Zeitschrift: Tracés : bulletin technique de la Suisse romande
Herausgeber: Société suisse des ingénieurs et des architectes
Band: 135 (2009)
Heft: 05: Trafic lent

Artikel: Bourlinguer dans l'histoire
Autor: Doswald, Cornel / Hohler, Anna
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-99735

Nutzungsbedingungen
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 10.01.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

Cornel Doswald
Propos recueillis par Anna Hohler

Bourlinguer dans l'histoire

MOBILITÉ

Un inventaire recense depuis quelques années les voies de communication historiques suisses dignes d'être protégées. Comment et à quel but faut-il les entretenir ? Cornel Doswald, chef du département conseil du Centre pour l'histoire du trafic *ViaStoria*, répond à nos questions.

TRACÉS : Pourquoi faut-il protéger les routes et les chemins anciens ?

Cornel Doswald : Pour la simple raison que ce sont des monuments historiques au même titre que les bâtiments. Les voies de communication font partie intégrante de sites construits et d'ensembles paysagers qu'on ne modifie pas sans raison, ou du moins pas sans un concept bien défini. En fait, il s'agit d'adapter les principes de protection du patrimoine, de la nature et du paysage à un nouvel objet. Ce n'est pas un phénomène nouveau : au cours des dernières décennies, nous avons passé de la protection du bâtiment isolé à celle d'un ensemble construit. On a aussi commencé à valoriser le patrimoine industriel, et à promouvoir une protection de l'environnement qui aille au-delà de la simple muséification d'un morceau de nature.

Mais l'entreprise ne serait guère réalisable si notre seul souci était la protection. L'expérience montre que la sauvegarde des voies historiques est étroitement liée à leur exploitation effective : la remise en état et l'entretien d'un chemin historique se justifient seulement s'il est possible de lui trouver une utilisation. Ce qui permet par ailleurs de préserver la possibilité d'en faire l'expérience concrète, de jouir *in situ* de ces témoins de notre patrimoine culturel. Pour résumer, nous sommes constamment sollicités, d'un côté, par l'objectif de protéger une substance historique et, de l'autre,

1

Fig. 1 : Chemin pour bétail au-dessus de Gams (SG), enfoncé et bordé de murs de pierres sèches. Ce dispositif empêche les incursions des bêtes dans les prés adjacents. (Photo ViaStoria / A. Maissen)

Fig. 2 : Chemin de bétail traditionnel à Cortébert (BE) (Photo ViaStoria / G. Schneider)

Fig. 3 : Un chemin de rondins recouvert de gravier près de Glaubenbielen (OW). Segment d'un chemin pédestre traversant une pente marécageuse (Photo ViaStoria / A. Hegland)

par la nécessité de l'entretenir, voire de la modifier afin d'en garantir l'usage.

T. : La protection n'est donc pas le seul but de l'IVS[1].

C. D. : Depuis le début, malgré son nom et afin d'intégrer justement la notion d'usage, l'Inventaire des voies de communication historiques de la Suisse (IVS) devait être plus qu'un simple outil de recensement : il a été conçu comme un véritable instrument pour l'aménagement du territoire. Par exemple, nous nous sommes engagés pour la mise en œuvre d'une cartographie digitale qui nous permette d'intégrer l'IVS dans des systèmes d'information géographique[2], malgré les difficultés techniques qui régnaient à ce sujet dans les années 90. Ainsi l'Inventaire peut-il aujourd'hui contribuer à la mise en place d'un réseau attrayant de chemins pédestres et de pistes cyclables. De fait, l'IVS a également pour but de promouvoir l'exploitation touristique des voies historiques, et chez *ViaStoria* nous avons créé à ce sujet les Itinéraires culturels en Suisse, en collaboration partielle avec le projet global *SuisseMobile*[3]. Enfin, nous avons toujours porté beaucoup d'attention à la communication : il est prioritaire d'informer et de sensibiliser les gens au sujet des chemins et des tracés historiques.

