

N° 7473<sup>9</sup>

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2020-2021

**PROJET DE LOI**

relatif au patrimoine culturel

\* \* \*

## SOMMAIRE:

	<i>page</i>
<i>Avis de l'Association des Musée et Tourisme Ferroviaires</i>	
1) Dépêche du Président de l'Association des Musée et Tourisme Ferroviaires au Président de la Chambre des Députés (19.6.2020).....	1
2) Avis de l'Association des Musée et Tourisme Ferroviaires (15.6.2020).....	2

\*

**DEPECHE DU PRESIDENT DE L'ASSOCIATION  
DES MUSEE ET TOURISME FERROVIAIRES AU  
PRESIDENT DE LA CHAMBRE DES DEPUTES**

(19.6.2020)

Monsieur le Président,

L'Association des Musée et Tourisme Ferroviaires asbl est active dans la conservation, la restauration et l'exploitation de patrimoine ferroviaire depuis plus de 50 ans. A côté du matériel roulant, elle est active dans les domaines d'équipements, de la signalisation, de la documentation technique ainsi que de la transmission du savoir-faire spécifique.

C'est à ce titre que nous avons suivi avec grand intérêt le projet de loi n° 7473 relatif au patrimoine culturel.

Après analyse du texte du projet de loi et des différents avis déjà émis, nous avons de notre côté rédigé un avis reprenant nos soucis et nos réflexions concernant les différents sujets abordés par ledit projet de loi.

Nous nous permettons donc de vous le transmettre en annexe et nous vous saurions gré de l'intégrer dans la procédure législative en cours.

Bien entendu nous nous tenons à disposition de quiconque désirant avoir des précisions ou un échange d'informations.

Nous vous prions d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de notre très haute considération

*Le Président,*  
R. BAUMANN

*Le Secrétaire,*  
G. WOLTER

\*

## AVIS DE L'ASSOCIATION DES MUSEES ET TOURISME FERROVIAIRES ASBL

(15.6.2020)

### I. PREAMBULE

L'Asbl Association des Musée et Tourisme ferroviaires (ci-après AMTF Train 1900) est active depuis 1970 dans la préservation, la maintenance et l'exploitation de patrimoine ferroviaire. Elle exploite notamment depuis 1973 le train touristique « Train 1900 » circulant entre Pétange, le Fond-de-Gras et Bois-de-Rodange.

Elle dispose d'une collection d'une cinquantaine de véhicules dont la majorité est restaurée et une partie en est apte à assurer un service muséal.

La restauration et l'entretien sont possibles grâce à un savoir-faire, une bibliothèque et une documentation technique, un outillage spécifique et une infrastructure, fruits de 50 années d'activité. De plus, ce sont essentiellement des bénévoles qui interviennent.

Depuis 1985, une collaboration intense s'est instaurée avec le Ministère de la Culture et plus particulièrement avec le Service des Sites et Monuments Nationaux.

Depuis 1988, le tronçon de la ligne, la gare du Fond-de-Gras et « le mobilier technique », propriétés de l'association, sont inscrits à l'inventaire supplémentaire.

Pour ces motifs AMTF Train 1900, suit avec une attention particulière la refonte de la législation concernant le patrimoine culturel et notamment le projet de loi No 7473.

\*

### II. EXAMEN DES ARTICLES

#### *Chapitre 1 : Objet et définitions*

A l'article 2, seuls les alinéas 1 et 8 interpellent l'AMTF Train 1900 :

1. Nous notons avec satisfaction que l'intérêt technique ou industriel de patrimoine culturel est relevé.
8. Dans la définition du « patrimoine immatériel », nous notons que « les connaissances et pratiques concernant la nature et l'univers et les savoir-faire liés à l'artisanat traditionnel » sont relevés. Pour intégrer nos connaissances et activités dans le domaine des technologies et méthodes d'exploitations ferroviaires anciennes, de même les connaissances en relation avec des métiers ou des activités industrielles en mutation profonde ou en voie de disparition, nous suggérons de compléter : « liés à l'artisanat traditionnel, aux volets des transports, des communications, des métiers et des activités industrielles en profonde mutation ou en voie de disparition ».

#### *Chapitre 2 : Patrimoine archéologique*

Les dispositions qui ne relèvent pas des activités AMTF Train 1900 ne donnent pas lieu à des remarques particulières.

