

## Darjeeling Himalayan Railway (Inde)

No 944

### Identification

<i>Bien proposé</i>	Darjeeling Himalayan Railway
<i>Lieu</i>	District de Darjeeling, Etat du Bengale-Occidental
<i>Etat Partie</i>	Union indienne
<i>Date</i>	3 juillet 1998

### Justification émanant de l'Etat partie

Le Darjeeling Himalayan Railway (ci-après dénommé DHR) est un exemple exceptionnel du génie des ingénieurs des chemins de fer de la deuxième moitié du XIX<sup>e</sup> siècle. La voie ferrée gagne en altitude de façon remarquable par l'utilisation de boucles et de gares permettant l'alternance du sens de la marche du train. La ligne se distingue aussi par le fait qu'elle passe par la deuxième gare la plus haute du monde. **Critère i**

Le DHR témoigne d'un échange considérable de valeurs humaines car il a eu un impact sur la vie des habitants de la région. Ainsi, par exemple, la notion du temps a changé, car le chemin de fer a mis Calcutta à moins de 24 heures de Darjeeling alors qu'il fallait auparavant cinq à six jours de voyage pour aller d'une ville à l'autre. **Critère ii**

Le DHR apporte un témoignage unique sur la tradition culturelle des plantations de thé qui demeurent le principal moyen d'existence des habitants de la région, qu'ils soient propriétaires terriens, ouvriers agricoles ou commerçants. **Critère iii**

Plusieurs caractéristiques de la ligne - les innovations techniques utilisées pour gagner de l'altitude et franchir les obstacles, les ateliers de Tindharia qui utilisent encore de nombreuses machines d'origine, les voitures pour voyageurs et les locomotives à vapeur d'origine, comme l'*Everest*, construite en 1914, les gares datant du XIX<sup>e</sup> siècle qui ont conservé leur aspect d'origine - témoignent des savoir-faire technologiques d'une époque révolue, illustrent de manière éminente leur fonction et représentent un stade important de l'histoire de l'humanité. **Critère iv**

### Catégorie de bien

En termes de catégories de biens culturels, telles qu'elles sont définies à l'article premier de la

Convention du Patrimoine mondial de 1972, le bien proposé est un *site*.

### Histoire et description

#### Histoire

Le DHR est intimement lié au développement de Darjeeling, reine des stations de montagne et l'une des principales régions productrices de thé en Inde au début du XIX<sup>e</sup> siècle.

Le contrefort couvert de forêts épaisses auquel s'accroche la ville de Darjeeling faisait autrefois partie du royaume du Sikkim. Ce lieu fut choisi en 1835 par la Compagnie britannique des Indes Orientales pour servir de station de repos et de convalescence à ses soldats. C'est alors que la région fut achetée au Sikkim et que commença la construction de la station reliée à la plaine par une route. La région fut annexée par l'Empire britannique des Indes en 1858.

Dès 1878, Calcutta était reliée par le chemin de fer à Siliguri, sur les contreforts de l'Himalaya. A l'époque, l'industrie du thé avait pris un bel essor dans la région de Darjeeling, et le réseau de transport routier existant ne suffisait plus face à l'accroissement du trafic. Franklin Prestage, agent des chemins de fer du Bengale-Oriental, soumit une proposition détaillée pour la construction d'une ligne de chemin de fer à vapeur reliant Siliguri à Darjeeling. La proposition fut acceptée officiellement et les travaux de construction débutèrent immédiatement. En 1881 les trois phases de la construction étaient achevées.

La société privée Darjeeling Himalayan Railway a été rachetée par le Gouvernement de l'Union indienne en octobre 1948. Depuis 1958 elle est gérée par la société nationale Northeast Frontier Railway.

#### Description

Le DHR comporte une voie ferrée de 88,48km d'un écartement de 2 pieds (0,610m) qui relie les gares terminus de New Jalpaiguri et Darjeeling en passant par onze gares intermédiaires. L'une d'elles, Ghoom, construite à 2258m d'altitude, est la deuxième plus haute gare du monde.

Du fait que la ligne traverse une région montagneuse, son tracé est constitué à 73% de courbes, dont la plus serrée, entre Sukna et Rongtong, suit un arc de cercle de 120°. La ligne comporte également six gares permettant l'alternance du sens de la marche et trois boucles, dont la plus connue est celle de Batasia, entre Ghoom et Darjeeling. La pente la plus raide est de 1 pour 18 (dans les inversions de sens de la marche du train).

Le bien proposé pour inscription comprend l'emprise ferroviaire, sur une largeur qui varie de 3 à 50m, et tous les bâtiments annexes - gares et installations, ateliers, dépôts de locomotives et matériels roulants et habitations des cheminots. La voie traverse constamment Hill Cart Road, rendant indispensable l'aménagement de 170 passages à niveau. Les

glissements de terrains causés par la mousson (juillet et août) exigent la reconstruction de beaucoup de ces passages.

