



# »» L'engagement pour les voies de communication historiques

## *Chère lectrice, cher lecteur*

*Les activités déployées par la Confédération pour protéger et conserver nos voies de communication historiques ne sont pas restées sans écho : preuve en sont les nombreuses personnes – non seulement en Suisse, mais également dans les pays voisins – à avoir demandé le présent bulletin à l'Office fédéral des routes (OFROU). Cet intérêt confirme une fois de plus, le travail unique réalisé lors de l'élaboration des bases de données pour le projet d'inventaire des voies de communication historiques, en comparaison avec ce qui se fait à l'étranger. Les vestiges séculaires suscitent des débats. C'est ainsi que Philipp Maurer, directeur de la Ligue suisse du patri-*

*moine national, nous a écrit une lettre de lecteur au sujet de l'article paru dans le numéro précédent sur le pont de Häderli, en posant la question suivante : la reconstitution d'anciens ouvrages d'art est-elle justifiée au vu de ses coûts ? Vous trouverez sa réponse dans cette édition.*

*Biens culturels nationaux, les voies de communication historiques doivent non seulement être protégées, mais encore conservées et entretenues. Cette tâche nécessite d'une part un engagement personnel des citoyens et d'autre part un soutien financier privé et public. En vertu de la loi sur la protection de la nature et du paysage, la Confédération peut fournir une aide financière sous certaines conditions. C'est pourquoi nous expliquons comment l'OFROU traite les demandes de financements et quelles sont les règles de base à respecter par les requérants.*

*Les questions pécuniaires ne doivent cependant pas faire oublier le thème proprement dit, à savoir les voies de communication historiques sont les témoins des déplacements et du commerce d'époques révolues. La fascination qu'exercent ces témoins de pierre mérite une large place dans le document que vous avez sous les yeux. Notre choix s'est porté sur l'ancien chemin d'Avers dans le canton des Grisons.*

Fig.1  
Un virage coupé  
de l'ancienne route  
d'Avers (Alte Averser-  
strasse) à l'ouest de  
Cresta (GR)  
Photo: Fredi Bieri,  
IVS (2004)



## Bulletin de juin 2005

ivs

Inventar historischer Verkehrswege der Schweiz  
Inventaire des voies de communication historiques de la Suisse  
Inventario delle vie di comunicazione storiche della Svizzera  
Inventari da las vias da comunicaziun istoricas da la Svizra



## L'avis du spécialiste : conservons les vestiges plutôt que de les reconstituer

*Philipp Maurer, directeur de la Ligue suisse du patrimoine national*

Les voies de communication historiques n'échappent pas à l'usure du temps, exposées qu'elles sont au vent et au climat, parfois victimes, aussi, d'une trop grande pression d'utilisation. A la longue, presque tous les ouvrages subissent des modifications soit en raison des travaux d'entretien, soit parce qu'ils nécessitent une adaptation aux techniques nouvelles de transport ou à l'augmentation du volume du trafic. Prenons un exemple fictif : telle route construite au XVIIIe siècle a été pavée par endroits au début du XXe, puis réparée au moyen de dalles en béton dans les années 70. Aujourd'hui, les trois types de revêtement sont endommagés. Une réfection s'impose d'urgence.

Dans quel état convient-il de conserver tel ou tel tronçon ? Cette interrogation nous mène au cœur d'un thème essentiel de la sauvegarde du patrimoine culturel, à savoir la manière de traiter ces témoins du passé dans le respect de leur authenticité. Généralement, la dernière étape de construction est plus ou moins négligée ; parfois, elle est même complètement ignorée au profit du rétablissement d'un état antérieur de l'ouvrage. Mais une réplique faite par des moyens modernes équivaut-elle à l'original ? Qui sait si un jour, la chronologie de plusieurs techniques de construction ne sera pas considérée comme particulièrement caractéristique et importante ?

Plus nous avons de recul par rapport à un ouvrage et mieux nous parvenons à définir ce que nous entendons conserver. A contrario, la difficulté que nous rencontrons à mesure que nous nous approchons du présent nous oblige à redoubler d'efforts pour faire le bon choix quant aux travaux de remise en état et de restauration. Les générations futures devront pouvoir comprendre des arguments que

nous avons invoqués en faveur de la variante retenue. En effet, il se pourrait qu'un jour nos décisions soient examinées d'un œil critique. Le principe qui s'est imposé au cours de ces dernières décennies en matière de sauvegarde du patrimoine culturel consiste à conserver au maximum la substance d'un ouvrage en le réparant et à ne reconstituer qu'exceptionnellement les éléments perdus ou ceux qui sont dans un état de délabrement avancé. Pour leur part, les adaptations aux formes actuelles d'utilisation requièrent, sur le plan de la technique et de l'aménagement, des interventions conformes au savoir-faire d'aujourd'hui. Citons à titre d'exemple le chemin de la Via Mala, où l'ancienne voie a été complétée par des ouvrages modernes de très haute qualité. Cette formule confère un grand attrait à cet itinéraire et offre au randonneur une vision culturelle ouverte qui contribue à son tour à sensibiliser le public à la sauvegarde d'un patrimoine d'une grande richesse.

