Zeitschrift: NIKE-Bulletin
Herausgeber: Nationale Informationsstelle zum Kulturerbe
Band: 7 (1992)
Heft: 2: Gazette

Rubrik: Formation

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: 30.08.2025

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

La construction des routes: archéologie, conservation des monuments historiques et des sites

FORMATION

Rétrospective

C'est en 1960 déjà qu'a été créé le Service archéologique pour la construction des routes en collaboration avec la Société Suisse de Préhistoire et d'Archéologie (SSPA) et le Département fédéral de l'intérieur représenté par ce qui s'appelait alors le Service fédéral des routes et des digues. L'article 5 de la Loi fédérale sur les routes nationales et l'article 14 de l'ordonnance stipulent clairement et précisent de quelle nature doit être la relation entre les intérêts fédéraux, dans ce cas concernant la préhistoire et l'archéologie, et l'expansion moderne, c'est-à-dire un travail évaluable de collaboration. Le Service archéologique pour la construction des routes existe toujours. Ses activités se sont quelque peu ralenties; il n'y a désormais plus qu'une séance du comité directeur par an, la dernière s'étant tenue le 13 décembre 1991. Ce Service archéologique a concentré ses activités en 1991 à la rédaction du guide des routes nationales.

Revenons un peu en arrière. Le 13 mars 1961 le Conseil fédéral a adopté une résolution importante dans le domaine qui nous concerne:

1. Le coût des fouilles, des travaux de déblaiement et des relevés scientifiques (photos, plans, relevés topographiques) lors de la découverte de vestiges historiques sur le tracé des futures routes nationales fait partie du coût global de la construction des routes nationales au sens de l'article 4 de l'arrêté fédéral du 23 décembre 1959 sur l'utilisation du produit des droits d'entrée sur les carburants. La Confédération participe à ces frais par prélèvement sur les crédits accordés pour les routes nationales dans la même mesure que pour les frais de construction du tronçon de route nationale correspondant.

2. La conservation, la préparation et l'entreposage des objets trouvés incombent aux cantons.

Cet arrêté qui va tout à fait dans le sens de la collaboration souhaitée permet une bonne répartition des tâches entre la Confédération et les cantons.

La loi fédérale concernant l'utilisation du produit des droits d'entrée sur les carburants de 1985

L'article 28 de la Loi fédérale concernant l'utilisation du produit des droits d'entrée sur les carburants promulguée en mars 1985 prévoit entre autres:

«La Confédération alloue des contributions aux frais de mesures nécessitées pour le trafic routier motorisé pour conserver, préserver ou restaurer des paysages dignes d'être protégés, y compris les sites construits et les monuments historiques».

Cela veut dire en d'autres mots: les mesures de protection des monuments et des sites historiques situés à proximité de toutes les routes peuvent être financées jusqu'à 45 % par le produit des droits d'entrée sur les carburants dans la mesure où le trafic motorisé est à l'origine des dommages causés. Pour les routes nationales et les routes principales la participation au financement est encore plus élevée.

Les voies de communication et le paysage culturel

Les différents types de voies de communication constituent et influencent le paysage culturel et la fonction vitale de chaque société. C'est ainsi et cela a toujours été ainsi dans notre pays comme dans toutes les régions habitées du globe.

En Europe à l'heure actuelle la situation du trafic routier peut être définie grâce a certaines données. Les réseaux routiers des principaux pays européens atteignent les longueurs suivantes: Allemagne (sans les nouveaux Länder): 493'600 km, France: 805'100 km, Pays-Bas: 115'300 km, Italie: 301'900 km, Scandinavie (S/N/DK): 289'300, Suisse: 71'100 km. / En Europe le réseau des voies ferrées atteint 175'400 km (sans les pays d'Europe de l'Est). / En Europe occidentale le degré de motorisation s'élève à 354 voitures particulières pour 1'000 habitants (2,8 personnes par voiture), en Europe de l'Est (sans l'ex-URSS) on compte 125 voitures pour 1'000 habitants (8 personnes par voiture). En Europe occidentale on compte 5,4 wagons par kilomètre de voie ferrée, ce qui fait un wagon pour 440 habitants.

J'aimerais revenir en arrière et faire les constatations suivantes:

1. Les peuples qui se sont mis activement à la construction de nouvelles routes ou de voies de communication croyaient très fort en l'avenir de leur société et ont, dans la plupart des cas, eu un avenir positif.