Le petit train ("Toy Train"), comme on l'appelle affectueusement, offre des vues prodigieuses sur des chutes d'eau vertigineuses, des vallées vertes souvent embrumées et, au bout du voyage, le splendide panorama de la chaîne du Kanchenjunga couronnée de neige. La ligne se divise en quatre parties : 10km en plaine entre Siliguri et Sukna (en partie urbanisée et en partie agricole), 11km de jungle épaisse entre Sukna et au-delà de Rongtong, 38km dans une région de collines en grande partie déboisées et couvertes de plantations de thé jusqu'à Kurseong et enfin 30km en milieu alpin jusqu'à Darjeeling, dominée par des terrasses plantées de pins de l'Himalaya et de thé.

## **Gestion et protection**

### *Statut juridique*

La seule protection dont bénéficie le chemin de fer s'applique à l'emprise ferroviaire qui est en principe protégée en vertu des mesures générales relatives aux biens du gouvernement central et des dispositions spécifiques de la Loi sur les chemins de fer de 1989.

### *Gestion*

Le DHR est la propriété du gouvernement de l'Union indienne. Il est placé sous la tutelle du ministère des chemins de fer. L'administration du chemin de fer incombe à la Northeast Frontier Railway dont le siège social est situé à Guwahati, capitale de l'Etat de l'Assam.

Les équipements fixes et roulants de la ligne sont répertoriés par la Northeast Frontier Railway et les bâtiments sont inscrits dans un registre détaillé.

## **Conservation et authenticité**

### *Historique de la conservation*

Cette ligne de chemin de fer étant en service, elle est régulièrement entretenue suivant des programmes définis. Le financement des travaux d'entretien est variable car il répond aux besoins courants et dépend du niveau du trafic généré.

Des programmes d'investissement sont prévus pour la réhabilitation des bâtiments des gares de Darjeeling, Ghoom, Kurseong et Tindharia. Un programme de stabilisation de la voie est en cours pour la section comprise entre Sukna et Mahanadi, qui est une des plus sensibles aux glissements de terrain pendant la mousson.

Le développement touristique de Darjeeling dépend largement de l'efficacité du service du chemin de fer himalayen. Des programmes destinés à l'améliorer sont par conséquent à l'étude. Sont envisagés des travaux d'amélioration de la voie et l'acquisition de nouvelles

locomotives et de nouveaux matériels roulants. Actuellement, le ministère des chemins de fer finance une étude complète de la ligne par des conseillers spécialistes des transports.

Les contacts avec la Darjeeling Himalayan Railway Heritage Foundation basée au Royaume-Uni sont permanents. Des études sont en cours sur des réseaux ferroviaires semblables qui existent ailleurs dans le monde, comme le Festiniog Railway au Pays de Galles (Royaume-Uni), dont la conception a inspiré celle du DHR.

### *Authenticité*

L'authenticité du tracé, tel qu'il a été construit à l'origine en 1881, a été fidèlement préservée, et ne compte que des modifications mineures, liées à un développement progressif et normal. Toutes les gares - à l'exception de Siliguri Junction et de Darjeeling qui ont été reconstruites après avoir été détruites par un incendie - ont conservé leur aspect d'origine.

## **Evaluation**

### *Action de l'ICOMOS*

Une mission d'expertise de l'ICOMOS a visité le bien en janvier 1999. L'ICOMOS a également examiné l'étude comparative des chemins de fer historiques coordonnée par le Musée national du chemin de fer de York (Royaume-Uni) en 1998 (voir ci-après).

### *Caractéristiques*

Le DHR est un ouvrage de génie civil exceptionnel qui est parvenu jusqu'à nous presque intact. Il est également remarquable pour la qualité de nombreux bâtiments qui s'y rattachent, en particulier les gares intermédiaires, les maisons d'habitations et les maisons de repos appartenant à la ligne ainsi que les ateliers de Tindharia.

### *Analyse comparative*

L'étude comparative de 1998 *Railways as World Heritage Sites* définit des critères d'évaluation spécifiques des lignes de chemin de fer historiques. Pour que leur proposition d'inscription sur la liste du patrimoine mondial soit prise en considération, ces sites doivent répondre à l'un ou plusieurs des critères suivants :

- être un ouvrage révélateur du génie créateur humain ;
- démontrer l'influence des innovations technologiques sur l'ouvrage et, inversement, l'influence de l'ouvrage sur la technologie ;
- être un exemple éminent ou typique ;
- illustrer l'évolution économique ou sociale.