Cependant le Minett Park Fond-de-Gras englobe le site du « Titelberg » situé tout près et le service archéologique y dispose d'une « base archéologique » dans les anciens bâtiments miniers. Cependant l'information sur site au sujet des activités archéologiques et des connaissances y complétées année par année y fait défaut.

Nous notons par ailleurs qu'à l'article 129 portant sur la création et les missions du centre national de recherches archéologiques comme service de l'Etat et l'énumération de ses missions, un volet « communication et information du public, respectivement éducatif » font défaut.

Par ailleurs, le site du « Titelberg » n'est pas non-plus repris à l'article 125 dans les missions du Musée national d'histoire et d'art, notamment de gérer des « **dépendances** scientifiques, muséales, éducatives et scientifiques. »

Il serait judicieux de viser dans le projet de loi de façon générale une collaboration entre le MNHA plus orientée sur les activités intéressant le public et le CNRA qui de par sa dénomination est un organisme de recherche.

### *Chapitre 3 : Patrimoine architectural*

Ce chapitre ne donne pas lieu à des remarques comme se situant en-dehors des activités de l'AMTF Train 1900. Les critères concernant la classification de biens immeubles sont exhaustifs et couvre les volets, industriels, économiques, d'ingénierie, etc., donc également les biens immeubles relevant du domaine ferroviaire.

### *Chapitre 4 : Patrimoine mobilier*

Vu l'importance de la collection de biens mobiliers de notre association qui ne comprend pas seulement du matériel roulant, mais également des équipements de signalisation, d'exploitation, d'outillage et de documentation technique, ce chapitre est primordial pour l'AMTF Train 1900. Notre association aurait apprécié que le patrimoine mobilier du domaine ferroviaire ait fait l'objet d'une mention particulière (dans ce chapitre ou sous les définitions de l'article 2).

En effet pour bien des personnes le fait qu'une locomotive, une voiture, un wagon, un poste de signalisation soient du « mobilier » est à première vue inhabituel.

Alors qu'à l'article 23, 14 critères sont énumérés pour le classement de biens immeubles, l'article 45 se limite à mentionner que des biens meubles « peuvent être classés », sans indiquer un ou des critères à appliquer.

La procédure et les effets du classement ne donnent pas lieu à des remarques particulières sauf l'article 53 concernant modifications, réparations et restaurations, dans la mesure où il s'agit de réparations à du matériel engagé dans l'exploitation muséale. En effet en cas d'incident nécessitant une intervention urgente pour rétablir l'état de fonctionnement, la procédure décrite est trop lente. Par ailleurs ces interventions n'entraînent pas de modification fondamentale, puisqu'il s'agit du rétablissement d'un état antérieur.

Le fait que dans le passé c'était le Service des Sites et Monuments Nationaux qui s'occupait du patrimoine ferroviaire (immeuble et meuble) fera l'objet de commentaires plus loin.

### *Chapitre 5 : Patrimoine immatériel*

L'AMTF Train 1900 apprécie la décision de créer un inventaire du patrimoine immatériel, tout en renvoyant à son commentaire ci-dessus sub article 2 que la définition de ce patrimoine immatériel est trop sommaire.

Si le domaine est effectivement étendu, ce sera une tâche vaste et il serait nécessaire de préciser qui en sera chargé par le « ministre » : un des instituts existants, lequel, une cellule spéciale dotée de personnes compétentes ? L'AMTF Train 1900 participe aux travaux de l'Industriekultur-CNCI asbl (ci-après IK CNCI) et le sujet concernant les activités industrielles y est évoqué. Cependant le CNCI n'est pas encore constitué et à notre connaissance il n'est pas encore possible d'évaluer quand ce CNCI pourra devenir opérationnel.

#### *Article 107 : Mesures à prendre par le ministre*

Les 4 mesures énumérées sont justifiées et utiles, toutefois dans le cas de AMTF Train 1900, tout comme auprès d'autres initiatives basant sur le volontariat, le problème se situe au niveau local : Assurer la transmission du savoir pratique spécifique à des générations futures, alors qu'il est actuellement « stocké » dans les têtes d'un nombre réduit de personnes qui souvent ont déjà atteint un certain âge.

Nous suggérons dans ce sens de prévoir un point 5 plus précis que le point 4. :

« 5. Appui local du bénévolat dans ses activités afin d'en garantir leur pérennité par la transmission des connaissances spécifiques »

Aussi, se pose ici encore la question qui est directement chargé des mesures retenues ?