2. Partout où le trafic a été exploité, rançonné et où les voies de communication ont été laissées à l'abandon, il y avait quelque chose de fondamental qui ne fonctionnait pas dans la société.

Pendant des siècles - cela ne fait pas si longtemps et appartient donc en quelque sorte encore au présent - les

FORMATION

principales infrastructures ont été mises en place pour trouver des solutions aux problèmes locaux. Elles étaient bien sûr également à la disposition des quelques étrangers à la région qui désiraient les utiliser.

a) Les cartes européennes montrent nettement et l'ont d'ailleurs toujours montré à différents degrés de développement, que le réseau des routes de toutes catégories ressemble à une toile d'araignée dans les Etats centralisés alors que dans les Etats fédéralistes et démocratiques le réseau des routes couvre tout le territoire. Cela signifie que les réseaux de communication représentent la base nécessaire à la mise en place d'une politique locale ou régionale.

b) Les Etats et les régions riches disposent de nombreuses routes, les Etats pauvres de très peu. Le réseau des voies de communication d'un pays est donc le reflet de sa structure économique et sociale.

c) Dans les régions géographiquement désavantagées, les vallées et les plaines sont utilisées pour les voies de communication qui doivent donc s'adapter aux possibilités techniques.

d) L'attitude de l'homme face à son espace, c'est-à-dire à l'habitat et au choix du lieu de travail, influence de façon déterminante les besoins en infrastructure et les solutions qui y sont apportées. Les besoins personnels de l'homme sont à l'origine de certaines revendications qui influencent le réseau des routes et déterminent son apparence.

Des besoins régionaux aux besoins internationaux

Nous vivons une période de changements. Jusqu'à présent seuls importaient les besoins locaux, voire régionaux. A l'heure actuelle les besoins supra-régionaux et internationaux sont de plus en plus significatifs et sont quantitativement importants. Il en résulte des contraintes et des utilisations indésirables qui impliquent des priorités et des règles pour gérer l'ensemble de la situation.

Il est évident que les problèmes ne surviennent que lorsque beaucoup de personnes font la même chose en même temps: départs en vacances ou transports de marchandises entre le nord et le sud. Il ne faut pas oublier que le trafic représente un réseau très complexe de comportements et que des considérations particulières, locales, régionales ou spéciales ne permettent pas de faire des analyses correctes des problèmes de la circulation en général et ne permettent pas non plus de trouver des solutions.

Pour nous en Suisse, au coeur de l'Europe, il semble difficile de comprendre que cela n'a à priori aucune importance pour le trafic que nous possédions ou pas de bonnes routes et de bonnes voies de communication à travers les Alpes. Ce qui importe c'est que nous soyons un pays de transit et que notre pays soit utilisé comme tel. Et il ne nous reste rien d'autre à faire que de tout entreprendre pour pouvoir en profiter au maximum. Ce serait l'attitude positive à adopter. Aujourd'hui c'est l'attitude négative qui prévaut et les lamentations qui sont de mise, le mot d'ordre est de tout entreprendre pour lutter contre cette situation insupportable à laquelle nous devons faire face. Bien naïf celui qui croit que le trafic, parce que c'est une création humaine, peut être modifié à grande échelle au gré des convenances des personnes concernées. Ce n'est tout simplement pas possible parce qu'il existe un réseau complexe d'interdépendances entre le trafic, la géographie, l'Etat, l'habitat, le bien-être et le comportement psychique de l'être humain.

La politique de la circulation et la construction des routes

Nous vivons dans une confusion quasi-babylonienne. Il y a les défenseurs d'une solution, il y a les défenseurs de l'autre solution, entre eux pas moyen de s'entendre. Ils veulent tous - majorité ou minorité - se consacrer à leurs hobbies mais pas chercher à résoudre les problèmes. Et c'est dans cette confusion que l'on espère construire des routes? Il faudrait commencer par coordonner la politique de la circulation et la construction des routes.

