



Bundesamt für Strassen (ASTRA), CH-3003 Bern
Office fédéral des routes (OFROU)
Ufficio federale delle strade (USTRA)
Uffizi federal da vias (UVIAS)

>> Manuel méthodologique Inventaire des voies de communication historiques de la Suisse

MHB

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



Impressum:

Université de Berne/ViaStoria 1999

Le manuel méthodologique a été élaboré comme base de travail interne pour les collaborateurs et les collaboratrices par l'Université de Berne. Les méthodes de travail ont été définies dans le manuel méthodologique pour la rédaction du projet de l'inventaire des voies de communication historiques de Suisse (IVS).

Table des matières

Avant-propos	1
1. Buts et méthode.....	3
1.1 Mandat et buts.....	3
1.2 La problématique: une analyse en coupe transversale et longitudinale	3
1.3 Niveau d'analyse et caractère scientifique	4
1.4 Les voies de communication historiques – notre définition	4
1.5 Limites chronologiques.....	4
2. Travaux préparatoires	5
2.1 Buts	5
2.2 Travaux dans le domaine de l'histoire.....	5
2.2.1 Critères de densité.....	6
2.3 Travaux dans le domaine du terrain.....	6
2.4 Résultats.....	7
2.5 Première réunion “aperçu provisoire”	7
2.5.1 Buts	7
2.5.2 Mise en oeuvre	7
2.5.3 Résultats	8
3. Inventorisation.....	9
3.1 Directives concernant les itinéraires à étudier	9
3.2 Histoire.....	9
3.2.1 Buts	9
3.2.2 Priorités	9
3.2.3 Sources et travaux	10
3.2.3.1 Bibliographie: cartes.....	10
3.2.3.2 Bibliographie: travaux scientifiques et chroniques locales.....	10
3.2.4 Evaluation et saisie des sources et travaux.....	11
3.2.4.1 Saisie d'informations concernant des secteurs géographiques voisins.....	12
3.2.5 Bibliographie.....	13
3.2.6 Iconographie.....	13
3.2.7 Résultats	13
3.3 Terrain.....	14
3.3.1 Buts	14
3.3.2 Le relevé de terrain.....	14
3.3.2.1 Carte de relevé.....	14
3.3.2.1.1 Trucs techniques et règles pour le relevé de terrain	15
3.3.2.2 Notes de terrain	16
3.3.2.3 Photos	17
3.3.2.4 Dessins (croquis, relevés topographiques etc.).....	18
3.3.2.4.1 Généralités	18
3.3.2.4.2 Croquis.....	19
3.3.2.4.3 Levé topographique	19
3.3.3 Critères de relevé et de représentation	19
3.3.3.1 Principes	19
3.3.3.2 Formes du chemin / éléments de délimitation	19
3.3.3.3 Revêtements et surfaces	20
3.3.3.4 Ouvrages d'art.....	21
3.3.3.5 Eléments du paysage routier.....	21
3.3.3.5.1 Pierre de distance.....	21
3.3.3.5.2 Autre pierre	21
3.3.3.5.3 Arbre isolé / groupe d'arbres.....	22
3.3.3.5.4 Inscription	22
3.3.3.5.5 Croix routière.....	22
3.3.3.5.6 Oratoire / chapelle routière	23

3.3.3.5.7	Chapelle	23
3.3.3.5.8	Eglise (couvent, monastère).....	23
3.3.3.5.9	Représentations de saints.....	24
3.3.3.5.10	Château fort / site fortifié / ruine / château / motte	24
3.3.3.5.11	Ouvrage militaire, retranchement/barricade.....	24
3.3.3.5.12	Edifice profane	24
3.3.3.5.13	Etablissement industriel et artisanal / fabrique	25
3.3.3.5.14	Carrière / gravière.....	25
3.3.3.5.15	Mine.....	25
3.3.3.5.16	Localité ou habitat abandonné.....	25
3.3.3.5.17	Gibet / lieu de justice.....	26
3.3.3.5.18	Fontaine	26
3.3.3.5.19	Port / embarcadère.....	26
3.3.3.5.20	Bac.....	26
3.3.3.5.21	Monument.....	26
3.3.3.6	Règles générales.....	27
3.3.4	Problèmes particuliers lors du relevé de terrain	27
3.3.5	Résultats	27

4. Sélection, définition und détermination de la valeur LPN 29

4.1	Sélection des itinéraires	29
4.1.1	Critères	29
4.1.1.1	Réseau de l'Atlas topographique de la Suisse (ATS).....	29
4.1.1.2	Critère de visibilité.....	30
4.1.1.3	Densité ou homogénéité	30
4.2	Etablissement d'une liste d'itinéraires	31
4.2.1	Définition d'un itinéraire	31
4.2.2	Subdivision de l'itinéraire en tracés et segments	32
4.2.2.1	La constitution de tracés.....	32
4.2.2.2	La constitution de segments	33
4.2.3	Désignation de l'itinéraire et de ses subdivisions	33
4.2.3.1	Généralités.....	33
4.2.3.2	Qualifications complémentaires	33
4.2.3.3	Nom des itinéraires.....	34
4.2.3.4	Nom des tracés	35
4.2.3.5	Nom des segments.....	36
4.2.4	Numérotation des itinéraires et de leurs subdivisions	36
4.2.4.1	Numérotation des itinéraires.....	36
4.2.4.2	Numérotation des tracés	37
4.2.4.3	Numérotation des segments.....	37
4.3	Classification selon la Loi sur la protection de la nature et du patrimoine (LPN).....	38
4.3.1	Principes.....	38
4.3.2	Evaluation de la valeur de communication historique	38
4.3.2.1	La portée.....	38
4.3.2.2	Continuité, ancienneté, persistance de la voie de communication et/ou de son usage.....	39
4.3.2.3	Intensité et volume du trafic	39
4.3.2.4	Fonctions du point de vue politique, stratégique, social, économique et religieux.....	39
4.3.2.5	Nombre, diversité et signification des éléments du paysage routier	40
4.3.2.6	Exceptions historiques.....	40
4.3.3	Détermination de la valeur morphologique.....	40
4.3.3.1	Remarques préliminaires	40
4.3.3.2	Le degré de substance.....	41
4.3.3.3	La valeur LPN morphologique	42
4.3.3.4	Les critères d'évaluation	43
4.3.3.4.1	Forme de la voie (max. 3 points [à l'exclusion de la largeur de la voie])	43
4.3.3.4.2	Largeur de la voie (max. 1 point)	44
4.3.3.4.3	Revêtement et surface (max. 2 points)	45
4.3.3.4.4	Ouvrages d'art (max. 1 point)	45
4.3.3.4.5	Éléments du paysage routier (max. 1 point).....	46
4.3.3.4.6	Rareté (max. 1 point)	46
4.3.3.4.7	Exemplarité (max. 1 point).....	46
4.3.3.4.8	Etat de conservation (max. 1 point).....	46
4.3.3.4.9	Situation (max. 1 point).....	46
4.3.3.4.10	Jolly Joker.....	47
4.4	Etablissement de la carte d'inventaire	47

5. Elaboration de la documentation IVS	49
5.1 Principes.....	49
5.2 Histoire (textes).....	49
5.2.1 Le contenu des rubriques historiques.....	49
5.2.1.1 Rubriques historiques des descriptions d'itinéraires	49
5.2.1.2 Relation entre les rubriques historiques des descriptions d'itinéraires et de tracés.....	50
5.2.1.3 Rubriques historiques des descriptions de tracés.....	51
5.2.1.4 Rubriques historiques des descriptions de segments	51
5.2.2 Problèmes particuliers relatifs à la méthode historique de l'IVS.....	52
5.2.2.1 La méthode régressive et le danger des cercles vicieux	52
5.2.2.2 Liaisons et parcours.....	52
5.2.2.3 Age et datation.....	53
5.2.2.4 Toponymes et sources archéologiques	54
5.2.2.5 L'interprétation de la cartographie historique.....	54
5.2.2.6 L'utilisation de travaux d'histoire locale	55
5.2.2.7 Hypothèses und contradictions.....	55
5.3 Terrain (textes).....	57
5.3.1 Le contenu des rubriques morphologiques.....	57
5.3.1.1 Rubriques morphologiques des descriptions d'itinéraires	57
5.3.1.2 Rubriques morphologiques des descriptions de tracés	57
5.3.1.3 Rubriques morphologiques des descriptions de segments.....	58
5.3.1.4 Directives générales.....	58
5.4 Relation entre les rubriques historiques et morphologiques	59
5.5 "Objectifs et mesures"	59
5.5.1 Règles générales.....	59
5.6 Iconographie	60
5.6.1 Photos.....	60
5.6.1.1 Dias	61
5.6.1.2 Photos n/b.....	61
5.6.2 Illustrations.....	63
5.6.3 Croquis	64
5.6.3.1 Réalisation des croquis.....	64
5.6.3.2 Principes techniques pour le contrôle intermédiaire des croquis	64
5.7 Carte de terrain.....	65
5.7.1 Etablissement de la carte de terrain.....	65
5.7.2 Principes techniques pour le contrôle intermédiaire de la carte de terrain.....	65
5.8 Carte d'inventaire	65
5.8.1 Etablissement de la carte d'inventaire	65
5.8.2 Principes techniques pour le contrôle intermédiaire de la carte d'inventaire	66
5.9 Deuxième réunion.....	67
5.9.1 Buts	67
5.9.2 Déroulement.....	67
5.9.3 Résultats	68
5.10 Accompagnement scientifique.....	69
5.10.1 Principes.....	69
5.10.2 Organisation de l'accompagnement scientifique histoire	69
5.10.3 Organisation de l'accompagnement scientifique terrain.....	69
5.11 Fin de l'élaboration de la documentation IVS.....	71
5.11.1 Autocontrôle de l'auteur	71
5.11.1.1 Explications pour la "checklist" "auto-contrôle de l'auteur" (cf. tableau chap. 9.7).....	71
5.11.2 Rédaction de l'avant-propos	76
5.11.3 Transmission des données à la "Redaktion"	76

