion sociale. En effet, habiter dans un quartier prioritaire ou dans une zone marginalisée et isolée peut avoir une incidence sur l'accès aux services essentiels (santé, éducation, commerces, culture...). La distance par rapport à ces équipements influencent directement la capacité d'un individu à participer à la vie sociale. Le temps de trajet pour se rendre et pour accéder à ceux-ci, devient un indicateur de vulnérabilité.

La qualité du logement

Un autre critère plus précis est celui de la qualité du logement. Si une personne vit dans un logement insalubre ou trop petit pour ses besoins, cela peut générer un besoin accru d'espaces extérieurs où elle pourra se retrouver, se détendre, pratiquer une activité... L'accès à des espaces publics de qualité est important pour palier à des conditions difficiles à l'intérieur d'un logement.

Enjeux liés à l'individu



Fig. 65 : Sentiment d'appartenance



Fig. 66 : Bien-être/épanouissement



Fig. 67 : Autonomie

Production personnelle

L'accès aux transports

Enfin, l'accès aux transports est une donnée importante. Les personnes dépendant des transports en commun ou qui ne sont pas autonomes peuvent se retrouver isolées si les infrastructures ne sont pas adaptées. Faciliter la mobilité par différentes initiatives comme l'augmentation de la fréquentation des transports, l'aménagement de pistes cyclables ou encore d'espaces de stationnement vélos, etc., permettent de renforcer l'inclusion.

Tous ces indicateurs, qu'ils soient objectifs ou parfois plus subjectifs, propres à chaque individu, sont essentiels à déterminer et à évaluer pour comprendre où, comment et de quelle manière intervenir sur cette inclusion. En effet, ils peuvent être à l'origine de situations provoquant un désavantage social.

Ces différents critères permettent ainsi d'identifier des leviers d'actions concrets pour favoriser l'inclusion sociale. Un espace inclusif n'est donc pas un espace standardisé qui nie les spécificités de chacun, mais qui les prend en compte pour s'adapter à la diversité des besoins et des usages. Cela implique notamment de repenser l'accessibilité de manière plus large : accessibilité physique, économique, sociale, culturelle...

3. Les enjeux de l'inclusion sociale

L'inclusion représente un défi central pour les sociétés actuelles, tant sur les enjeux qui ont un rapport avec le collectif, que sur ceux qui ont un rapport à l'individu lui-même.

3.1 Enjeux liés à l'individu

L'inclusion renvoie avant tout à un droit citoyen qui, selon la Convention des droits de l'homme, garantit un droit à l'égalité des chances. Mais au-delà du droit, l'inclusion répond également à des besoins fondamentaux propres à tout être humain comme le fait d'être reconnu, d'appartenir à un groupe ou encore de se sentir légitime dans un espace... Ce sentiment d'appartenance est essentiel à la construction identitaire.

L'épanouissement

À l'inverse de l'exclusion, qui produit des effets psychologiques délétères comme, la perte d'estime de soi, le retrait social ou la diminution de la motivation⁵³. L'inclusion permet aussi de soutenir le bien-être et l'épanouissement personnel.

53. Twenge, J-M. & al. (2003). « Social exclusion and the deconstructed state : time perception, lethargy, lack of emotion and self-awareness », *Journal of Personality and Social Psychology*.

Enjeux sociétaux



Fig. 68 : Réduction des inégalités



Fig. 69 : Cohésion sociale



Fig. 70 : Participation des citoyens

Production personnelle

L'autonomie

Le développement de l'autonomie en tant qu'enjeu est « la faculté de l'individu à s'intégrer dans la société, soit sa capacité à adhérer aux règles collectives. Ainsi, renforcer cette autonomie chez l'individu accentue sa place et son existence dans la société »⁵⁴. De manière générale, cela permet au citoyen de disposer librement de ses choix et de son indépendance.

Cette dynamique rejoint aussi la notion d'origine anglophone d'*empowerment*, qui désigne en d'autres termes le fait d'acquérir du pouvoir d'agir. L'idée de cet enjeu, est pour l'individu de devenir proactif : être capable de devenir acteur de sa propre vie, de se mobiliser et de participer aux décisions qui le concernent. C'est donc un terme qui renvoie « à la fois un état et une action, celle de donner du pouvoir »⁵⁵.

Le développement des compétences

Enfin, dans cette même logique, l'inclusion favorise le développement des compétences, qu'elles soient techniques ou relationnelles. Ces apprentissages renforcent la capacité à agir dans différents contextes et contribuent positivement à la performance.

3.2 Enjeux sociétaux

La réduction des inégalités

Sur le plan des enjeux sociétaux, l'un des objectifs premiers de l'inclusion est la réduction des inégalités, en essayant de corriger au maximum les déséquilibres. Il s'agit de garantir à chacun un accès équitable aux ressources, aux services et aux opportunités.

La cohésion sociale et la participation citoyenne

D'autre part, l'inclusion apparaît aussi comme un vecteur de cohésion sociale puisqu'en favorisant la participation citoyenne, et en encourageant des pratiques collaboratives pour transmettre des savoirs et savoir-faire, elle tisse non seulement des liens rompant l'isolement mais elle renforce aussi le sentiment de communauté, permettant l'ancrage de l'individu.

Il en ressort que les enjeux se jouent à plusieurs niveaux et qu'ils sont étroitement liés. En effet, les deux plans, individuel et collectif, s'influencent mutuellement : un individu épanoui et autonome contribue à la cohésion de la société, tandis qu'une société inclusive crée les conditions nécessaires à l'épanouissement de chacun et au renforcement de l'image de soi.

54. Kanor, K. (2021). *L'Inclusion Sociale, Une utopie réalisable*, L'Harmattan, p.83.

55. Puand, D.(2019). « De quoi l'inclusion est-elle le nom ? », *Cairn*, p.27.

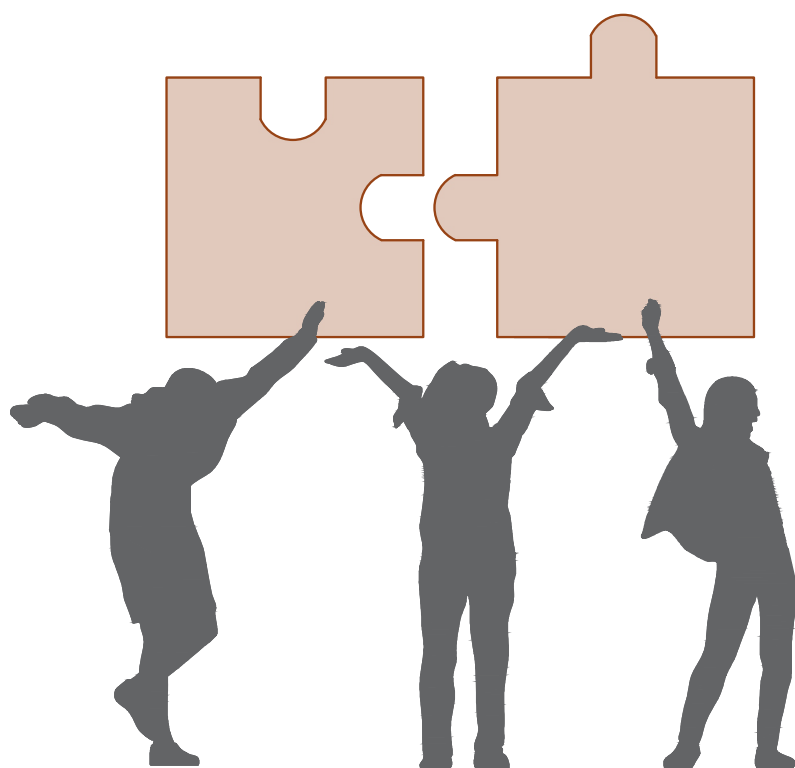


Fig. 71 : Les processus sociaux

4. Les processus de l'inclusion

L'inclusion n'est pas un état donné mais elle se construit progressivement à travers la mise en place de processus qu'il conviendra d'identifier. Ceux-ci mobilisent aussi bien des acteurs que des espaces pour une participation pleinement active à la vie collective et sociale.

4.1 Les processus sociaux

La socialisation

Un premier processus est la socialisation. Ce terme renvoie au processus par lequel un individu intègre les codes, les normes, les règles (explicites ou implicites) et les valeurs d'une société afin de mieux s'y adapter. C'est l'individu qui s'adapte au groupe auquel il appartient. Ce que l'individu apprend doit lui permettre d'adapter ses comportements dans la société. Plus il intègre ces normes, plus il a une chance d'être reconnu comme semblable⁵⁶.

La socialisation ne se limite pas à l'apprentissage formel, mais se construit aussi à travers les interactions du quotidien. Chaque espace, où des individus sont potentiellement invités à entrer en communication, joue un rôle essentiel dans ce processus. Ainsi, ces échanges informels ou interactions spontanées permettent de se familiariser avec des codes sociaux partagés et de développer un sentiment d'appartenance à un groupe.

L'insertion

Ensuite, selon l'Index International et Dictionnaire de la Réadaptation et de l'Intégration Sociale (IIDRIS), l'insertion désigne quant à elle, toute démarche qui favorise l'évolution d'un individu isolé ou marginal vers une situation où il sera en capacité d'échanger de façon satisfaisante avec son environnement. Cela le met en situation d'égalité avec quelqu'un qui ne doit pas gérer un problème de marginalité.

L'insertion sociale peut être distinguée de l'insertion professionnelle bien que les deux soient étroitement liées ou en interaction. Dans le cadre plus architectural et urbain, favoriser l'insertion signifie mettre en place des lieux tels que des centres sociaux, des maisons de quartier, des ateliers de réinsertion, etc., qui sont des lieux pouvant être destinés à recevoir des formations, des activités collectives ou encore d'accéder à des services d'aide.

56. Kanor, K. (2021). *L'Inclusion Sociale, Une utopie réalisable*, L'Harmattan, p.71.

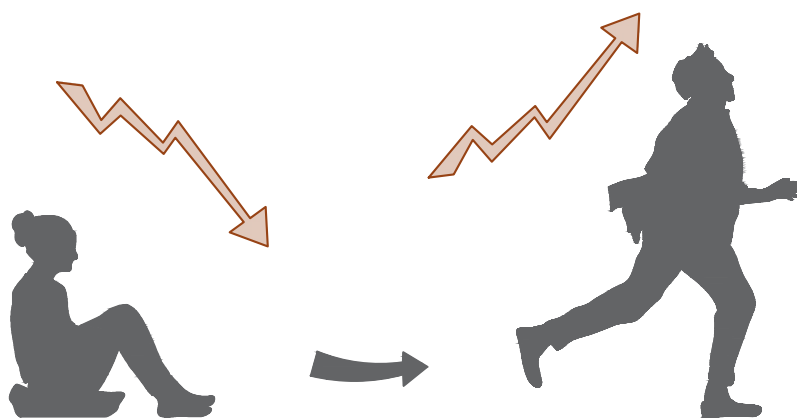


Fig. 72 : Réhabilitation sociale

La réhabilitation sociale

Ce processus intervient lorsqu'un individu déjà inclus dans la société, se retrouve en vulnérabilité sociale à la suite d'une rechute ou d'une rupture, et qu'il tente de retrouver pleinement une place au sein de cette société⁵⁷.

Le processus de réhabilitation sociale concerne donc ces personnes qui ont connu une ou plusieurs périodes de crise, cela peut passer de la perte d'un emploi, à des problèmes familiaux ou de santé, et qui cherchent à se reconstruire. Pour autant, cela nécessite un accompagnement adapté porté par des acteurs mais aussi par des lieux qui permettent de retrouver une autonomie, de la confiance ou de l'estime de soi, et donc d'entrer dans un processus de réparation.

Ces trois processus montrent vraiment que l'inclusion ne peut pas se mettre en œuvre sans l'intervention d'acteurs dédiés. L'acteur social par exemple, « a cette mission d'accompagner, d'insérer, d'intégrer des individus en difficultés dans la société. Il doit donc aider l'individu à résister face au « sentiment d'inutilité, d'incapacité » »⁵⁸. Cependant, ils doivent aussi s'appuyer sur un environnement spatial adapté pour pouvoir se déployer pleinement.

4.2 Les processus socio-urbains

Si l'inclusion sociale se construit en premier lieu par des processus sociaux mettant en œuvre des acteurs, elle nécessite un environnement spatial favorable pour se mettre en place. Les lieux, et plus largement la ville jouent ainsi un rôle fondamental dans les dynamiques d'inclusion. En effet, cela représente des espaces de vie, de rencontre et d'émancipation où se tissent et se renforcent les liens sociaux.

Tout aménagement urbain produit des effets car en transformant un territoire, l'aménageur « bouscule, écarte, repousse et, disons-le exclut. L'exclusion concerne les aménageurs d'abord, parce qu'ils la produisent »⁵⁹. C'est pourquoi, concevoir une ville qui inclut, doit être réfléchi par le concepteurs, et décideurs de façon intelligente et collective pour limiter ces effets d'exclusion.

La ville incluante

Trois notions sont utilisées par le sociologue Mathieu Berger pour qualifier la ville incluante : la ville inclusive, hospitalière et friendly. Chacune renvoie à des approches distinctes sur l'ouverture urbaine. Chaque concept, bien qu'il soit rapproché des autres, intervient sur des points différents.

57. Kanor, K. (2021). *L'Inclusion Sociale, Une utopie réalisable*, L'Harmattan, p.53.

58. Kanor, K. (2021). *L'Inclusion Sociale, Une utopie réalisable*, L'Harmattan, p.81.

59. Badaroux, J. & al.(2018). *Aménager sans exclure, faire la ville incluante*, Le MONITEUR, p.158.

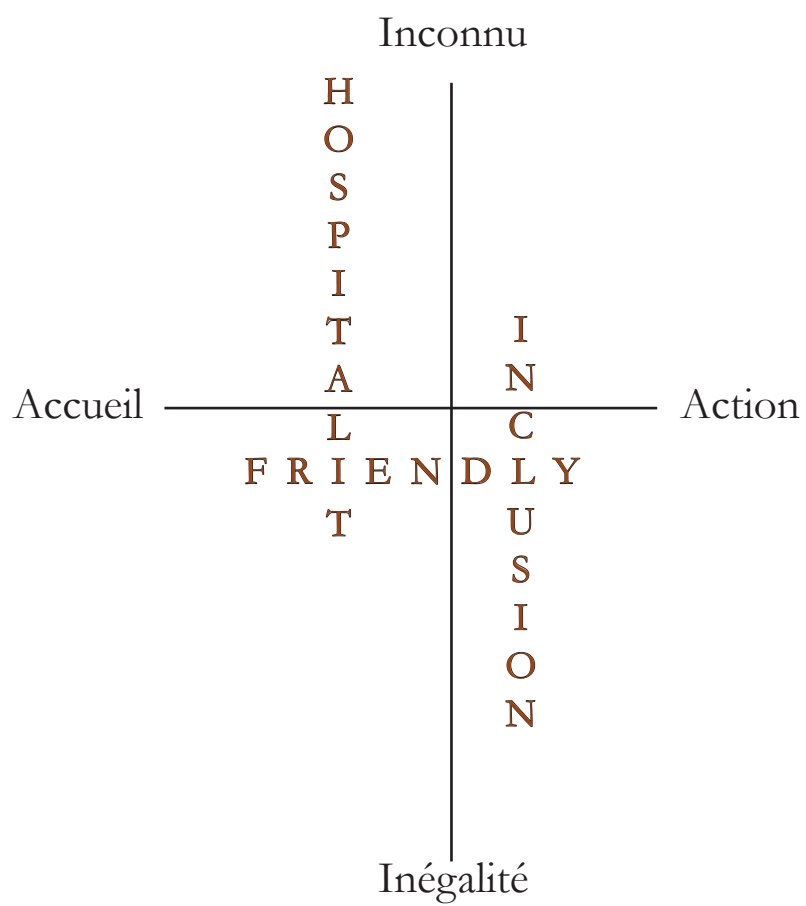


Fig. 73 : La ville incluante, inspiré de Berger, Mathieu, Carlier, Louise et al. (2018),
Designing Urban Inclusion, Metrolab

La ville hospitalière

La *ville hospitalière* cherche à « se montrer apte et disposée à recevoir ce qui est nouveau, extérieur ou étranger »⁶⁰. Son objectif n'est donc pas de transformer ses espaces mais de développer un état d'esprit qui nous rend disponible et nous ouvre à l'inconnu, à la nouveauté. En effet, « le défi de l'hospitalité urbaine n'est pas de modifier un phénomène social, mais de le recevoir, d'en accueillir l'expression. »⁶¹. Cette disposition permet d'être attentif aux « mobilisations collectives et aux revendications »⁶² afin que chacun puisse se sentir à l'aise sans obligation d'interactions.

La ville inclusive

La *ville inclusive* se caractérise par le fait « d'agir sur ses espaces, ses territoires et ses populations afin d'y réduire les inégalités »⁶³. L'idée est de transformer les conditions spatiales et sociales pour permettre à tous, notamment aux personnes en situation de désavantage de participer pleinement à la vie urbaine.