T. : L'IVS a été achevé en 2003. Quels sont vos projets aujourd'hui ?

C. D. : Les mandats d'inventorisation ne sont effectivement plus prioritaires pour *ViaStoria*, mais l'expérience acquise lors de l'établissement de l'IVS nous permet de continuer d'œuvrer comme conseillers pour tous ceux qui travaillent à son application. Nous faisons aussi des études dans le domaine de l'histoire du trafic, notamment au sujet du développement des infrastructures. Par ailleurs, le programme des Itinéraires culturels rend accessible au grand public le patrimoine culturel des chemins historiques et nous préparons, grâce à la Fondation *Pro Patria*, un projet didactique qui doit le rendre accessible aux écoles.

T. : Avez-vous des mandats en cours dans les cantons romands ?

C. D. : Avant l'entrée en vigueur de l'ordonnance sur la protection des voies de communication historiques de Suisse (OIVS) – qui devrait avoir lieu fin 2009 –, la plupart des can-

2

L'Inventaire des voies de communication historiques

Initié en 1984 sur mandat de la Confédération, achevé en 2003, l'Inventaire des voies de communication historiques de la Suisse (IVS) avait pour but d'établir un état des lieux cartographique et descriptif des routes et des chemins d'importance nationale (<www.ivs.admin.ch>). Toutes les voies sont classées, d'une part, en fonction de leur rôle historique de communication et, de l'autre, d'après leur substance morphologique, c'est-à-dire les traces historiques qui sont encore visibles dans le terrain. Matériellement, l'IVS se présente sous forme de 55 classeurs fédéraux, 24 500 descriptions d'objets illustrées et 900 cartes. La procédure de consultation de l'ordonnance sur la protection des voies de communication historiques de Suisse (OIVS) auprès des cantons et des organisations professionnelles est terminée. La consultation au niveau de l'administration fédérale est actuellement en cours ; pour son entrée en vigueur, l'OIVS sera soumise au Conseil fédéral vers la fin de l'année.

3

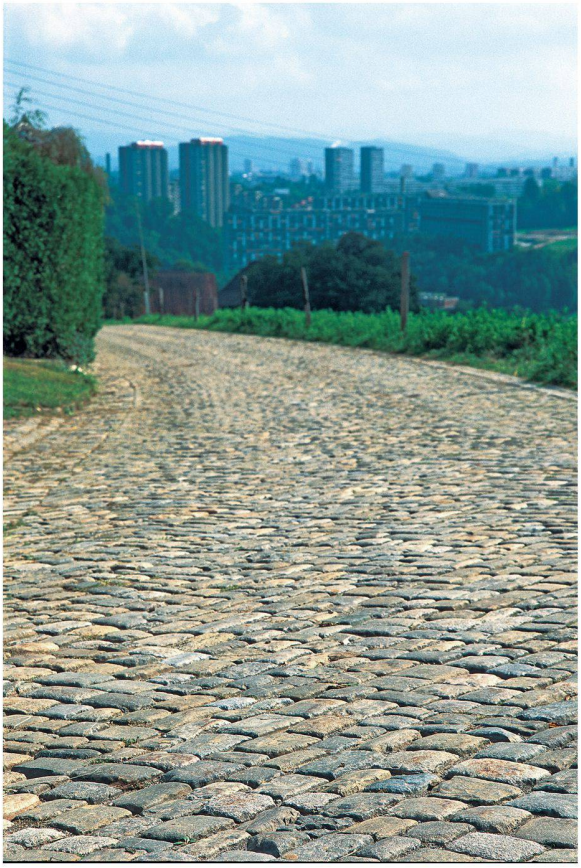
[1] Voir également « Neue Aufgaben für alte Strassen », entretien avec Hanspeter Schneider, directeur du Centre pour l'histoire du trafic *ViaStoria*, paru dans la revue *TEC21* n° 35/2004 (<www.tec21.ch>)

