

# Mobilitéé et permanence : du réseau routier au paysage

Autor(en): **Vion, Eric**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Collage : Zeitschrift für Raumentwicklung = périodique du développement territorial = periodico di sviluppo territoriale**

Band (Jahr): - **(1995)**

Heft 2

PDF erstellt am: **22.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-957541>

## **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

## **Haftungsausschluss**

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

L'ARCHÉOLOGIE DU RÉSEAU ROUTIER DÉBOUCHE SUR UNE COMPRÉHENSION DYNAMIQUE DU PAYSAGE. A LA FOIS PERMANENT ET MOBILE, IL NOUS INDIQUE LES CLEFS DE SA FUTURE GESTION. ENTRE MÉMOIRE TERRITORIALE ET ÉNERGIE INDUSTRIELLE, IL FAUDRA SAVOIR RETROUVER DES LIENS.

## Mobilité et permanence: du réseau routier au paysage

► Eric Vion

Espaces publics par excellence, les routes et chemins font depuis une décennie l'objet d'une nouvelle attention des historiens et des archéologues. Après deux siècles de tâtonnements méthodologiques où tout aménagement ancien de quelque importance a été interprété comme un «travail de romain», le réseau routier devient intelligible. Et c'est un formidable patrimoine qui se révèle. La lecture des formes routières permet la vision d'une trame très ancienne, antérieure à la formation de nos villages. Le schéma de nos grandes circulations remonte à la Préhistoire et à l'Antiquité. Cette lecture des formes du réseau routier est globalement transposable au paysage, tant urbain que rural. Tous les deux sont fait d'une accumulation de formes. Comme le paysage qui est un miroir des activités humaines – un miroir qui aurait de la mémoire – le réseau routier contient en lui même sa propre histoire.

Le réseau routier est aussi le plus vieux de nos patrimoines. C'est l'élément du paysage qui a le mieux traversé notre 20e siècle. A la campagne, il a souvent survécu aux remembrements. Des circulations forts anciennes ont été fossilisées dans la trame urbaine. Les banlieues de Lausanne conservent ainsi la trace de cheminements antérieurs à la ville.

A l'heure où l'entretien du paysage devient peut-être le principal pilier de la politique agricole suisse, il est urgent de comprendre les structures originelles de nos circulations. La future gestion du paysage devra en effet dépasser les crispations actuelles. Il lui faudra se libérer des inventaires figés et des projets créés ex-nihilo. Il lui faudra beaucoup de dynamisme et elle ne pourra le trouver que si elle sait créer des liens.

### Circulations et formes

Ce sont les circulations qui engendrent les formes



qui composent le réseau routier. Les premières sont extrêmement mobiles dans le temps parce qu'elles sont l'objet d'une féroce concurrence. Les secondes sont très stables parce qu'elles sont inscrites dans le paysage et qu'elles sont toujours susceptibles d'être réinterprétées.

### Quels sont les facteurs de la mobilité?

Le réseau routier est animé par trois échelles de communications: *la première est celle des flux*, mondiaux ou continentaux, composés chacun de plusieurs itinéraires. C'est le déplacement des centres de production et d'échange qui les fait bouger. Quand, à la charnière des 13e et 14e siècles, une nouvelle économie apparaît en Italie du Nord et en Allemagne du Sud, les foires de Champagne, lieu des échanges européens, déclinent. De 1400 à 1460, elles sont remplacées par celles de Genève tandis que le Gothard prend son essor. En conséquence, le carrefour vaudois voit l'inversion de ses branches principales (l'axe Genève – Rhin devient plus important que l'axe