La ville friendly

Enfin, la notion de *ville friendly* constitue un entre-deux par rapport aux deux notions qui sont définies. Sur le plan pragmatique, elle consiste soit à modifier profondément une situation pour répondre à des problématiques d'usages ou d'accès (exemple : boulevard fermé aux voitures et transformé en zone piétonne et à mobilité douce), soit à encourager progressivement de nouvelles pratiques par des petites initiatives. Cette approche se distingue cependant par sa dimension performative et par sa nécessité d'identifier son public⁶⁴. À la différence de l'inclusion qui concerne de façon générale les populations défavorisées ou en difficultés, « l'approche friendly sélectionne ses publics » dits « amis »⁶⁵.

Ces trois notions sont donc trois réponses possibles et complémentaires à la ville incluante.

4.3 Démarches méthodologiques

L'aménagement d'une ville incluante se base sur plusieurs principes méthodologiques pour guider l'action de l'aménageur. Les différents modes opératoires impliquent de : faire droit, faire place, faire ensemble, laisser faire et faire commun.

Chacun de ceux-ci permettent un accueil de l'individu et de le placer au cœur de dispositifs participatifs. Parmi ces derniers, concevoir et gouverner ensemble, de façon

60. Badaroux, J. & al.(2018). *Aménager sans exclure, faire la ville incluante*, Le MONITEUR, p.33.

61. Badaroux, J. & al.(2018). *Aménager sans exclure, faire la ville incluante*, Le MONITEUR, p.32.

62. Badaroux, J. & al.(2018). *Aménager sans exclure, faire la ville incluante*, Le MONITEUR, p.32.

63. Badaroux, J. & al.(2018). *Aménager sans exclure, faire la ville incluante*, Le MONITEUR, p.33.

64. Badaroux, J. & al.(2018). *Aménager sans exclure, faire la ville incluante*, Le MONITEUR, p.33.

65. Badaroux, J. & al.(2018). *Aménager sans exclure, faire la ville incluante*, Le MONITEUR, p.34.

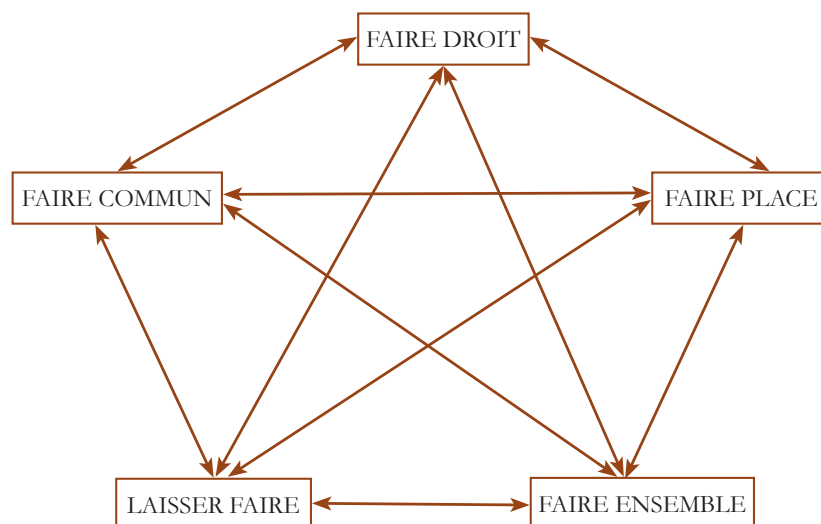


Fig. 74 : Les modes opératoires de la ville incluyente

interactive, dans une forme d'intelligence collective qui dépasse les individualités pour le bien commun de tous, font partie des leviers de la ville incluante.

Faire droit

En premier lieu, *faire droit* consiste à garantir l'accès aux droits fondamentaux. Il est essentiel de comprendre qui « ont droit au projet », à la fois quant au résultat final [...] et dans le processus de production »⁶⁶, afin de faire reconnaître les droits de ceux qui ont un lien avec le site.

Faire place

Cette démarche vise à prendre part à un projet pour ceux qui le souhaitent. Elle s'inscrit dans la notion de *ville hospitalière*. L'idée est d'être dans une posture d'hospitalité que cela soit pour la personne accueillie ou celui qui accueille. Ainsi, chacun doit se sentir légitime de prendre place dans la ville. Toutefois, cela n'induit pas qu'une personne doit obligatoirement participer, certains préfèrent rester en retrait ou dans l'anonymat.⁶⁷

Faire ensemble

L'idée de *faire ensemble*, implique les habitants et les usagers dans la conception et la gestion des projets et induit de dépasser la simple consultation des citoyens pour aller vers un principe où les choix sont réalisés de manière collective. C'est une démarche qui nécessite du temps et de faire des compromis de la part des professionnels, qui acceptent de travailler et de partager leurs savoirs pour la communauté ou les habitants. Ainsi, cela permet de créer des projets communs où chacun peut proposer des idées et donner son avis.⁶⁸

Laisser faire

L'objectif de *laisser faire*, est d'arriver à accepter que tout ne soit pas programmé, contrôlé ou planifié pour laisser place à d'autres opportunités ou à des initiatives spontanées qui n'impactent pas négativement un projet.⁶⁹

Faire commun

Enfin, *faire commun*, joue sur un double sens. D'un côté, l'idée n'est pas de « rechercher systématiquement l'exceptionnel, le tour de force technique ou formel, satisfaisant pour l'ego du professionnel mais déroutant pour les non-professionnels »⁷⁰, mais de porter attention à l'adhésion des futurs usagers au projet. D'un autre côté, *faire du commun* c'est « produire qui soit commun [...], un bien partagé entre les usagers du projet, mieux encore, offert par le projet au reste de la ville »⁷¹.

66. Badaroux, J. & al.(2018). *Aménager sans exclure, faire la ville incluante*, Le MONITEUR, p.160.

67. Badaroux, J. & al.(2018). *Aménager sans exclure, faire la ville incluante*, Le MONITEUR, p.161.

68. Badaroux, J. & al.(2018). *Aménager sans exclure, faire la ville incluante*, Le MONITEUR, p.162.

69. Badaroux, J. & al.(2018). *Aménager sans exclure, faire la ville incluante*, Le MONITEUR, p.163.

70. Badaroux, J. & al.(2018). *Aménager sans exclure, faire la ville incluante*, Le MONITEUR, p.163.

71. Badaroux, J. & al.(2018). *Aménager sans exclure, faire la ville incluante*, Le MONITEUR, p.164.

5. Les limites et les risques

Le risque d'homogénéisation

L'inclusion n'est pas sans limite ni paradoxe. Kanor rappelle qu'il faut faire attention contre le risque d'homogénéisation : « accepter toutes les différences, c'est reconnaître qu'il n'y a plus de différences » et « Une société sans différences devient une société uniforme, soit une dictature »⁷².

C'est pourquoi, Weil-Dubuc va donc plus loin dans la réflexion en proposant de remplacer l'idée d'inclusion par celle de non-exclusion car plutôt que de chercher à inclure tout le monde dans un même cadre, il s'agirait d'accueillir les différences telles qu'elles sont, sans chercher à les effacer ou à les uniformiser.⁷³

Les risques sociaux

Par ailleurs, un autre danger est celui de la rechute. Lorsqu'un individu est initialement inclus au sein de la société, celui-ci n'est pas à l'abri de rechute qui peut l'exposer à être à nouveau en désavantage social. C'est dans cette situation qu'il doit chercher un moyen pour être réhabilité. C'est en perdant ses liens, qu'on se rend compte à quel point ils sont nécessaires.

Le risque le plus évident déjà évoqué : lorsqu'il n'y a pas d'inclusion, c'est le risque d'exclusion qui domine et entraîne une société très individualiste.

Les limites des approches pratiques et spatiales

Enfin, pour ce qui est des processus socio-urbains qui suscitent des espaces inclusifs, l'idée est de renoncer à des espaces trop standardisés ou structurés qui de fait, nient les spécificités et les besoins particuliers de certains individus ou groupes, pour laisser également place à des pratiques non planifiées où une certaine liberté, spontanéité et informalité⁷⁴ peut être vecteur d'inclusion.

D'autre part, par rapport à l'approche friendly et amical, il est par exemple inapproprié « de parler d'un restaurant poor-friendly » ou « d'un parc homeless-friendly »⁷⁵ ce qui montre les limites de certaines approches face aux situations de grande précarité ou de marginalité.

72. Kanor, K. (2021). *L'Inclusion Sociale, Une utopie réalisable*, L'Harmattan, p.152.

73. Weil-Dubuc, P-L., (2018). « Arrêtons avec la société inclusive : parlons de non-exclusion », *Socialter*.

74. Badaroux, J. & al.(2018). *Aménager sans exclure, faire la ville incluante*, Le MONITEUR, p.126.

75. Badaroux, J. & al.(2018). *Aménager sans exclure, faire la ville incluante*, Le MONITEUR, p.33.

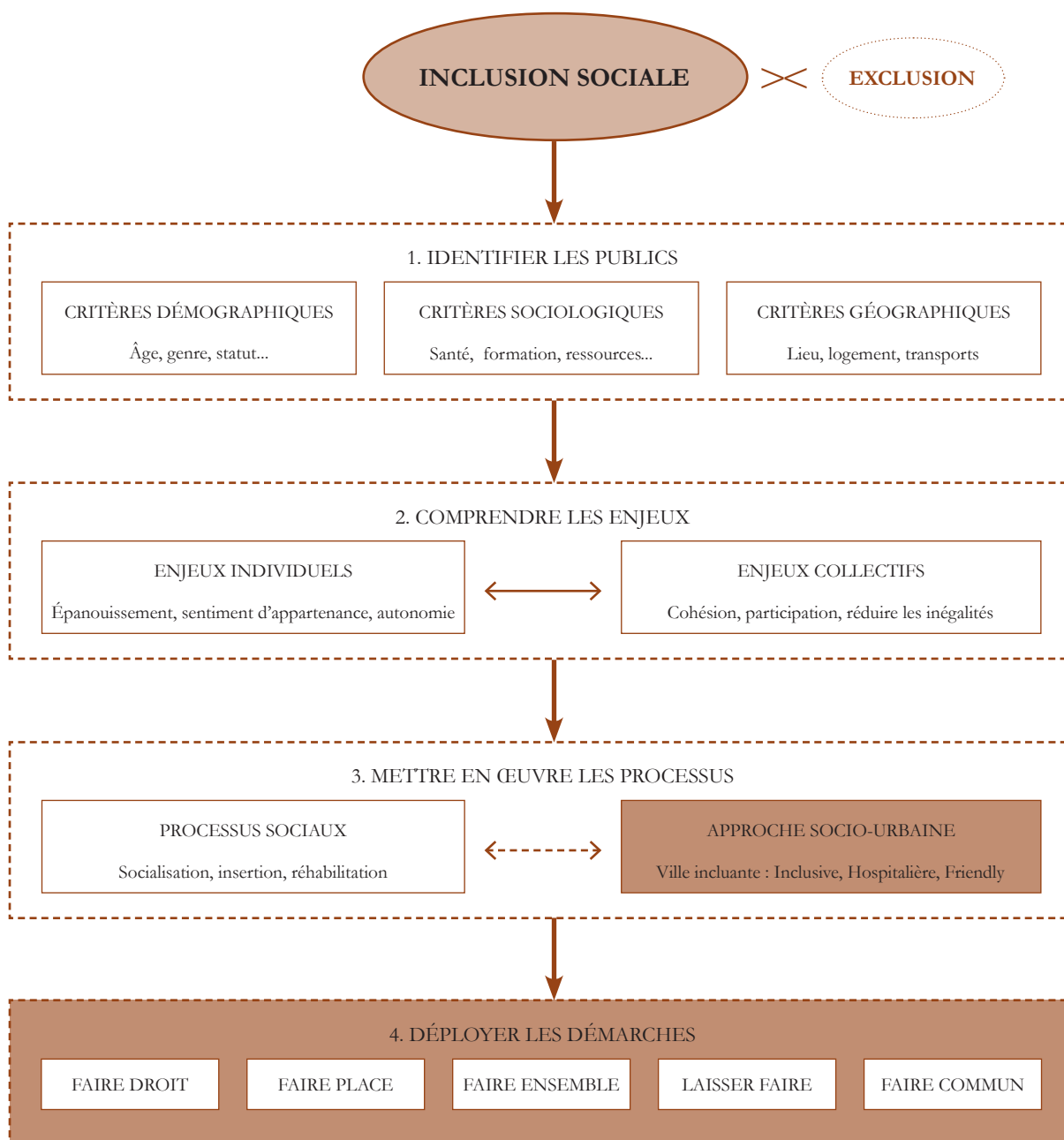


Fig. 75 : Schéma de synthèse chapitre 3

6. Synthèse

L'inclusion sociale représente un enjeu central qui dépasse la seule question du handicap pour englober toute forme de désavantage social ou de vulnérabilité à laquelle l'inclusion tente de s'opposer.

Ce chapitre a permis de mettre en évidence que l'inclusion ne se construit pas uniquement de manière spontanée, mais qu'elle nécessite d'identifier précisément les populations ou publics concernés à travers différents critères d'identification tels que les critères démographiques, sociologiques et géographiques. Ainsi, à partir de ces indicateurs (âge, genre, statut socio-économique, état de santé...), cela permet de savoir quels sont les lieux ou les manières d'agir pour réduire les situations d'exclusion. Cependant, l'inclusion comporte quelques risques ou limites. En effet, le but n'est pas d'effacer les différences mais d'accueillir l'individu dans sa singularité et sa spécificité en composant avec ses particularités diverses.

Ensuite, les enjeux de l'inclusion montrent qu'ils se déploient à deux niveaux intrinsèquement liés. Tout d'abord, ils sont d'ordre individuel et répondent à des besoins fondamentaux : être reconnu, appartenir à un groupe, développer son autonomie. Puis, il y a ceux d'ordre collectif ou sociétal qui visent à réduire les inégalités par des processus co-constructifs et co-participatifs. Toutefois, ces deux dimensions s'influencent mutuellement. En effet, un individu épanoui contribue à la société, tandis qu'une société inclusive crée les conditions de l'épanouissement de chacun.

Un autre enseignement est que l'inclusion se renforce à travers la mise en place de processus sociaux, c'est-à-dire par la socialisation, l'insertion ou encore la réhabilitation, qui mobilisent des acteurs et nécessitent parfois un accompagnement spécifique. Pour autant, l'inclusion s'appuie aussi sur un environnement spatial favorable.

C'est pourquoi, l'approche socio-urbaine sur la ville incluante, établie par plusieurs sociologues, expose le fait que la ville en elle-même joue un rôle fondamental dans l'inclusion. En se voulant *inclusive*, *hospitalière* et *friendly*, elle peut agir sur ses espaces pour réduire les inégalités, être dans une disposition à accueillir la diversité et encourager de nouvelles pratiques. Concrètement, il y a plusieurs démarches toutes complémentaires les unes avec les autres : faire droit, faire place, faire ensemble, laisser faire et faire commun, qui permettent à l'aménageur de guider l'action et ainsi, de tendre vers cette ville incluante.

L'inclusion sociale n'est donc pas seulement une question de droit mais un processus dynamique qui engage à la fois l'individu, les acteurs sociaux et un cadre spatial.

Chapitre 4

Réhabilitation d'un patrimoine invisible ferroviaire à travers les enjeux de l'inclusion sociale

Stratégies

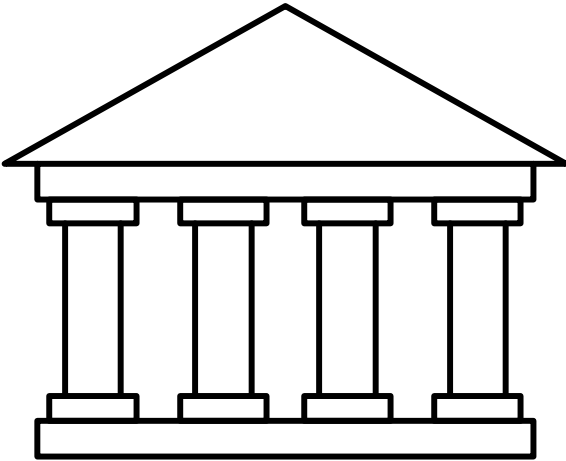


Fig. 76 : Patrimoniale

Ce chapitre présente les différentes hypothèses afin de révéler l'invisible. Puis, à la suite d'une analyse critique de deux exemples : la reconversion de la friche industrielle de Spoor Noord à Anvers et celle de la gare Saint-Sauveur à Lille, l'objectif est d'en dégager les enjeux liés à une réhabilitation d'un patrimoine ferroviaire. Dans cette partie, différents points sont abordés tels que leur implantation et leur intégration dans le tissu urbain et dans l'environnement proche, ainsi que les politiques urbaines des quartiers.