6. Complément: les règles formelles.....	77
6.1 Règles d'écriture et mise en forme des textes	77
6.1.1 Principes.....	77
6.1.2 Guillemets pour concepts, définitions, toponymes	78
6.1.3 Crochets	78
6.1.4 Abréviations	78
6.1.4.1 Abréviations courantes	78
6.1.4.2 Abréviations dans la citation de travaux et de sources et dans la bibliographie	78
6.1.5 Nombres et chiffres	79
6.1.6 Numéros des itinéraires, tracés et segments	79
6.1.7 Toponymes et noms de localités	79
6.1.8 <i>Règles d'écriture particulières</i>	79
6.2 Règles de citation et de référence	80
6.2.1 Ouvrages de référence.....	80
6.2.2 La citation textuelle.....	80
6.2.3 L'ellipse	80
6.2.4 La citation indirecte.....	80
6.2.5 Indications générales.....	80
6.2.6 Citation de cartes.....	81
6.2.7 Citation de documents d'archives.....	81
6.2.8 Cas particuliers.....	81
6.2.9 Citation de documentations IVS (I/T/S).....	82
6.3 Bibliographie	83
6.3.1 Ouvrages de référence.....	83
6.3.2 Organisation et configuration.....	83
6.3.3 Abréviations	83
6.3.4 Cartes et plans	84
6.3.4.1 Cartes et plans non publiés	84
6.3.4.2 Cartes et plans publiés.....	84
6.3.5 Sources et travaux	85
6.3.5.1 Sources non publiées	85
6.3.5.2 Sources publiées	85
6.3.5.3 Travaux.....	85
6.3.5.3.1 Exemple "plusieurs auteurs".....	85
6.3.5.3.2 Exemple "thèse"	85
6.3.5.3.3 Exemple "dictionnaire"	85
6.3.5.3.4 Exemple "collection", "recueil", "périodique"	86
6.3.5.3.5 Exemple reprint / réimpression.....	86
6.3.5.3.6 Exemple traduction	86
6.3.5.3.7 Exemple travail non publié.....	86
6.3.5.3.8 Exemple documentation IVS.....	86
6.3.6 Services publics et personnes de référence	86
6.4 Liste des abréviations.....	87
6.4.1 Abréviations courantes.....	87
6.4.2 Cartes	87
6.4.3 Archives	87
6.4.4 Bibliothèques	88
6.4.5 Instituts, universités, musées.....	88
6.4.6 Services de l'administration et instituts spécialisées	88
6.4.7 Travaux	89

7. Travail d'édition	101
7.1 Mise au net des données, constitution du classeur d'édition (Redaktionsordner) "1"	101
7.1.1 Numérisation des images	101
7.1.2 Constitution du classeur d'édition "1"	101
7.1.2.1 Contrôle sur la base du classeur d'édition "1"	101
7.1.3 Mise au net de la carte de terrain, de la carte d'inventaire et des croquis.....	102
7.1.4 Mise au net du classeur d'édition "1"	102
7.2 Relecture scientifique	103
7.2.1 Relecture scientifique histoire	103
7.2.2 Relecture scientifique terrain	104
7.3 Correction de la relecture scientifique et constitution du classeur d'édition (Redaktionsordner)	"2"
105	
7.3.1 Intégration des corrections	105
7.3.2 Constitution du classeur d'édition "2"	105
7.4 Relecture formelle et constitution du manuscrit original.....	106
7.4.1 La relecture formelle	106
7.4.2 Intégration des corrections de la relecture formelle	106
7.4.3 Constitution du manuscrit original de la documentation IVS	106
7.5 Contrôle des auteurs et travaux finaux.....	107
7.5.1 Contrôle des auteurs (relecture formelle des textes et illustrations).....	107
7.5.2 Travaux finaux	107
8. Adoption totale ou partielle	109
8.1 Instructions pour l'utilisation de la documentation IVS.....	109
8.2 Le cahier cantonal.....	109
8.2.1 Contenu du cahier cantonal.....	109
8.2.2 Budget temps et coûts de production	110
8.2.3 Préparation et production	110
8.3 Présentation à la commission de référence de l'IVS	111
8.3.1 Présentation	111
8.3.2 Excursion	111
8.3.3 Moyens de présentation, conseils et trucs	111
8.4 Processus de consultation	112
8.4.1 Consultation des services concernés	112
8.4.2 Audition des cantons	112
8.4.3 Mise en vigueur de l'inventaire par le Conseil fédéral	112
9. Annexes.....	113
9.1 Soutien aux nouveaux collaborateurs de l'IVS	113
9.1.1 Liste de matériel pour les nouveaux collaborateurs de l'IVS	113
9.1.2 Contrôle des premières descriptions	116
9.2 Légendes cartes de terrain et croquis	117
9.3 Feuille de terrain pour l'évaluation morphologique	119
9.4 Feuille photos pour les films n/b & couleur.....	120
9.5 Liste pour diás (modèle)	121
9.6 Table pour les illustrations (modèle)	122
9.7 Checklist auto-contrôle de l'auteur.....	123

AVANT-PROPOS

Cette nouvelle méthodologie a été mise au point pour l'essentiel en 1997 et 1998. Elle remplace avec effet immédiat l'ancien manuel (Methodologiehandbuch / MHB), le bulletin méthodologique (c'est-à-dire le Bulletin IVS 1990/1) ainsi que toutes les directives communiquées par l'intermédiaire de l'IVS aktuell ou par courrier électronique. La nouvelle méthodologie est complétée par le lexique IVS (Terminologiehandbuch / THB), lui aussi révisé.

Contrairement à l'ancien manuel de méthodologie, qui se limitait à présenter la systématique de l'IVS alors que les problèmes méthodologiques relevant de l'histoire ou de la géographie étaient discutés dans le Bulletin IVS 1990/1, la nouvelle méthodologie contient aussi bien les règles de la systématique IVS (par ex. pour la définition des itinéraires, tracés et segments ou leur classification selon les catégories de la Loi fédérale sur la protection de la nature et du patrimoine (LPN / NHG, Natur-und Heimatschutzgesetz) que des indications touchant à la méthode historique et géographique appliquée à l'IVS. Ce très riche contenu devait être organisé de façon cohérente. Après discussion, les auteurs ont opté pour un découpage qui suit au plus près le processus "normal" de production de l'inventaire. C'est la raison pour laquelle les chapitres sont organisés comme suit: les problèmes méthodologiques spécifiques à la géographie sont déjà traités au chapitre 3, en liaison avec les questions de relevé de terrain. La systématique IVS et la classification LPN / NHG - des étapes qui présupposent que les relevés de terrain sont achevés - suivent au chapitre 4. Les problèmes méthodologiques spécifiques à l'histoire ne se posent en règle générale que lors de l'interprétation des sources, c'est pourquoi ils sont abordés au chapitre 5, qui traite de l'élaboration et de la mise au point de la documentation IVS. *[il manque une phrase ici]*

L'ancien manuel méthodologique, le bulletin méthodologique et les nombreuses contributions des collaborateurs et collaboratrices de l'IVS ont été mis à contribution pour la présente méthodologie, certains passages ont même été repris tels quels. Mais comme la nouvelle méthodologie ne s'adresse qu'aux membres de l'IVS, nous avons renoncé, pour des raisons de clarté, à citer nommément tous les auteurs, auxquels nous adressons ici nos remerciements. Nous voulons aussi souligner que nous considérons cette méthodologie comme la synthèse d'un savoir collectif accumulé par tous les collaborateurs et collaboratrices en près de vingt ans d'inventaire et de recherches sur l'histoire des voies de communication. Elle témoigne des grands progrès méthodologiques accomplis par l'IVS. Nous savons que pour chaque collaborateur et chaque collaboratrice, la participation à ce processus d'apprentissage collectif est parfois douloureux - surtout quand il faut renoncer à des certitudes de longue date -, et qu'il exige de chacun une grande faculté d'adaptation. Nous invitons cependant tous les collaborateurs et toutes les collaboratrices à étudier attentivement les directives présentées, à les intégrer de façon critique dans les documentations IVS et à préparer ainsi l'étape suivante de l'innovation méthodologique.

Berne, Landquart, le 23.5.99,

Arne Hegland, Philipp von Cranach.

Remarque:

- Si vous souhaitez consulter la Méthodologie directement sur l'ordinateur, affichez-le en mode "page", pour voir les illustrations. En mode "normal", les illustrations n'apparaissent pas et les tableaux ne sont pas suffisamment lisibles.

Notes personnelles:

1 BUTS ET METHODE

1.1 *Mandat et buts*

Dans notre paysage contemporain, les vestiges de voies de communication historiques représentent un précieux patrimoine culturel, qui est fortement menacé. L'accroissement constant de la construction et de la motorisation, allié à une transformation fondamentale des comportements de la population en matière de logement, de travail et de loisirs, a provoqué lors des dernières décennies une diminution effrayante des terres agricoles ainsi qu'une modification profonde de notre paysage. Parmi les causes responsables de cette situation, citons les "améliorations structurelles" telles que la construction de routes, les améliorations foncières et remaniements parcellaires qui, combinés à d'autres facteurs tels que l'agriculture intensive, ont provoqué et provoquent toujours la disparition d'innombrables éléments du paysage traditionnel tels que les haies, les ruisseaux et justement aussi de vieux chemins. C'est seulement lorsque la valeur d'un bien culturel est connue que l'on peut mesurer ce que représente sa perte: c'est à partir de cette réflexion que l'ancien Office fédéral des forêts et de la protection des paysages, devenu l'Office fédéral pour l'environnement, les forêts et le paysage (OFEFP) a décidé, en 1980, de mettre sur pied un inventaire des voies de communication historiques dignes de protection, pour fournir aux services chargés des questions d'aménagement du territoire une aide à la décision. En 1983, l'Institut géographique de l'Université de Berne fut mandaté pour la réalisation de cet inventaire. L'IVS comme institution est issu de ce mandat. La méthodologie présentée ici, qui repose sur des méthodes de recherche historiques et géographiques, est le résultat du travail de l'IVS. Le volet historique et le volet géographique n'ont pu être unis qu'au terme d'un long processus; le débat est loin d'être clos, il participe tout naturellement de la réflexion scientifique et est alimenté par l'expérience.

1.2 *La problématique: une analyse en coupe transversale et longitudinale*

Pour notre mandant, la protection des voies historiques les plus remarquables constitue le but principal de l'Inventaire et détermine par conséquent en grande partie la démarche méthodologique: la documentation IVS ne se concentre pas sur les époques passées, mais met au contraire l'accent sur les vestiges de voies historiques qui se sont transmis jusqu'à notre époque et qui sont encore visibles dans le paysage. De ce point de vue, on peut dire que la documentation IVS effectue une analyse qui s'apparente à une coupe transversale, dans laquelle les composantes de chemins anciens encore visibles dans le paysage sont mis en évidence et décrits dans leur forme actuelle. L'objectif de protection définit aussi la manière dont les résultats de l'inventaire sont présentés. Les résultats de cette analyse sont présentés itinéraire par itinéraire dans des cartes et des descriptions, facilement accessibles aux services concernés par l'aménagement du territoire.