Quelques données techniques

C'est en 1960 qu'a été prise la décision de créer un réseau de routes nationales. Pourquoi cette décision? Pour résoudre les problèmes de la circulation et plus particulièrement pour réduire le nombre des accidents de la circulation et également pour trouver une solution au problème de la décentralisation. Cette décision a également été prise pour permettre le développement économique des régions les plus importantes de notre pays. Le réseau comprend 1'855,8 km de routes dont 1'480,3 km de routes à 4 ou 6 voies (autoroutes) et 375,5 km de routes à 2 voies. A l'heure actuelle 1'152,2 km de routes à 4 ou 6 voies et 252,0 km de routes à 2 voies sont en service, cela fait donc 1'404,2 km de routes. Cela signifie qu'en 31 années de travaux, seulement 80,9 % des objectifs ont été atteints.

Où ont été construites ces routes, où vont-elles être construites? Comme vous le savez, dans la plupart des cas là où étaient situés l'habitat et les voies de communication à l'époque préhistorique.

Jusqu'en 1990, 3'050 ponts ont été construits, cela fait en tout 243,668 km ou bien 3'856'756 m2 de superficie ce qui signifie 1/2 m3 de pont par habitant.

Sur les routes nationales, 242 tunnels sont en construction ou sont prévus ce qui correspond à une longueur totale de 243,780 km. En chiffres cela signifie que 1/3 du réseau routier est composé de tunnels et de ponts. Cela n'est pas vraiment exact; il s'agit en fait de 1/5 car le kilomètrage susmentionné des ponts et des tunnels prend en considération le nombre de voies.

Malgré tout, nous, les personnes de ma génération, avons réalisé les plus grands travaux publics jamais effectués dans l'histoire de la Confédération.

Les coûts

De 1960 à 1990 nous avons construit pour 34,955 milliards de francs un nouveau réseau supplémentaire de routes sur l'infrastructure déjà existante. Un réseau de routes qui permet de couvrir 25 à 40 % du trafic de notre pays et a rendu possible une baisse du nombre des accidents malgré la fréquentation toujours plus importante des routes.

Cette grande oeuvre du XXème siècle est financée par les automobilistes c'est-à-dire par les utilisateurs non pas au moyen d'impôts sociaux ou politiques mais au moyen d'impôts directs. Malheureusement le réseau n'est pas terminé. Il manque encore des tronçons d'une valeur évaluée à 15 milliards de francs, 80,9 % du réseau est terminé. Les tronçons les plus coûteux sont encore à faire.

De 1960 à 1991, 395 millions de francs ont été investis pour la réalisation de travaux archéologiques sur les chantiers des routes nationales.

1960 - 1981 (fin): Dépenses totales pour l'archéologie: 18,123 millions de francs. Dépenses moyennes par km de réseau routier: 14'000 Fr./km
1960 - 1990 (milieu): Dépenses totales pour l'archéologie: 72,051 millions de francs. Dépenses moyennes par km de réseau routier: 48'000 Fr./km
1960 - 1991 (fin): Dépenses totales pour l'archéologie: 96,395 millions de francs. Dépenses moyennes par km de réseau routier: 64'000 Fr./km

En chiffres absolus, cela représente une grosse somme, en chiffres relatifs, ces dépenses sont pourtant modestes (2,75 pour mille). Les dépenses de planification des routes nationales à elles seules se sont élevées pendant la même période à environ 3'612 millions de francs.

Les frais annuels d'entretien des routes nationales s'élèvent à l'heure actuelle à 193 millions de francs. Les frais engagés dans le domaine de l'archéologie s'élèvent dans le Canton de Neuchâtel à 33,0 millions de francs, dans le Canton de Fribourg à 24,5 millions de francs, dans le Canton de Vaud à 10,2 millions de francs et dans le Canton du Jura à 8,2 millions de francs.

FORMATION

La construction des routes nationales et la conservation des monuments historiques

Les travaux d'archéologie ne consistent pas uniquement à pratiquer des fouilles. Les entreprises de construction des routes participent également à la protection des monuments historiques. Je citerai ici quelques exemples dont je me suis personnellement occupé alors que je travaillais dans le Canton des Grisons: 1,6 million de francs ont été affectés à la protection du Château de Mesocco et 9'000 francs à la Wäschehaus de Roveredo.

J'aimerais également mentionner un domaine que je souhaiterais voir se développer encore plus, c'est l'Inventaire des voies de communication historiques de la Suisse (IVS). Il y a également l'Ecomusée du Simplon et celui du Col du Grand St-Bernard. Il n'est pas question ici de citer toute une liste d'exemples mais j'aimerais attirer l'attention sur le fait que l'Association des routes nationales peut et désire aider à faire découvrir à la population le passé de nos régions et de notre environnement et le rendre ainsi plus compréhensible.