1. Révéler l'invisible : les leviers de la re-visibilisation

Mettre en lumière un patrimoine invisible suppose de comprendre les mécanismes qui le rendent invisible, et au niveau du ferroviaire, cette invisibilité résulte souvent d'une combinaison de facteurs. C'est pourquoi, il est intéressant maintenant de trouver des leviers pour inverser ce processus. Dans cette partie, trois stratégies principales sont mobilisées pour révéler ce patrimoine.

1.1 Stratégie patrimoniale

Cette stratégie consiste à rendre lisible les traces, les formes et les continuités du patrimoine ferroviaire et à lui redonner une présence dans le paysage urbain et dans la conscience collective. Pour répondre à cette stratégie, il y a plusieurs leviers possibles. D'abord, il y a la reconnaissance institutionnelle, par l'inscription à l'inventaire général, au classement au titre des Monuments Historiques ou d'autres labellisations. Cependant, toutes les reconnaissances ne se valent pas et « la protection juridique n'entraîne pas forcément la protection matérielle, qu'elle est censée garantir »⁷⁶. Puis, il y a la révélation physique des traces, en conservant ses éléments (rails, plaques tournantes, structures...) et en les mettant simplement en valeur. Ce sont des processus qui visent à donner de l'importance et de la valeur à ce patrimoine afin de le transmettre aux générations futures. Toutefois, qui dit « donner de la valeur », dit entrer dans un processus de patrimonialisation, dont les effets inhérents sont marqués par la spéculation financière, pouvant entraîner une tension avec les enjeux inclusifs.

Par exemple, lorsqu'un site ferroviaire abandonné est réinvesti par des publics en précarité (sans-abris, migrants...) qui en font un lieu de vie temporaire, une contradiction majeure apparaît au moment de sa réhabilitation car en voulant redonner une nouvelle vie au site, on risque d'exclure ceux qui s'y sont déjà installés. C'est pourquoi, cela pose la question de l'adéquation entre les intentions du projet et les besoins réels de ces publics, dont les situations (temporelles, administratives, sociales...) sont par nature variables et instables, pouvant remettre en question les processus mis en place pour favoriser leur inclusion.

76. Heinrich, N. (2009). *La fabrique du patrimoine « De la cathédrale à la petite cuillère »*, Éditions de la Maison des sciences de l'homme, p.77.

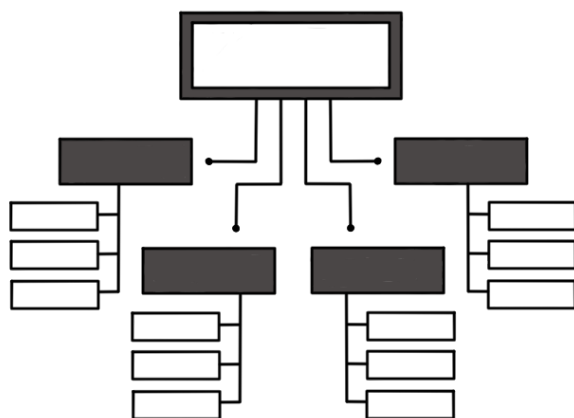


Fig. 77 : Programmatique

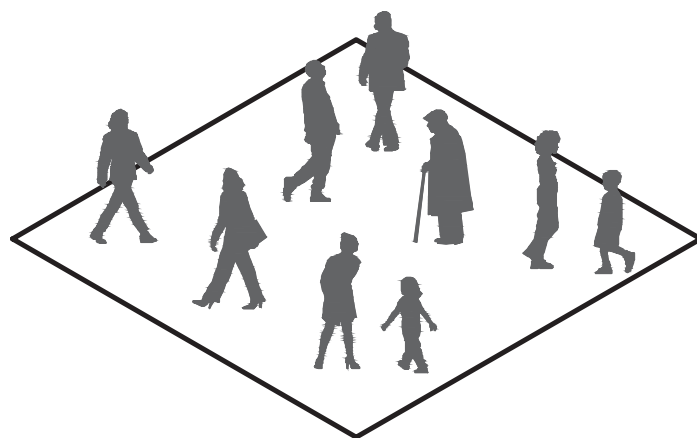


Fig. 78 : Sociale

1.2 Stratégie programmatique

La stratégie programmatique vise à réactiver des usages dans le patrimoine ferroviaire. L'objectif est de transformer ces lieux devenus figés, vides en un lieu vivant et appropriable. Le choix de cette programmation est déterminant pour créer des fonctions, telles que culturelles (musées, salle de spectacle, cinéma...), sociales (centres sociaux, espace associatif...), économiques (entreprises, ateliers d'artisans, espace de co-working, horeca...), mixtes (tiers-lieux...), capables de générer des flux, de la fréquentation et de la mixité. Dans le cas des sites ferroviaires désaffectés, ce choix programmatique doit se faire en fonction de l'environnement socio-urbain dans lequel il est implanté.

1.3 Stratégie sociale

Cette dernière stratégie cherche à encourager la participation des citoyens, à favoriser l'appropriation du patrimoine afin que celui-ci devienne un bien pour la communauté. Les principaux leviers vont être, de faire connaître son histoire, d'impliquer les habitants dans la consultation ou la co-construction d'un projet autour de ce patrimoine, ou encore de proposer une gestion collective et partagée de ce lieu.

Ces trois stratégies qui restent des principes généraux, montrent qu'il y a plusieurs manières de révéler l'invisible. Toutefois, celles-ci sont tout à fait complémentaires et en interaction pour renforcer cette re-visibilisation.

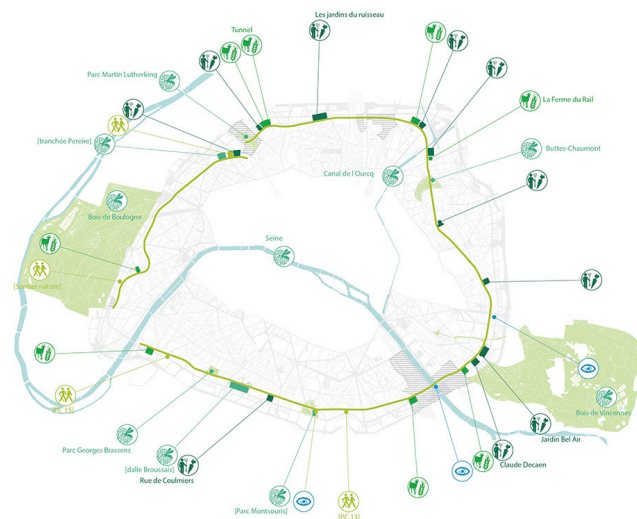


Fig. 79 : Aménagement de l'ancien tracé du chemin de fer de la Petite Ceinture de Paris en promenades urbaines

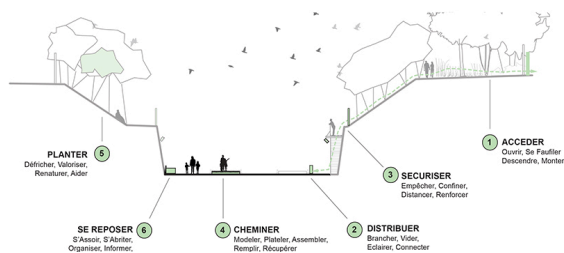


Fig. 80 : Intervention sur l'espace public - Projet de la Petite Ceinture (Paris, France)



Fig. 81 : Vue de la Petite Ceinture

2. Les dispositifs spatiaux et programmatiques favorisant l'inclusion

À partir de ces stratégies, différentes hypothèses plus concrètes sont retenues et permettent de soutenir plus particulièrement l'inclusion. Elles se déploient à plusieurs niveaux : l'espace public, les lieux-ressources et la polyvalence des espaces.

2.1 L'espace public comme premier lieu d'inclusion

L'espace public occupe une place centrale dans les processus d'inclusion sociale. En tant que lieu de co-présence, de circulation et de rencontre, il constitue un bien commun accessible à tous, indépendamment du statut social, de l'origine ou des capacités de chacun. Toutefois, cette accessibilité théorique ne se traduit pas automatiquement par une inclusion effective.

Soigner l'espace public en portant attention à l'accessibilité, à l'appropriation, l'aménagement et à la cohabitation est important car c'est le premier équipement public le plus fréquenté quotidiennement par les usagers. Dans le contexte du patrimoine ferroviaire, souvent enclavé ou coupé du tissu urbain par des barrières physiques (murs de soutènement, voies ferrées...), la création ou la requalification d'espaces publics autour est essentielle pour retrouver de la fréquentation et de la convivialité (exemple : La Petite Ceinture à Paris) .

Chaque intervention sur l'espace public, quelle que soit son échelle, peut produire un impact direct sur le confort et l'usage. Cela peut passer par la dimension de l'espace, le nivellement, la matérialité du sol, la présence de mobiliers urbains et de végétation ou encore l'entretien du lieu, etc⁷⁷. Ce sont toutes ces préoccupations qui vont améliorer la qualité d'un lieu et invitent à son appropriation. Les interventions clés sur l'espace public incluent différents critères.

L'accessibilité

L'accessibilité ne se limite pas qu'aux normes PMR (Personnes à Mobilité Réduite), aussi essentielles soient-elles. Elle englobe une qualité d'usage qui prend en compte la diversité des pratiques et des usagers : enfants qui jouent, personnes âgées qui s'assoient, piétons et cyclistes qui se déplacent... L'enjeu est de permettre la cohabitation de ces multiples usages sans que l'un ne domine ou n'exclut les autres.

Le confort et la qualité d'aménagement

Ce critère passe par l'ajout de mobiliers urbains adaptés (bancs, tables, abris, jeux...), ainsi que par l'introduction de végétation qui apporte ombre et fraîcheur. Cependant, le confort et la qualité d'un lieu, ne passent pas que par des éléments tangibles, mais aussi par l'entretien régulier de l'environnement qui incite les personnes à venir profiter d'un espace.

77. Badaroux, J. & al.(2018). *Aménager sans exclure, faire la ville incluyente*, Le MONITEUR, p.116.

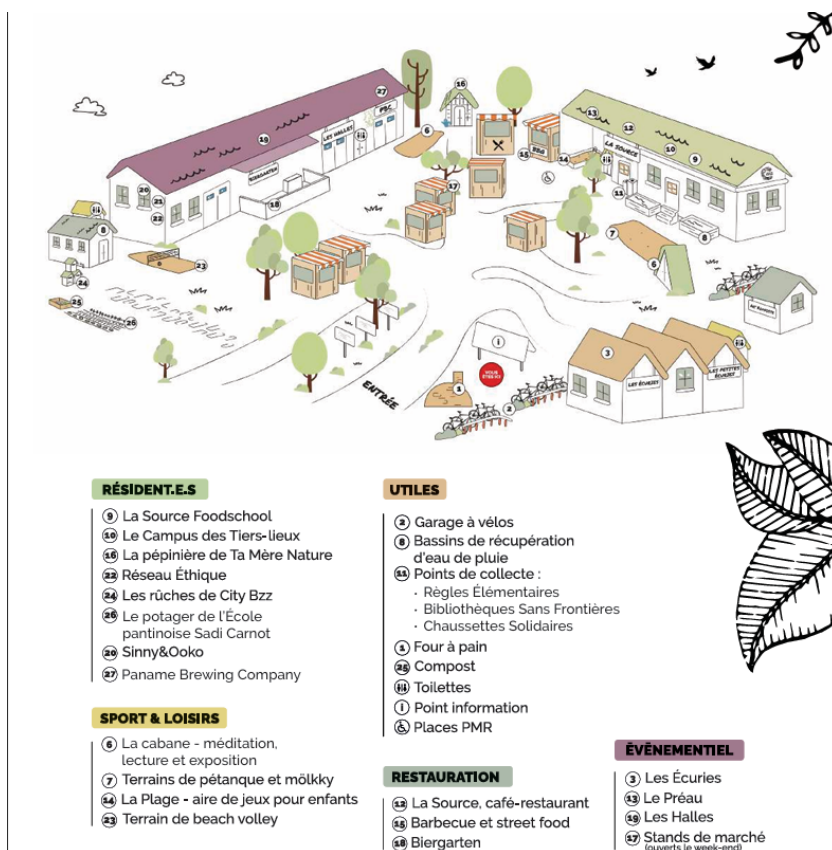


Fig. 82 : Projet de la Cité Fertile, ancienne gare de fret reconvertie en un tiers-lieu d'expérimentations et de partage



Fig. 83 : Vue de la Cité Fertile (Paris, France)

La visibilité et la lisibilité

Un espace public a besoin d'être un espace où l'on se sent en sécurité ou en confiance. C'est pourquoi, il est nécessaire d'avoir un bon éclairage et une bonne signalétique. De plus, ces éléments sont également importants pour qu'un patrimoine invisible, en raison de ses obstacles environnants qui occultent la vision ou entravent son accès, ait une meilleure visibilité depuis l'extérieur.

Les seuils et les transitions

Penser les seuils et les transitions pour éviter des ruptures brutales entre deux espaces est important. Cela peut notamment se faire par les matériaux, le revêtement de sol ou le dimensionnement des espaces, permettant ainsi de façon naturelle à inviter ou guider une personne vers telle ou telle destination.

2.2 Les lieux-ressources comme support d'expérimentation

Les lieux ressources désignent les bâtiments ou les espaces qui peuvent être reconvertis et devenir des supports d'expérimentation, de partage et de création de liens sociaux.

Les friches

Dans le cadre du patrimoine ferroviaire, ces friches peuvent être des halles, des rotondes, des dépôts, etc. Ces friches ferroviaires constituent des terrains d'applications privilégiées parce qu'elles possèdent généralement des volumes généreux, dégagés et ouverts. Au sein des politiques urbaines, cela constitue des ressources pour penser l'inclusion. En effet, en ré-exploitant ces lieux abandonnés, c'est l'occasion d'apporter des nouveaux usages, et de créer du lien social (exemple : la Cité Fertile à Paris et l'ancienne gare de Laeken).

Ce type de lieux peut également servir d'espaces de transition et d'espaces temporaires avant une reconversion définitive, permettant de tester différents programmes, d'observer les appropriations réelles et d'ajuster les besoins en fonctions de ses observations.

Les tiers-lieux comme espaces hybrides

Selon l'ANCT (Agence Nationale de la Cohésion et des Territoires), les tiers-lieux, « sont des espaces hybrides et flexibles, situés entre le domicile et le lieu de travail qui favorisent la rencontre, le partage et l'initiative collective », et dont une grande diversité d'espaces et d'acteurs peuvent s'en revendiquer. Cette notion de tiers-lieux est largement attribuée au sociologue américain Ray Oldenburg qui l'a définie ainsi dans son ouvrage de 1999 « The Great Good ».



Fig. 84 : Ancienne gare de Laeken reconvertie en Centre Culturel - Vue extérieur
(Belgique)

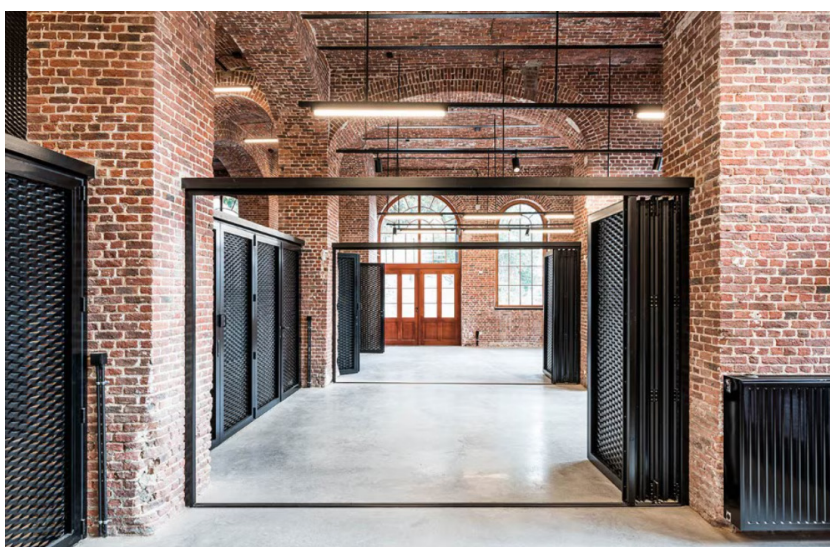


Fig. 85 : Ancienne gare de Laeken reconvertie en Centre Culturel - Vue intérieur

Selon Antoine Burret, un tiers-lieux se définit ainsi : « un processus démocratique qui vise à ce que des forces sociales construisent quelque chose ensemble, longtemps ou ponctuellement, plutôt pour le bien commun »⁷⁸. Les tiers-lieux s'organisent généralement par une gouvernance participative basée sur des modes de gestion collective ou partagée.

Le tiers-lieu ne rentre donc pas dans un cadre figé, mais s'inscrit dans une démarche mouvante où témoignages et expériences nourrissent ce concept et il faut comprendre que le contexte du territoire et les personnes qui traversent cet espace font évoluer son contenu et ses outils. Il peut ainsi prendre de multiples formes et programmes, dont la plupart font figure d'innovation, qu'ils soient à orientation économique (modes de vie, alimentation, habitation), à orientation travail (co-working) ou à orientation culturelle (activités artistiques, musicales, et liées à la langue et ses usages). Par ailleurs, ces lieux se sont fortement multipliés ces dernières années.