Cependant, pour arriver à évaluer l'importance des voies de communication ou de leurs vestiges à des périodes antérieures, il faut considérer leur développement de façon globale et représenter l'histoire de chaque itinéraire selon une coupe longitudinale. Il s'agit d'étudier les relations qui existaient à différentes époques entre différents lieux, de déterminer quels développements ont marqué l'évolution et l'apparence de chaque voie, de déterminer quand les tracés conservés sont attestés pour la première fois par les sources historiques. Du point de vue de l'historien, les différentes documentations IVS, qui répondent aux besoins de l'aménagement du territoire, représentent une collection de micro-histoires de voies de

communication, et constituent des bases précieuses pour des recherches plus poussées d'histoire économique, mais aussi pour des questions relevant de la protection du patrimoine.

1.3 Niveau d'analyse et caractère scientifique

Les limites de temps imposées par notre mandant, l'OFEFP, nous obligent à concentrer le travail, aussi bien les relevés de terrain que la recherche historique. Ainsi, il ne nous est pas possible d'examiner systématiquement les sources non publiées. Mais si nous sommes contraints de sacrifier la recherche en profondeur, il ne nous est pas possible de trouver des raccourcis en ce qui concerne l'appareil scientifique, c'est-à-dire les références aux sources et travaux utilisés, sur lequel repose le contenu des descriptions des itinéraires et tracés: il s'agit là d'une condition fondamentale du travail scientifique, qui permet la vérification par autrui de la pertinence des informations livrées et la confrontation des hypothèses formulées.

La précision des références n'est pas seulement importante pour l'historien spécialisé qui, à partir des micro-histoires de voies de communication, souhaiterait approfondir un aspect particulier, mais aussi pour le public. En effet, les documentations IVS ne sont pas des travaux de recherche à la disposition de quelques chercheurs enfermés dans leur fameuse tour d'ivoire, elles sont conçues comme un instrument à disposition de l'aménagement du territoire. Le public est en droit de savoir pourquoi un chemin historique est considéré comme un bien culturel digne de protection et de connaître les critères sur lesquels repose son classement dans les catégories LPN / NHG. S'il n'est pas possible de vérifier pourquoi un itinéraire est, par exemple, considéré comme une voie de communication d'importance nationale, dont la substance morphologique doit être protégée, on ne peut pas s'attendre, dans le cadre de la pesée des intérêts que représente l'aménagement du territoire, que les objectifs de protection poursuivis soient acceptés et soutenus par les communes et les propriétaires concernés. Et c'est justement parce que l'IVS a l'ambition de contribuer à dessiner le paysage du futur qu'il est impératif pour nous de respecter les règles du jeu d'une recherche historique scientifiquement fondée.

1.4 Les voies de communication historiques – notre définition

Selon la définition établie avec le mandant, les voies de communication historiques sont des liaisons routières héritées de périodes antérieures, attestées comme telles par des documents historiques et aussi, partiellement, par leur forme dans le terrain. Par conséquent, on ne considère que les voies de communication qui sont encore visibles, au moins en partie, soit dans leur forme traditionnelle, soit dans une forme modernisée.

1.5 Limites chronologiques

En principe, la **période d'analyse considérée par l'inventaire** s'étend jusqu'à la première édition de l'Atlas topographique de la Suisse (ATS) vers 1870; en règle générale ne sont inventoriées que les voies de communication présentes dans l'ATS (voir aussi chap. 4.1.1.1). Des voies de communication plus récentes ne peuvent être inventoriées que si elles

- présentent du point de vue qualitatif et/ou quantitatif un degré élevé de substance traditionnelle (comme par ex. de nombreuses routes d'accès ouvertes entre 1870 et 1940 dans les Alpes);
- comportent des ouvrages d'art particuliers ou représentent une oeuvre pionnière du point de vue technique (comme par ex. les ponts de Maillart);
- revêtent un sens historique particulier (par ex. une route militaire spéciale etc.).

2 TRAVAUX PREPARATOIRES

2.1 Buts

- Etablir un aperçu historique et géographique des régions concernées et des espaces historiques.
- Faire un tour d'horizon des relations significatives du point de vue géographique et historique dans l'espace concerné (relations à l'intérieur d'un village, de village à village, avec les lieux centraux) et vers les espaces limitrophes (relations régionales, suprarégionales).
- Déterminer les communications historiques et recenser les liaisons routières qui permettront de définir d'éventuels itinéraires IVS.

nb: en annexe, on trouvera un chapitre spécial "assistance" destiné aux nouveaux collaborateurs de l'IVS.

2.2 Travaux dans le domaine de l'histoire

Acquisition d'une connaissance suffisante de l'histoire de la région concernée et de ses liaisons routières à travers:

- l'examen de la Bibliographie IVS 1982 (médiathèque IVS / sommaire actuel par mots-clés) et d'autres bibliographies (bibliographies personnelles, catalogues par mots-clés d'histoire locale dans les bibliothèques (bibliothèques cantonales, BNS, ZB), travaux bibliographiques, bibliographies cartographiques etc.).
- l'examen de la partie historique des documentations IVS existantes sur les régions limitrophes ainsi que d'autres travaux de l'IVS (publications, cas d'application, matériaux collectés par d'anciens collaborateurs etc.) sur la région concernée, afin d'éviter des contradictions et d'assurer au mieux la coordination des itinéraires connectés.
- l'étude approfondie du matériel existant concernant l'histoire des communications (qui aura été collecté pour l'ensemble du territoire cantonal).
- l'examen des travaux scientifiques et d'histoire locale les plus importants en tenant tout particulièrement compte des aspects liés au trafic. Essentiellement: histoire économique (commerce et trafic), travaux historiques traitant des rapports de souveraineté, de la formation des localités et des modes d'occupation du territoire, histoire du trafic au sens étroit du terme, archéologie.
- la consultation de dictionnaires et manuels (DHBS, DGS, KDM, Schweizerische Kunstführer, INSA, ISOS, La maison rurale en Suisse, inventaires et compte-rendus archéologiques etc.) et recueil de sources publiées (*SSR*, *QW*), ouvrages offrant une vue d'ensemble (histoires cantonales), cartes thématiques (*Historische Karten*, Cartes des châteaux). Consultation des travaux thématiques en relation avec l'histoire des communications de la région.
- le recensement de toponymes significatifs du point de vue des communications; consultation d'ouvrages de toponymie.
- la prise de contact avec des personnes au fait de l'histoire régionale (historiens locaux, musées locaux etc.).

- le report du réseau viaire de l'ATS et/ou une base cartographique de valeur historique analogue sur la CN 1: 25'000 en tenant compte des cartes d'inventaire, respectivement de terrain, existantes des secteurs limitrophes et des régions voisines. Cette **carte des parcours historiques** sert premièrement à établir la liste d'itinéraires provisoire, qui permettra de classer les données. Deuxièmement, elle constitue la base pour l'examen des itinéraires sur le terrain. Il est conseillé d'établir au plus tôt cette carte des parcours historiques, car sa fabrication permet d'acquérir le savoir géographique de base.
- l'établissement d'une liste d'itinéraires provisoire (avec une classification provisoire selon la valeur de communication et une organisation en différents tracés) et une **carte d'inventaire provisoire** (séparée ou sur un transparent par-dessus la carte des parcours historiques).

2.2.1 CRITERES DE DENSITE

Lors de l'établissement de la carte des parcours historiques, de la liste d'itinéraires provisoire et de la carte d'inventaire provisoire, on retient en principe toutes les voies de communication historiques d'importance nationale, régionale et locale jusqu'au niveau de la relation de village à village, dont on vérifie la signification pour l'inventaire. En outre, selon la région de Suisse concernée, on retiendra les critères suivants:

- **Le Plateau suisse:**
les chemins, que leur fonction place en-dessous d'une relation de village à village, ne sont pris en considération que s'ils présentent un degré significatif de substance (voir chap. 4.3.3.2) ou possèdent une signification historique particulière (par ex. un type de chemin spécial, tel chemin de fabrique).
- **Les régions de fermes isolées ou d'habitat dispersé:**
les liaisons vers les fermes isolées et les ensembles dispersés les plus importants doivent être pris en considération. Pour les autres chemins, sont applicables les critères définis pour le Plateau.
- **Les Alpes:**
les accès aux alpages importants sont retenus. Les autres chemins ne sont pris en considération que s'ils présentent beaucoup de substance ou possèdent une signification historique particulière (selon des critères historiques).

2.3 Travaux dans le domaine du terrain

Acquisition d'une bonne connaissance du terrain de la région à documenter et de ses relations de communication par:

- l'examen des travaux de terrain existants dans la région à documenter, en particulier les anciens relevés de terrain;
- l'examen de tous les cas d'application dans la région à documenter;
- l'examen des documentations IVS existantes, en particulier les relevés de terrain, des secteurs avoisinants (comparaison thématique);
- la consultation et l'analyse de la Carte topographique de la Suisse (Carte Dufour), de l'ATS (1^{ère} édition et éditions plus tardives); éventuellement des plans d'ensemble 1:10'000 (légendes supplémentaires pour les chemins, situations viaires plus complexes, toponymes); anciennes feuilles de la CN 1:25'000 (pour éliminer des routes forestières et d'AF plus récentes); dans la mesure où elles existent, cartes CO (cours d'orientation / vestiges de chemins).

- l'analyse de la cartographie du point de vue de:
- l'organisation morphologique du territoire (espaces qui se prêtent facilement / difficilement au trafic);
- les axes de circulation (fleuves, chemins, routes, cols etc.);
- l'occupation du territoire, son développement et ses centralités (villes, villages, églises, couvents etc.).
- le contact avec les services de l'administration publique (administrations communales, services cantonaux tels que la protection des monuments et des sites, les rédacteurs des monuments d'art et d'histoire, l'archéologie, l'aménagement, les forêts et les améliorations foncières) et d'autres interlocuteurs intéressés (sentiers pédestres, bureaux de planification etc.). (Voir l'extrait cantonal de la liste des adresses de l'IVS).

2.4 Résultats

Les résultats des travaux préparatoires sont les suivants:

- une connaissance du développement historique de la région à documenter, avec une attention particulière portée au trafic, à l'occupation du territoire et aux localités;
- une connaissance des caractéristiques morphologiques, tectoniques, etc., de la région à documenter;
- une carte des parcours historiques de la région à documenter (= CN 1:25'000, sur laquelle le réseau de l'ATS ou d'une carte historique équivalente a été reporté);
- une carte d'inventaire provisoire (séparée ou comme transparent à superposer sur la carte des parcours historiques);
- une liste d'itinéraires provisoire (classement NHG, itinéraires et tracés).

Ces travaux préparatoires servent de base pour la réunion "aperçu provisoire".