Pour conclure je désirerais me tourner vers l'avenir, vers l'archéologie du futur. Les édifices que nous construisons sont de bonne qualité comme ceux construits autrefois par les Romains, les Celtes ou leurs ancêtres préhistoriques. Ce serait fantastique de savoir lesquels des édifices que nous construisons seront considérés plus tard comme les monuments de notre époque. Pour ce qui est du présent, je pense que l'entretien de ces édifices doit être notre objectif. Les ponts de Maillart, les ponts de Menn, les routes de La Nicca ainsi que les tunnels de notre époque sont les réels témoins de notre culture contemporaine. J'ai eu l'occasion, lors de la remise du prix de la culture attribué par le Canton des Grisons, de prononcer le panagérique en l'honneur du Professeur Christian Menn. Il ne faut pas non plus à cette occasion oublier de mentionner les ingénieurs des travaux publics, les ouvriers qui travaillent à la construction des routes et des ponts et qui font partie des créateurs culturels les plus importants de notre époque. Ils doivent continuer à faire leur travail avec passion, avec intérêt et avec croyance en l'avenir.

(Résumé de l'exposé présenté le 31 janvier 1992 à l'EPFZ dans le cadre du colloque 'La conservation des monuments historiques et les voies de communication historiques')

Kurt Suter

FORMATION

La conservation des monuments historiques et les voies de communication

Conclusions sur le cours à l'EPFZ

La série d'exposés organisée pendant le semestre d'hiver 1991/92 par l'EPFZ en collaboration avec l'Association des Conservateurs Suisses de monuments historiques (ACMH) sur le thème 'La conservation des monuments historiques et les voies de communication: chemins, routes, ponts' avait pour les organisateurs trois objectifs. Elle devait tout d'abord montrer clairement que l'inventorisation scientifique et la conservation des voies de communication historiques – de leur structure et de leur substance – ainsi que la transmission de ce patrimoine aux futures générations représentent à l'heure actuelle une tâche primordiale. Par ailleurs, cette série d'exposés avait pour but de favoriser le dialogue entre les services, les associations et les professionnels concernés ainsi qu'entre les spécialistes et les profanes. Enfin elle devait rappeler à tous les spécialistes qui aujourd'hui participent à l'aménagement de notre environnement dans le sens large du terme, la nature de leur devoir et les inciter à respecter les éléments historiques et à les remplacer quand nécessaire par des éléments nouveaux mais de qualité.

Cette série d'exposés tout à fait exceptionnelle organisée pour la première fois s'est consacrée à un thème qu'aucune organisation n'avait jusqu'à présent abordé de manière si détaillée. L'Association des Conservateurs Suisses de monuments historiques mérite d'être remerciée pour le travail accompli. Cette manifestation a très certainement contribué à encourager le dialogue entre les responsables des associations chargées des inventaires et des associations qui se consacrent à la protection des monuments historiques. Deux exposés particulièrement intéressants ont attiré l'attention, ceux de deux représentants des travaux publics, M. Mantovani du Service des travaux publics des Grisons et de M. Suter, directeur de l'Office fédéral des routes, dont un résumé est publié dans ce numéro de la Gazette NIKE.

Principes à respecter en matière de conservation

Où en sommes-nous dans ce domaine? Le point le plus important évoqué aussi bien au cours de l'entrée en matière qu'au cours de la séance de clôture de cette manifestation concerne la conservation des voies historiques de communication qui, en tant qu'éléments faisant partie intégrante de notre paysage, sont à considérer comme des monuments culturels devant être protégés selon les principes en vigueur dans le domaine de la conservation des monuments historiques tout en respectant si possible l'environnement. Pour conserver la structure et la substance des voies historiques de communication, il est souvent nécessaire de renoncer à agrandir les chemins et les routes et dans le domaine de la conservation des monuments historiques, cette renonciation est en règle générale la meilleure assurance pour une conservation des anciens éléments. Le vieux pont dans les Gorges de Gondo au Col du Simplon, vestige napoléonien mis à l'écart pour la construction de la nouvelle route nationale, nous rappelle que cette nouvelle construction a détruit la plus grande partie de la première route pratiquable construite (entre 1800 et 1805 sur ordre de Napoléon) à travers les Hautes Alpes d'une importante valeur historique qui a malgré tout assuré le trafic pendant presque deux siècles. On est tenté de comparer ce pont à une petite maison à colombage perdue dans les foules des immeubles modernes dans le centre d'une ville. Et c'est là exactement ce qu'il faut éviter en prônant la conservation des voies historiques de communication.