Selon Félix Gripon, l'objectif est de favoriser le faire ensemble, la mise en commun et en partage des ressources, de stimuler la créativité et l'innovation sociale⁷⁹. Chacune de ces valeurs mettent en avant des qualités et des compétences humaines, telles que l'émancipation, l'implication citoyenne, la co-construction.

L'éducation, la culture, la formation, la transmission de savoirs, qui sont en quelque sorte des modalités propres aux activités alternatives proposées dans un tiers-lieu, sont des valeurs, dites de « plus-value » pour tout individu qui peut, veut s'en emparer. L'investissement participatif et collaboratif des habitants devient alors la voie vers une intégration et une inclusion sociale réussie.

Les équipements et services

Au-delà, des tiers-lieux qui sont un exemple d'équipement propice à l'inclusion, d'autres équipements comme les « centres sociaux, MJC, maisons de quartiers, équipements scolaires, [...], médiathèques, [...], théâtre... »⁸⁰ peuvent contribuer au rayonnement d'un quartier, devenir un lieu de centralité et d'ancrage, générer une fréquentation importante et régulière.

Finalement, l'enjeu est de choisir des programmes qui répondent aux besoins identifiés du territoire et de ses habitants. Un équipement déconnecté des réalités locales, aussi qualitatif soit-il (même architecturalement), ne favorisera pas l'inclusion s'il n'est pas appropriable par la population.

78. Gripon, F. & al. (2021). *Les Tiers-lieux à but non lucratif*, Relier et Réseau des CREFAD, p.17.

79. Gripon, F. & al. (2021). *Les Tiers-lieux à but non lucratif*, Relier et Réseau des CREFAD, p.5.

80. Badaroux, J. & al.(2018). *Aménager sans exclure, faire la ville incluyente*, Le MONITEUR, p.142.

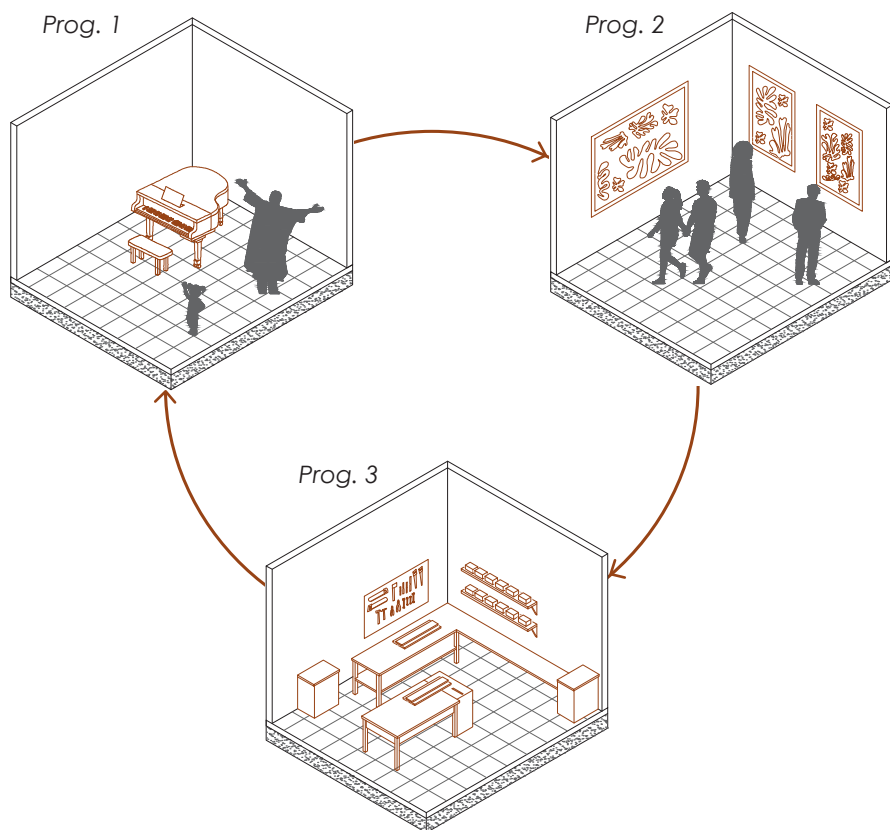


Fig. 86 : Polyvalence programmatique

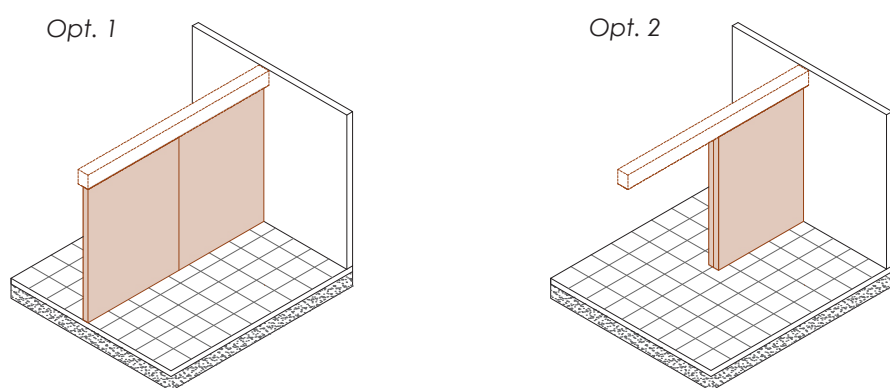


Fig. 87 : Modularité spatiale

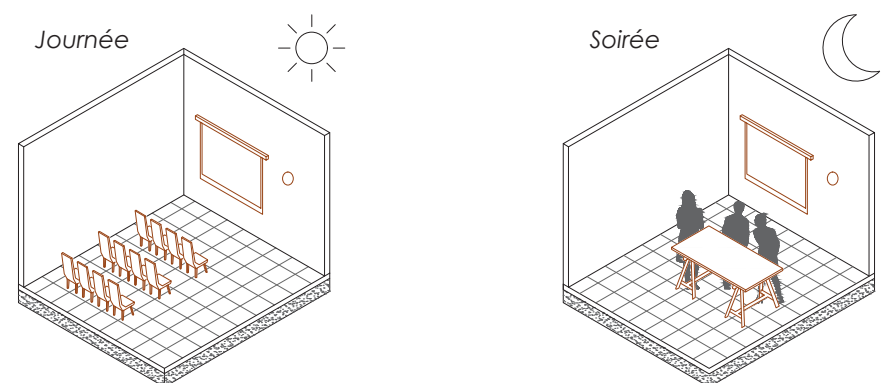


Fig. 88 : Adaptabilité temporelle

2.3 La polyvalence des espaces comme levier d'appropriation

L'inclusion nécessite des espaces qui ne soient pas figés dans une fonction unique, mais qui puissent s'adapter aux besoins évolutifs et diversifiés des usagers. Un espace inclusif n'est pas standardisé mais modulable, capable d'accueillir la diversité des besoins et des pratiques.

La polyvalence se décline à plusieurs niveaux complémentaires.

La polyvalence programmatique

Un même lieu peut accueillir différents types d'activités qui se complètent et s'enrichissent mutuellement. Un espace peut être utilisé pour des ateliers, des expositions, des spectacles, etc. Cette diversité permet d'attirer des publics variés et d'optimiser la fréquentation d'un lieu. La mixité des usages permet ainsi une meilleure mixité sociale.

La modularité spatiale

Les espaces modulables permettent d'adapter et de réorganiser un espace selon les activités et les besoins des publics. Cela passe par différentes solutions : cloisons mobiles, agencements flexibles, mobiliers transformables, etc., qui peuvent se mettre en place facilement.

L'adaptabilité temporelle

L'objectif dans cette adaptabilité, est de varier les usages selon les temporalités : jour/nuit, semaine/week-end, périodes scolaires/vacances... Par exemple, un espace de co-working en journée peut servir à l'organisation d'une réunion le soir.

La liberté d'appropriation

Au-delà de la polyvalence programmée, il s'agit de laisser de la place à des usages spontanés, non-prévus. Cette liberté est essentielle pour que chacun puisse trouver sa place selon les besoins et ses envies, y compris pour des pratiques informelles ou alternatives.

Dans le patrimoine ferroviaire, les grands volumes des halles, ateliers ou rotondes, se prêtent bien à cette polyvalence.

L'architecture et l'urbanisme peuvent donc être au cœur des processus et dynamiques d'inclusion sociale car ils représentent des leviers actifs pouvant favoriser ou au contraire entraver l'inclusion.

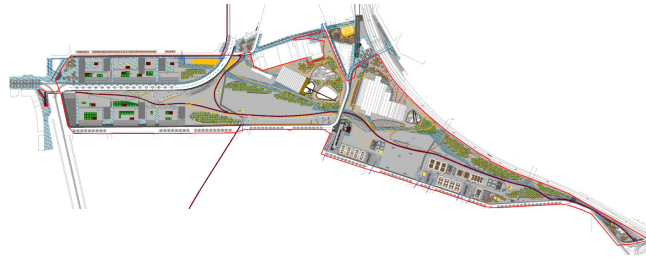


Fig. 89 : Plan directeur Spoor Noord Park (Anvers, Belgique)



Fig. 90 : Espace extérieur Spoor Noord Park



Fig. 91 : Espace extérieur Spoor Noord Park

3. Enseignements des cas d'étude

Les hypothèses développées précédemment peuvent être confrontées à deux cas concrets de reconversion de patrimoine ferroviaire : le parc Spoor Noord à Anvers et la gare Saint-Sauveur à Lille. Ces deux exemples de projet permettent d'observer comment, dans la pratique, un patrimoine invisible ferroviaire peut être révélé et devenir un support à l'inclusion sociale.

3.1 Spoor Noord Park - Anvers

Le projet de Spoor Noord inauguré en 2008, est situé au nord d'Anvers, sur un vaste terrain de 24 hectares, anciennement occupé par une gare de triage datant du XIXe siècle et progressivement abandonnée dans les années 1990 avant d'être définitivement délaissée par la SNCB en 2000. Durant cette période de désuétude, ce site est associé à une mauvaise image, à un espace marginalisé et crée une véritable barrière urbaine fracturant les quartiers avoisinants.⁸¹

La reconversion de Spoor Noord s'inscrit dans une démarche de planification urbaine initiée par la ville d'Anvers et en partenariat avec la SNCB et Euro-Immo-Star, dans le cadre d'un financement du Fonds européen de développement régional pour Objectif 2.⁸² L'étude du projet, directement lancé après la désaffectation de ce site, dure plus de sept ans, marqué par de nombreuses concertations et négociations afin de concevoir ce projet à vocation sociale et culturelle.

Pour cela l'ambition est double : transformer une friche ferroviaire en parc paysager afin de devenir le nouveau « poumon vert » de la ville et utiliser cette intervention comme moteur de requalification pour les quartiers environnants, caractérisés par une forte densité, une population immigrée importante et des fragilités socio-économiques.⁸³

Le projet est élaboré par Secchi & Vigano grâce au concours d'urbanisme lancé par la ville en 2002 qu'ils remportent. Le plan directeur propose de faire du parc un « tissu de relation », capable de reconnecter les différents quartiers entre eux qui ont toujours été séparés par cette infrastructure ferroviaire.⁸⁴ Cette approche rejoint en partie la problématique du patrimoine invisible car la friche, perçue comme une absence ou vide est devenue une ressource pour recomposer des continuités urbaines et révéler des traces matérielles.

La programmation de ce parc est pensée comme un outil d'inclusion sociale. La participation citoyenne a mis en évidence le besoin d'espaces ouverts, d'éclairage et de lieux de rencontre.⁸⁵ Le parc répond à ces attentes en offrant des espaces polyvalents, une

81. Interlace Hub. « Park Spoor Noord, Antwerp ».

82. Commission européenne. (2012). « Un parc municipal pour faire revivre un quartier défavorisé de la ville ».

83. Interlace Hub. « Park Spoor Noord, Antwerp ».

84. District Antwerpen. (2005). « BPA STEDELIJK PARK SPOOR NOORD ».

85. Interlace Hub. « Park Spoor Noord, Antwerp ».

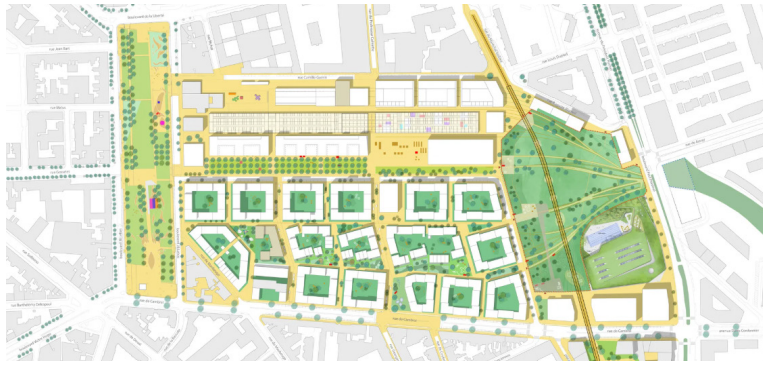


Fig. 92 : Plan directeur Saint-Sauveur (Lille, France)



Fig. 93 : Espace extérieur Saint-Sauveur



Fig. 94 : Vue sur la halle B - Saint-Sauveur

longue promenade, des zones de jeux, des équipements sportifs, ainsi qu'un grand hangar réhabilité en espace culturel et événementiel. Par ailleurs tout un espace est dédié à construire de nouveaux logements. Cette diversité d'usages permet une appropriation large du lieu, favorisant la mixité sociale et la fréquentation par des publics variés. Ce parc qui est l'élément majeur du projet est aujourd'hui considéré comme un espace fédérateur, capable de transformer l'image d'un territoire.⁸⁶

Enfin, plusieurs types d'évaluation sont mis en place pour mesurer l'impact social et pour continuer d'améliorer ce lieu. Ils font appel aux habitants pour avoir un retour, mais ils réalisent également des évaluations externes par des institutions de financement et par des universités.⁸⁷

3.2 Gare Saint-Sauveur - Lille

La gare Saint-Sauveur constitue un autre exemple significatif d'un projet urbain d'envergure avec une visée inclusive. Cette gare mise en service en 1865 est à l'époque, exclusivement dédiée aux transports de marchandises. Elle est construite parce que la gare d'origine Lille Flandres n'arrive plus à répondre à l'augmentation du trafic. La gare de fret est officiellement fermée en 2003, laissant derrière elle un site de plus de 23 hectares, située entre le centre de Lille et le quartier populaire des Moulins.

Plusieurs phases de projet ont lieu dans le cadre d'une stratégie d'urbanisme transitoire. La première phase débute donc en 2009 par la réhabilitation des halles A et B afin d'accueillir des événements culturels, des expositions, un cinéma et un bar-restaurant.⁸⁸ Cette première activation permet de redonner une visibilité au site, en révélant son potentiel spatial et en attirant un public diversifié.

À partir de 2012, le projet s'étend à d'autres fonctions où l'objectif est de faire de Saint-Sauveur un nouveau quartier, combinant logements, équipements publics, espaces verts et mobilités douces. Le plan directeur élaboré par l'agence Gehl est guidé par une intention particulière : « La vie d'abord, puis les espaces libres et, enfin, les constructions ». Il propose une structure urbaine poreuse, avec des îlots nordiques (50m sur 50m), un grand cours central et le parc de la vallée relié à celui d'un autre parc (Jean-Baptiste Lebas).⁸⁹ Ainsi, cette stratégie a pour but de créer une nouvelle articulation sociale et urbaine entre des quartiers contrastés que la gare sépare.

L'inclusion sociale constitue un axe majeur du projet, avec notamment le développement de logements socialement mixtes mais aussi la création d'équipements accessibles à tous, tout en valorisant la nature en ville.

86. Commission européen. (2012). « Un parc municipal pour faire revivre un quartier défavorisé de la ville ».

87. Interlace Hub. « Park Spoor Noord, Antwerp ».

88. SPL Euraille. « Saint-Sauveur, Un nouveau « Centre Lille » ».

89. SPL Euraille. « Saint-Sauveur, Un nouveau « Centre Lille » ».

3.3. Analyse critique

Processus d'invisibilisation similaires

L'analyse croisée de ces deux exemples permet de mettre en évidence des dynamiques communes dans la requalification de friches ferroviaires invisibilisées. Dans les deux cas, l'invisibilité initiale de ce patrimoine résulte d'un processus combinant perte de fonction, enclavement urbain et dévalorisation sociale. À Anvers, la gare de triage constituait une barrière physique et symbolique entre des quartiers fragilisés, renforçant leur isolement.⁹⁰ À Lille, le quartier de Saint-Sauveur, bien que situé proche du centre, est devenue un site obsolète, et était perçu comme un espace en marge difficilement accessible.⁹¹ Dans les deux situations, ces friches sont devenues invisibilisées depuis quelques temps. Ces différentes invisibilités correspondent aux caractéristiques développées dans le premier chapitre : obstacles ferroviaires, désaffectation et absence de reconnaissance sociale.