2.5 Première réunion “aperçu provisoire”

2.5.1 BUTS

- Se mettre d'accord sur les voies de communication qui méritent d'être inventoriées dans la région à documenter.
- Définir provisoirement les itinéraires IVS avec leurs tracés et les segments possibles, en tenant compte des connexions avec les itinéraires des documentations IVS achevées des secteurs limitrophes.
- Evaluer le temps de travail nécessaire pour documenter chaque itinéraire, compte tenu des heures à disposition, selon la planification générale de l'IVS, respectivement la planification annuelle des collaborateurs concernés. Déterminer les domaines pour lesquels il faudra effectuer des recherches (d'archives) ciblées, relatives à des itinéraires précis.

2.5.2 MISE EN OEUVRE

Invitation: par la coordination

Date: selon la planification de la documentation IVS et du planning “Übersicht Arbeitsablauf IVS Dokumentation”, c'est-à-dire au plus tard deux à quatre mois après le début des travaux sur la documentation IVS concernée.

Participants: collaborateurs régionaux, délégués de la direction scientifique (Fachleitung), coordinateur.

Documents pour la réunion:

- carte des parcours historiques de la région à documenter (= report du réseau de l'ATS ou d'une autre carte historique équivalente sur la CN 1:25'000);
- carte d'inventaire provisoire (séparée ou sur un transparent à superposer sur le report de l'ATS (attention aux connexions!) avec les itinéraires et les tracés provisoirement classés);
- liste d'itinéraires provisoire (classification NHG, itinéraires, tracés);
- données de base à disposition:
- liste(s) cantonale(s) des itinéraires nationaux provisoires sur la base de leur valeur de communication,
- travaux préparatoires et/ou achevés sur les cartes adjacentes.

nb: Ces documents doivent parvenir **au moins une semaine avant** la réunion à la coordination, qui dirigera la séance.

Ordre du jour:

- définition précise de la région à documenter: espace historico-géographique, délimitation par rapport aux régions voisines;
- discussion des propositions faites par rapport à la carte d'inventaire et à la liste des itinéraires;
- choix d'un ou plusieurs itinéraires pour des descriptions-test;
- fixation des délais

Durée de la réunion: Deux à cinq heures

2.5.3 RESULTATS

- la région à documenter est déterminée de façon définitive;
- les propositions pour la carte d'inventaire et la liste d'itinéraires ont été discutées;
- des itinéraires ont été décidés pour des descriptions-test;
- les délais ont été fixés.

3 INVENTORISATION

3.1 Directives concernant les itinéraires à étudier

A ce stade déjà, il faut tenir compte du fait que les voies de communication ne sont pas documentées de la même façon dans tous les cantons:

- dans quelques cantons, seuls les itinéraires, tracés et segments appartenant des voies de communication d'importance nationale ont droit à des descriptions normales. Les itinéraires, tracés et segments d'importance régionale ou locale ne sont pas publiés. Dans ces cantons, les informations concernant les voies de communication d'importance régionale ou locale sont consignées sous forme de **mots-clés** dans des descriptions courtes ("Kurzbeschriebe"), pour un éventuel approfondissement. La consigne est: récolter les informations que l'on trouve sur son chemin, mais ne pas les organiser! Cependant, dans ces cantons aussi, on doit rédiger des descriptions normales pour les itinéraires et tracés qui possèdent un tracé ou segment classé d'importance nationale du point de vue du terrain.
- dans d'autres cantons, au contraire, une partie, voire l'ensemble, des itinéraires, tracés et segments d'importance régionale et locale est consignée dans des descriptions normales. Mais dans ces cantons aussi, pour la documentation IVS, l'accent est plutôt mis sur les voies de communication historiques classées d'importance nationale et/ou qui présentent beaucoup de substance historique.

Les indications à ce sujet sont données par la direction de l'IVS.

3.2 Histoire

3.2.1 BUTS

Après la récolte générale d'informations (cf. chap. 2), il s'agit dans cette phase de saisir les informations historiques (sources, documents cartographiques, renseignements oraux de spécialistes locaux, données etc.) de façon ciblée, c'est-à-dire par rapport à chaque itinéraire, pour rédiger les descriptions d'itinéraire et pour le bulletin cantonal.

3.2.2 PRIORITES

En principe, lors de la récolte, la saisie et l'exploitation des sources et de la littérature scientifique, il faudra respecter les priorités suivantes:

- 1^{ère} priorité:
 - cartes historiques (cartes topographiques du XIXe s.; cartes d'ensemble de l'époque moderne), plans des dîmes etc.;
 - travaux relatifs à l'histoire du trafic
- 2^e priorité:
 - chroniques d'histoire locale;
 - documents relatifs à la construction de routes;
 - dessins, gravures, tableaux, photographies historiques;
 - récits de voyage et guides touristiques historiques;
 - documents relatifs aux ponts et chaussées des XVIIIe et XIXe siècles;
 - sources publiées;
 - vues aériennes;
 - travaux relatifs à l'archéologie.
- 3^e priorité
 - sources non publiées d'archives d'Etat, communales et privées.

3.2.3 SOURCES ET TRAVAUX

3.2.3.1 BIBLIOGRAPHIE: CARTES

Comme les cartes historiques jouent un rôle central dans notre travail, il est essentiel d'en exploiter au plus vite les informations. Il s'agit tout d'abord de recenser systématiquement le fonds cartographique des archives cantonales, des villes et des communes les plus importantes. Dans quelques cantons, il existe des bibliographies cartographiques. La Zentralbibliothek de Zurich et la Bibliothèque de la Ville de Berne possèdent de grandes collections de cartes historiques. Dans les chroniques locales, on trouve aussi souvent des plans de dîmes et des plans communaux.

Il est conseillé de se procurer une copie (photocopie, tirage ou autre), pour le bureau, des cartes les plus importantes couvrant tout ou partie de la région à documenter, en n'omettant pas d'y noter leurs références et leur origine.

Il est utile de copier aussi des cartes plus petites, dans lesquelles il n'y a que peu de voies de communication intéressants pour l'IVS. Il est aussi possible d'en reporter les informations sur une carte auxiliaire (CN 1: 25000 ou mieux une photocopie de la première édition de l'ATS, resp. de cartes topographiques plus anciennes). Ce dernier procédé est toutefois moins avantageux, dans la mesure où il est souvent nécessaire, pour résoudre des questions épineuses d'interprétation des cartes, d'avoir recours à plusieurs cartes. Par exemple, on aura besoin de cartes topographiques du XIXe siècle pour arriver à situer exactement sur la carte nationale actuelle les chemins inscrits sur des plans de dîmes du XVIIe siècle. C'est pourquoi, si l'on choisit d'effectuer des reports, on doit emporter aux archives au moins une copie des cartes historiques les plus importantes de la région à documenter! Les cartes auxiliaires sont à compléter soigneusement avec les indications des cartes historiques examinées! Les copies des cartes historiques et les cartes auxiliaires doivent être classées de façon à pouvoir être utilisées par d'autres collaborateurs.

3.2.3.2 BIBLIOGRAPHIE: TRAVAUX SCIENTIFIQUES ET CHRONIQUES LOCALES

A la suite des premiers travaux bibliographiques (cf. chap. 2.2), on doit commencer à recenser systématiquement, en relation avec des itinéraires particuliers, les informations dans les travaux relatifs à l'histoire du trafic et des routes, des chroniques locales et autres ouvrages concernés (par ex. sur les péages, ponts, éléments du paysage routier, relations commerciales générales et particulières, etc.). Les catalogues par noms de lieux ou par mots-clés de la Bibliothèque nationale, des bibliothèques cantonales ainsi que les bibliographies spécialisées (bibliographies IVS, suisse, cantonale, thématique).

Exemple: *Si l'on travaille dans l'espace géographique Z sur un itinéraire reliant A et D en passant par B et C, et dont les buts à longue distance sont A1 et A2 ainsi que D1 et D2, on recherchera, dans les catalogues par noms de lieux des différentes bibliothèques et dans les diverses bibliographies disponibles, tout d'abord les travaux d'histoire locale (également pour les buts à longue distance) pour vérifier si l'on y trouve des chapitres ou passages traitant de routes, de ponts, du trafic, de l'économie et du commerce, d'auberges, d'organisation parcellaire, etc. (contrôler aussi les tables des matières, les index et les bibliographies). On consultera aussi les histoires générales traitant de l'espace Z ainsi que celles ayant trait aux territoires où se trouvent les buts à longue distance A1 et A2, D1 et D2. Il est conseillé d'examiner d'abord les ouvrages les plus récents et les plus solides scientifiquement et d'éplucher leurs bibliographies à la recherche d'articles ou de monographies présentant un intérêt particulier pour l'IVS! Enfin, il faudra*

consulter les index de recueils de sources publiées, à la recherche de voies de communication et de noms de lieux et vérifier les passages indiqués.

Selon cette démarche, pour l'itinéraire de Lenzburg à Suhr (= AG 8), il s'agit d'examiner les publications relatives à l'histoire des deux points de départ resp. d'arrivée ainsi que des villages d'Hunzenschwil et de Staufen, situés sur l'itinéraire, dans le catalogue par noms de lieux de la bibliothèque cantonale argovienne, dans l'Aargauer Bibliographie (et peut-être aussi dans le catalogue par noms de lieux et le catalogue des Orts-Zeitschriftenkatalog de la Bibliothèque nationale). A côté de cela, on recherchera aussi les travaux d'histoire économique ou d'histoire du trafic relatifs aux buts à longue distance Berne et Baden. Concrètement, cela signifie que l'on doit consulter les ouvrages généraux sur l'histoire du canton de Berne, du canton d'Argovie et du comté de Baden à la recherche d'informations relatives à l'économie et au trafic et examiner leurs index et bibliographies. S'il existe plusieurs travaux sur ces lieux ou ces régions, on choisira comme base une publication scientifique récente; ce n'est que si l'on n'y trouve aucune information que l'on aura recours par étapes à des publications plus anciennes. A ce stade, on aura découvert que cet itinéraire de Lenzburg à Suhr fait partie de l'important axe de communication est-ouest de Berne à Zurich par le Plateau suisse et qu'il possède à Hunzenschwil un embranchement important en direction de Brugg et de Zurzach. Enfin, l'examen des index de différents recueils de sources publiées, tels que les volumes correspondants des "Aargauer Urkunden", fournira des indications sur les lieux-dits, les toponymes routiers, d'éventuels éléments du paysage routier dans les villages et localités situés sur l'itinéraire. On y rencontrera peut-être des sources qui permettront d'établir ponctuellement le parcours exact de la route à des périodes déterminées.

3.2.4 EVALUATION ET SAISIE DES SOURCES ET TRAVAUX

Lorsque les cartes et les travaux auront été collectés, il s'agit de les évaluer, les dépouiller et de saisir les informations intéressantes pour nous (extraits et résultats de sources, extraits, citations, données) en vue d'une exploitation ultérieure. On peut procéder de deux manières: soit en saisissant les informations directement dans la rubrique historique de la description d'itinéraire ou de tracé concernée ou dans un fichier intermédiaire.