Le chemin, élément culturel du paysage

Le chemin, la route et tous les éléments qui leur sont inhérents sont reconnus comme étant des composantes importantes du paysage culturel que nous, les hommes, avons aménagé. La Confédération a reconnu de façon tout à fait éloquente cette importance en demandant la création d'un 'Inventaire des voies de communication historiques de la Suisse' (IVS). Les voies historiques de communication sont dorénavant considérées comme des éléments culturels au même titre que les sites et les monuments d'art. Il est important dans ce contexte que les voies historiques de communication soient conservées dans leur état d'origine avec leurs éléments et leurs fonctions utiles. L'exemple du vieux pont dans les Gorges de Gondo est un mauvais exemple de ce qui peut se faire.

La conservation scrupuleuse des sites et des paysages doit aller de pair avec l'encouragement des mesures pour la construction de nouveaux édifices de qualité irréprochable. Dans ce domaine, il semble que les travaux publics aient beaucoup de retard. Selon le Professeur Menn, un des rares ingénieurs pour qui construire un pont est une oeuvre créatrice plus qu'un simple travail de construction, le problème se situe au niveau de la formation dans les écoles supérieures où les futurs ingénieurs ne sont pas confrontés aux questions d'esthétique. Quelques exemples réussis nécessitent tout de même d'être cités: les ponts construits pour l'accès Sud au Grand St-Bernard, le pont de Ganter au Col du Simplon, le viaduc au-dessus du Lac Léman, très élégant par sa cadence rythmée. Mais nombreux sont les ponts modernes insignifiants qui font que nous avons oublié le nom des ingénieurs de renommée internationale originaires de Suisse (et qui jouissent à l'étranger d'une excellente réputation...).

L'entretien pour la conservation, la perfection pour la destruction

Une dernière remarque concernant l'entretien. Chaque propriétaire sait qu'une maison nécessite un entretien constant. Il en va de même pour les monuments; la meilleure manière de les conserver est de les entretenir continuellement, de pratiquer par étapes les travaux nécessaires et de remplacer ou de compléter dès que quelque chose manque. C'est également le cas pour la conservation et l'entretien des voies de communication. Malheureusement nous vivons dans une époque de perfectionnisme et sommes tentés de construire afin que cela dure pour toujours. Nous préférons poser des pavés sur une couche de mortier pour éviter de devoir changer régulièrement la couche de sable. Nous utilisons tous les moyens techniques à notre disposition pour rendre les routes plus 'sûres': les normes et les prescriptions semblent avoir force obligatoire pour nous dicter le tracé à suivre. La topographie du paysage par contre nous préoccupe fort peu contrairement à ce qui se passait au XVIIIème et au XIXème siècle pour la construction des routes et des lignes de chemin de fer où les particularités du paysage, influencé par les glaciers et les voies d'eau, ont marqué de façon déterminante la nature des travaux. Pensons à la ligne de chemin de fer pittoresque traversant la Wynigertal entre Berthoud et Herzogenbuchsee qui suit les courbes des collines d'origine glaciaire du paysage alors qu'elle aurait pu filer tout droit à travers la vallée, pensons également à la route du St-Gothard traversant le Val Tremola qui grimpe en une suite de lacets à l'assaut de ce raide couloir. Aujourd'hui le paysage doit se plier au tracé choisi rendu possible par la construction de viaducs en plan incliné, de ponts et de tunnels monstreux. Il est temps de se mettre au travail puisque dorénavant la valeur des voies historiques de communication est reconnue. Il ne s'agit pas de faire des voies historiques de communication des pièces de musée ou des objets décorant un paysage aménagé de manière agréable pour notre bien-être, ni de présenter fièrement les vestiges archéologiques que les fouilles nous ont permis de découvrir. Nous devons toujours avoir présent à l'esprit qu'il n'est possible de conserver un paysage que si nous analysons et également respectons ses particularités, c'est-à-dire que si nous sommes prêts à adapter nos projets de construction au paysage ou mieux encore à les subordonner au paysage et non pas le contraire, adapter le paysage à nos projets démesurés. Une entreprise extrêmement difficile à une époque où sur les routes comme sur les rails nous avons fait de la vitesse notre nouvelle idole.