Processus de re-visibilisation différentes

Toutefois, leur re-visibilisation s'est produite de manière un peu différente, confirmant qu'il existe plusieurs voies possibles pour révéler l'invisible. D'un côté, le projet à Anvers repose sur la création d'un grand parc métropolitain. Il est pensé comme un espace ouvert et continu où l'aménagement de ce nouveau paysage permet de reconnecter des fragments urbains et d'offrir un espace public accessible à tous. Cette approche permet une appropriation rapide du site et une fréquentation quotidienne de la part des habitants. Tandis qu'à Saint-Sauveur, ce projet s'inscrit dans une temporalité plus longue et plus complexe avec différentes étapes dans ses interventions, révélant progressivement les potentialités du site. L'enjeu étant de proposer des fonctions variées allant de la création de nouveaux équipements culturelles ou sportifs jusqu'à la construction de nouveaux logements.

Limites

Par ailleurs, ces deux projets peuvent présenter quelques limites par rapport à l'inclusion. Par exemple, à Spoor Noord, si le parc améliore la qualité de vie, cela peut potentiellement renforcer l'attractivité résidentielle autour et engendrer une gentrification indirecte, au risque de fragiliser les populations les plus précaires présentes. À Saint-Sauveur, les usages culturels proposés sont des événements éphémères. Dès lors, il y a toujours un risque que ces événements ponctuels, bien qu'accessibles et attractifs, ne garantissent pas une inclusion durable. L'inclusion dépend donc de la capacité du projet à maintenir des usages accessibles (physiquement et économiquement), et à rester un lieu de convivialité et de mixité.

Ces deux projets démontrent néanmoins qu'un patrimoine ferroviaire devenu invisible à la suite de différents événements peut redevenir un patrimoine mis en valeur et un levier important d'inclusion sociale.

90. Interlace Hub. « Park Spoor Noord, Antwerp ».

91. SPL Euraille. « Saint-Sauveur, Un nouveau « Centre Lille » ».

4. Synthèse

L'objectif de ce chapitre était d'établir les conditions pour lesquelles un patrimoine ferroviaire invisible peut être révélé, et partant de ce constat, d'identifier quelles hypothèses permettaient de favoriser l'inclusion sociale. L'analyse menée permet de tirer plusieurs enseignements qui font le lien entre les trois chapitres précédents et la mise en œuvre concrète dans un projet.

Premièrement, la révélation de ce patrimoine ne se réduit généralement pas qu'à une seule stratégie mais bien à plusieurs en même temps, pour permettre une meilleure réussite de re-visibilisation. Pour rappel, celles-ci sont d'ordre patrimoniale, programmatique et sociale.

Ensuite, le deuxième enseignement est qu'à partir de ces stratégies théoriques, celles-ci deviennent opérationnelles et concrètes, dans un contexte où l'objectif est de soutenir l'inclusion. Ces hypothèses proposées se traduisent par le déploiement de dispositifs spatiaux et programmatiques à différents niveaux. L'espace public représente donc le premier lieu du quotidien où chaque intervention peut renforcer l'inclusion. Les lieux ressources (friches, tiers-lieux et autres équipements) deviennent des supports de rencontre et de liens sociaux. Enfin, il y a la polyvalence des espaces qui se traduit de différentes manières : polyvalences spatiale, programmatique et temporelle qui permettent également de laisser place à une liberté d'appropriation.

Grâce aux deux exemples analysés : Spoor Noord et Saint-Sauveur, cela démontre qu'il est possible de révéler un patrimoine avec une vocation inclusive. L'invisibilité du patrimoine ferroviaire n'est donc pas une fatalité mais le résultat de certains processus réversibles. Ainsi, les facteurs d'invisibilité peuvent être transformés en opportunités de projet.

Conclusion

Au travers ce travail théorique, il a été question d'identifier, d'interroger et de croiser des concepts concernant à la fois le patrimoine invisible ferroviaire, et l'inclusion sociale, et de les faire interagir pour répondre à la problématique suivante : *Comment le patrimoine invisible ferroviaire peut devenir un levier d'inclusion sociale au sein d'un quartier ?*

Tout d'abord, le premier chapitre a mis en évidence les multiples facteurs de l'invisibilité liés à des éléments physiques, naturels ou urbains, mais aussi liés à des éléments fonctionnels et sociaux. Les premiers vont cacher, enclaver ou entraver le patrimoine en question et cela se définit concrètement, par divers obstacles (talus, mur d'enceinte, grilles, bâtis adjacents...), tandis que les deuxièmes invisibilisent le patrimoine d'une autre manière que visuellement. Par exemple, le bâti perd sa fonction par l'abandon ou l'obsolescence, ne répond plus à un besoin particulier, ou bien celui-ci est restreint à une partie de la population, entraînant une forte diminution de sa fréquentation. Enfin, une troisième voie de l'invisibilité se confronte aux représentations qui influencent les perceptions et les regards que nous avons vis-à-vis de ce patrimoine.

L'analyse de ces différents facteurs a démontré que le patrimoine invisible n'est pas toujours un état naturel, comme une certaine logique voudrait le laisser supposer, mais il est le résultat de différents processus d'invisibilisation, qu'ils soient temporels ou portés par des choix stratégiques, économiques et politiques. La compréhension de ces mécanismes est essentielle car elle révèle que l'invisibilité n'est pas définitive et peut être réversible. Ce qui a été invisibilisé, peut être re-visibilisé.

Le deuxième chapitre, ciblé plus particulièrement sur le patrimoine ferroviaire, a identifié non seulement toute la diversité et la richesse de celui-ci : édifices (gares, rotondes, ateliers...), ouvrages d'art de communication (ponts, murs de soutènement, tunnels...), infrastructures techniques (rails, voies...) et petit patrimoine technique (mobiliers spécifiques, signalisation...); mais a montré aussi que le patrimoine ferroviaire pouvait s'inscrire de façon prosaïque dans le patrimoine invisible, en subissant notamment une mise à distance sociale. Toutefois, ces typologies présentent des opportunités de revalorisation, tant au niveau de leur emprise étendue dans le paysage, que de leurs grands volumes.

Puis, le troisième chapitre a traité le sujet de l'inclusion sociale. En effet, le concept de l'inclusion sociale est entré en résonance avec la mise à distance du patrimoine invisible, pour devenir un véritable levier dans cette problématique.

Au-delà de l'enjeu fondamental qui est de s'opposer à des logiques d'exclusion et de séparation. L'inclusion ne se résume pas uniquement à un processus porté par des acteurs sociaux. En effet, l'environnement spatial peut être une donnée soucieuse de renforcer cette inclusion. C'est notamment ce qui a été développé à travers l'approche socio-urbaine de la notion de la ville incluyente qui expose plus précisément trois principes complémentaires : la *ville inclusive* (implique une action), la *ville hospitalière* (être dans une disposition et un état d'esprit accueillants) et la *ville friendly* (notion intermédiaire). De plus, pour guider l'action vers

une ville véritablement incluante, cinq démarches ont été présentées : *faire droit* (garantir les droits), *faire place* (aménager des espaces accueillants), *faire ensemble* (consulter et co-construire avec les habitants), *laisser faire* (permettre l'appropriation) et *faire commun* (créer des biens partagés).

Cette approche spatiale de l'inclusion prend tout son sens lorsqu'on la met en relation avec les enjeux qu'elle porte. À l'échelle individuelle, l'inclusion aide à l'autonomie, l'épanouissement, au sentiment d'appartenance. Et à l'échelle sociétale, elle permet la réduction des inégalités, la cohésion sociale et la participation citoyenne.

Enfin, le dernier chapitre a opéré la synthèse entre les trois chapitres précédents en proposant des hypothèses concrètes pour révéler un patrimoine invisible ferroviaire par l'inclusion sociale. Trois grandes stratégies de révélation ont été identifiées : la stratégie patrimoniale, programmatique et sociale, permettant à la fois de revaloriser son statut en lui redonnant une présence, de rendre lisible les traces, de réactiver des usages et des dynamiques, d'attirer de la fréquentation, d'encourager la participation, ainsi que de favoriser l'appropriation.

Concrètement, la mise en œuvre de ces stratégies, s'articule sous différentes formes : le travail sur l'espace public, l'activation de lieux-ressources et l'appropriation rendue possible par la polyvalence des espaces. Chacun de ces niveaux, permet d'accueillir la diversité des besoins et des pratiques. Ces hypothèses ont pu être confrontées à deux projets réalisés de reconversions ferroviaires : Spoor Noord à Anvers et Saint-Sauveur à Lille, permettant de valider la pertinence de celles-ci ou d'en mesurer les limites.

Ces recherches théoriques établissent ainsi un cadre de compréhension et d'action pour la réalisation d'un projet inclusif à travers un patrimoine ferroviaire invisible. Toutefois, ces stratégies et dispositifs ne relèvent pas d'une méthode universelle mais forment un ensemble de principes qui doivent être adaptés selon les contextes et les dynamiques locales.

PARTIE II

CONTEXTUALISATION DU CAS D'ÉTUDE

La « littérature sur le patrimoine ferroviaire reste dominée par des ouvrages d'érudition ou des « beaux livres » riches en images, au détriment des études de cas et ouvrages de synthèse qui alimentent les réflexions sur les modalités de conservation et de valorisation de ces patrimoines particuliers. »¹

L'objectif de ce cas d'étude est d'alimenter les réflexions autour du patrimoine invisible par le biais plus particulier du patrimoine ferroviaire. Ce site ferroviaire français étudié ici dans son ensemble, englobe à la fois la rotonde de Lyon-Perrache et ses alentours. Il constitue un site en partie non-exploité mais porteur d'opportunités de projet vis-à-vis de la question de l'inclusion sociale.

1. Baldasseroni, L. & Marasse, P. (2025). « Un patrimoine ferroviaire peut en cacher bien d'autres », *In Situ*, p.4.

Chapitre 1

Présentation du site de la rotonde de Perrache



Fig. 95 : Locomotive devant la rotonde de Perrache



Fig. 96 : Rotonde de Perrache en 1957 après son électrification



Fig. 97 : Rotonde de Perrache vue du ciel après que 4 voies deviennent à découvert

1. Analyse historique

1.1 La naissance du quartier de Perrache

Le quartier de Perrache dans lequel le site de la rotonde est implanté, était anciennement une zone marécageuse. Il est situé au niveau de la presqu'île dans l'actuel deuxième arrondissement et il est enclavé entre le bras du Rhône et de la Saône, les deux fleuves qui traversent cette ville. De nombreux travaux de comblement et d'assainissement, à l'initiative de Michel-Antoine Perrache, ont été réalisés fin du XVIII^e siècle et début du XIX^e siècle et ont permis d'étendre la ville vers le sud et de pouvoir bâtir de nouvelles constructions.¹ Le plan général a été dicté par un tracé orthogonal. De plus, au niveau de l'organisation, l'idée était d'avoir des logements ouvriers au nord et des industries au sud, et de faire de ce quartier, un quartier industriel.²

Lors de l'arrivée du chemin de fer en France, la ville de Lyon s'est rapidement imposée comme un nœud ferroviaire stratégique. Les premières gares lyonnaises comme celle de Vaise, de la Guillotière, des Brotteaux et notamment celle de Perrache, ont chacune accompagné une phase d'expansion du réseau ferré, impliquant une forte transformation du paysage urbain et la construction de nombreuses entités ferroviaires.

1.2 Le site et son évolution

Configuration d'origine

Le site de la rotonde situé au niveau du Cours Suchet et à côté de la gare Perrache, gare construite par l'architecte François-Alexis Cendrier est inaugurée en 1857 pour le compte de la Compagnie du chemin de fer Paris-Lyon-Méditerranée (PLM). Son implantation particulière s'explique par une contrainte technique majeure : le train ne peut franchir que de très faibles pentes. Or, pour traverser les deux fleuves de part et d'autre de la presqu'île, il fallait atteindre un niveau suffisamment élevé pour rejoindre les ponts. C'est pourquoi toutes les infrastructures ferroviaires de Perrache sont construites sur un talus de 6 mètres de haut, impliquant une forte surélévation par rapport au niveau de la rue et marquant une coupure urbaine dans le quartier. Le socle sur lequel se trouve le site de la rotonde est constitué de remblais retenus par un mur en moellons de pierre d'environ un mètre d'épaisseur, élément structurant délimitant le site.

La rotonde ainsi que les autres bâtiments techniques destinés à l'exploitation ferroviaire ont été construits autour des années 1860. Cependant, cette annexe rattachée à la gare Perrache était trop petite pour fonctionner de manière autonome donc elle permettait seulement de faciliter le dépôt temporaire des locomotives en transit vers la gare de Vaise dans le 9^{ème} arrondissement et vers le dépôt de La Mouche dans le 7^{ème} arrondissement. Elle accueillait également occasionnellement des machines mises en résidence.

1. Veyret, P. (1952). « Le Quartier Perrache. Étude d'histoire et de géographie urbaine », p.362-363.

2. Halitim-Dubois, N. & al. (2000). « Secteur urbain dit Presqu'île Perrache, puis Derrière les voûtes », Dossier d'œuvre architecture IA69000215.

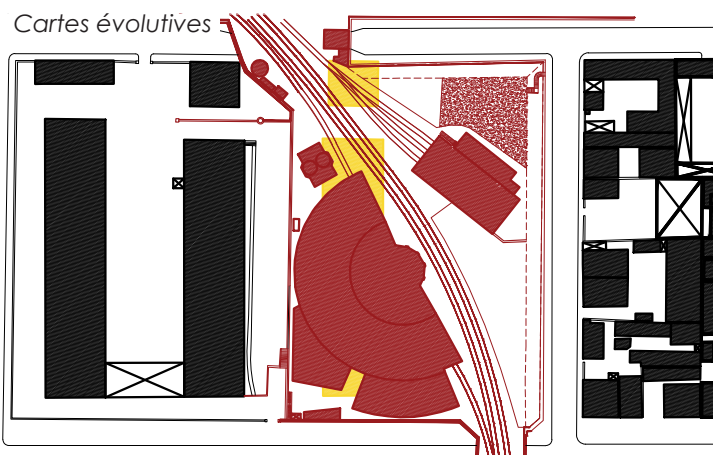


Fig. 98 : Année 1890r



Fig. 99 : Année 1936r

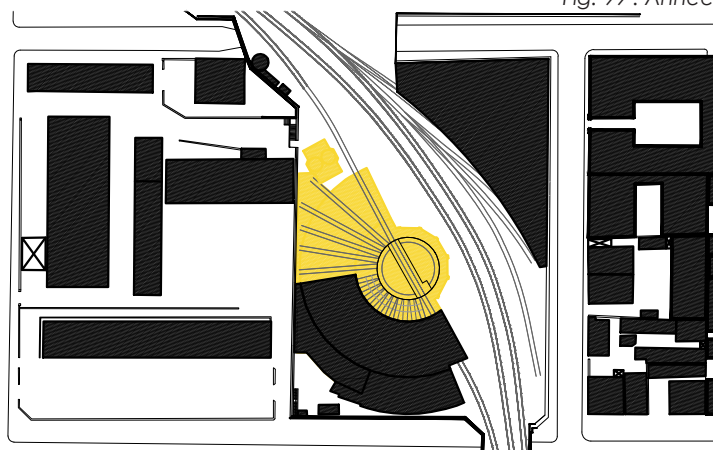


Fig. 100 : Année 1970r

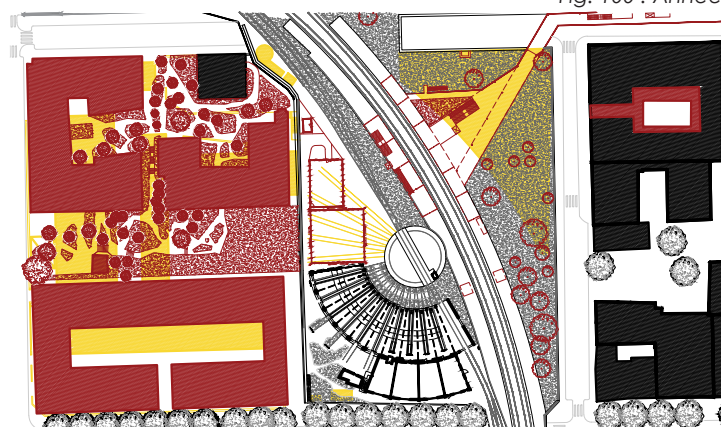


Fig. 101 : Situation actuelle

Légende :

-  Conservé
-  Ajouté
-  Démoli

Dans sa configuration d'origine, outre la rotonde qui était en réalité une remise demi-annulaire pour 16 machines, ce complexe comprenait plusieurs entités complémentaires telles qu'un autre dépôt pour 6 machines, une plaque tournante de 21 mètres pour faire changer de direction les locomotives, des lampisteries, un double château d'eau, un parc à combustible et des logements pour les ouvriers de la compagnie.