Il est recommandé d'**intégrer directement dans l'ordinateur, dans les rubriques historiques sous forme de mots-clés**, les résultats de l'interprétation cartographique et de l'étude des travaux historiques. Cette façon de procéder particulièrement rationnelle permet l'utilisation interpersonnelle et inconditionnelle du matériel collecté. Les informations complètes devraient être saisies à des intervalles relativement brefs, tous les 2 à 5 jours. Cette méthode de travail s'impose aussi lorsque l'on travaille sur des ouvrages généraux, qui contiennent des renseignements relatifs à plusieurs itinéraires. Elle implique aussi que l'on peut emporter la carte ou le livre concerné au bureau pour y travailler.

Exemple d'une rubrique historique provisoire, non encore ordonnée, dans laquelle on a stocké des informations pour une exploitation ultérieure:

- *selon MÜLLER (1991: 37) le chemin existait déjà XIIe-XIIIe s. Cependant pas attesté.*
- *carte de GYGER (1670): itinéraire indiqué, mais pas clair si tracé 1 ou 2; source valable que pour évaluer itinéraire*

- *tracé 1 dans le secteur de Männedorf reproduit fidèlement dans plan de dîmes de RIEMENSCHLÄGER (1776).*
- *chapelle St.Michael à Meilen sur tracé 2 de 1576 déjà évoqué dans reconnaissance de 1512 (MÜLLER 1991: 45).*
- *itinéraire important au XIVE-XVe s. pour commerce du sel de A à Z en passant par ... ROBERT (1976: 74 f.). Voir aussi itinéraire ZH xy*
- *ATS (24 Goldküste 1877) atteste parcours des deux tracés; tracé 1 comme "route de 3 à 5 m de largeur", tracé 2 comme "chemin carrossable sans travaux d'art".*
- *droit d'auberge pour le Löwen 1^{ère} mention 1432 (MARTIN 1956: 43). Où se trouvait l'auberge Löwen?*
- *selon HEDINGER (1992: 18 und 22) dans village B et village C une villa du IIe s. Probablement il y avait déjà à l'époque une liaison mais pas clair si tracé identique au tracé 2 actuel.*
- *ZÜRCHER URKUNDEN, Bd. 17, 345: reconnaissance 1459 désigne "Landstrasse" comme limite d'un champ près de la "Kuppe" (= actuelle "Wolfskuppe"?).*
- *Aucun des deux tracés reproduit dans carte de SPETH (1698)!*

Une alternative consiste à classer temporairement les matériaux récoltés dans un système d'archivage homogène, organisé selon les itinéraires et les tracés. Dans ce cas aussi, il faut veiller à préserver l'utilisation interpersonnelle; le système d'archivage doit faire apparaître clairement à quels itinéraires, tracés ou segments correspondent les données historiques saisies. Pas de fichiers sauvages!

nb: par rapport à l'ATS, mais aussi par rapport à d'autres cartes que l'on peut transposer sur le terrain actuel, il est nécessaire de relever les constats négatifs, c'est-à-dire quand un chemin n'est pas indiqué sur la carte!

nb: dès la saisie des sources et des travaux historiques, il est important de respecter le plus possible les règles de citation. On assure ainsi d'une part l'utilisation interpersonnelle, d'autre part on réduit le travail lors de la phase de rédaction et d'édition. A ce propos, voir chap. 6.2.

Pour les problèmes spécifiques de méthode historique qui se posent pour l'exploitation des sources et des travaux, voir chap. 5.2.2.

3.2.4.1 SAISIE D'INFORMATIONS CONCERNANT LES SECTEURS GEOGRAPHIQUES VOISINS

Lorsqu'on rassemble des informations, on tombe souvent sur des matériaux intéressants pour l'IVS, qui ne concernent pas notre propre région de travail, mais un secteur voisin.

A l'avenir, on trouvera sur le serveur une BOÎTE CANTONALE spéciale, dans laquelle on pourra stocker, pour un usage ultérieur, des indications bibliographiques et des informations relatives à l'histoire des routes. Ces boîtes cantonales sont accessibles à tous les collaborateurs. Le but est de pouvoir stocker temporairement des informations trouvées par hasard.

3.2.5 BIBLIOGRAPHIE

L'ensemble des cartes, plans et titres d'ouvrages utilisés doit être enregistré de façon complète (voir chap.6.3). Les cartes et les plans sont dès le début intégrés sous leur forme correcte dans

la bibliographie officielle de la documentation IVS. Il est conseillé d'établir à côté de ce fichier un fichier auxiliaire dans lequel on pourra consigner les commentaires relatifs à chaque titre. Cela permet, pour des titres souvent utilisés, d'enregistrer la référence de la bibliothèque et de signaler, après examen d'un ouvrage, s'il est d'une utilité quelconque pour notre travail.

3.2.6 ICONOGRAPHIE

L'iconographie comprend tous les "produits" (photo-) graphiques.

Pour la rubrique histoire, il s'agit avant tout d'*illustrations*. Au sein de l'IVS, on utilise la notion d'*illustration* pour l'ensemble des images "empruntées", telles que gravures, dessins, photos de personnes extérieures à l'IVS etc., mais aussi pour les plans (de détail), les coupes, les *Blockbilder* etc.

Les illustrations qui donnent sur un chemin une information concrète, difficile à obtenir par un autre moyen, sont systématiquement collectées. On collectera aussi des illustrations qui ne donnent peut-être pas d'informations particulières (uniques), mais qui pourront servir plus tard à illustrer la documentation IVS.

nb: les illustrations que l'on prévoit d'intégrer dans la documentation IVS doivent être soit des originaux, soit de bonnes copies (par ex. *Repro*). Des photocopies de qualité moyenne peuvent faire l'affaire lors de l'élaboration des textes, mais elles perdent tellement au cours du scannage puis de l'impression qu'elles ne peuvent plus être utilisées comme illustrations dans la documentation IVS et doivent finalement être écartées.

C'est pourquoi il faut se demander, lors de la collecte, quelles illustrations pourraient être intégrées plus tard dans la documentation IVS, pour en faire d'emblée de bonnes copies. De cette façon, on s'évitera un travail pénible et dévoreur de temps, comme le retour aux archives ou à la bibliothèque.

A propos de l'intégration des illustrations dans la documentation IVS voir chap. 5.6.

3.2.7 RESULTATS

Mise en place d'informations historiques relatives aux itinéraires et/ou aux tracés pour les itinéraires à retenir pour l'établissement de la documentation IVS.

3.3 Terrain

3.3.1 BUTS

Examiner/parcourir tous les itinéraires et tracés qui apparaissent sur la carte des parcours historiques (chap. 2.2) selon les critères de densité adoptés (chap. 2.2.1) et qui sont inscrits sur la liste provisoire des itinéraires, pour

- collecter les données du terrain en vue de la sélection définitive des itinéraires qui figureront dans l'inventaire et de la rédaction des rubriques "terrain", éventuellement des rubriques "objectifs et mesures", des descriptions d'itinéraires, tracés et segments;

- établir le degré de substance et la classification NHG du point de vue morphologique des itinéraires et tracés qui figureront dans l'inventaire (voir à ce sujet chap. 4.3.3) et, éventuellement, constituer des segments dans ces itinéraires et tracés;
- vérifier la définition des itinéraires et tracés telle qu'elle apparaît dans la liste d'itinéraires provisoire et éventuellement la corriger sur la base des résultats du relevé de terrain, dans un processus de "feed-back".

nb: ce processus de "feedback" joue un rôle central dans notre démarche interdisciplinaire!

3.3.2 LE RELEVÉ DE TERRAIN

Le relevé de terrain se compose de quatre éléments:

- la carte de relevé (Feldkarte);
- les notes manuscrites de terrain;
- les prises de vue photographiques;
- les dessins (croquis, levés topographiques, esquisses à main levée, etc.).

3.3.2.1 CARTE DE RELEVÉ

Sur une base cartographique (copie de l'édition actuelle du plan d'ensemble 1:10'000 ou de la CN 1:25'000), on reportera à l'aide de symboles les éléments constitutifs du chemin et éléments du paysage routier suivants (voir à ce propos chap. 9.2):

- forme de la voie (chemin creux, taluté, chaussée);
- revêtement (pavage, matériau meuble, empièchement/cailloutis, ...);
- éléments de délimitation de la voie (rangées d'arbres, haies, clôtures, murs, pierres bordières, ...);
- ouvrages d'art (pont, tunnel, galerie, bac, ...);
- éléments du paysage routier (croix routière, pierre de distance, chapelle, auberge, ...).
Pour les édifices profanes – tels que les auberges, les relais, ... –, l'inscription sur la carte se fait au moyen d'un symbole particulier accompagné d'une inscription.

nb: Toutes les cartes de relevé dessinées de cette façon sur le terrain sont des **Feldkarten** – qu'elles soient effectuées sur des copies du plan d'ensemble ou directement sur la CN25.

3.3.2.1.1 Trucs techniques et règles pour le relevé de terrain:

- **Choix de l'échelle de la carte pour le relevé de terrain:**
 - pour un réseau plutôt rectiligne et “pauvre en substance”, où il ne s'agira d'inscrire, sur une surface restreinte, que peu de signes cartographiques, on recommandera d'effectuer le relevé directement sur la dernière édition de la CN25;
 - pour des réseaux plus denses, où plusieurs itinéraires, tracés ou segments historiques se côtoient, ou dotés de parcours sinueux, on est indispensable d'effectuer le relevé sur une copie du plan d'ensemble 1:10'000. C'est tout particulièrement le cas dans les Alpes, les Préalpes et le Jura;