[2] <http://ivs-gis.admin.ch>

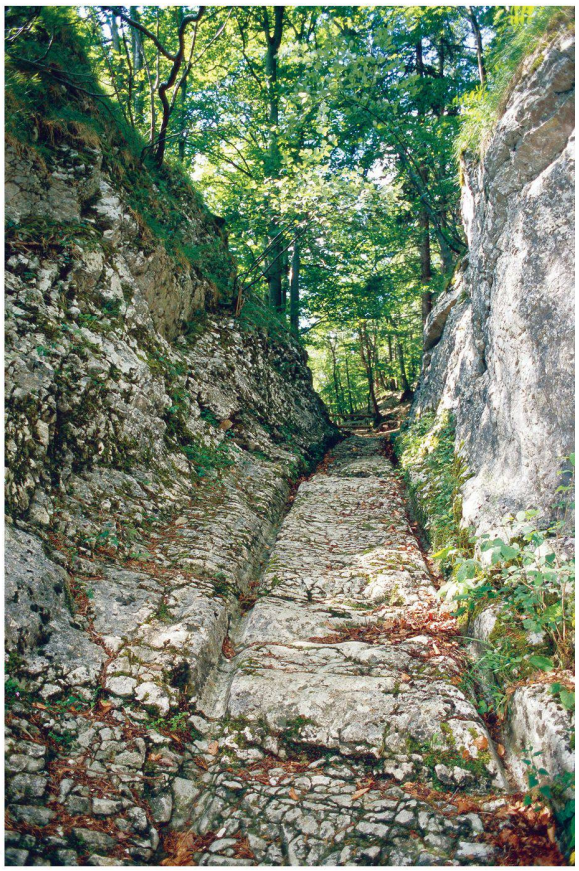
[3] Voir <www.itineraires-culturels.ch> et <www.suissemobile.ch>

Fig. 4 : Une voie de communication historique en paysage urbain : pavage sur un segment de la vieille route conduisant de Morat à Ried près de Berne (Photo ViaStoria / H. D. Finck)

Fig. 5 : Voie à ornières, en usage jusque dans les années 1740 et plusieurs fois rénovée. Chräiegg, Hauenstein, Langenbruck (BL) (Photo ViaStoria / H. D. Finck)



4



5

tons hésitent encore à utiliser l'IVS. Malgré cela, nous enregistrons les premiers mandats. En Valais, nous sommes impliqués depuis quatre ans dans les procédures de co-rapport concernant des projets de construction qui touchent à des objets répertoriés dans l'IVS. En plus, nous avons été sollicités pour un projet de guide valaisan des voies de communication historiques les plus importantes. Pour le canton de Vaud, nous avons procédé à une inventorisation ultérieure plus détaillée au Col du Mollendruz et sommes en négociation pour le mandat qui y fait suite[4].

T. : Le guide de recommandations pour la conservation des voies de communication historiques[5] – que vous avez élaboré sur mandat de l'OFROU – indique que « la plus grave des menaces (…) provient de l'accumulation de petites interventions ponctuelles ». C'est-à-dire ?

C. D. : Il arrive régulièrement que des entreprises de construction, dans leur ignorance, détruisent en partie la matière historique d'un chemin lors de petits travaux d'entretien ou de réparation. Des murs de pierres sèches sont remplacés par des murs de soutènement en béton, des tranchées sont comblées, des versants adoucis, des croix de chemin et des arbres disparaissent, etc. Une intervention isolée ne provoque pas de sérieux dommages, mais leur cumul, avec le temps, cause une perte de substance conséquente que personne n'a vraiment voulue. Ceci peut être évité lors d'interventions plus lourdes, qui sont soumises à une procédure d'autorisation: dans ce cas, on procède en général à toutes les consultations significatives. Mais il s'agit de sensibiliser tous les intervenants, d'aiguiser les consciences et la perception de tout le monde, afin que chacun agisse en connaissance de cause. En fait, notre plus grand ennemi est la routine, l'application de la norme, le « parce que c'est comme ça qu'on fait ».