Transformations successives

Le site connaît plusieurs phases de transformations au fil des décennies. En 1912, il y a un agrandissement de la rotonde des machines. Entre 1930 et 1947, il y a la disparition partielle de l'annexe remplacée par un parc postal. Puis en 1950, face à l'évolution des techniques, commence l'électrification de la gare ainsi qu'une partie de l'annexe-traction. Puis, en 1960, quatre voies de la remise annulaire deviennent à découvert et sont déposées en 1980, remplacées par des bureaux administratifs de la SNCF encore occupés aujourd'hui. Enfin, dès les années 1980-1990, a lieu la désaffectation progressive de ce site.

Etat actuel

Aujourd'hui, les dernières traces qui subsistent sur ce socle et qui témoignent de cet ensemble ferroviaire, sont cette rotonde avec ses habitations accolées, ainsi que les voies J et K de la gare toujours fonctionnelles, présentes à proximité immédiate, les autres volumes ayant été totalement démolis progressivement.



Fig. 102 : Peinture du poteaux qui s'effrite et rouille



Fig. 103 : Poteaux de la structure qui ont été déplacé



Fig. 104 : Vues sur le pont tournant



Fig. 105 : Escalier d'accès menant à la rotonde



Fig. 106 : Porte d'accès menant à la rotonde

2. Diagnostic du site

2.1 Analyse sanitaire

Etat de la rotonde

L'analyse sanitaire de la rotonde révèle un état général de dégradation avancée qui est le résultat direct de plusieurs décennies de désaffection, d'absence d'entretien et d'un bâtiment totalement ouvert et directement exposé aux intempéries. Plusieurs constats à différents niveaux peuvent être fait.

Premièrement, ce bâtiment ne comporte pas d'enveloppe, à l'exception de la toiture et d'un pan de mur qui est entièrement en tôle. Au niveau de la toiture à double pente, on retrouve de nombreuses tuiles cassées ou manquantes. Quant à ce pan de façade, celui-ci montre des signes visibles de détériorations, avec même de la végétation qui a réussi à pousser dans les interstices.

Deuxièmement, la structure, qui soutient la charpente en bois, est composée en partie de poteaux métalliques, affectés par la rouille, avec une peinture qui s'effrite. Certains poteaux ont d'ailleurs été remplacés et reculés par rapport à leur emplacement d'origine. Du côté de la charpente en bois, celle-ci reste globalement en bon état.

Ensuite, la végétation a progressivement repris ses droits sur plusieurs zones du site avec la présence de plantes, d'arbustes et d'arbres, notamment entre les anciennes voies rayonnantes et au niveau de la plaque tournante. Puis, les rails et les autres éléments extérieurs sont légèrement dégradés. De plus grâce aux archives, on peut remarquer qu'une grande fenêtre a été enlevée. Et enfin, on voit qu'il y a eu plusieurs rebouchages à l'aide de briques ou de béton au niveau des quais de maintenance.

Par rapport aux accès sur le site de la rotonde. Pour l'instant, ils sont très limités et complexes à franchir car le site est fermé au public. Les deux accès possibles pour ceux qui ont la possibilité d'y aller se font par un escalier très étroit au niveau du 11 cours Suchet ou alors par les quais de la gare.

Etat des autres éléments du site

Au niveau des autres éléments du site, on retrouve : les logements, les bureaux, les quais et le mur de soutènement. Les anciens logements sont rattachés à la rotonde, une partie de leur structure est commune. La structure de l'ensemble ainsi que les façades, semblent encore dans un bon état. Les bureaux occupés par la SNCF sont dans un bâtiment préfabriqué et un autre qui est constitué d'une ossature métallique et d'une façade légère principalement vitrée. Les quais toujours en fonctionnement sont quant à eux bien entretenus. Et enfin, le mur de soutènement a subi quelques interventions au cours du temps comme des ouvertures ou des rebouchages à certains endroits.



Fig. 107 : Partie couverte de la rotonde



Fig. 108 : Vue sur la rotonde et le pont tournant



Fig. 109 : Abords - Mur de soutènement avec des arches

2.2 Analyse patrimoniale

Après avoir analysé l'état de l'ensemble du site, il est intéressant de se poser la question de ce qui a réellement une valeur et un intérêt patrimonial afin de pouvoir poser des choix lors de la conception du projet.

La rotonde constitue évidemment l'élément patrimonial majeur du site. De plus, elle fait partie d'un ensemble historique de rotondes de la région lyonnaise comme celles de Vaise détruite lors de bombardements, de La Mouche désaffectée et de Vénissieux ainsi que Grigny encore opérationnelles, toutes construites par la compagnie PLM. Toutefois, il y a quelques années, la rotonde de Perrache a failli faire partie d'un plan de démolition. Menacée de disparition, elle a finalement été sauvegardée relevant de l'attachement patrimonial porté par les cheminots et les personnes passionnées de patrimoine ferroviaire. En effet, elle n'est pas classée, en revanche elle est mentionnée à l'Inventaire général du patrimoine culturel, un statut qui reconnaît son intérêt sans pour autant lui conférer une protection juridique.

D'autre part, on peut souligner quelques points d'intérêts particuliers comme sa forme en quart de cercle emblématique, ses quais de maintenance avec des décaissements dans le sol, la surélévation de la toiture à certains endroits ou encore l'ancienne plateforme tournante. D'ailleurs, cette dernière bien qu'hors d'usage, représente un objet technique remarquable, témoin du fonctionnement des rotondes.

Les traces de rails abandonnées mais encore présentes et visibles au sol, peuvent être enlevées. Cependant, elle représente un symbole par rapport à la mémoire historique du lieu. En cas de suppression à certains endroits, une réutilisation pourrait être envisagée pour les préserver d'une autre manière.

Les habitations attenantes à la rotonde offrent une opportunité de créer des connexions et des liens avec la rotonde pour le projet. Tandis qu'à l'inverse, les bâtiments de bureaux administratifs datant des années 1990 ne possèdent pas de qualités architecturales notables et ne répondent pas à des enjeux patrimoniaux particuliers.

En ce qui concerne les deux quais annexes de la gare de Perrache toujours en fonctionnement, qui permettent de relier Lyon à Saint-Etienne, ils constituent une donnée déterminée qui ne peut pas bouger et avec laquelle il faut composer.

Le dernier élément est le mur de soutènement, il ne délimite pas seulement cette parcelle car on le retrouve à plusieurs reprises dans le quartier. En effet, c'est un élément fort qui traverse et coupe tout le quartier de Perrache. Cependant, si on se concentre qu'au niveau de l'îlot étudié, ce mur est porteur d'opportunités dans le sens où il est possible d'y créer des percements à certains endroits, notamment au niveau de l'un des pans qui présente un enchaînement d'arcs.



Fig 110 : Enclavement urbain

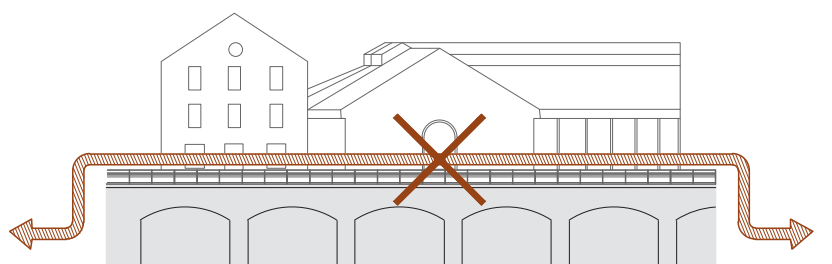


Fig 111 : Mauvaise accessibilité au site

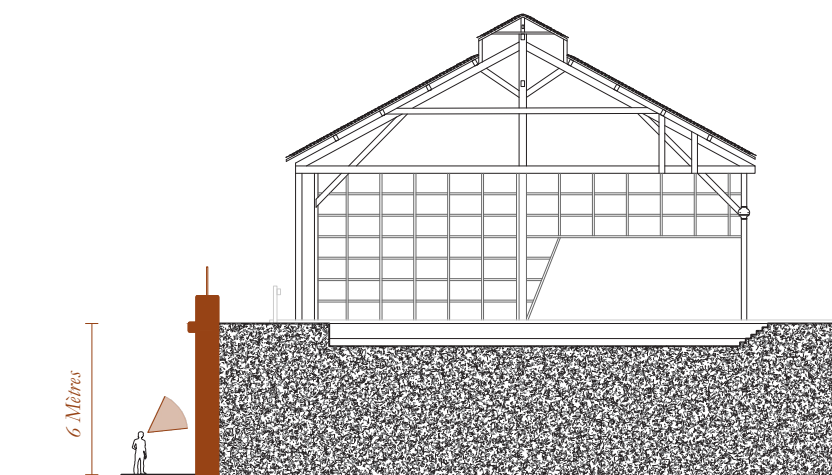


Fig 112 : Rapport de hauteur entre la rotonde et la rue - inaccessibilité physique et invisibilité visuelle

3. Un patrimoine invisible

À partir de ces différents constats qui viennent d'être explicités, on peut identifier les caractéristiques de l'invisibilité de ce site.

Enclavement urbain

D'abord, sur le plan urbain, d'un point de vue dézoomé, le site est isolé par des barrières naturelles (le Rhône et la Saône) et infrastructurelles (le CELP et le complexe de la gare) qui fracturent le quartier. Au niveau de l'environnement proche, la surélévation du chemin de fer crée aussi une coupure majeure dans le tissu urbain. Enfin, les voies ferrées encore en activité et les constructions alentours continuent d'enclaver le site.

Inaccessibilité physique

Puis, sur le plan physique, le site cumule plusieurs barrières matérielles. Le mur de soutènement de plusieurs mètres de haut constitue une barrière tangible entre le site et l'espace public. De plus, seulement deux points d'entrées : un escalier étroit et un passage par les quais, sont possibles mais sont actuellement interdit d'accès au public. Cela rend le site pour l'instant impénétrable physiquement.

Perte de fonction

Par rapport au plan fonctionnel, la rotonde a perdu sa fonction d'origine suite à l'obsolescence des techniques. Ce qui était un lieu de travail quotidien pour les ouvriers est devenu un espace abandonné, sans usage, sans fréquentation et sans entretien. Cette désaffectation a entraîné une dégradation progressive du bâti et une disparition de la vie sociale qui animait autrefois le site.

Absence de reconnaissance institutionnelle

Ensuite, au niveau institutionnel, bien que mentionnée à l'Inventaire général du patrimoine culturel, la rotonde ne bénéficie d'aucune protection juridique. Ce statut reconnaît son intérêt sans pour autant lui conférer de garantie de préservation.

Méconnaissance sociale

Enfin sur le plan social, ce patrimoine demeure méconnu des habitants

À travers ces différents points abordés, cela permet de comprendre pourquoi ce site est aujourd'hui considéré comme invisible.



Fig 113 : Nœud intermodal



Fig 114 : Quartier de Perrache-Confluence en mutation

4. Un territoire aux enjeux d'inclusion urbaine

Cette partie a pour objectif de replacer ce site dans son contexte urbain et social, plus large que celui des limites de son propre terrain. C'est en comprenant le contexte et les enjeux que cela va permettre de comprendre pourquoi ce site est un terrain particulièrement pertinent et propice à l'inclusion sociale.

Un quartier fracturé

Ce quartier est marqué par de nombreuses barrières qui fracturent son tissu urbain. Les premières sont d'ordre naturel avec le Rhône à l'est et la Saône à l'ouest. Bien que cette frontière géographique naturelle soit présente depuis le début et qu'elle ait induite la morphologie urbaine de la ville, elle limite déjà les connexions avec les quartiers voisins.

Ensuite, il y a tout le complexe de la gare qui marque le début du quartier de Perrache mais aussi une coupure avec le centre de la presqu'île. C'est même par la construction de cette gare, qu'est née l'expression « Au-delà des voûtes » pour désigner le quartier de Perrache, déjà marginalisé à l'époque. Ensuite, une barrière supplémentaire a renforcé encore davantage cette coupure. C'est la construction du Centre d'Échanges Lyon Perrache (CELP), autrement dit l'échangeur routier. À ces limites, s'ajoutent la barrière continue du chemin de fer au sein de ce quartier. En effet, elle est parallèle aux deux fleuves et va de la gare de Perrache jusqu'à Confluence, le quartier se trouvant dans sa continuité.

Nœud intermodal

Pour autant, malgré ces fractures, Perrache et plus spécifiquement sa gare, reste un véritable nœud intermodal qui regroupe les transports comme le train, le bus, le tramway et le métro. Cela reste donc un point de passage important pour tous les navetteurs qui réalisent tous les jours le trajet maison-travail, d'autant plus que cette gare est une gare de départ et de terminus à portée régionale. Chaque voyageur s'arrête donc obligatoirement par là.

Un quartier en mutation

Ce quartier, et plus largement celui de « Perrache-Confluence », est en pleine mutation depuis plus de 20 à 25 ans. Il ne cesse de se transformer et d'évoluer, dans le cadre d'un grand projet d'aménagement urbain, dont l'objectif est de doubler le centre-ville entre Rhône et Saône par des logements, bureaux, équipements et espaces publics. Au cours de ce dernier quart de siècle, quasiment trois quarts des constructions sont nouvelles ou ont été réhabilités.

De plus, un autre projet est actuellement en cours, celui d'« Ouvrons Perrache » qui consiste à la création d'une continuité piétonne dans le quartier ainsi qu'une réhabilitation multifonctionnelle du centre d'échanges. Ces nouvelles mutations et ces nouveaux dialogues qui s'imposent dans la ville sont vecteurs de nouveaux liens sociaux.

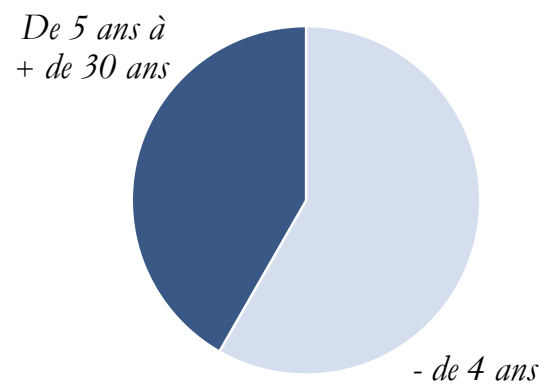


Fig 115 : Ancienneté des ménages, données selon l'INSEE

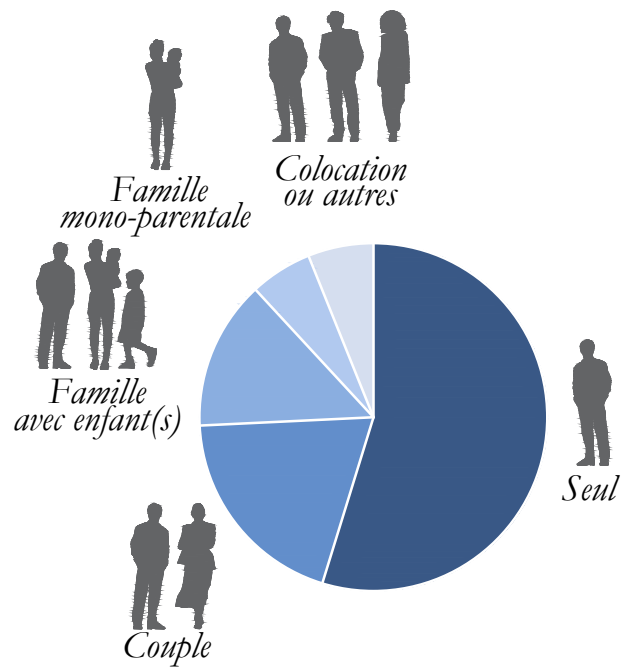


Fig 116 : Composition des ménages, données selon l'INSEE

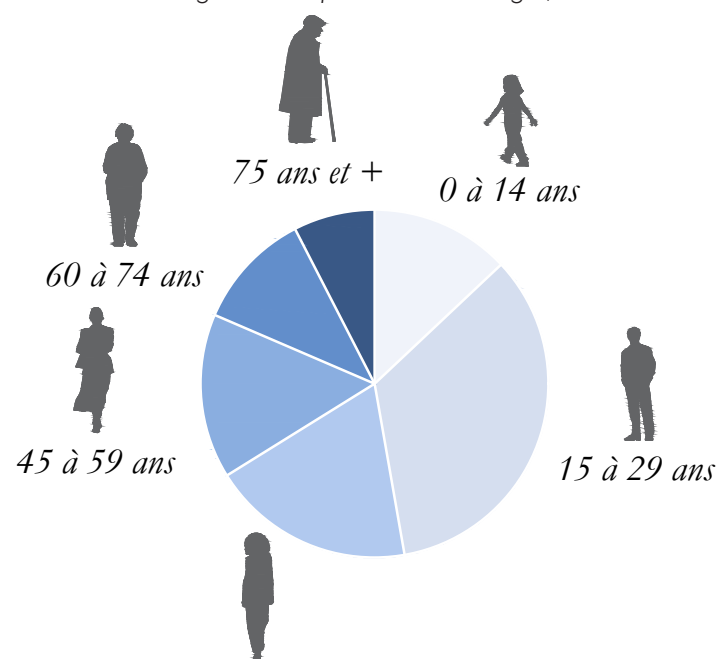


Fig 117 : Ancienneté des ménages, données selon l'INSEE

Instabilité des ménages

Dans le même temps, les données de recensement établies par l'INSEE³, montrent que dans cet arrondissement, plus de 55% des ménages sont installés depuis moins de 4 ans. De manière générale, il n'y a qu'un quart des habitants qui sont là depuis plus de 10 ans, montrant ainsi un fort renouvellement de la population et une certaine instabilité.