- pour des situations très complexes, on recommande d'utiliser des agrandissements du plan d'ensemble à l'échelle 1:5'000 (ou plus grand).
 - **Inscriptions:**
 - chaque chemin relevé doit être inscrit directement sur la carte de relevé avec la date du relevé, le numéro provisoire d'itinéraire/tracé/segment et le sigle du collaborateur qui effectue le relevé. Ces inscriptions doivent pouvoir être gérées sans risque de confusion;
 - il faut inscrire le numéro de la CN (si possible en spécifiant de quel quart il s'agit, par ex. CN 1079.4) et évent. le nom de la commune concernée;
 - il est utile d'inscrire son nom et son adresse sur les cartes de relevé.
 - Pour éviter les confusions et les problèmes de gestion, il est conseillé de désigner clairement les itinéraires et tracés à relever non seulement sur la carte de relevé mais aussi dans les notes de terrain, selon leur définition provisoire.
 - Les inscriptions sur les cartes de relevé préparées doivent être faites avec un feutre indélébile;
 - pour clarifier des situations complexes, par ex. des tracés multiples, il est recommandé d'utiliser différentes couleurs pour le relevé.
 - Les signes conventionnels de la “légende de terrain” doivent être reportés sur la carte de relevé le plus fidèlement possible, selon leur situation géographique. Mais si, par exemple, le revêtement change constamment de nature, on utilisera sur toute la longueur un signe conventionnel mixte (Mischsignatur), qui ne rend pas exactement compte de la réalité.
 - Les notes brèves, les dessins à main levée et les coupes seront portés directement sur la carte de relevé, s'il y a assez de place (de cette façon, on risque moins de perdre des informations, qui s'avèrent par la suite très utiles pour rédiger les descriptions).
 - Les données métriques telles que les hauteurs de murs et de talus, l'épaisseur des murs, la largeur des chemins doivent apparaître directement sur la carte de relevé. On ne doit pas être avare de telles indications, qui constituent un important aide-mémoire et qui sont très utiles pour la réalisation d'un éventuel croquis.
 - Les dimensions principales des ouvrages d'art (par ex. ponts) qui auront été dessinés doivent également être notées.
 - La position d'où ont été prises les photos doivent aussi être notées directement sur la carte de relevé, dans la mesure du possible.
 - Les signes conventionnels ne reflétant que très insuffisamment la réalité, on pourra les préciser grâce à des notes, mieux encore des abréviations, portées directement sur la carte de relevé (par ex. "MPS" pour mur de pierres sèches, “BHM” pour bande herbeuse médiane, “tR” pour tombant en ruine (par ex. pour des murs), “TRmét” pour traverse en métal, etc. etc.).
 - A l'aide de croquis de détails (agrandissements dessinés à main levée), on clarifiera des situations confuses. Ces indications peuvent être d'une grande utilité lors de la mise au net et pour rédiger les descriptions.
- nb:** Les cartes de relevé sont des cartes de travail personnelles et restent chez leur auteur. Elles sont cependant rangées au bureau de façon à être accessibles à une tierce personne, si nécessaire.
- nb:** La transcription **ultérieure** des cartes de relevé pour servir de base à l'établissement de la carte de terrain digitalisée se fait selon les indications du cartographe responsable (cf. chap. 5.7).

3.3.2.2 NOTES DE TERRAIN

Les notes de terrain complètent les indications de la carte de relevé. Elles sont portées directement sur la carte de relevé, au verso de celle-ci ou dans un carnet de terrain séparé (ne pas oublier la date de relevé).

Les descriptions de terrain seront rédigées ultérieurement à partir des notes de terrain, en combinaison avec les cartes de relevé, les photos, les esquisses etc.

On doit donc veiller à pouvoir, quelques mois ou même, dans le pire des cas, quelques années plus tard, rédiger des descriptions de terrain complètes sur la base des informations combinées des "notes" cartographiques, écrites et photographiques. Cela signifie entre autres que chaque élément relevé doit pouvoir être décrit selon les prescriptions du lexique de l'IVS (Terminologiehandbuch ou **THB**). Trois exemples à ce sujet:

- La carte de relevé indique une forme de chemin, cependant le signe conventionnel "talus avec matériau meuble" ne nous précise pas de quel type de matériau meuble il s'agit et si le talus est couvert (quel type de végétation?) ou nu. De même, le signe "talus dans le rocher" ne nous précise pas s'il s'agit de roche taillée, si oui, comment elle est taillée, quelle est sa hauteur, de quelle roche il s'agit...
- Le signe conventionnel "clôture/balustrade" n'indique pas s'il s'agit d'une clôture ou d'une balustrade, ni le matériau, ni le mode de construction, ni l'état de conservation...
- Dans le cas de murs, par exemple, nous nous intéressons aussi au mode de construction, (appareillage, montage à sec ou au mortier, forme des pierres, hauteur et épaisseur du mur, état de conservation etc.)

En plus de "notes de terrain" photographiques et écrites, qui aident à préciser les signes conventionnels du relevé (y c. les éléments du paysage routier et les ouvrages d'art), il ne faut pas oublier les points suivants, qui ne sont pas seulement utiles pour les descriptions ultérieures, mais qui servent aussi à déterminer la valeur LPN / NHG morphologique (cf. chap. 4.3.3.3):

- usage:
 - usage(s) actuel(s);
 - éventuelles indications d'usages/de fonctions anciennes;
 - modifications d'usage souhaitables
- atteinte(s), risques de détérioration possibles et/ou visibles.
- caractéristiques:
 - parcours (adaptation au terrain);
 - valeur/force paysagère d'un chemin (le chemin comme élément constitutif du paysage);
 - remarques au sujet du profil en long (dans la mesure où il n'est pas lisible sur la carte), comme par ex. des pentes particulièrement abruptes;
 - remarques sur la coupe transversale, par ex. goulet, défilé
- rareté / exemplarité
 - noter si un chemin présentant une morphologie typique pour la région pourrait être considéré comme exemplaire, ou même s'il possède une valeur scientifique particulière;
 - noter quand un type de chemin constitue une rareté dans une région donnée.
- hypothèses / constats de terrain
 - réflexions sur d'éventuelle(s) suite(s) (non conservées) du parcours;
 - réflexions sur la définition des itinéraires, l'organisation des itinéraires et tracés;
 - réflexions sur la chronologie relative, éven. absolue (surtout des tracés);

- observations générales de terrain (qui peuvent avoir une influence sur le parcours ou l'aspect d'un chemin), comme par ex. un terrain marécageux, chute de pierres / pierres concassées ? *Steinschlag*, difficultés topographiques particulières (qui probablement n'ont pu être surmontées que grâce à des techniques relativement récentes), ... ;
- réflexions sur la cartographie historique, quand elle s'avère inexacte voire fautive ou impossible du point de vue du terrain;
- etc.

nb: La plupart du temps, les notes sont effectuées chronologiquement, en suivant le parcours du relevé de terrain, elles ne sont donc pas structurées. La structuration, notamment l'intégration dans les rubriques "terrain" et "objectifs et mesures", se fait au bureau, lors de la rédaction des descriptions.

A cet égard, il est important que le contenu des différentes rubriques soit cohérent. Les hypothèses et les constats de terrain en particulier jouent un rôle central dans notre démarche interdisciplinaire et doivent, pour la description définitive, être confrontés à la description "histoire".

On aura avantage à effectuer sur le terrain déjà une première estimation de la valeur NHG (voir chap. 4.3.3.3) et une différenciation du degré de substance (voir chap. 4.3.3.2) et de consigner ces constats dans les notes de terrain, resp. sur la carte de relevé.

3.3.2.3 PHOTOS

Les relevés de terrain sont documentés par des photos, qui constituent une partie intégrante de la documentation IVS.

Les collaborateurs/trices sont libres de décider s'ils ne font que des diapos ou s'ils prennent aussi, *en plus*, des photos n/b. Pour les présentations (par ex. devant la BAG), les diapos sont indispensables. Quand les conditions sont mauvaises (lumière, forêt etc.), un film n/b peut présenter des avantages (pour l'intégration dans la documentation IVS).

Du point de vue "administratif", les règles suivantes sont à respecter pour les photos.

- Pour les prises de vue n/b il faut remplir une fiche photo (cf. exemple chap. 9.4) et légèrer les pochettes et les bandes de négatifs (cf. chap. 5.6.1.2).
- Les diapos doivent être légèrées au moyen d'un feutre indélébile. Les mentions obligatoires sont le numéro de la CN, le numéro de la carte d'inventaire (IK), le sigle personnel ainsi que la date. Dans la mesure où le dia est intégré à la documentation IVS, il faut y ajouter un numéro de série, composé du sigle personnel, de la majuscule "D" [pour "Dia"] et d'une numérotation continue (ex.: ama D 127) (cf. chap. 5.6.1.1).
On est libre d'ajouter ou non la commune, le lieu-dit ou les coordonnées, des informations qui peuvent être utiles pour identifier l'image. Une brève indication de ce que l'on veut montrer avec la photo (par ex. "ancien relais Göschenen") peut aussi s'avérer utile.
- Il convient de remplir la fiche photo et légèrer les pochettes et les bandes de négatifs, respectivement les diapos tout de suite après le retour du labo du matériel photo, quand les prises de vue sont encore "fraîches" et que la mémoire permet de retrouver ou de reconstituer des informations manquantes.

Le but de la photographie est de documenter les chemins historiques dans leur état au moment du relevé de terrain.

Elle sert aussi d'"aide-mémoire" lors de la rédaction des descriptions et peut remplacer des

notes de terrain longues et compliquées, par ex. la description d'un type particulier de pavage, le texte d'une inscription ou l'aspect d'un oratoire.

La photo doit d'une part fixer le mieux possible le caractère d'ensemble d'un chemin, d'autre part aussi montrer des détails de toutes sortes. Grâce à des photos de détail, nous autres – en tant qu'experts – pouvons rendre l'observateur (non averti) attentif à quelque chose de particulier, peut-être d'unique ou d'inconnu.

Exemple: un pont en tant que tel n'attire guère l'attention, car chacun reconnaît cet objet pour ce qu'il est. Une photo d'un détail constructif - par exemple un assemblage en bois à tenons et mortaises – peut orienter le regard et les réflexions d'un éventuel observateur vers la "vie intérieure" du pont et confère à ce dernier un caractère spécial, qui peut en augmenter, d'un point de vue subjectif, la valeur.

Exprimé d'une autre façon, cela signifie que nous devons essayer de montrer à nos "lecteurs" ce qu'on ne voit pas d'ordinaire au premier coup d'oeil.

3.3.2.4 DESSINS (CROQUIS, LEVES TOPOGRAPHIQUES ETC.)

3.3.2.4.1 Généralités

Pour les voies qui présentent une valeur particulière, scientifique ou autre, des croquis et des levés topographiques peuvent être réalisés pour compléter les descriptions et des cartes de terrain. Les croquis et les levés topographiques servent à illustrer des situations complexes, qui ne peuvent être représentés avec une clarté suffisante sur la carte de terrain et dans les descriptions. Par exemple:

- pour clarifier la succession de plusieurs générations de chemins;
- pour représenter une grande densité d'informations sur un espace restreint;
- pour clarifier des problèmes scientifiques.

D'éventuels croquis ou levés topographiques pour des situations particulières sont à envisager dès le relevé de terrain.

Avant la phase d'élaboration de la documentation, il faut décider d'entente avec la cartographie, respectivement la direction de la "Redaktion", quelles situations de terrain feront l'objet de croquis ou de levés topographiques. Les objets concernés seront éventuellement examinés, avant la décision définitive.

nb: la décision de réaliser un croquis ou un relevé topographique doit être prise **avant** la phase d'élaboration, car, sur le fond et dans la forme, une *description avec croquis* est fondamentalement différente d'une *description sans croquis*.