Le DHR a été choisi comme étude de cas. Il a été déclaré « ligne de chemin de fer exceptionnelle à

plusieurs titres, mais plus particulièrement pour ce qui concerne ses implications sociales, économiques et politiques et pour sa relation au paysage. »

Le rapport insiste sur la modestie des infrastructures et des installations du DHR ; en effet, dès sa conception, l'investissement en capital a été minimal. Néanmoins, les solutions techniques adoptées pour vaincre les fortes pentes et les distances relativement courtes sont exceptionnelles.

Il souligne également l'importance économique et sociale de la ligne. Le choix du chemin de fer à voie étroite, admirablement adapté au terrain, a permis le transport des passagers et des marchandises et a profondément marqué l'évolution économique et sociale de la région de Darjeeling.

Enfin, le rapport qualifie d'exceptionnelle l'étroite relation qui existe entre le chemin de fer et les divers types de terrains qu'il traverse.

A la lumière de ces commentaires, l'éminente qualité du DHR ne fait pas de doute. L'association du chemin de fer à voie étroite et des gares qui permettent l'alternance du sens de la marche est le premier exemple de ce type jamais réalisé et représente à ce titre un intérêt technologique exceptionnel. C'est le premier chemin de fer de montagne au monde et, en tant que tel, il a servi de modèle à de nombreuses lignes construites ultérieurement en Inde, au Vietnam, à Burma, à Sumatra, à Java et ailleurs.

A noter enfin que le DHR ne relie pas seulement les plaines aux montagnes de l'Himalaya, il réunit aussi deux traditions culturelles – la culture hindoue du Bengale et la culture bouddhiste de la région montagneuse. En conséquence, Darjeeling, qui se situe en un point de rencontre important, reflète la fusion de ces deux cultures (sans oublier également l'influence britannique).

#### *Observations et recommandations de l'ICOMOS pour les actions futures*

L'ICOMOS est impressionné par la qualité du DHR, par le dévouement des personnes responsables de sa gestion et de son entretien eu égard à sa conservation comme témoin de l'histoire du chemin de fer tant en Inde que dans d'autres pays. Il s'inquiète cependant de ne trouver aucune compétence particulière relative à la conservation du patrimoine parmi le personnel de la Northeast Frontier Railway. Il suggère que les chemins de fer indiens envisagent de confier la responsabilité de la conservation du DHR à une unité spéciale qui possède des connaissances en matière de patrimoine ainsi que des compétences en gestion des chemins de fer. Cette unité aurait comme une de ses priorités de gestion et d'action, la préservation des valeurs patrimoniales tout en tenant compte du développement harmonieux de la ligne dans le cadre d'un plan d'expansion du tourisme dans la région de Darjeeling.

Il n'existe pas de zone tampon le long du DHR. Etant donné la complexité des rouages de la planification en Inde, l'ICOMOS enjoint l'Etat Partie à préparer un plan de gestion environnementale avec le concours de toutes

les autorités responsables de la protection du paysage tout au long de la voie ferrée.

L'ICOMOS est conscient que ces deux propositions exigeront une période assez longue avant de pouvoir être développées et appliquées. Il est conscient de l'importance du DHR, du niveau actuel de préservation et de l'engagement pris par toutes les parties concernées en faveur de sa pérennité. Il ne propose donc pas que l'inscription sur la Liste du patrimoine mondial soit soumise à la condition de leur application. Il suggère que le Comité envisage de demander à l'Etat Partie de soumettre des rapports périodiques dans le but d'établir des structures appropriées au cours des cinq années à venir.

La signification de ce bien repose sur son utilisation ininterrompue. Son abandon remettrait nécessairement en question sa valeur de patrimoine mondial.

#### **Breve description**

Le Darjeeling Himalayan Railway est le premier et le plus extraordinaire exemple de chemin de fer de montagne destiné aux voyageurs. Mis en service en 1881, il a appliqué des solutions d'ingénierie audacieuses et ingénieuses au problème de la construction d'une ligne de chemin de fer à travers une région montagneuse d'une grande beauté. Cette ligne est encore en service et la plupart de ses caractéristiques d'origine sont intactes.

#### **Recommandation**

Que ce bien soit inscrit sur la liste du patrimoine mondial sur la base des *critères ii et iv* :

**Critère ii** Le Darjeeling Himalayan Railway est un exemple éminent de l'influence que peut avoir un système de transport novateur sur le développement économique et social d'une région multiculturelle et qui a servi de modèle à de nombreux autres développements de ce type à travers le monde.

**Critère iv** Le développement du chemin de fer au XIX<sup>e</sup> siècle a eu une profonde influence sur le développement économique et social dans de nombreuses parties du monde. Ce processus est illustré de manière exceptionnelle, riche et exemplaire par le Darjeeling Himalayan Railway.

ICOMOS, septembre 1999