



Collection de paysages géographiques et historiques de la Vallée d'Aoste

F. Prinetti

Toute connaissance historique est définie dans son cadre géographique. Vous pouvez vous intéresser de l'histoire d'une ville, d'une région, d'un continent. Vous pouvez même étudier l'histoire de notre planète: vous aurez encore circonscrit une base géographique. Quand les coordonnées spatiales ne sont pas explicites (ex. "histoire universelle de la pomme de terre"), une bonne connaissance de la géographie est encore plus nécessaire pour suivre le texte. Les hommes, les idées, les événements se déplacent dans l'espace-temps: leur évolution passée fait l'objet de l'histoire. Leur configuration actuelle, leur tendance ainsi que leur évolution possible sont souvent exposées dans le paysage, qui livre nombre d'informations précieuses aux géographes avertis et aux bons observateurs.



F. Prinetti

Passons donc en revue quelques lieux panoramiques sur le paysage valdôtain afin d'y retrouver les grands choix de notre communauté envers son territoire, ainsi que les raisons de ces choix. Quelques traits de ce paysage frappent tout de suite l'observateur. Ces derniers temps, le suréquipement du territoire en aménagements primaires a été poursuivi par les élus lo-

caux: routes, pistes, endiguements jalonnent nos versants. Les activités industrielles et artisanales de notre région tournent autour de ces grands travaux. Ces activités ne demandent pas un niveau professionnel élevé. Il en résulte une faible spécialisation de la main-d'œuvre, un patronat plus entreprenant en politique qu'en économie, un taux élevé d'abandon

scolaire. De plus, cela entraîne une forte banalisation du territoire, avec perte d'identité culturelle et difficulté d'utilisation des spécificités territoriales à des fins touristiques. De telles données exposent le territoire et ses habitants à des risques d'échec face aux marchés tumultueux de la main-d'œuvre immigrée et de l'offre touristique mieux organisée.

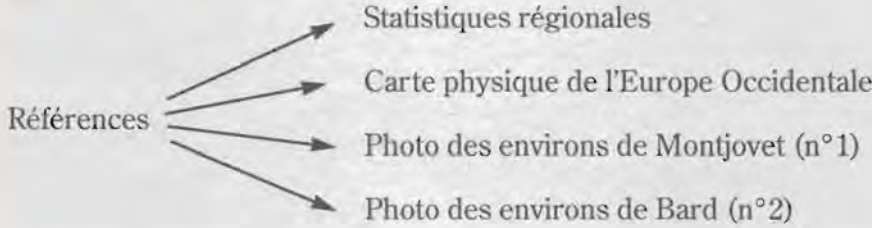
Les lignes qui suivent vous proposent des réflexions, des travaux, des façons de regarder et de sélectionner les informations visuelles. Vous y trouverez aussi

des suggestions pour d'autres expériences, notamment pour des sorties sur le terrain. Premier thème abordé, un sujet classique de la géographie: les

voies de communication.

Destinataires:
5ème Elémentaire et Ecoles Moyennes.

Le transit à travers le territoire



Une circulation intense est un indice géographique important. L'expérience quotidienne et les informations courantes (télévi-

sion, journaux) nous confirment que le passage de voyageurs et marchandises le long de la Vallée d'Aoste est actuellement:

1) supérieur aux besoins internes de la région;
2) supérieur à la moyenne des zones alpines comparables.

Vérifier les indices de l'intensité de circulation (embouteillages, bruit).

Repérer les données régionales suivantes:

- Passages annuels de poids lourds sous les tunnels
- Passages totaux de véhicules sous les tunnels
- Péages autoroutiers annuels

Les comparer avec les données concernant les résidents:

- Population résidente
- Véhicules circulants en Vallée d'Aoste (résidents)
- Commerce international en provenance/destination V.d.A.

Dans l'ensemble de l'humanité ceux qui pensent à la Vallée d'Aoste comme à un lieu de passage sont plus nombreux que ceux qui y vivent.

Avantages et inconvénients, occasions et risques: évaluer le moment où la quantité entraîne des changements de qualité.

Deux conditions sont nécessaires pour qu'un flux continu de communications s'établisse à travers un territoire.

La première est la présence de

deux régions développées et éventuellement complémentaires, séparées par une bande relativement vide.

La seconde est la possibilité

pour les moyens de communication de se frayer un chemin à travers cet espace vide.

Devant la carte physique de l'Europe, délimiter les régions les plus développées. Trouver les complémentarités éventuelles. Indiquer les "espaces vides" et en décrire les traits morphologiques et géo-économiques (peuplement, surfaces utiles, activités dominantes)

En Europe, les espaces vides sont surtout les chaînes de

montagnes. Ailleurs, ce sont aussi les déserts ou d'autres ter-

ritoires peu colonisés par l'homme.