Fig.2  
Conçu par Jürg  
Konzett à la fin des  
années 90, le Punt da  
Suransuns, dans la Via  
Mala, frappe à la fois  
par sa simplicité et son  
élégance.  
Photo: Philipp Maurer



## Qui a droit aux aides financières fédérales en faveur de la protection d'anciennes voies de communication ?

Un vieux pont de pierre à une arche menace de s'effondrer, un mur en pierre sèche nécessite une réfection urgente ou une croix placée en bordure d'un chemin subit les assauts des intempéries : comme tous les vestiges, ces monuments ont besoin de soins. La Confédération peut soutenir la protection de la nature et du paysage et la conservation des monuments historiques par l'allocation de subventions; celles-ci s'élèvent au plus à 35 pour cent des frais imputables à la conservation, à l'acquisition et à l'entretien des paysages, des localités caractéristiques, des sites évocateurs du passé, des curiosités naturelles et des monuments dignes de protection, ainsi qu'au travaux d'exploration et de documentation liés à ces activités (Art. 13 LPN). Cette aide financière est assortie à certaines conditions (art. 4 ss de l'ordonnance sur la protection de la nature et du paysage, OPN) : le canton doit, lui aussi, participer au financement dans une mesure adéquate. Le taux des subsides est généralement limité à 35% des dépenses subventionnables, soit ceux qui sont étroitement liés à la conservation et à la réfection des chemins historiques à titre de protection des biens culturels. Il dépend en outre de la capacité financière du canton concerné. Aux dispositions générales de la loi fédérale sur la protection de la nature et du paysage, de l'ordonnance sur la protection de la nature et du paysage, ainsi que de la loi fédérale sur les aides financières et les indemnités LSu (loi sur les subventions) l'Office fédéral des routes OFROU, autorité compétente en la matière, ajoute d'autres conditions pour l'octroi de subventions, notamment les exigences suivantes:

– Les demandes de financement ne peuvent être examinées que si une demande correspondante, respectivement une demande anticipée pour des mesures de restauration est

présentée.

– Le soutien se limite aux ouvrages d'importance nationale.

– Il faut prouver quels sont les dépenses subventionnables et, le cas échéant, si et sous quelle forme d'autres services fédéraux y apportent un soutien financier. Lorsque les prestations requises pour un projet remplissent les conditions de plusieurs actes normatifs, la dépense globale est répartie en fonction des intérêts en jeu (loi fédérale sur les aides financières et les indemnités [LSu], art. 12).

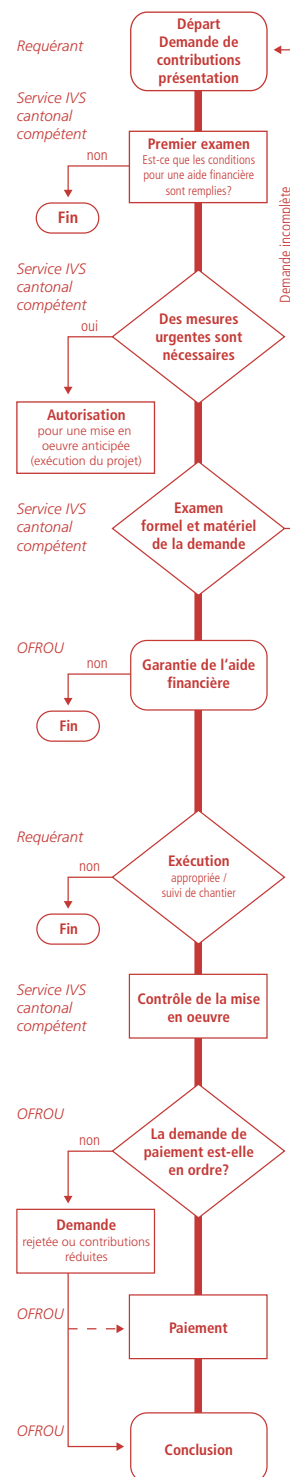
– En plus de la LPN, l'allocation de subventions se fonde sur la loi fédérale sur les chemins pour piétons et les chemins de randonnée pédestre (LCPR), loi qui exige que les voies de communication historiques soient intégrées dans le réseau cantonal des chemins de randonnée pédestre.

– Le canton doit garantir que l'existence de l'ouvrage subventionné est – juridiquement et concrètement – assurée à long terme.