3.3.2.4.2 Croquis

- Par "croquis" (Krokis), on entend à l'IVS un plan de situation détaillé établi sur la base d'une mesure à vue d'oeil ou d'un arpentage, et dessiné sur un plan au 1: 10'000 ou plus grand.
- Si l'on prévoit d'illustrer une situation particulière par un croquis, il faut établir très précisément la carte de relevé, de manière à éviter une seconde visite sur le terrain / un nouveau relevé.

3.3.2.4.3 Levé topographique

- Un levé topographique (Vermessungsdarstellung) est une représentation de détail d'une situation particulière, établie sur la base de mensurations précises. Ces levés sont réalisés sous la responsabilité du service topographique de l'IVS.
- Pour décider s'il vaut la peine d'établir un levé topographique, il est indispensable de disposer d'un relevé de terrain exact et détaillé.
- Pour les différents types de levés topographiques, tels que
 - plans de détail,
 - reliefs,
 - *Ansichtsdarstellungen (Blockbilder)*,
 - coupes etc.

il existe un catalogue détaillé, qui peut être demandé à Berne ou prélevé parmi les annexes de l'ancien manuel de méthodologie.

3.3.3 CRITERES DE RELEVÉ ET DE REPRÉSENTATION

3.3.3.1 PRINCIPES

Tous les parcours historiques et composantes traditionnelles du chemin à inventorier, qui peuvent être représentés, selon la "**légende terrain**" (voir chap. 9.2), par les signes conventionnels des catégories

- “formes de chemin /éléments de délimitation”,
- “revêtements/surfaces” et
- “ouvrages d'art”

devront être

- décrits dans les rubriques morphologiques de la documentation IVS selon les termes du lexique IVS (THB);
- représentés sur la carte de terrain (Geländekarte /GK) au moyen du signe conventionnel approprié;
- représenté sur la carte d'inventaire (Inventarkarte /IK) selon leur degré de substance, par des traits fins, simples ou doubles, ou des traits épais doubles.

Les ponts et vestiges de pont sont la seule exception: ils figurent par leur signe conventionnel (voir légende terrain) aussi dans la carte d'inventaire (IK).

3.3.3.2 FORMES DU CHEMIN / ELEMENTS DE DELIMITATION

Lors du relevé de la forme, on consigne les mesures (longueur, largeur du fond, profondeur) des divers chemins creux, chemins talutés, chaussées, ainsi que la largeur des chemins sans talus distinct, ni élément de délimitation. Les différents types de chemins creux ou talutés sont décrits dans le THB (chemins creux en U ou en V etc.); on y trouve aussi les termes à employer pour les réseaux et faisceaux de chemins creux, etc. On fera aussi la distinction entre les chemins talutés d'un seul côté (chemin à talus unique) ou des deux côtés (chemin taluté). Le critère déterminant pour relever ou non un talus est la présence d'une arête de talus, qui sépare nettement le talus de la pente qui se trouve au-dessus ou au-dessous (voir THB)! On différenciera aussi les talus constitués de matériau meuble, les talus dans le rocher et

d'éventuels murs de soutènement, qui manifestent de la substance traditionnelle ou moderne. Les constructions en chaussée datant d'avant 1900 sont relativement rares et possèdent donc souvent une valeur NHG élevée (voir THB et le chapitre 4.3.3).

Pour nous, les éléments de délimitation font partie de la forme du chemin. Nous distinguons entre murs de délimitation de facture traditionnelle ou moderne, murets de pierre, pierres bordières, barrières traditionnelles, végétation des talus, haies, lignes d'arbres et allées. Pour les chemins creux et les chemins talutés à travers la forêt, on ne relèvera et décrira la végétation des talus que si elle se distingue clairement, par le type de plantes présentes, des arbres et buissons de la forêt, c'est-à-dire si nous pouvons admettre que les haies plantées spécialement possèdent sans doute possible une fonction de limite.

nb: La forme du chemin avec ses éléments de délimitation n'est systématiquement relevée que dans la mesure où elle manifeste de la substance historique. Il y a toutefois des exceptions possibles: comme de nombreux chemins talutés montrent une alternance rapide de murs de soutènement anciens et modernes, la légende de terrain contient un signe conventionnel pour les murs de soutènement modernes, car si l'on n'indiquait pas ces murs modernes sur la carte de terrain, on donnerait une image fautive du chemin concerné. Pour les talus aussi, il arrive que les formes modernes et traditionnelles alternent sans hiatus notable, mais comme un signe conventionnel "talus moderne" ne ferait guère de sens, on pourra inscrire l'ensemble du talus sur la carte de terrain, en précisant sur la carte d'inventaire quelles parties possèdent de la substance historique. Dans ces cas, il faut consigner dans le carnet de terrain l'évaluation du talus et ensuite décrire explicitement la situation dans la rubrique terrain de la description concernée! C'est indispensable pour garantir le caractère scientifique de notre inventaire: comme il est souvent impossible de différencier et de délimiter exactement les talus anciens et modernes, nous sommes en fin de compte obligés de trancher parfois arbitrairement. C'est sans gravité, si nous reconnaissons le caractère arbitraire de notre décision.

3.3.3.3 REVETEMENTS ET SURFACES

Nous distinguons entre revêtements durs et imperméables modernes (asphalte, goudron, béton), surfaces de roulement perméables ou graviers modernes, et empièvements ou graviers traditionnels, matériau meuble et autres surfaces naturelles (herbe, bande herbeuse centrale, *Nagelfluh*), surfaces de roche travaillée, pavage moderne et traditionnel de toute sorte, bordures pavées, chemins à rainures, *Bohlenweg*, gradins, etc. Les dispositifs d'évacuation de l'eau (traverses, rigoles etc.) sont également décrits et cartographiés. Comme nous rencontrons souvent des formes mixtes, nous employons aussi des signes conventionnels mixtes. Ces formes mixtes sont à utiliser quand la surface d'un chemin ne peut pas être classée clairement dans une catégorie.

nb: contrairement aux autres éléments constitutifs du chemin, le revêtement est systématiquement relevé, même s'il ne présente pas de substance traditionnelle, car la surface sert à indiquer le parcours historique. Cependant, lorsque la surface du chemin a complètement disparu, mais qu'un autre élément de la voie demeure visible, le revêtement n'est pas relevé. (Sur le Plateau on rencontre par ex. des talus qui témoignent d'un parcours ancien, alors que la surface effective du chemin est labourée.)

3.3.3.4 OUVRAGES D'ART

Les ouvrages d'art de facture traditionnelle (tunnels, galeries, ponts, bacs, ponceaux etc.) sont relevés sans exception et décrits dans le carnet de terrain. Pour les ouvrages d'art modernes, en particulier les ponts, les directives de l'IVS ne sont pour l'heure pas établies de façon définitive; pour trancher s'il convient ou non d'intégrer un ouvrage d'art moderne, il faut prendre contact avec la direction scientifique (Fachleitung/FL).

3.3.3.5 ELEMENTS DU PAYSAGE ROUTIER

Les éléments du paysage routier (EPR) sont décrits dans le carnet de terrain et cartographiés, s'ils possèdent une relation fonctionnelle avec la voie de communication historique concernée. Tous les éléments du paysage routier sont représentés sur la carte de terrain et la carte d'inventaire (GK / IK) dans une couleur neutre (= noir). De nombreux EPR (bâtiments anciens, croix routières etc.) sont répertoriés dans des inventaires d'objets du patrimoine; les ouvrages spécialisés (par ex. ceux de la Société d'histoire de l'art en Suisse) offrent souvent des informations précieuses, notamment du point de vue de la chronologie.

De nombreux éléments du paysage routier portent des inscriptions, indiquant la date de leur construction ou leur origine; ces données seront toujours consignées dans le carnet de terrain, car ils nous donnent un "terminus ante quem" (= date avant laquelle) pour la formation de la voie le long de laquelle ils se trouvent et jouent donc un rôle important comme source historique dans notre démarche interdisciplinaire. Entre autre, les EPR sont souvent les seuls repères permettant de déterminer sur le terrain le parcours exact d'une voie historique. Pour cette raison, on sera aussi attentif aux installations modernes, dans la mesure où l'on peut prouver qu'elles remplacent des dispositifs plus anciens. Si l'on n'arrive pas à décider si un élément du paysage routier particulier doit être ou non relevé, mieux vaut l'enregistrer, quitte à trancher plus tard, lors de l'établissement de la carte d'inventaire et des descriptions définitives.

Les directives énumérées ci-dessous pour chacune des catégories apparaissant sur les cartes de terrain doivent être respectées pour le traitement des EPR. Le lexique/glossaire de l'IVS (THB) propose des principes complémentaires pour la description de chaque catégorie d'éléments du paysage routier. Pour les EPR aussi, c'est le critère de visibilité qui prévaut.

3.3.3.5.1 Pierre de distance

- **Rubriques historiques et morphologiques:** les pierres de distance sont en relation directe avec les voies historiques et doivent être toutes relevées et décrites sans exception. Si elles ne se trouvent plus "in situ", cela doit être mentionné et l'emplacement d'origine précisé (pour autant que nous le connaissions).
 - Les bornes kilométriques sont décrites sommairement.
 - Les pierres milliaires et pierres d'heures sont décrites de façon détaillée.
- **GK / IK:** les pierres de distance sont toutes représentées sans exception (même si elles ont été déplacées)! Les bornes kilométriques sont accompagnées de l'indication des kilomètres (*Km 65.5*), les pierres milliaires et pierres d'heures des indications de distance et de temps, l'inscription sur la carte reprenant l'original à la lettre.

3.3.3.5.2 Autre pierre

- **Rubriques morphologiques:** les autres types de pierre ne sont relevés que lorsqu'ils possèdent une relation directe avec une voie historique.

- Les **piers de portail** et les **bouteroues** ont toujours un rapport fonctionnel à la voie. C'est pourquoi les piers de portail sont toujours relevés quand ils se trouvent en relation avec une voie décrite. Les bouteroues (ou chasseroues) seront en règle générale décrits en même temps qu'un édifice particulier. Dans le cas d'une présence importante et répétée de bouteroues, par ex. lors d'une traversée de village, une description générale suffit.
- **Les bornes de frontière et de limite** sont décrites quand elles, ou plutôt les frontières qu'elles marquent, servent à identifier un parcours historique, quand une série de bornes permet de délimiter une parcelle de chemin ou quand elles possèdent une haute valeur d'information (année, armoiries du canton/ du pays/ de la ville, initiales, inscriptions etc.).
- **Les Steinmannli** (amoncellements de pierre) sont décrits dans la mesure où ils servent d'indicateurs de direction. Pour les séries de *Steinmannli*, une description générale suffit.
- Les “**pierres remarquables**” (par ex. l'Achistein au Grimsel ou le Teufelsstein à Uri) ne sont décrites que lorsqu'il existe une relation avec la voie décrite, par ex. en tant que repère géographique historiquement attesté.
- **les pierres à cupules** et les *Hinkelsteine* ne sont en général pas relevés.
- **GK / IK**: les différents types d'objets de la catégorie “Autres pierres” sont reportés et légendés dans la carte de terrain (GK), dans la mesure où ils sont décrits dans les rubriques historique ou morphologique.