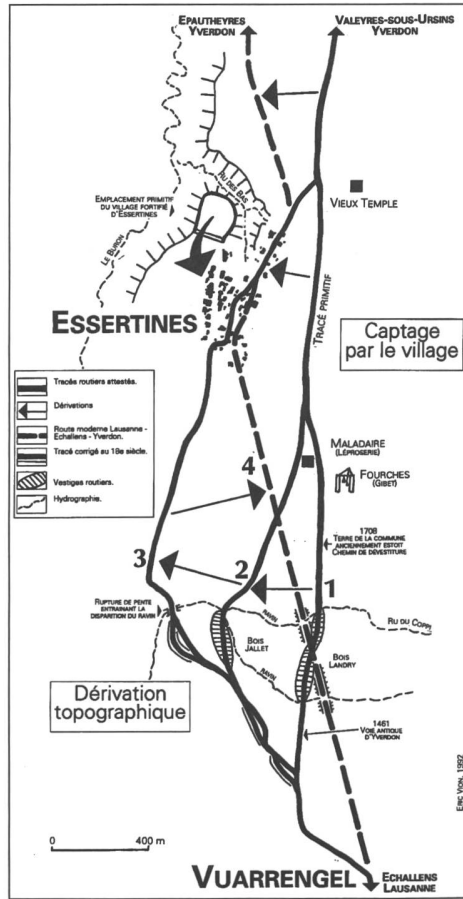
La Vy du Môtiers à La Praz est un chemin antérieur à la création des villages.

Photo Eric Vion

► Eric Vion,  
archéologue, GREAT,  
La Chaux, VD

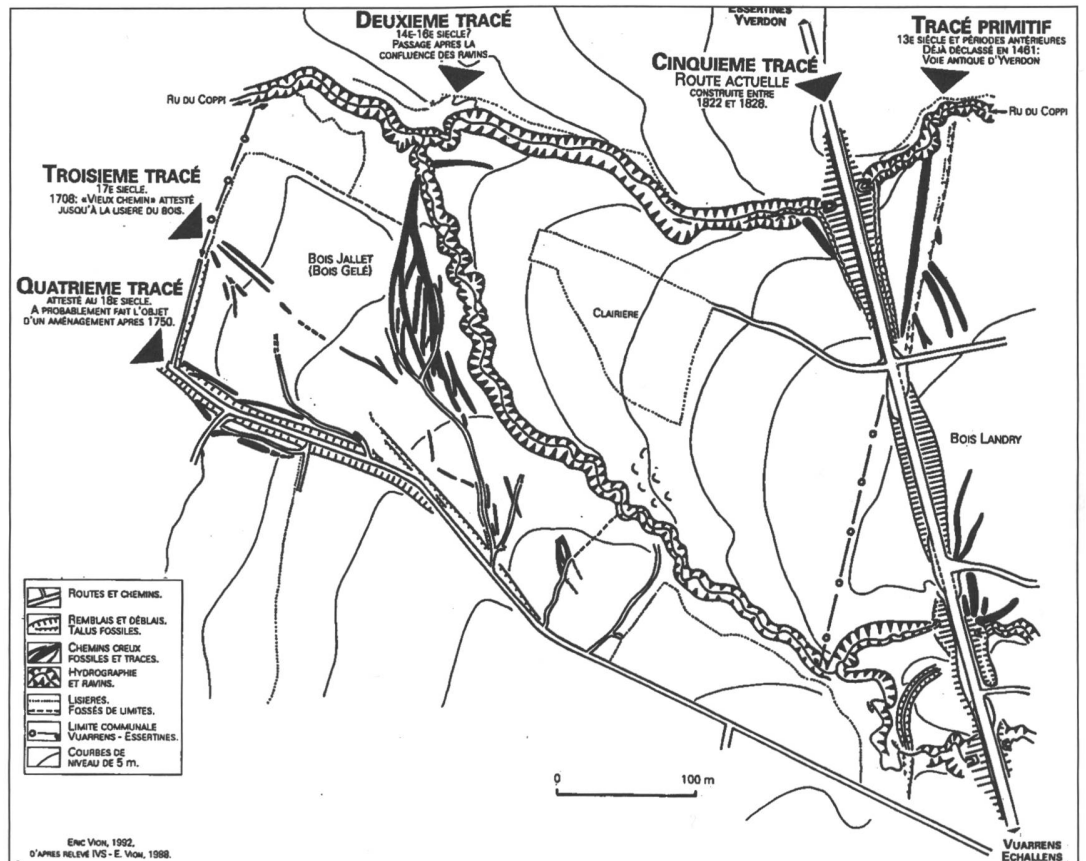
Cinq siècles, quatre mouvements principaux. La route de Lausanne à Yverdon a eu, jusqu'en 1820, deux branches principales. L'une par Echallens, Vuarrens et Essertines. L'autre par Goumoens-le-Châtel (Saint-Barthélémy), et de là, en direction de Belmont-sur-Yverdon. Chacune des branches a eu plusieurs tracés principaux.