### *Chapitre 7 : Fonds pour le patrimoine architectural*

Suivant le commentaire des articles ce fonds prend la relève du « Fonds pour les monuments historiques » et sera géré par l'« Institut national pour le patrimoine architectural ».

L'article 111 énumère les dépenses à y imputer qui relèvent toutes du domaine des biens immeubles. Se pose pour notre association la question dans quelle mesure des biens meubles techniques propriété

de l'Etat ou propriété de l'AMTF Train 1900 peuvent être pris à charge par ce fonds. Ou est ce qu'il y a un autre budget qui puisse prendre en charge de telles dépenses ?

#### *Chapitre 10 : Dispositions modificatives*

Suivant l'article 124, la dénomination « Service des Sites et Monuments Nationaux » est remplacée par « Institut national du patrimoine architectural » dans la loi de 2004. Or dans cette loi sub l'article 16, les missions du SSMN comprennent (premier tiret) « *l'étude, la protection et la mise en valeur du patrimoine architectural, y compris le patrimoine industriel [...]* ». C'est la seule référence au patrimoine industriel encore faut-il avouer que la formulation est quelque peu ambiguë, car est-ce qu'il faut rapporter « architectural » au patrimoine industriel ?

Le motif pour cette remarque est que l'AMTF Train 1900 voudrait être assurée que ses relations avec le SSMN remontant à 1985 puissent se poursuivre sous le régime de la nouvelle loi.

#### *Chapitre 12 : Dispositions transitoires*

##### *Article 133 :*

À la suite de la suppression de la notion d'« l'inventaire supplémentaire » les biens immeubles inscrits à cet inventaire continuent à être traités suivant les mêmes errements jusqu'à ce que leur nouveau statut soit fixé. C'est donc le cas pour la gare du Fond-de-Gras et la section de la ligne propriété de l'AMTF Train 1900. Mais il n'y a aucune mention du patrimoine mobilier inscrit sur l'inventaire supplémentaire désigné « mobilier technique » dans la décision ministérielle du 6 août 1987 concernant l'AMTF Train 1900. Il faudrait à notre avis préciser la procédure pour le patrimoine mobilier lors de la transition.

##### *Article 139 :*

Dans cet article il est question des objets mobiliers classés en vertu des dispositions de la loi de 1983. Faut-il comprendre « inventaire » et « inventaire supplémentaire »? On rejoint la question soulevée sous l'article 133.

\*

### **III. REMARQUES GENERALES**

#### **a. Le patrimoine ferroviaire au Luxembourg**

Dans les commentaires ci-dessus, l'AMTF Train 1900 a soulevé des points qui touchent directement ses activités. Mais il faut relever qu'en dehors de la collection ferroviaire AMTF Train 1900 réunie au site du Fond-de-Gras, il y a un nombre important de biens mobiliers techniques préservés. Notamment la collection de matériel roulant d'origine sidérurgique rassemblée par le SSMN dès 1989 et remise au Fond-de-Gras, le hall industriel et les équipements sidérurgiques transférés vers le Fond-Gras, le matériel roulant et les équipements miniers en majorité propriété de l'Etat aux sites Doihl et Lasavage gérés par l'Asbl Minièresbunn Doihl, le matériel roulant ex-CFL rassemble à Pétange et géré par l'Asbl 1604 Classics. Il y a donc lieu d'attribuer une attention particulière à ce volet dans le cadre du projet de loi dont il est question ici.

#### **b. Autres acteurs**

Il convient également de noter qu'en dehors des équipements ferroviaires il y a plusieurs collections de bien meubles relevant d'organismes publics en dehors de celles gérées par le MNHA :

- Post Luxembourg dispose d'une collection de tableaux contemporains acquise ensemble avec les bâtiments anciennement « Minerais SA », le fond du Musée postal anciennement installé dans le bâtiment ACCINAUTO à Luxembourg-Gare. Suite à la démolition (sauf façade) de ce bâtiment, les objets ont été mis en stock en 2018 alors qu'il n'y a pas de nouveau projet. Par ailleurs Post Luxembourg dispose de matériel postal et de télécommunication ancien mis en dépôt en plusieurs endroits, ainsi que d'une collection de voitures postales anciennes.
- La Police Grand-Ducale a établi un musée dans l'ancien garage de la police. Il est fermé au public depuis plusieurs années pour vétusté de l'immeuble en question.