[4] Contact pour les activités de *ViaStoria* en Suisse romande: *ViaStoria Suisse romande*, Sandro Benedetti, CP 16, CH – 1890 St-Maurice, sandro.benedetti@viastoria.ch

[5] OFROU, « La conservation des voies de communication historiques. Guide de recommandations techniques », *Guide de recommandations de la mobilité douce* n° 8, Berne, 2008. Commandes auprès de : OFROU, CH – 3003 Berne, stradok@astra.admin.ch

Fig. 6 : La Route des Diligences entre Vernayaz et Finhaut (VS), riche d'une quarantaine de virages en épingle à cheveux (Photo ViaStoria / S. Benedetti)

Fig. 7 : Tête de poteau en pierre, détail (Photo ViaStoria / A. Hegland)

Fig. 8 : Route du Col de l'Umbrail (GR). A l'époque, les chaussées étaient revêtues d'un empierrement fin, dans lequel les roues laissaient des traces. (Document Archives fédérales des monuments historiques, Berne)

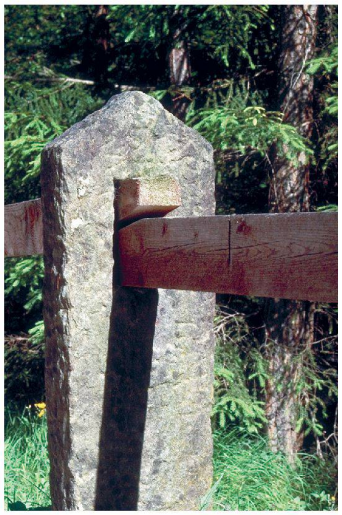
T. : Toujours d'après le guide, « il faut réhabiliter ce qui peut l'être ». N'est-ce pas un principe très conservateur ?

C. D. : Qu'est-ce que cela veut dire, « très conservateur » ? Ne pas éliminer ou remplacer sans raison des éléments historiques qui font partie du paysage façonné par l'homme est à mon avis une règle fondamentale, à la fois esthétique, économique, écologique et éthique. Ces voies présentent en général des caractéristiques durables et riches du point de vue écologique. Elles se trouvent dans un rapport sensible et respectueux avec leur environnement immédiat et sont souvent des témoins éloquents et vivaces de notre histoire. Il s'agit de les intégrer dans des aménagements nouveaux qui respectent ce contexte.

6

T. : Vous classez les voies historiques selon leurs fonctions: chemins pédestres, chemins muletiers, voies charretières et chaussées. Sous quelle forme sont-elles présentes dans le paysage d'aujourd'hui ?

C. D. : Celles qui ont conservé leur aspect original – celui qu'elles avaient il y a 100 ou 200 ans – sont aujourd'hui très rares, en particulier sur le Plateau suisse et dans le Jura. Pourtant, les anciens chemins pour bétail et les voies charretières constituent aujourd'hui encore un élément important du réseau des chemins agricoles et forestiers, mais ils ont été adaptés aux exigences actuelles avec plus ou moins d'égards pour leur substance historique. La plupart des chemins pédestres en dehors des localités ont été aménagés en chemins ruraux ou ont carrément disparu – une conséquence de la disparition du trafic pédestre lui-même. En ce qui concerne les anciennes chaussées, elles ont, depuis le milieu du XVIIIe siècle, servi de squelette à l'établissement du réseau suisse des routes principales. Dès lors, elles ont été transformées et adaptées en continu aux besoins du trafic routier. Dans les Alpes subsistent toutefois quelques sections des imposantes routes de col du XIXe et du début du XXe siècle, peu modifiées et plutôt bien conservées. Dans ce contexte, les voies historiques qui n'ont pas subi de transformation prennent encore plus d'importance. En règle générale, nous les avons classés dans des catégories supérieures. Des éléments historiques isolés insérés dans un contexte moderne sont plus fréquents, mais malheureusement on les élimine volontiers sans discussion.



7

D'autres exemples peuvent être tirés du *Guide des chemins historiques du canton de Genève* qui documente quantité d'éléments historiques du patrimoine romand actuel[6]. Je