Ici, on a dessiné les mouvements d'un des tracés entre Essertines et Vuarrens. Deux forces se sont conjuguées pour faire dériver le tracé. C'est d'abord le village d'Essertines qui est sorti de son réduit médiéval fortifié et qui a capté le grand chemin. C'est ensuite l'approfondissement des ravins qui a coupé la route et l'a décalé progressivement vers une rupture de pente. On note, entre les 13e et 19e siècles, quatre mouvements principaux. Dans le détail, le relevé sur le terrain des vestiges montre que les tracés ont été plus nombreux. Le territoire est ici structuré par ses routes successives. Le mouvement indique une dynamique dans lequel des projets d'aménagements auraient pu s'insérer. Les améliorations foncières, indifférentes à l'esprit des lieux, ont néanmoins tout effacé. Mais, il y a en Europe, bien des lieux moins abîmés que le plateau vaudois et il n'est pas partout trop tard...



Alpes – Jura). De savoyard et bourguignon, il tombe ainsi dans l'orbite des Suisses qui progressent le long de la nouvelle route. Et cinq siècles plus tard, il est toujours à l'écart des circulations internationales qui l'avaient fait prospérer de la Préhistoire au Moyen Age! Pourquoi croyez-vous que Lausanne possède la plus belle cathédrale gothique de Suisse? Elle témoigne d'une richesse disparue.

Les itinéraires forment la seconde échelle des communications. Toujours composés de plusieurs tracés, ils sont l'objet d'une vive concurrence entre des acteurs régionaux qui cherchent à capter les flux dont il vient d'être question. En Suisse, ce sont essentiellement des villes ou des villes-Etats. Ces concurrences ont fortement charpenté le Pays de Vaud: à côté des oppositions de Morges et de Lausanne, d'Orbe et d'Yverdon, une multitude de petits bourgs s'est épuisée à essayer de tenir son rang. Le Moyen Age vaudois a vu trois puissances seigneuriales se disputer routes et péages: l'évêque de Lausanne, la maison de Savoie et divers Bourguignons dont Charles-le-Téméraire reprendra les politiques. Mais, comme les flux avaient changé, il ne pouvait que rencontrer les Suisses en chemin, ce qui lui fut fatal. Après la Réforme, Leurs Excellences de Berne ont su dominer Fribourg. Mais depuis l'indépendan-



ce vaudoise (1803), ce dernier canton a su se reprendre pour capter les voies ferrées – en faisant, par exemple, alliance avec la ville de Lausanne qui ne voulait pas se laisser distancer par Morges; le Conseil d'Etat vaudois manqua donc de mettre sa capitale sous tutelle – ou en imposant des tracés autoroutiers (N12 et N1 irriguent le canton de Fribourg au détriment de la Broye vaudoise). Depuis deux siècles, les Vaudois, tout occupés à s'approprier un espace tout neuf, leur canton, n'ont pas beaucoup brillé à saisir les enjeux qui dépassaient leurs frontières.

*Troisième et dernière échelle, celle des communications locales.* Les tracés qui les matérialisent dans le paysage sont aussi l'objet de déplacements. Fondés à l'écart, la moitié des villages ont, en un millénaire et demi, capté la grande route qui passait à proximité – ce n'est que depuis 1950 que l'on cherche à nouveau à les éviter. L'usure des chemins non revêtus a formé dans nos forêts de très nombreux sites de chemins creux fossiles. Dans la région Lausannoise, certains anciens chemins atteignent 8 m de profondeur. Certains vestiges peuvent être suivis sur deux kilomètres de longueur. La modernisation du réseau a aussi entraîné, depuis 250 ans, de nombreux déplacements de tracés. Enfin, bien que plus rares, on repère parfois des mouvements de tracés dus à des modifications topographiques comme, par exemple, l'approfondissement de ravins.