Isolement

Si l'on regarde plus précisément comment sont composés ces ménages, plus d'une personne sur deux vit seule, ce qui représente un taux très élevé. Ce chiffre significatif révèle une réalité sociale importante car si une majorité des habitants du quartier vit seule, alors cela les place dans une situation d'isolement potentiel et donc peut-être d'exclusion. Cela prouve que ce territoire a besoin d'un projet à vocation inclusive ciblé sur les personnes isolées.

Une population jeune

Ensuite, lorsque l'on analyse l'âge de cette population, on voit que c'est la tranche des 15-29 ans, c'est-à-dire d'une population relativement jeune (adolescent, étudiant et jeune actif), qui représente le plus haut pourcentage avec 34,3%, soit l'équivalent de plus d'un habitant sur trois.

Précarité

Enfin, le profil socio-économique souligne une mixité réelle mais des fragilités notables car avec un revenu moyen de 21 220 EUR, soit le taux le plus faible des arrondissements de Lyon, et avec un taux de pauvreté de 12% à l'échelle de l'arrondissement, ce quartier présente des inégalités importantes. Elles touchent particulièrement les jeunes car le taux de pauvreté des moins de 30 ans atteint 22%, soit près du double de la moyenne.

Equipements

Dans l'ensemble, c'est un quartier étudiant avec un campus universitaire, mais peu d'espaces de formation dit « technique ». Il y a peu d'équipements culturels et de loisirs à moins de 10/15 min à pied.

Synthèse

Dans ce quartier, on trouve d'un côté des familles et des seniors relativement stables qui sont installés depuis déjà plusieurs années, et de l'autre, des jeunes actifs et étudiants qui arrivent et s'installent dans ces nouveaux logements liés au développement du quartier. Parmi ceux-ci, une partie est vulnérable dans laquelle les risques d'isolement et d'exclusion sont réels. On peut également remarquer cette séparation des deux types de population dans le tissu urbain entre les deux parties à l'est et à l'ouest du quartier.

3. INSEE (2026), « Dossier complet : Commune de Lyon 2e Arrondissement (69382) ».



Fig 118 : Synthèse type de ménage

Cependant, ce quartier assez mouvant, marqué un fort turnover, entraîne une difficulté de re-création du lien régulièrement. Ce processus nécessite d'être accompagné de démarches inclusives dont le site de la rotonde, compte tenu de sa position stratégique urbaine, peut être le catalyseur d'un processus d'inclusion sociale.

Chapitre 2

Le projet d'architecture

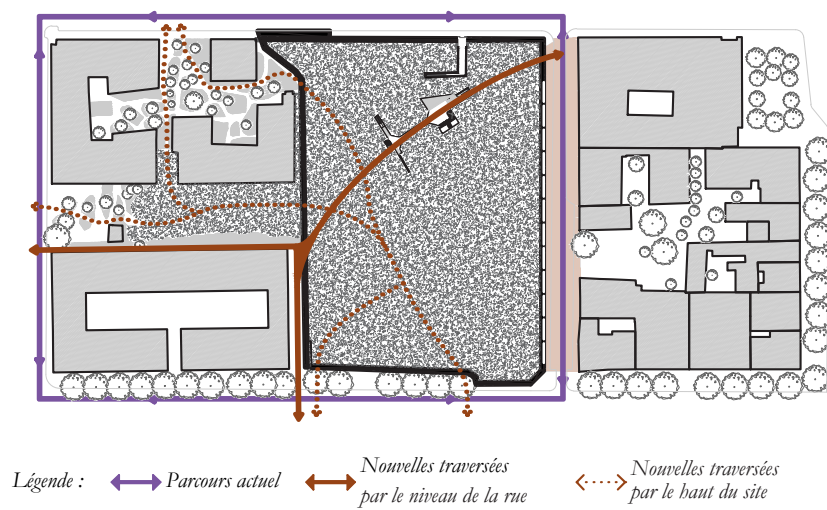


Fig 119 : Traverser le site

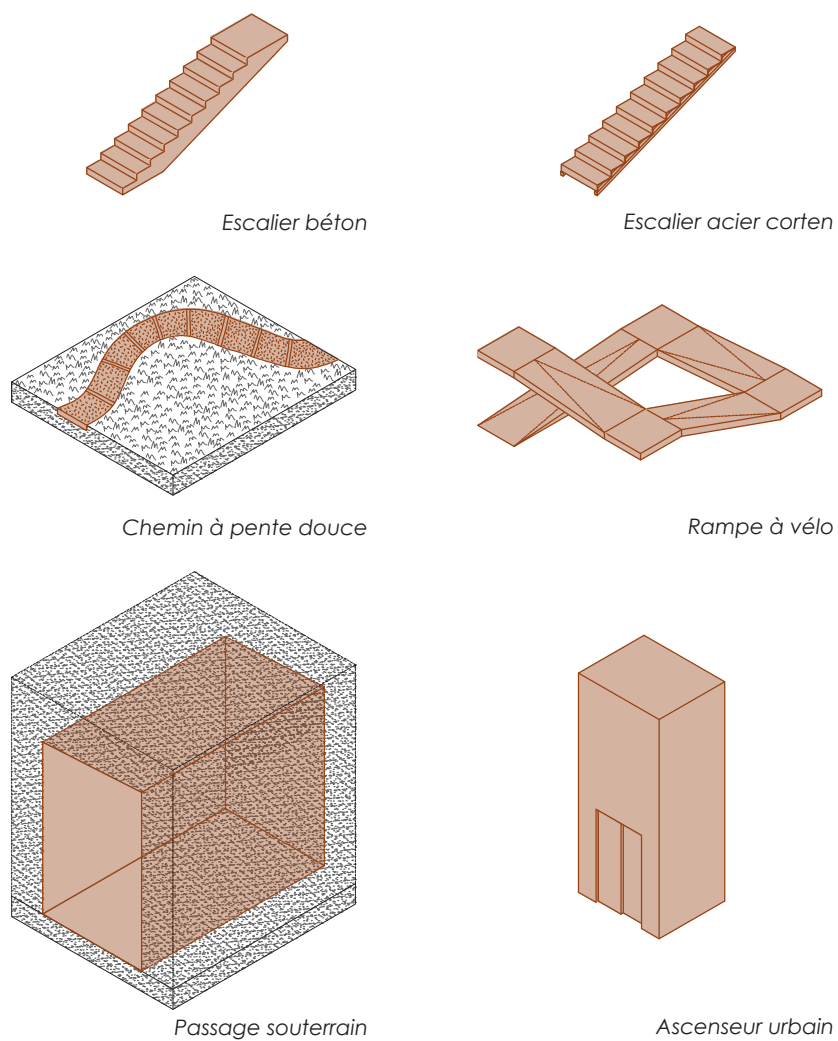


Fig 120 : Dispositifs d'accès

Après avoir analysé le site de la rotonde, ce chapitre propose de présenter le projet d'architecture en présentant les intentions, la programmation ainsi que les interventions.

1. Les intentions

Le site de la rotonde est porteur d'opportunités car il se trouve à la croisée de ces deux parties de quartier. L'objectif à travers ce projet d'inclusion est donc de reconnecter les habitants entre eux. Trois démarches conceptuelles sont mises en place pour cesser cette rupture : traverser le site, le franchir et se l'approprier.

Traverser

En premier lieu, il s'agit d'activer le socle en créant une connexion rapide, passant sous la gare et la rotonde, pour relier le quartier, la gare et faciliter le déplacement des usagers. Puis, l'idée est également de traverser le site par le haut, par l'ajout de différentes entrées, de par et d'autres du site, afin de proposer à l'usager différentes promenades urbaines. Par conséquent, on passe d'une situation où on en fait le tour à une situation où on le traverse.

Franchir

La mise en place de différents dispositifs d'accès jusqu'au site, tels qu'une rampe à vélo, des escaliers doux, un ascenseur urbain et un chemin en pente douce, permettent le franchissement de cette hauteur, à la fois par les navetteurs et les usagers de la rue.

S'approprier

L'appropriation, pour répondre aux enjeux d'inclusion engendre la mise en œuvre de dispositifs d'adaptation. À partir des hypothèses de projet pré-établi pour soutenir l'inclusion, citées dans les recherches théoriques, il y a le travail des espaces publics dans leur spatialité (différenciation entre les chemins et espaces verts) et dans leur fonctionnalité (espaces de pause, de jeux de plein air...), qui peut être valorisé lors du cheminement jusqu'à la rotonde.

Ensuite, la rotonde qui est une ressource pour l'instant inutilisée, est reconvertie en un tiers-lieu pour devenir un espace de rassemblement et d'ancrage pour les habitants du quartier.

2. La programmation

Cette programmation s'articule autour de trois points : un tiers-lieu socio-culturel installé directement dans la rotonde, des services de proximité et une résidence d'accueil temporaire.

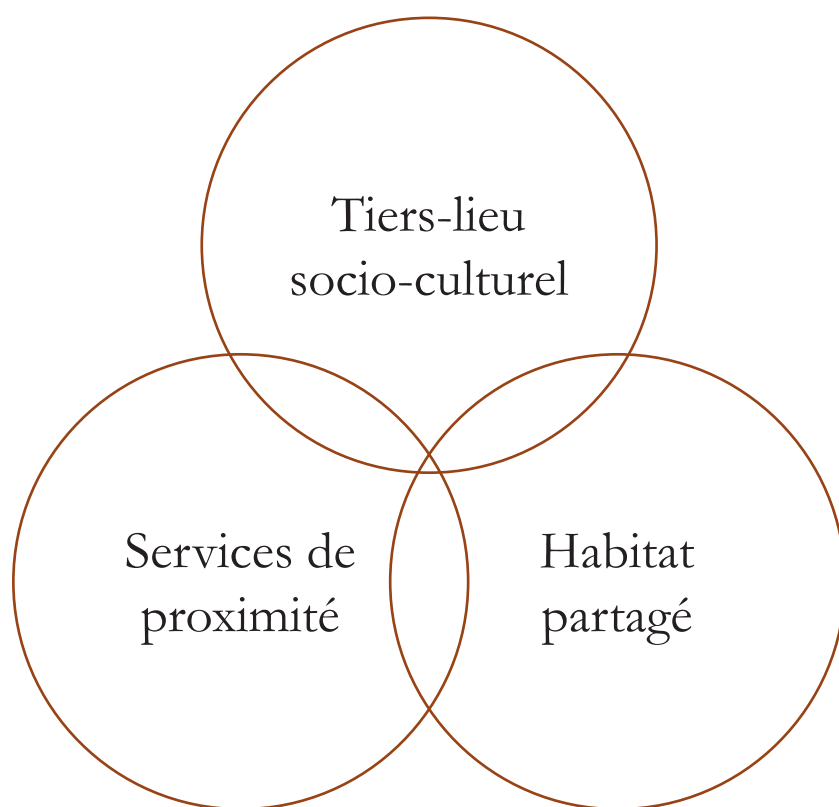


Fig 121 : Programmation

Le tiers-lieu comme lieu de rassemblement

Le lieu propose des fonctions diversifiées propices aux rencontres et au partage avec des espaces d'exposition, de projection, de spectacle et de concert, dont la programmation peut également être initiée par les habitants.

Au-delà, de ces activités culturelles, des ateliers tournés autour de la création, de la lecture, des jeux ou encore de l'apprentissage en général, permettent aux personnes y participant, de développer leurs compétences, de transmettre leurs savoirs et de construire ensemble. Ces ateliers s'adressent à tous les âges et favorisent le faire ensemble. Cela devient de véritables espaces de collaboration.

Enfin, on retrouve un espace de restauration permettant d'avoir des moments de rencontres plus informelles et spontanées. Cet espace pensé comme convivial et accessible permet aux usagers de se croiser en dehors des activités programmées, renforçant ainsi les liens sociaux et favorisant l'hospitalité du lieu.

Des services de proximité pour réactiver la rue

Au niveau de la rue, le projet propose d'implanter des fonctions qui répondent aux besoins des habitants, tout en réactivant une rue actuellement peu empruntée. Deux fonctions sont envisagées : un atelier de réparation vélo et une épicerie solidaire.

La première fonction répond à un besoin concret dans un quartier où le développement du vélo s'accroît et où l'on est au cœur d'un nœud intermodal. Cet atelier peut également fonctionner comme un atelier de formation, d'apprentissage et d'entraide, où les habitants apprennent à réparer eux-même leur vélo, développant ainsi l'autonomie.

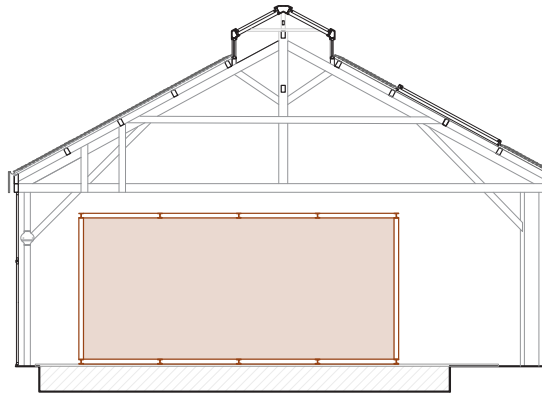
La deuxième fonction permettrait d'être en lien avec le jardin potager partagé existant juste en face. Cette épicerie permet de valoriser cette production locale, et ainsi favoriser le circuit-court.

Ces fonctions sont pensées comme évolutives et adaptables dans le temps. De plus, se réapproprier cette rue permet également d'inviter les gens à se rendre jusqu'à la rotonde car un nouvel accès est aussi proposé depuis cette rue.

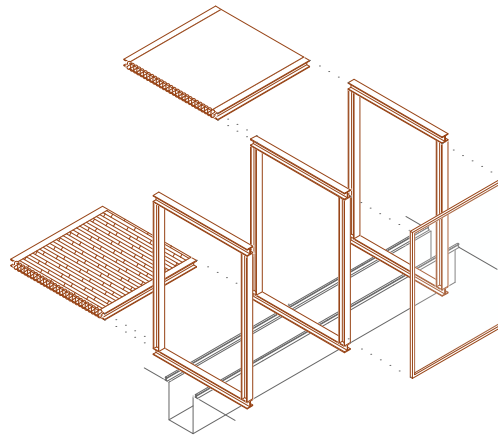
Un habitat partagé pour briser l'isolement

Le projet intègre aussi une dimension résidentielle à travers la création d'un habitat partagé, installé dans les anciens logements de cheminots attenants à la rotonde. Cette fonction répond aux besoins identifiés dans le quartier, où le taux d'isolement est important.

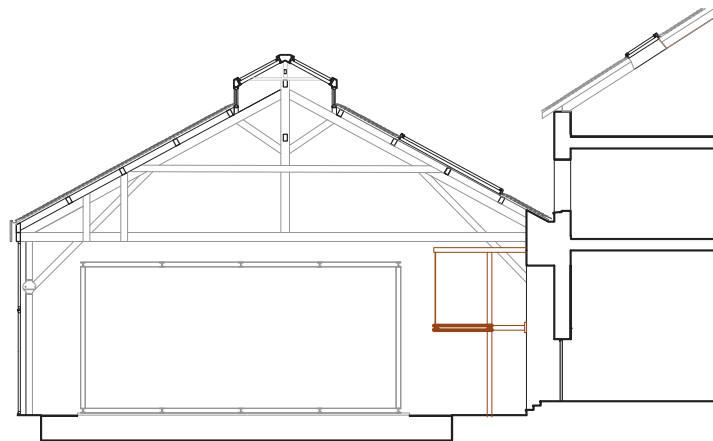
Ce logement d'accueil temporaire fonctionne comme un habitat partagé où chacun dispose de son propre espace privé (studio), tout en ayant accès à des pièces communes (cuisine, salon et terrasse collective, buanderie...). Il s'adresse à des personnes seules ou en transition (étudiants, jeunes actifs...) cherchant un ancrage temporaire dans le quartier.



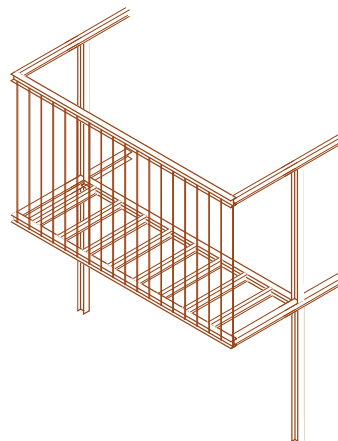
Box in the box



Assemblage



Coursive porte-à-faux



Assemblage

Fig 122 : Démarche constructives - intervention dans la rotonde

3. Les interventions

Pour permettre la mise en place de cette programmation et la concrétisation des intentions du projet, plusieurs interventions architecturales et spatiales sont déployées à différentes échelles.