- L'Administration des Douanes et Accises dispose d'une collection spécifique qui était exposée en partie dans un bâtiment de l'ancienne cour gare à marchandises à Belval. L'obligation de libérer les locaux a entraîné la mise en dépôt de la collection.
- Les corps de pompiers à travers le pays ont conservé des véhicules et du matériel de combat d'incendie en bien des endroits. Aujourd'hui une partie minimale est visible dans deux anciens locaux de pompiers à Wiltz et à Senningen.

Vers 2004, M. Claude Frieseisen, alors haut fonctionnaire au Ministère de l'Intérieur, avait pris l'initiative de réunir les 4 acteurs précités pour faire élaborer par son ministère une étude pour une « Maison des Services Publics ». L'AMTF Train 1900 participait à ces réflexions, afin que le volet des transports ferroviaires soit intégré. Malheureusement la dépréciation de la situation économique après 2008 a fait mettre en attente ce projet intéressant.

Par le pays un nombre inconnu de collections privées bien garnies de biens meubles de différents secteurs complètent le patrimoine. Il serait intéressant d'en faire l'inventaire avec une indication sommaire de leur contenu. Une telle action faciliterait la tâche des acteurs de la scène culturelle pour des manifestations ponctuelles et pour l'orientation générale de la démarche politique en matière ouverture au public, valorisation et volet éducatif en relation avec le patrimoine culturel qui se trouve sur le territoire national.

\*

#### IV. CONCLUSION

L'avis de l'AMTF Train 1900 reprend ci-dessus une série de questions de détail et souhaiterait que le domaine industriel et ferroviaire soit d'avantage pris en considération, tant en ce qui concerne le patrimoine mobilier, que le patrimoine immatériel et ceci dans la lumière de la Charte de Riga (élaboré par FEDECRAIL, Fédération Européenne des Chemins de Fer Touristiques et Historiques, dont AMTF Train 1900 est membre) afin de permettre aux générations futures de jouir des chemins de fer historiques.

Qu'il soit permis de renvoyer ici à l'avis que le comité ICOM Luxembourg a émis, notamment à ses commentaires relatifs au chapitre 7. ICOM Luxembourg y pose ouvertement la question concernant les structures nécessaires pour réaliser les objectifs de la loi, la disponibilité des moyens budgétaires et en personnel. Nous partageons l'impression du comité ICOM Luxembourg que le projet de loi « *semble reléguer au titre de parent pauvre les patrimoines mobilier et immatériel* ».

Avis rédigé par E. LOPES et A. WOLTER

et adopté par le Conseil d'Administration en date du 19 juin 2020

ANNEXE : Charte de Riga, tel qu'adoptée par la FEDECRAIL en date du 16 avril 2005 à Lyon

\*

## LA CHARTE DE RIGA

Adoptée à l'unanimité lors de l'Assemblée Générale FEDECRAIL  
à Anse près de Lyon le 16 Avril 005, cette charte a été proposée initialement  
à Riga, capitale de la Lettonie.

### Introduction

Cette charte a été créée pour guider les décisions qui permettront aux générations futures de jouir des chemins de fer historiques.

Les chemins de fer historiques ont obtenu de nombreux succès dans le sauvetage, la restauration, la préservation et l'exploitation de matériel historique.

Nous espérons que cette charte contribuera à aider quiconque est impliqué à saisir les occasions de prendre de sages décisions.

Elle a été créée pour accompagner les autres chartes relatives à la préservation du patrimoine.

### But

La Charte de Riga est une déclaration des principes qui guident la conservation, la restauration, l'entretien et la réparation de l'équipement ferroviaire historique en cours de préservation. On espère qu'elle aidera nos membres à prendre de sages décisions.

### Définitions

Dans cette charte, **chemins de fer historiques** réfèrent aux chemins de fer préservés ou historiques, musées du chemin de fer et du tramway, musées ferroviaires ou du tramway en exploitation et chemins de fer touristiques. Le concept peut s'étendre aux trains historiques exploités sur le réseau national et d'autres chemins de fer.

**L'équipement ferroviaire** évoqué dans cette charte peut inclure des bâtiments ou une infrastructure qui fait partie de l'ensemble du chemin de fer.