8

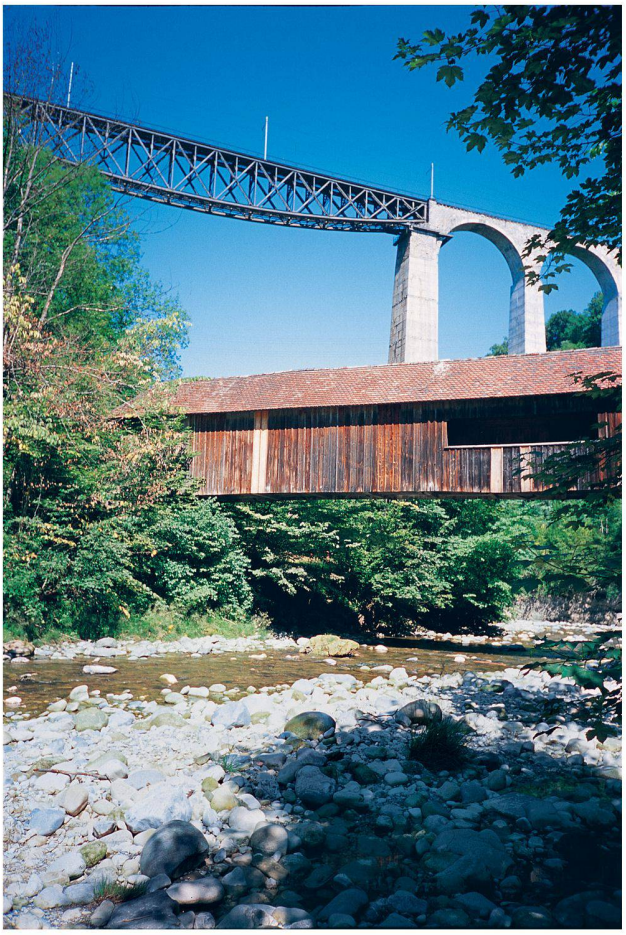
[6] Yves Bischofberger et Anita Frei : *Guide des chemins historiques du canton de Genève*, Editions Slatkine, 1998

[7] <www.ivs.admin.ch>, > Documentation, > Monographies cantonales

Fig. 9 : Le pont dit « Scherenbrücke » près de Schindellegi (SZ), datant de 1915, a subi en 1998 une réhabilitation lourde, destinée à porter sa capacité à 40 t et à le maintenir en fonction pour 50 ans au moins. Son aspect traditionnel a toutefois été largement conservé. (Photo ViaStoria / C. Doswald)

Fig. 10 : Le pont d'Urnäsch, bâti par Hans Ulrich Grubenmann en 1780, et le viaduc de la ligne ferroviaire lac de Constance - Toggenburg (1910), qui franchit la Sitter à 100 m de hauteur (Photo ViaStoria / C. Doswald)

9



10

recommande également la lecture des monographies cantonales de l'IVS, éditées par l'OFROU[7]. Elles donnent un aperçu de l'IVS par canton et permettent à tout un chacun d'exercer sa perception des éléments historiques dans le paysage. Il faut peut-être ajouter que l'IVS ne s'intéresse pas seulement aux voies historiques et à leur conception constructive, mais aussi à tous les éléments qui les relient à leur entourage: éléments de délimitation, constructions et éléments signalétiques, végétation ou traces de l'usage et de la transformation de la voie dans le temps.

C'est justement cet intérêt pour l'élément dans son contexte qui fait de l'IVS un inventaire unique et en fait un instrument de planification précieux.

T. : Quel est le rôle de l'IVS dans le cadre d'une histoire du trafic ?

C. D. : De manière générale, il faut dire que les professionnels de la construction et des transports ne s'occupent guère de l'histoire. On s'est souvent focalisé sur le seul progrès technique, au détriment d'une vision d'ensemble. Ainsi, les techniciens et les ingénieurs en transport ont-ils rarement perçu la présence d'éléments qui ne font pas directement partie de leur domaine, des éléments historiques, naturels ou, si l'on veut, « inactuels ».

Ce manque de perspicacité a pu donner naissance à certains conflits et malentendus. A leur décharge, ajoutons cependant que ce n'est pas tout à fait leur tâche non plus : on ne leur demande pas d'être des historiens. Il faudrait simplement qu'ils soient attentifs à la présence de témoins historiques dans le patrimoine construit, et qu'ils travaillent plus en connexion avec les professions voisines. Mais je suis convaincu qu'on va dans ce sens et qu'un changement est en cours, notamment en ce qui concerne l'intégration paysagère de grands ouvrages.

A cet égard, oui, l'IVS peut jouer un rôle primordial. Il a contribué à la production de données sur les voies de communication historiques, notamment en ce qui concerne les objets d'intérêt national. Ces données sont facilement consultables. Plusieurs cantons ont établi des documentations concernant les objets d'intérêt local et régional, ou sont en train de le faire.