La circulation d'hommes et marchandises a des effets différents sur le territoire traversé suivant le moyen utilisé. Si on n'utilise que l'avion les conséquences au sol seront minimales. Si on se borne aux câbles le tracé ne suivra pas forcément une vallée. De longs tunnels peuvent couper des tronçons de vallées et les écarter des grands parcours.

Au cours de l'histoire les moyens de transport ont changé, ainsi que les conditions générales de cette partie du continent européen. Par conséquent les itinéraires et les cols empruntés n'ont pas toujours été les mêmes. Les effets de la circulation sur le territoire ont également évolué: le passage de personnes à pied, à cheval ou avec attelage vivifie les bourgs sur le parcours bien plus que celui d'un camion sur autoroute.

La Vallée d'Aoste n'a pas toujours rempli les conditions nécessaires pour amorcer un flux important de passages. On

peut néanmoins dénombrer trois grandes périodes de prospérité pour la région, liées à son rôle de voie de communication:

- La période impériale romaine;
- Le bas Moyen-âge et la Renaissance jusqu'en 1550;
- La période contemporaine.

Repérer sur l'atlas les pôles européens de développement utilisant tour à tour le passage en Vallée d'Aoste:

- Rome et la Gaule;
- la Toscane et les Flandres;
- Le nord et le sud d'Europe.

Décrire l'environnement historique et culturel des trois périodes à partir des documents et témoins monumentaux laissés sur leur parcours dans notre région (Pondel et Aoste romaine; le château d'Issogne; ...).

A chaque époque correspondent des voies de communication différentes.

Des tronçons des routes anciennes sont toujours reconnaissables dans le paysage.

Une visite sur les lieux peut renseigner sur leur technique de construction et d'utilisation, ainsi que sur la civilisation qui les a créées.

Des tronçons des routes anciennes

Une visite sur les lieux peut renseigner sur leur technique de

Les routes romaines sont en général prévues pour les attelages, chars et charrettes, et comportent des postes d'arrêt et des relais. Elles se tiennent légèrement au-dessus du fond de la vallée, afin d'éviter les inondations et trouver la roche en place pour bien fonder les ponts et les chaussées.

Plus tard et au moyen-âge la notion de trafic commercial se perd au profit de celle de pèlerinage ou de colportage à travers plusieurs cols, à pied ou à dos d'animaux. Les cols sont encore régulièrement empruntés par ceux qui laissent des traces historiques: les armées, les messagers du roi, les empereurs se rendant à Rome ou les grands prédicateurs de l'Eglise. Des derniers siècles du Moyen-âge à la Renaissance une circulation croissante d'hommes et d'animaux chargés de marchandises peuple les routes valdôtaines, désormais inadaptées aux attelages. Les comptes-rendus des péages en témoignent. Les routes romaines sont réadaptées et plus ou moins entretenues mais le tracé est plus étroit et irrégulier qu'à l'origine.

Les années 1530-1560 mettent brusquement fin à toute activité régulière de transport, et plongent la Vallée d'Aoste dans son isolement souvent dramatique pendant plus de deux siècles. La contrebande et le passage par plusieurs cols de plus en plus enneigés représentent les principaux mouvements de cette époque malheureuse, où même la population locale baisse d'un tiers avant la peste de 1630.

Sur la première photo trois générations de routes sont reconnaissables.

- La route romaine, provenant du chef-lieu de Montjovet, sort à côté de l'église paroissiale de St-Germain et remonte la côte en amont de la faille vers la chapelle Sapé et Champérioux (à gauche).

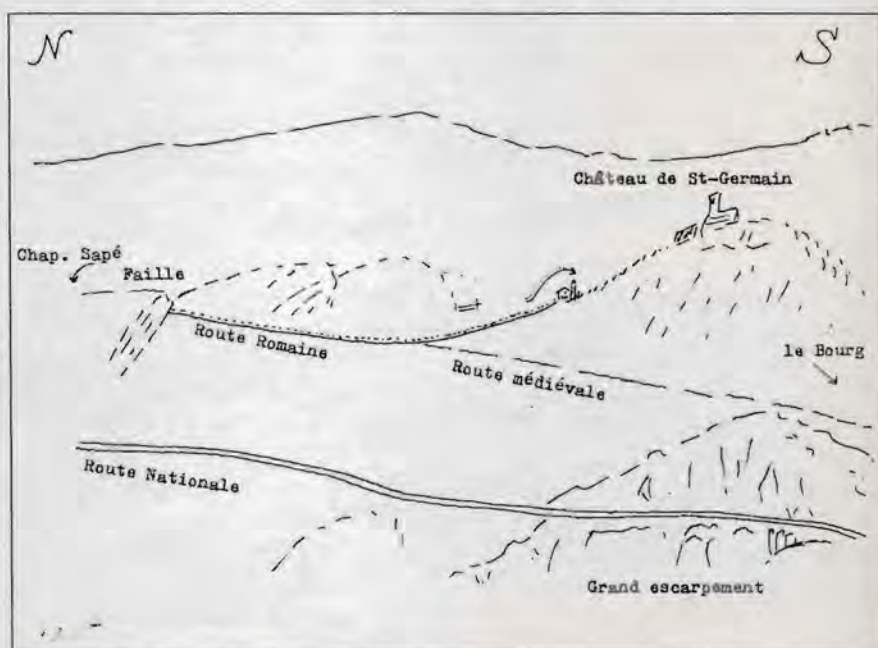
- La route médiévale, provenant du Bourg de Montjovet, débouche au sommet du creux provoqué par l'écroulement en bas à droite; elle passe juste en contrebas du château avant de rejoindre la route romaine vers le milieu de la photo.