Roland Flückiger

FORMATION

La conservation des jardins historiques

Un nouveau cycle d'études

Au département 'Aménagement des espaces verts, architecture paysagiste et horticole' du Technikum intercantonal de Rapperswil (ITR), on peut depuis trois ans, après l'obtention du diplôme, suivre un cycle d'études en parallèle à l'exercice de son métier en architecture horticole/aménagement des espaces libres qui alterne avec des cours de planification du paysage. Ce cycle d'études permet aux architectes-paysagistes d'approfondir et d'élargir les connaissances acquises au cours des études et des expériences professionnelles. Cette année, ce cours est pour la première fois consacré à la conservation des jardins historiques.

Il y a seulement peu de temps que l'on a pris conscience que les jardins étaient des biens culturels au même titre que les églises, les châteaux et les voies de communication. De par le nombre extrêmement varié de types de jardins de diverses époques, de par leurs états respectifs et leurs utilisations spécifiques, il s'agit là d'un domaine de travail complexe qui pose des problèmes de conservation, d'aménagement, d'horticulture et d'architecture. En plus des séminaires, des cours et des travaux pratiques, le cycle d'études organise également des manifestations publiques.

La conservation des jardins anciens a pour objectif la sauvegarde des jardins historiques considérés comme des monuments culturels ou plus exactement l'inventorisation, la mise sous protection et la conservation des jardins, des parcs, des vestiges de parcs anciens d'importance historique, artistique, psycho-sociale ou urbanistique par la prise de mesures administratives, juridiques, planificatrices, techniques et horticoles. Même si les jardins anciens sont des objets culturels reconnus, leur existence est particulièrement en danger. Le rendement que l'on peut tirer de l'utilisation du sol à d'autres fins fait passer au second plan les qualités historiques des espaces libres. Bien souvent les jardins historiques ne sont pas entretenus comme ils le devraient, c'est-à-dire régulièrement et avec l'aide de spécialistes. Il est nécessaire d'élaborer des inventaires globaux, des inventaires détaillés, de réaliser des travaux scientifiques et d'informer l'opinion publique. Les Chartes de Venise (1966) et de Florence (1981) renforcent dans ce domaine les lois cantonales sur la planification et les constructions. Pour les architectes-paysagistes, l'opération de protection des parcs constitue le moyen le plus sûr et le plus direct de sauver de manière systématique les espaces verts. Cette opération de protection des parcs comprend un inventaire qui permet de connaître l'histoire des objets de

FORMATION

leur création jusqu'à l'époque actuelle, il est accompagné d'une évaluation de l'ensemble de l'espace vert et des différentes composantes, constructions et éléments horticoles. Grâce aux analyses sur l'état actuel, sur l'appartenance historique, sur l'atmosphère et sur la qualité de l'aménagement, il est possible d'apprécier la valeur d'un espace et de prendre les mesures nécessaires à sa protection afin d'assurer sa survie dans l'avenir. Si nécessaire un plan de protection prévoit les mesures d'assainissement indispensables. L'élaboration d'un plan de protection met momentanément fin à l'opération de protection des parcs. A intervalles réguliers pendant plusieurs années ces plans sont réexaminés et leur mise en application est surveillée.

Pour la première fois un cours pour diplômés de niveau ETS est proposé sur ce thème dans un pays germanophone. En Suisse il n'existe pas de formation de niveau EPF ou universitaire pour l'architecture paysagiste en général et pour la conservation des jardins historiques en particulier. Dans les institutions déjà existantes, la conservation des jardins anciens n'est même pas un thème de discussion. Il est regrettable que cette matière interdisciplinaire ne fasse l'objet d'un autre cycle d'études que dans quelques années (au mieux) au Technikum intercantonal de Rapperswil.

Au cours du semestre d'hiver 92/93 l'Association des Conservateurs Suisses de monuments historiques (ACMH) consacrera un colloque à la conservation des jardins historiques. Les dates exactes seront publiées à temps.

Pour obtenir le programme et d'autres informations sur les cours dispensés au cours du semestre d'été 92 à l'ITR, s'adresser à: ITR NDS Abt. G., Programm 'Öffentliche Veranstaltungen', 8640 Rapperswil

Guido Hager