#### **Quelles sont les facteurs de la permanence?**

C'est parce qu'elles sont inscrites dans les paysages que les formes durent très longtemps. Que devient le grand chemin avec le temps si l'on considère qu'à un moment ou à un autre sa sève – la circulation – tarit? Ils se segmente et ses tronçons connaissent un destin variable. Certains resteront des chemins, d'autres deviendront des formes parcellaires ou des vestiges. L'ancienne voie devient donc chemin intercommunal, desserte rurale, sentier, haie, lanière ou fracture parcellaire, ligne de paysage. Elle survit sous une autre forme: c'est ce qui la rend durable et repérable. Cette notion de réinterprétation des formes est essentielle à plus d'un titre. C'est elle qui assure une pérennité. Et c'est elle qui nous indique que le paysage n'est pas un espace figé.

#### **Un héritage sans cesse rejoué**

Dès lors, si le paysage n'a jamais été figé, s'il est à la fois, mobile et permanent, la question essentielle de l'aménagement du territoire n'est plus de savoir s'il faut conserver ou au contraire construire. Bien qu'usuel, ce schéma, très moderne – dans le sens où la modernité se pense contre la tradition –, devra être dépassé. Notre problème est d'apprendre à rejouer notre héritage. Les lignes existantes ne doivent pas être pensées comme un frein à de nécessaires développements, mais comme des lignes de force à partir

desquelles il faut penser des aménagements. L'analyse morpho-historique du réseau routier et du paysage ne produit pas un catalogue d'objets à sauver. Elle indique beaucoup plus des mouvements. Pourquoi ne pas les prolonger, les amplifier? La compréhension du passé induit souvent une formidable dynamique. On peut faire des remembrements sans forcément raser les quatre ou cinq millénaires d'histoire d'aménagements ruraux qui nous ont précédés.

Ce n'est pas par hasard que la modernité s'est heurtée à des problèmes environnementaux. Elle se révèle ainsi un colosse aux pieds d'argile parce qu'elles n'a pas su assurer certains liens.

Etre post-moderne, cela va justement être de savoir recréer des liens entre la mémoire de la terre – certains continuent de l'appeler la «nature» comme si on pouvait la penser en dehors de l'homme – et l'énergie industrielle. Les dernières années montrent nos hésitations à passer à cette post-modernité. Il est difficile d'imaginer et d'expérimenter de nouvelles voies. Il est plus facile de régresser, c'est-à-dire d'imaginer que l'on pourrait retrouver notre sauvagerie (le lien écologique) ou revenir à une époque où les règles n'étaient pas si contraignantes (une époque néo-pré-moderne). De ce point de vue, l'épopée écologique des vingt dernières années est bien, dans ce qu'elle a d'excessif – et uniquement dans cela – une tentative de régression au même titre que les dérégulations actuelles. Il y a de très sérieux problèmes écologiques. Tout comme en matière de gestion, il y a des administrations pléthoriques et des blocages procéduriers. Mais faut-il jeter le bébé avec l'eau du bain? Inventer la gestion du paysage est une nécessité qui sera de plus en plus criante. Les régressions des uns et des autres, protecteurs de la nature et aménagistes, ne nous font pas avancer. ■

#### **Veränderung und Beständigkeit - im Strassennetz und in der Landschaft**

*Sucht die schweizerische Landwirtschaft ihren Weg in die Landschaftspflege? Dann müssen wir die Strukturen unserer Landschaft verstehen lernen! Die Archäologie der Landschaftsformen liefert den Schlüssel dazu. Landschaft und Strassennetz sind eine Ansammlung von Linien, beständig und in Veränderung zugleich. Ihre Dynamik ermöglicht die Verbindung von Vergangenheit und Zukunft. Dies öffnet den Weg zum postmodernen Umgang mit der Landschaft.*