Le socle

La première intervention majeure concerne le mur de soutènement, l'ouverture des arches d'un des pans du mur, permet l'implantation des nouvelles fonctions à front de rue.

Ensuite, on retrouve aussi un dialogue entre ancien mur et nouveau mur qui permet de créer le passage souterrain. Le contraste se fait par la différence de matérialité : le mur en pierre pour ce qui est ancien, et le béton avec à certains endroits un revêtement en acier corten pour ce qui est contemporain.

D'autre part, plusieurs percements sont effectués pour apporter de la qualité spatiale et notamment de la lumière au niveau de ce passage souterrain.

La rotonde

La première intervention dans ce lieu est de recréer une enveloppe transparente fermée. Puis, à l'intérieur, plusieurs principes sont appliqués. Il y a le concept de la « box in the box » pour avoir des volumes avec un meilleur confort thermique.

Ensuite, il y a l'ajout d'une coursive en porte-à-faux en périphérie pour circuler en hauteur et avoir des points de vues sur l'espace principal.

Puis, il y a des dispositifs modulables tels que des parois coulissantes et des parois accordéons permettant de transformer les espaces et adapter les configurations selon les besoins des activités ou du public.

Un dernier élément spécifique à la rotonde est l'ancien pont tournante des locomotives qui est conservé afin d'en faire une mise en scène : il devient soit une extension de la terrasse, soit une scène ouverte selon les usages et les événements du lieu.

4. Conclusion

À travers ces différentes interventions de programmations, de dispositifs spatiaux et d'aménagements, le projet de la rotonde de Perrache incarne une solution possible, dont un patrimoine invisible ferroviaire peut devenir à un levier d'inclusion sociale ou y tendre.

En agissant simultanément sur les dimensions patrimoniale, programmatique et sociale, sa re-visibilisation passe concrètement par sa réouverture physique (traversées, percements et accès multiples), sa réactivation fonctionnelle (tiers-lieu, services de proximité et habitat partagé) et sa réappropriation sociale (espaces publics accueillants, programmation accessible et pratiques participatives).

Bibliographie

Ouvrages

- Badaroux, J. & al.(2018). *Aménager sans exclure, faire la ville incluyente*, Le MONITEUR.
- Cartier, C. & De Roux, E. (2007). *Patrimoine Ferroviaire*, Scala.
- Choay, F. (1992). *L'Allégorie du Patrimoine*, La couleur des idées.
- Heinich, N. (2009). *La fabrique du patrimoine « De la cathédrale à la petite cuillère »*, Éditions de la Maison des sciences de l'homme.
- Kanor, K. (2021). *L'Inclusion Sociale, Une utopie réalisable*, L'Harmattan.
- Luhmann, N. (2011), *Systèmes sociaux. Esquisse d'une théorie générale*, Presses Université Laval.
- Riegl, A. (1903). *Der moderne denkmalkultus*.
- Veyret, P.(1952). « Le Quartier Perrache. Étude d'histoire et de géographie urbaine », *Revue de géographie alpine*, tome 40, n°2.

Travaux de fin d'études

- Akar, M-J. (2022). *La réhabilitation d'une friche ferroviaire pour l'inclusion sociale, Travail de fin d'études, (LOCI-UCL), [DIAL]*.
- Borremans, D. (2020). *La réaffectation de friches industrielles peut-elle être le support d'inclusion sociale ?, Travail de fin d'études, (LOCI-UCL), [DIAL]*.
- Mairy, F.(2024). *Reconversion de la friche Verlinde, levier d'inclusion sociale, Travail de fin d'études, (LOCI-UCL), [DIAL]*.

Articles et dossiers de recherche

- (2024). « Patrimoines invisibles : processus, formes et narrations », Appel à contribution, *Calenda*. [En ligne], URL : <https://calenda.org/1143825>
- Baldasseroni, L. & Marasse, P. (2025). « Un patrimoine ferroviaire peut en cacher bien d'autres », *In Situ*. [En ligne], URL : <https://journals.openedition.org/pds/18001>
- Centre des Monuments Nationaux (s.d.). *Dossier thématique : La restauration de la Villa Cavrois (2003-2015)*. [En ligne]
- Cruysmans, E. & De Clippele, M-S. (2025). « La sélection et la protection patrimoniales d'archives et de monuments, entre mémoire et oubli », *Cairn*. [En ligne], URL : <https://droit.cairn.info/revue-droit-et-societe-2025-1-page-39?lang=fr&tab=texte-integral>
- Halitim-Dubois, N. & al. (2000). « Secteur urbain dit Presqu'île Perrache, puis Derrière les voûtes », Dossier d'œuvre architecture IA69000215
- Ministère de la Culture (2024). « Les invisibles du patrimoine. Quel(s) patrimoine(s) et pour qui ? », *In Situ. Au regard des sciences*, [En ligne], URL : <https://journals.openedition.org/insituars/2689>
- Puand, D.(2019). « De quoi l'inclusion est-elle le nom ? », *Cairn*, [En ligne], URL : <https://shs.cairn.info/revue-pensee-plurielle-2019-1-page-25?lang=fr&tab=cites-par>
- Rhein, C. (2002). « L'espace géographique, intégration sociale, intégration spatiale ». *Cairn*, [En ligne], <https://shs.cairn.info/revue-espace-geographique-2002-3-page-193?lang=fr&tab=texte-integral>
- SMITH, P. (2009). « Faire l'inventaire du patrimoine ferroviaire : expérience et méthodes », *In Situ*. [En ligne]
- Striffling-Marcu, A. & Veston, V. (2022). « Patrimoine ferroviaire du XXe siècle : quelle reconnaissance et quelles adaptations pour sa conservation ? », *In Situ*. [En ligne], URL : <https://journals.openedition.org/insitu/34395>
- Twenge, J-M. & al. (2003). « Social exclusion and the deconstructed state : time perception, lethargy, lack of emotion and self-awareness », *Journal of Personality and Social Psychology*. [En ligne]
- Urban.brussels. (2025). « Une nouvelle vie pour la façade de l'Hôtel Aubecq ». [En ligne], URL : <https://urban.brussels/fr/articles/une-nouvelle-vie-pour-la-facade-de-l-hotel-aubecq>
- Veschambre, V.(2008). *Traces et mémoires urbaines, enjeux sociaux de la patrimonialisation et de la démolition*, Presses universitaires de Rennes. [En ligne], URL : <https://books.openedition.org/pur/43000?dir=next>
- Weil-Dubuc, P-L. (2018). « Arrêtons avec la société inclusive : parlons de non-exclusion », *Socialter*. [En ligne], URL : <https://www.socialter.fr/article/tribune-arretons-avec-la-societe-inclusive-parlons-de-non-exclusion-1>

Sites web

- Chemin du rail, [En ligne], URL : <https://cheminsdurail.be/patrimoine-3/>
- Commission européen. (2012). « Un parc municipal pour faire revivre un quartier défavorisé de la ville ». [En ligne], URL : https://ec.europa.eu/regional_policy/fr/projects/belgium/urban-park-revitalises-deprived-city-neighbourhood
- District Antwerpen. (2005). « BPA STEDELIJK PARK SPOOR NOORD ». [En ligne], URL : https://www.antwerpen.be/docs/Stad/Stadsvernieuwing/Bestemmingsplannen/BPA_11002_224_10116_00001/BPA_11002_224_10116_00001_0000Document_tn.html
- Haut-Commissariat aux droits de l'homme (OHCHR). « Non-discrimination : groupes en situation de vulnérabilité ». [En ligne], URL : <https://www.ohchr.org/fr/special-procedures/sr-health/non-discrimination-groups-vulnerable-situations>
- INSEE. (2026). « Dossier complet : Commune de Lyon 2e Arrondissement (69382) » [En ligne], URL : <https://www.insee.fr/fr/statistiques/2011101?geo=COM-69382>
- Interlace Hub. « Park Spoor Noord, Antwerp ». [En ligne], URL : <https://interlace-hub.com/embedded-case-study/19438>
- Larousse. [En ligne], URL : <https://www.larousse.fr/dictionnaires/francais>
- SPL Euralille. « Saint-Sauveur, Un nouveau « Centre Lille » ». [En ligne], URL : <https://www.spl-euralille.fr/projets/saint-sauveur/>
- UNESCO. « Qu'est-ce que le patrimoine culturel immatériel ? », [En ligne], URL : <https://ich.unesco.org/fr/qu-est-ce-que-le-patrimoine-culturel-immateriel-00003>

Archives

- Archives départementales du Rhône,
- Archives de la SNCF,
- Archives municipales de Lyon,
- Bibliothèque Cité de l'architecture de Paris
- Bibliothèque municipale de Lyon,
- Centre de documentation Association Rails et Histoire,

Iconographie

- Figure 3 : La Trahison des images, 1928, René Magritte
URL : <https://chateaucoin.anjou.e-lyco.fr/non-categorise/la-trahison-des-images-r-magritte-1928-6957/>
- Figure 4 : Wintercircus enclavé dans un îlot (Gand, Belgique), © Atelier Kempe Thill
URL : <https://architectenweb.nl/nieuws/artikel.aspx?id=53588#photoId=455342>
- Figure 5 : Jardin Rosa Mir caché derrière les immeubles (Lyon, France), 2018, © Cédric
URL : <https://www.lyon-france.net/2018/09/jardin-rosa-mir.html>
- Figure 6 : Villa Cavois entourée par la végétation (Croix, France), 2025, © Franceinfo
URL : https://www.franceinfo.fr/culture/arts-expos/architecture/architecture-la-villa-cavois-uvre-d-art-du-nord_7376803.html
- Figure 7 : Vue aérienne de l'église Notre-Dame-du-Monde-Entier posée sur un talus (Lyon, France), © Clguillaume
URL : https://www.instagram.com/p/C6_jerDtocK/
- Figure 8 : Eglise Notre-Dame-du-Monde-Entier cachée par le talus, 2025, © Clarisse Perrot
- Figure 9 : Palais Stoclet fermé au public (Bruxelles, Belgique), 2013, © Jean-Pol Grandmont
URL : https://www.architectmagazine.com/design/the-palais-stoclet-seduces_o
- Figure 10 : Etat dégradé de la Villa Cavois avant le début des travaux de restauration en 2003, © Sans crédit
URL : <https://www.villacavois.org/p/historique.html>
- Figure 11 : Wintercircus, 2023, © Ulrich Schwarz
URL : <https://architectenweb.nl/nieuws/artikel.aspx?id=53588>
- Figure 12 : Vue de la Villa Cavois réhabilitée en musée, © Jean-Luc Paillé - CMN
URL : <https://www.connaissancedesarts.com/monuments-patrimoine/la-villa-cavois-de-mallet-stevens-une-lecon-darchitecture-1128604/>
- Figure 24 : Vue de la maison du Peuple avant sa démolition (Bruxelles, Belgique), © Vicente Moreno Cullell
URL : <https://www.re-thinkingthefuture.com/case-studies/a2338-case-study-maison-du-peuple-by-victor-horta-an-example-of-brusselization/#6e58df20879f87466d482898cd95e7ef4f2c2069#177994>
- Figure 25 : Vue de l'Hôtel Aubecq avenue Louise (Bruxelles, Belgique), © Musée Horta
URL : https://fr.wikipedia.org/wiki/H%C3%B4tel_Aubecq
- Figure 26 : Les pierres de la façade Aubecq, © Urban.brussels
URL : <https://urban.brussels/fr/articles/une-nouvelle-vie-pour-la-facade-de-l-hotel-aubecq>
- Figure 27 : Le Mont Saint-Michel, quand le patrimoine devient produit de consommation et devient victime de surtourisme (France), 2023, © Jacques Chambre
URL : <https://www.montsaintmichel.net/pour-reguler-le-tourisme-le-mont-saint-michel-va-mettre-en-place-des-mesures-incitatives/>
- Figure 29 : La Gare Saint-Lazare, 1877, Claude Monet
URL : <https://www.musee-orsay.fr/fr/oeuvres/la-gare-saint-lazare-10897>
- Figure 30&31 : Exemple de rotonde désaffectée - Rotonde de Bénestroff (57 - France), 2024, © Marc Planeilles
URL : <https://www.marcplaneilles.com/copie-de-le-village-de-doel-2>
- Figure 32 : Exemple d'une gare de village désaffectée - Gare du Durthol-Nohant (63 - France), 2013, © Vérane12
URL : <https://www.cheminots.net/topic/36594-photos-patrimoine-ferroviaire-abandonn%C3%A9?page/2/#comments>
- Figure 33 : Première reconnaissance ferroviaire : le matériel roulant - Cité du Train à Mulhouse (France), © m2A
URL : <https://www.m2a.fr/culture-tourisme/musees/cite-du-train-patrimoine-sncf/>
- Figure 39 : Gare d'Anvers (Belgique), © Heinz Grates
URL : <https://www.locationscout.net/belgium/3002-antwerp-central-station>
- Figure 40 : Ancienne gare maritime - Tour & Taxi (Bruxelles, Belgique), © Filip Dujardin
URL : <https://www.sherpa-connector.com/en/blog/success-story-gare-maritime/>
- Figure 41 : Rotonde de Chambéry (France), © Art prism
URL : <https://www.ledauphine.com/culture-loisirs/2021/09/13/chambery-quels-tresors-a-decouvrir-lors-des-journees-du-patrimoine>
- Figure 42 : Anciens ateliers SNCF d'Arles (France), 2019, © Dronimages
URL : <https://www.e-architect.com/france/luma-arles-building-by-frank-gehry>

- Figure 73 : La ville incluante, inspiré de Berger, Mathieu, Carlier, Louise et al. (2018), *Designing Urban Inclusion*, Metrolab
- Figure 79 : Aménagement de l'ancien tracé du chemin de fer de la Petite Ceinture de Paris en promenades urbaines, 2015, Atelier Cap
URL : <http://www.atelier-cap.fr/petite-ceinture/>
- Figure 80 : Intervention sur l'espace public - Projet de la Petite Ceinture (Paris, France), 2015, Atelier Cap
URL : <http://www.atelier-cap.fr/petite-ceinture/>
- Figure 81 : Vue de la Petite Ceinture, 2024, © Manon Roussel
URL : <https://www.lignes14-16-17.fr/paris-la-petite-ceinture-renait-elle-du-rail/>
- Figure 82 : Projet de la Cité Fertile, ancienne gare de fret reconvertie en un tiers-lieu d'expérimentations et de partage
URL : <https://citefertile.com/wp-content/uploads/2024/04/DP-2024-3-comprese.pdf>
- Figure 83 : Vue de la Cité Fertile, 2020, © Adrien Roux
URL : <https://citefertile.com/la-cite-fertile-reste-ouverte-toutes-les-informations-pratiques/>
- Figure 84 & 85 : Ancienne gare de Laeken reconvertie en centre culturel (Belgique), 2021, © Giulia Zappa
URL : <https://www.domusweb.it/en/architecture/gallery/2021/02/16/in-belgium-the-conversion-of-a-disused-railway-station.html>
- Figure 89 : Plan directeur Spoor Noord Park (Anvers, Belgique), © BPA
URL : https://www.antwerpen.be/docs/Stad/Stadsvernieuwing/Bestemmingsplannen/BPA_11002_224_10116_00001/BPA_11002_224_10116_00001_0000Document_TN.html
- Figure 90 : Espace extérieur Spoor Noord Park, © Sans crédit
URL : <https://upa-bua-arch.be/fr/activites/activites-passees/visite-d-architecture-a-anvers>
- Figure 91 : Espace extérieur Spoor Noord Park, © Studio Associate
URL : <https://www.vai.be/en/buildings/publieke-ruimte/park-spoor-noord>
- Figure 92 : Plan directeur Saint-Sauveur (Lille, France), © Agence Gehl
URL : <https://www.gehlpeople.com/projects/lille-masterplan/>
- Figure 93 : Espace extérieur Saint-Sauveur, © Dicom Ville de Lille
URL : <https://vpah-hauts-de-france.fr/ressources/la-gare-saint-sauveur/>
- Figure 94 : Vue sur la halle B - Saint-Sauveur, © Louis Duboys & © Béal et Blanckaert architectes
URL : <https://www.caue-observatoire.fr/ouvrage/bazaar-st-so/#gallery-1>
- Figure 95 : Locomotive devant la rotonde, 1944, © Hansjürgen Wenzel
- Figure 96 : Rtonde de Perrache en 1957 après son électrification, 1957, © Guy Borge
- Figure 97 : Rtonde de Perrache vue du ciel après que 4 voies deviennent à découvert, © Région Rhône-Alpes, Inventaire général du patrimoine culturel
URL : https://patrimoine.auvergnerrhonealpes.fr/illustration/IVR82_20136900928NUC
- Toutes les autres figures non-répertoriées sont des productions, illustrations ou photos personnelles