- Après avoir coupé le chemin médiéval, la route nationale coupe aussi la niche de détachement du grand écroulement rocheux. Ses œuvres d'art en surplomb témoignent ainsi de la nouvelle confiance dans la science, attitude typique du Siècle des Lumières.

Ceux qui se rendront sur place

pourront profiter d'un exercice logique fondamental dans l'apprentissage: établir la succession temporelle de deux événements d'après leur superposition. Les voies des chars romains sont

souvent désaxées par rapport au tracé de la route: elles sont donc antérieures à la chaussée. Depuis la réfection de la route (moyen-âge?) les chars ne sont plus passés par là.



La deuxième photo nous introduit à la typologie actuelle des voies de communication. Elle montre la logique de l'autoroute, avec son tracé rectiligne au mi-

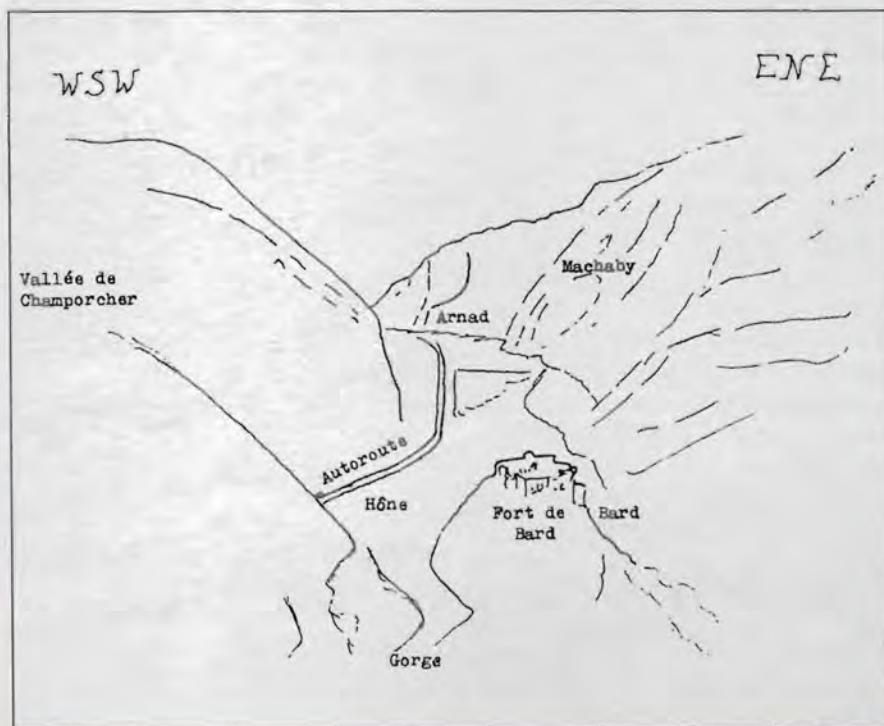
lieu de la vallée. Pour réduire les risques d'inondation elle est surélevée par rapport aux prés environnants. Ces derniers portent encore les traces de l'inon-

dation du mois de septembre 1993, quand la route nationale et le chemin de fer ont été coupés bien plus longtemps que l'autoroute.