Le savoir concernant les bases de la conservation et de la remise en état, voire du réaménagement des voies existe et a été publié, je pense notamment au guide cité plus haut, mais aussi aux nombreuses publications en marge de l'IVS depuis 1984. En plus, il existe un service de renseignement au niveau fédéral, et *ViaStoria* a également accumulé beaucoup d'expérience et de savoir en la matière.

Fig. 11 : La terrasse de San Romerio dans le Val Poschiavo (GR), avec ses chemins muletiers au dessin délicat (état avant rénovation) (Photo ViaStoria / A. Betschart)

Fig. 12 : Après la rénovation de l'été 2007 : le redressement des murs de pierres sèches a géométrisé le paysage et transformé le chemin muletier en corps étranger (Photo ViaStoria / A. Hegland)

T. : Qu'en est-il des autres pays ? L'IVS est-il une particularité suisse ?

C. D. : C'est sans conteste un projet unique en son genre, tout comme le programme des Itinéraires culturels en Suisse, qui est aujourd'hui considéré comme pionnier au niveau international. Ainsi *ViaStoria* s'occupe-t-elle d'un mandat pour la Direction de la culture et du patrimoine du Conseil de l'Europe, qui lui a demandé de l'assister dans le cadre du développement des itinéraires culturels européens. En plus, les Itinéraires culturels suisses viennent de recevoir un prix dans le cadre de la Conférence alpine 2009, le 11 mars dernier à Evian. Ils sont considérés comme une « réalisation touristique durable exemplaire de la Convention alpine ». De manière générale, l'idée que le tourisme lui-même assume la responsabilité de la conservation du patrimoine est en passe de s'inscrire comme fil conducteur dans les principes de l'UNESCO. L'IVS et le *Guide de recommandations techniques* seront ainsi des exemples précieux.

T. : En Suisse, une telle exemplarité se vérifie-t-elle en matière d'histoire du trafic ?

C. D. : L'histoire du trafic en Suisse est aujourd'hui écrite de manière très lacunaire. De plus, elle laisse souvent à désirer d'un point de vue méthodologique. Dans ce sens, l'Allemagne, la France et l'Angleterre sont en effet en avance : en Suisse, on s'est plutôt limité à considérer chaque catégorie d'usagers des transports de manière isolée ; leur interaction et leur caractère systémique sont passés à la trappe. Pourtant, c'est justement ce point de vue intermodal qui doit être un des buts d'une histoire du trafic digne de ce nom.

Le projet « Histoire du trafic en Suisse », initié et suivi par le département recherche de *ViaStoria*, doit pallier ce manque. Il s'agit d'une entreprise largement interdisciplinaire, portée par des représentants des milieux universitaires, des musées, des médias, de la politique, de l'administration, d'associations et d'entreprises de transport. Plusieurs recherches particulières ont déjà été réalisées, notamment dans le cadre de programmes du Fonds national suisse de la recherche scientifique (FNS). Il s'agit d'ajouter peu à peu de nouveaux éléments tout en travaillant encore au financement de l'ensemble.

T. : Le fait de mettre d'anciennes voies sous protection empêche-t-il la mise en place de nouvelles infrastructures de transport, comme on pourrait le croire ? Ou, au contraire, l'IVS peut-il jouer un rôle dans la planification actuelle ?

C. D. : C'est une question de point de vue. Si l'on considère les conditions cadres en matière de paysage et de patrimoine comme une entrave, l'IVS peut effectivement limiter la construction ou l'extension d'infrastructures de transport dans certains cas. Mais il ne faut pas non plus surestimer la fréquence et l'étendue des objets qu'on demande de protéger. Par contre, d'un point de vue plus durable et orienté sur l'interconnexion, les voies historiques peuvent évidemment être intégrées dans la planification, comme tous les autres éléments qui entrent en ligne de compte.

Cornel Doswald, lic. phil. I
chef du département conseil
ViaStoria, Tellstrasse 31
CH – 8004 Zurich

Propos recueillis par Anna Hohler

11

12