**La préservation** est le processus de garder un objet exempt de tout dommage et de toute décomposition, en le gardant en bon état de marche, de sorte que sa condition, sa qualité et son souvenir soient maintenus.

**La conservation** est le processus consistant à stabiliser la condition d'un objet sans compromettre en rien les caractères historiques et matériels.

**La restauration** est le processus de réparation ou de remplacement de parties manquantes dans une tentative de revenir à un état antérieur de l'objet. La restauration peut renforcer la résistance de l'objet avant que le travail ne commence et peut généralement aller plus loin que la conservation. Elle ne devrait être ni invisible ni excessivement évidente.

**La réparation** est le processus d'ajustement ou de remplacement des pièces. Les normes de condition mécanique spécifiées sont obtenues sans prise en compte de l'intégrité historique des parties, qui peuvent être modifiées ou mises au rebut.

### Article 1

Tous les savoir-faire scientifiques et techniques, ainsi que les conditions matérielles nécessaires pour préserver et exploiter de l'équipement ferroviaire historique devraient être utilisés pour sauvegarder le patrimoine ferroviaire, au sein d'une culture de sécurité.

### Article 2

Préserver et restaurer des objets ferroviaires historiques ainsi que les façons de travailler associées sont dans le but de leur sauvegarde, qu'ils soient des artefacts technologiques significatifs, des témoignages pour l'histoire des transports ou une manière de préserver des savoir-faire traditionnels.

*Article 3*

L'entretien de tous les aspects de leur équipement, et l'exploitation régulière sont essentiels pour la survie du patrimoine ferroviaire. L'exploitation de matériel ferroviaire historique et précieux grâce à des méthodes d'exploitation traditionnelles ainsi que sa présentation au public sont des façons importantes d'interpréter cet équipement.

*Article 4*

L'identification de buts socialement utiles pour des objets du patrimoine ferroviaire contribuera à faciliter leur préservation, mais un tel usage devrait impliquer le moins de changements possible, et de tels changements devraient être complètement réversibles.

*Article 5*

Un chemin de fer historique devrait refléter non seulement l'importance de son propre rôle comme moyen de transport mais aussi, là où c'est indiqué, ses propres origines historiques et son impact sur la communauté.

*Article 6*

Le processus de restauration est une opération hautement spécialisée. Son but est de préserver et de révéler la valeur esthétique, fonctionnelle et historique de l'équipement ferroviaire traditionnel. Il devrait, chaque fois que cela est possible, se baser sur le respect et la compréhension des spécifications et concepts originaux.

*Article 7*

Les matériaux et techniques originaux et historiquement corrects devraient être utilisés dans la conservation d'éléments de chemin de fer historique, à moins qu'ils ne puissent plus être adoptés pour des raisons de sécurité, de législation ou de disponibilité. Dans de tels cas, des substituts contemporains à ces matériaux et techniques devraient être utilisés.

*Article 8*

La restauration d'une pièce d'équipement de chemin de fer historique ne demande pas la restauration à l'état de construction original. Certains équipements acquièrent leur valeur historique plus tard au cours de leur utilisation. La restauration à un quelconque état ne devrait être exécutée qu'après la prise en compte minutieuse d'archives historiques et de la documentation disponible pour la période choisie. Un plan de restauration devrait ensuite être écrit et adopté. Le matériel qui est remplacé par du neuf devrait clairement être identifié comme tel à l'aide d'un système simple de marquage permanent.

*Article 9*

L'addition d'équipement de sécurité obligatoire devrait si possible se fondre harmonieusement avec l'objet conservé ou restauré mais le fait que c'est une addition ou une altération à la composition originale de l'objet devrait clairement être indiqué.

*Article 10*

Toute autre modification ultérieure nécessaire à l'objet, apportée pour quelle que raison que ce soit, devrait respecter autant que possible l'aspect et la composition de l'objet original. Idéalement, de telles modifications devraient être réversibles et toute partie originale retirée devrait être conservée pour un possible réemploi futur.

*Article 11*

Chaque étape du travail de conservation ou de restauration sur un objet ferroviaire historique devrait être systématiquement enregistrée et le procès-verbal résultant de ces processus devrait être conservé au minimum pour la période la vie de l'objet.

*Article 12*

Tous les intervenants dans la réparation, la restauration, la conservation et l'exploitation de chemins de fer et d'équipement historiques doivent prendre des dispositions pour conserver adéquatement leurs archives.