– Le canton doit garantir que le tronçon refait à l'aide des subventions fédérales soit accessible au public.

De nombreuses règles, mais un interlocuteur unique : le service cantonal spécialisé est l'autorité compétente pour toutes les demandes d'aide financière. En respectant les formalités à remplir, les requérants faciliteront l'examen des projets par la Confédération et augmentent d'autant leurs chances d'obtenir une réponse favorable.

Plus ample informations prochainement sous: [www.ivs.admin.ch](http://www.ivs.admin.ch)



## L'IVS in situ : l'ancien chemin d'Avers

« Il est de notoriété publique que notre belle vallée alpine n'est toujours pas reliée au reste du monde par un chemin praticable. ... En conséquence, nos communes se dépeuplent de plus en plus et la capacité fiscale de ceux qui, y étant restés, mènent une âpre lutte pour survivre, est presque tombée à zéro. » Cet appel fut lancé en 1889 par les conseils municipaux d'Avers, d'Innerferrera et d'Ausserferrera au canton des Grisons. La situation était effectivement précaire, car jusque-là, seul un sentier étroit menait dans cette vallée retirée ; et encore, au dire d'un témoin de l'époque, il empruntait par endroits des gorges terrifiantes, si bien que même les piétons et le bétail risquaient d'y laisser leur peau. Le canton ne fut pas sourd à la lettre de supplication de ces gens bien isolés. Dès l'année suivante, on s'attaqua à la réalisation d'un chemin carrossable de 3 m de large. La construction prit plus de 10 ans, pour une longueur de 20 km. La première étape, de Rofla à Cresta, s'acheva en 1895, la seconde, de Cresta à Juf, en 1899 et 1900.

### Règles de l'art du XIXe siècle

Le chemin du Val d'Avers a été réalisé dans les règles de l'art au XIXe siècle : d'une déclivité maximale de 20%, il gravit la vallée en empruntant plusieurs ponts de pierres et un pont métallique qui enjambent le Rhin près d'Innerferrera. Il a servi de liaison principale jusque dans les années 60 du XXe siècle. Mais au vu du trafic automobile croissant, il ne répondait plus aux impératifs de la mobilité et fit place à une route nouvelle, d'une largeur de 5 m, qui relégua la voie historique au second plan. Si des murs en pierre sèche, des poteaux en pierres ou des bornes sont souvent les seuls témoins de cette ancienne liaison vitale pour la région, plusieurs tronçons, totalisant 4,2 km, ont en revanche « survécu » quasiment intacts, offrant un aperçu saisissant de l'art des ingénieurs des

siècle passés. Dans les bases de l'inventaire des voies de communication historiques de la Suisse, cela lui vaut d'être classé « d'importance nationale ».

### Engagement pour l'assainissement

Ce n'est toutefois pas seulement des aménagements que l'ancien chemin du Val d'Avers a souffert. Le vent, les conditions météorologiques et l'eau l'ont également attaqué : au printemps 2004, un affluent a emporté un pont de pierres à une arche au sud du hameau de Starlera. A d'autres endroits aussi, des travaux de réfection sont urgents si l'on veut empêcher la disparition définitive de ces témoins. C'est ce à quoi s'emploie, depuis 2000, l'Association « Alte Averserstrasse » : avec le concours de la Confédération et du canton, elle entend sauvegarder les vestiges de l'ancienne voie sur toute sa longueur. Ses membres se sont déjà dépensés sans compter pour étayer et sécuriser des ponts qui menaçaient de s'écrouler ainsi que pour réhabiliter des tronçons de chemin. Mais il reste beaucoup à faire – et vite –, surtout entre Innerferrera et Campsut, où il s'agit de rétablir d'une part le chemin qui s'est affaissé par endroits au point de ne plus être praticable, et d'autre part le Punt di Val di Lei, pont de pierres de grande valeur. Selon les calculs de l'association, le coût de l'opération s'élèverait à environ 4,5 millions de francs pour l'ensemble du tronçon, sans compter les prestations des membres. Outre l'aide promise par les communes et le canton des Grisons, le projet bénéficiera probablement de la manne fédérale (office fédérale des routes, l'OFROU). Les randonneurs qui s'intéressent à l'histoire ont de quoi se réjouir : il est prévu d'intégrer les tronçons remis en état dans le réseau des chemins de randonnée pédestre.

Editeur:  
Office fédéral des  
routes (OFROU)  
Domaine Locomotion  
douce  
CH-3003 Bern  
Tel. +41 31 322 76 53  
Fax.+41 31 323 42 21  
[www.ivs.admin.ch](http://www.ivs.admin.ch)

Conception:  
Steiner & Buschor,  
Berthoud

Juin 2005 ©

