

La charte de Riga

Charte européenne pour la conservation et la restauration des chemins de fer historiques en activité

[Préambule]

La charte de Venise a été créée en 1964 sous la forme d'une déclaration de principes pour la conservation et la restauration de monuments et de sites. Elle s'ouvre sur ce préambule :

« Imprégnés d'un message du passé, les monuments historiques de générations passées témoignent de traditions anciennes. L'humanité devient de plus en plus conscient de l'unité des valeurs humaines et l'on voit dans les monuments anciens un patrimoine commun. Elle reconnaît une responsabilité commune dans leur sauvegarde pour les générations futures. Il est de notre devoir de les transmettre dans la pleine richesse de leur authenticité.

Il est essentiel que les principes guidant la préservation et la restauration d'anciens bâtiments soient établis d'un commun accord au niveau international, chaque pays étant responsable de l'application du plan dans la structure de ses propres traditions et de sa culture particulière.

En définissant pour la première fois ces principes, la charte d'Athènes de 1931 a contribué au développement d'un mouvement international de grande envergure, qui a pris une forme concrète dans des documents nationaux, dans le travail de l'ICOM et de l'UNESCO et dans l'établissement par ces derniers du Centre international pour l'étude de la préservation et de la restauration de la propriété culturelle. »

Les deux chartes se focalisent sur les monuments ou le patrimoine immobilier. Le patrimoine en matière de transport n'est pas couvert.

DEFINITIONS

Article 1. Le concept de patrimoine ferroviaire en activité recouvre toutes les formes d'équipement ferroviaire traditionnel. Ce fut un développement significatif dans l'histoire de la civilisation et sa préservation contribue à transmettre et à conserver des savoirs traditionnels. Les artefacts comme les méthodes d'exploitation ont acquis une signification culturelle au cours du temps.

ARTICLE 2. La préservation, la restauration et l'exploitation de l'équipement ferroviaire traditionnel doivent avoir recours à toutes les sciences, techniques et ressources susceptibles de contribuer à l'étude et à la sauvegarde du patrimoine ferroviaire.

BUT

ARTICLE 3. La préservation et la restauration à l'activité de trains traditionnels ont pour intention de les sauvegarder soit comme « œuvres d'art », comme preuve historique, soit pour la perpétuation de savoirs traditionnels.

PRESERVATION

ARTICLE 4. Il est essentiel pour la survie de l'exploitation des chemins de fer traditionnels, des locomotives, du matériel roulant et de la signalisation qu'ils soient maintenus en état de façon permanente.

ARTICLE 5. Utiliser les trains traditionnels pour un but socialement utile facilite toujours leur préservation. Une telle utilisation est donc désirable mais elle ne doit pas altérer de façon majeure

l'apparence extérieure. Les modifications requises par un changement de fonction devraient être gardées dans ces limites.

ARTICLE 6. Les chemins de fer traditionnels sont inséparables de leur histoire et des communautés locales qu'ils desservent.

RESTAURATION

ARTICLE 7. Le processus de restauration est une opération très spécialisée. Son but est de préserver et de révéler la valeur esthétique, fonctionnelle et historique des trains et de l'équipement traditionnels ; il se base sur le respect du matériel d'origine et des documents authentiques. Dans tous les cas, la restauration doit être précédée et accompagnée d'une étude historique de l'équipement.

ARTICLE 8. La restauration de trains et d'équipement traditionnels se fera au mieux par le biais de matériels et techniques traditionnels. Lorsque ceux-ci s'avèrent inadéquats, la conservation en activité de trains traditionnels peut se faire par l'utilisation de techniques modernes de conservation, dont l'efficacité a été montrée par des données scientifiques et prouvées par l'expérience.

ARTICLE 9. La restauration de trains et d'équipement traditionnels ne requiert pas la restauration en l'état de l'année de construction. Certains trains acquièrent leur valeur historique au cours de leur utilisation. La restauration dans un état donné ne devrait être exécuté qu'après la prise en considération minutieuse d'archives et de documentation technique couvrant la période concernée.

ARTICLE 10. L'équipement de sécurité obligatoire doit s'intégrer harmonieusement à la machine mais doit en même temps se distinguer de l'original pour que la restauration ne falsifie pas les preuves artistiques ou historiques.

ARTICLE 11. Des additions ne peuvent être permises sauf si elles ne nuisent pas aux parties intéressantes des trains ou de l'équipement, son cadre traditionnel et l'équilibre de sa composition. De plus, toute modernisation devrait être réversible et toute pièce d'origine devrait être conservée dans le but d'une éventuelle réunion future aux autres pièces d'origine.

ARTICLE 12. Dans tous les travaux de restauration, il faudrait toujours posséder une documentation précise sous forme de rapports analytiques et critiques, illustrés par des dessins et/ou des photographies et tout autre médium approprié. Chaque étape du travail de démantèlement, de traitement, de réassemblage et d'addition de nouvelles pièces, ainsi que les traits techniques et structurels identifiés au cours des travaux, devrait être incluse.

Cette version provisoire de la charte de Riga a été discutée par les participants à la conférence de Llandudno en 2003. Elle est actuellement rediscutée par un groupe de travail dans le but d'être définitivement adopté à la conférence FEDECRAIL de 2004.