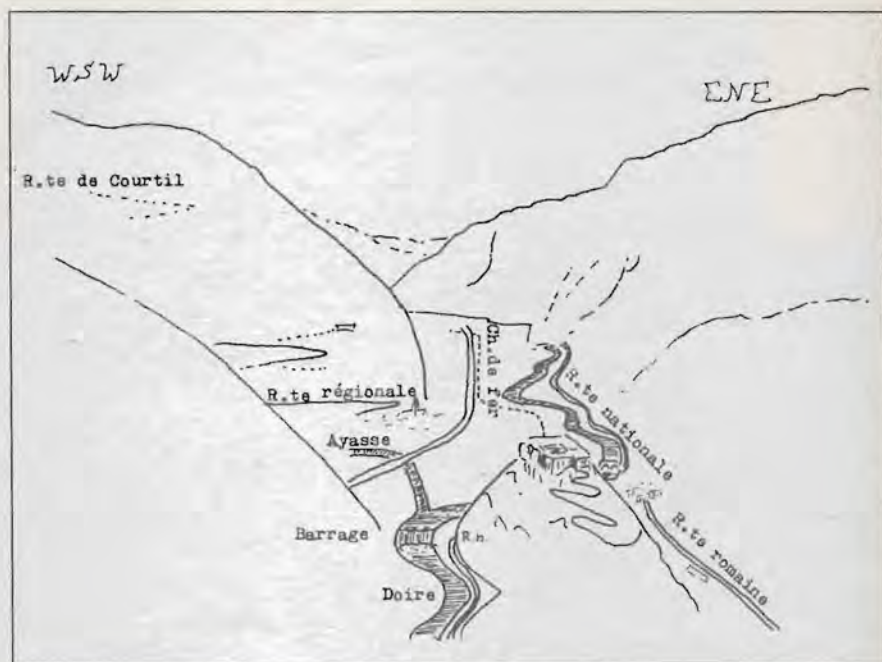


Le fond plat de la vallée, constitué d'alluvions, est presque totalement dépourvu de bâtiments traditionnels, car ils n'auraient résisté aux inondations.

Le long de la Doire la forêt de conifères a disparu partout et n'a jamais été renouvelée malgré la tendance naturelle au reboisement. Ce n'est pas le cas des vallées valaisannes ou savoyardes du Rhône et de l'Arve. Ce tronçon de vallée est si étroit, que le cône de déjection des affluents s'étale jusqu'à l'autre versant: la Doire est forcée de se blottir contre la paroi rocheuse (à droite sur la photo) face aux débris charriés par l'Ayassee, qu'on voit se jeter dans la Doire juste en amont du barrage de Hône (en bas à gauche).



L'autoroute traverse l'agglomération de Hône, elle enjambe l'Ayasse et pénètre dans le tunnel pour éviter la gorge de Bard, étroite mais riche en témoignages historiques, parmi lesquels l'un des tronçons les plus complets de la route romaine des Gaules.



Lors de la construction de l'autoroute, l'agglomération de Hône ne s'allongeait pas encore jusqu'à la base du cône de déjection. Cependant, on peut se demander quel était le poids respectif du percement du tunnel et de la traversée du village dans le budget de l'autoroute. D'un côté il faut compter les difficultés et les ralentissements des travaux dus au percement. Mais de ce travail on obtient le ballast pour surélever l'autoroute. De l'autre côté il faut compter le coût des expropriations et les ralentissements relatifs. Noter en passant la difficulté d'extraction du gravier du lit des rivières en zone de montagne où le plan d'équilibre peut ne pas être atteint par le cours d'eau.

Plusieurs voies de communication sont détectables sur l'image proposée. Si le chemin de fer, qui passe en tunnel sous le fort en premier plan, n'est pas très visible, par contre la route nationale n°26 est soulignée par les œuvres de protection côté rivière. Elle suit d'assez près la route romaine en descendant la vallée vers le bourg de Bard, et s'en éloigne après le grand pont sur la Doire. Nous retrouvons la route nationale le long de la rivière à gauche du fort, alors que la route romaine suit le sillon de droite en formant l'axe de l'ancien bourg. La voie romaine empruntait un chemin sûr et rapide à l'abri des crues.

La petite route d'accès au fort répond aux nécessités militaires et mérite une visite pour admirer l'élégance de ses techniques de construction.

La route régionale pour Champorcher voltige au-dessus du clocher de Hône, bien visible grâce aux travaux récents d'élargissement.

Souvent le débouché des vallées latérales demande un effort particulier aux constructeurs de routes à cause des gorges de raccordement en aval du dernier verrou glaciaire.

Enfin, les chemins carrossables desservant hameaux et maisons isolées sont à peine reconnaissables dans le fond.

Plusieurs autres moyens de transport et communication sont présents sur notre territoire. On y trouve d'un côté les équipements spéciaux pour longue distance, à savoir: oléoduc, gazoduc, lignes téléphoniques et électriques, antennes et relais, couloirs aériens; de l'autre, le réseau de chemins agricoles et touristiques, vicinaux et communaux qu'on emprunte à pied ou avec des véhicules tout terrain.

Il en sera peut-être question dans un prochain numéro...