Exceptions:

 - les séries de pierres de limite le long de parcelles de chemin ne sont décrites - de façon globale - que si les autres éléments de délimitation du chemin ne suffisent pas pour la description.
 - les pierres remarquables sont accompagnées de leur nom propre.
 - les bouteroues ne sont par principe jamais représentés dans les cartes d'inventaire et de terrain (IK / GK).

3.3.3.5.3 Arbre isolé / groupe d'arbres

- **rubriques historiques et morphologiques**: les arbres isolés, remarquables (resp. groupe d'arbres) ne sont relevés que lorsqu'ils se trouvent dans une relation spatiale et/ou fonctionnelle avec une voie de communication historique ou si un document historique atteste d'une relation avec la voie.
- **GK / IK**: les arbres ne sont représentés par un signe conventionnel que dans la mesure où ils sont décrits dans les rubriques. S'ils possèdent un nom propre, celui-ci doit être également porté sur les cartes; par ex: le tilleul dit *Hundbüellinde*.

3.3.3.5.4 Inscription

- **Rubriques historiques et morphologiques**: seules les inscriptions en relation avec la voie sont relevées (ainsi que les plaques commémoratives et objets similaires, si elles ont une relation avec la voie, à l'exception des plaques funéraires le long de routes actuelles). Il est également possible de mentionner brièvement par ex. les plaques funéraires le long d'une route dangereuse, dans une "note liminaire". Si les inscriptions comportent une date, celle-ci doit toujours être mentionnée dans la description.
- **GK / IK**: les inscriptions ne sont représentées que dans la mesure où elles sont décrites dans les rubriques. Elles n'apparaissent qu'avec leur signe conventionnel, sauf les plaques funéraires.

3.3.3.5.5 Croix routière

- **Rubriques historiques et morphologiques:** Seules les croix en rapport avec un chemin sont décrites. Les croix d'apparat, visibles loin à la ronde, situées à des emplacements choisis, ne sont pas des croix routières! Dans la plupart des cas, quand on a une "inflation" de croix, une description succincte suffit. Les croix modernes ne sont relevées que dans la mesure où elles remplacent/succèdent à une croix plus ancienne et que ce fait est historiquement attesté. Si les croix sont datées, il convient de noter la date. Des croix qui seraient de toute évidence modernes peuvent être signalées à titre d'information, mais ne seront pas portées sur les cartes d'itinéraire et de terrain.
- **GK / IK:** les croix sont représentées par leur signe conventionnel. (Ne pas représenter des objets de toute évidence modernes, voir ci-dessus).

3.3.3.5.6 Oratoire / chapelle routière

- **Rubriques historiques et morphologiques:** seuls les oratoires et chapelles qui possèdent une relation évidente à la voie sont décrits. Dans le cas d'une accumulation d'oratoires / de chapelles, une description succincte suffit, sauf si ces objets d'architecture permettent individuellement, comme sources historiques, de résoudre des questions de datation.
 - les oratoires et chapelles routières modernes ne sont relevés que lorsqu'ils succèdent, de façon attestée, à un objet plus ancien.
 - on peut éventuellement mentionner, à titre de complément, les oratoires et chapelles qui sont de toute évidence modernes, mais en aucun cas les représenter sur les IK / GK.
- **GK / IK:** tous les oratoires et croix routières relevant de l'inventaire sont représentés avec le signe conventionnel approprié (un à un, même s'ils apparaissent en grand nombre, par ex. le long d'un chemin de procession, qui doit être légendé comme tel. Ne pas représenter les objets qui sont de toute évidence modernes!)

3.3.3.5.7 Chapelle

- **Rubriques historiques et morphologiques:** pour les chapelles "normales", une brève indication suffit; il est intéressant de donner la date de la première mention connue ou l'année de construction, signalée par une inscription, dans des ouvrages d'histoire de l'art ou des histoires locales. Il est en général inutile de s'attarder sur l'histoire de la construction, mais il convient de vérifier si la chapelle ne se trouvait pas à l'origine ailleurs. Toutes les chapelles de pèlerinage doivent être documentées de façon exhaustive, car elles engendrent du trafic.
 - Toutes les chapelles situées **en dehors des localités** doivent être relevées à cause de leur rôle de centre, qui influence le réseau. Exception: fondations modernes.
 - **A l'intérieur des localités**, on ne documente en général que l'église; les chapelles ne sont représentées que lorsqu'il n'y a pas d'église ou lorsqu'on peut établir un rapport très direct entre un chemin historique et une chapelle situé à l'intérieur du noyau bâti ancien.**Attention:**
 - dans les localités plus grandes et les villes, beaucoup de chapelles sont situées à l'intérieur de l'agglomération, alors qu'autrefois elles se trouvaient à l'extérieur, sur des routes de sortie.
 - Les chapelles qui appartiennent à un ensemble plus vaste (par ex. un château-fort ou un couvent), ne sont en général pas relevées.
 - Les édifices modernes sur un emplacement historique (par ex. des reconstructions après avalanche) sont relevés.

- **GK / IK:** toutes les chapelles à l'extérieur des localités sont représentées par leur signe conventionnel, celles qui sont situées à l'intérieur des localités ne le sont en général pas.

3.3.3.5.8 Eglise (couvent, monastère)

- **Rubriques historiques et morphologiques:** en règle générale, l'église sera signalée brièvement, avec l'indication de sa première mention historique connue ou de sa date de construction (voir à ce sujet les ouvrages d'histoire de l'art); il est inutile de développer l'histoire de la construction. Les couvents, cathédrales, sièges épiscopaux, églises fortifiées sont traitées de façon un peu plus détaillée, car les évêques, les prieurs etc. détenaient des pouvoirs séculaires divers; leurs sièges jouaient donc un rôle de centre non seulement religieux mais aussi politique.

- Toutes les anciennes églises **en dehors des localités d'une certaine taille** sont représentées à cause de leur fonction de centre.
- **A l'intérieur des localités**, on se contentera en général de signaler l'église la plus ancienne, ou l'église ancienne la plus importante; si la localité s'est constituée autour d'une église particulière, on choisira cette dernière église.

Attention:

- de nombreuses églises ont été agrandies par la suite, et leur emplacement d'origine souvent modifié;
 - parfois, une localité moderne peut être constituée de différentes localités historiques qui se sont "agglomérées"; dans ce cas, on relèvera toutes les églises qui constituent le noyau des localités historiques.
- **GK / IK:** toutes les "anciennes" églises en dehors des localités sont représentées avec leur signe conventionnel; à l'intérieur des localités, on ne relèvera que l'église la plus ancienne ou l'église, autour de laquelle le noyau bâti s'est constitué. Les églises épiscopales, conventuelles etc. sont toujours représentées et également légendées. Les églises fortifiées sont représentées soit comme église soit comme château-fort, mais pas avec deux signes conventionnels.

3.3.3.5.9 Représentations de saints

- **Rubriques historiques et morphologiques:** on ne relèvera que les saints qui ont un rapport avec les chemins (Christophe, Népomucène etc.)
- **GK / IK:** seules les statues isolées et les images qui n'appartiennent pas à un édifice (église, pont) sont représentées par le signe conventionnel "autre élément du paysage routier" et légendées (par ex. comme *saint de pont* ou comme *Népomucène*).

3.3.3.5.10 Château-fort / site fortifié / ruine / château / motte

- **Rubriques historiques et morphologiques:** seuls les châteaux fortifiés et autres installations de ce type répertoriées sur la Carte des châteaux de la Suisse et dans les inventaires archéologiques sont repris dans l'inventaire IVS. Attention avec les mottes et autres levées de terre, qui, après examen, se révèlent souvent être des objets géologiques naturels. Lorsqu'une voie de communication suprarégionale importante est jalonnée de nombreuses forteresses, celles-ci sont mentionnées ensemble, de façon succincte. Les châteaux-forts, dont la fonction de centre et de noyau constitutif d'une agglomération est attestée, doivent toujours être décrits.
- **Attention:**
 - A l'opposé des autres éléments du paysage routier, les châteaux-forts peuvent parfois être situés à une certaine distance d'une voie de communication suprarégionale.

- **GK / IK:** tous les châteaux-forts sont représentés par notre signe conventionnel unique!

3.3.3.5.11 Ouvrage militaire, retranchement/barricade

- **Rubriques historiques et morphologiques:** les ouvrages les plus importants, en rapport avec une voie de communication, sont relevés (les barricades selon la Carte des châteaux de la Suisse et les inventaires archéologiques). Si l'ouvrage possède une signification particulière pour un itinéraire ou un tracé, il est décrit en détail dans la rubrique correspondante. Des ouvrages présumés seront mentionnés, en précisant clairement qu'il s'agit d'hypothèses.
- **GK / IK:** pas de signe conventionnel, mais mention écrite (par ex. *Rohanschanze* ou pour un ouvrage présumé: *barricade?*).

3.3.3.5.12 Edifice profane

- **Rubriques historiques et morphologiques:** tous les édifices qui ont une relation avec la voie sont décrits. En présence d'un grand nombre d'édifices (par ex. bistrot, relais à l'intérieur d'une localité) du même type, une description succincte suffit.
 - **Douanes, maladières, soutes/relais et hospices** sont toujours relevés et expliqués en détail (ils jouent souvent un rôle central pour la rubrique historique).
 - **Auberges et hôtelleries**, en revanche, ne sont relevées que dans la mesure où on peut prouver qu'elles existaient déjà à l'époque étudiée!
 - Toutes les **maisons de cantonniers habitables** sont également relevées; en présence de plusieurs édifices similaires, une description succincte suffit. **Les maisons de cantonniers simples**, qui par ex. ne servaient qu'au dépôt de gravier, ne sont en revanche pas retenues.
 - Les **bains** les plus importants, attestés avant 1870, sont relevés si le chemin qui y mène est jugé digne de figurer dans l'inventaire.
 - **Hôtels, établissements thermaux** und **autres bâtiments touristiques** sont relevés de façon sélective. Nous choisissons les installations les plus importantes du point de vue touristique pour leur valeur exemplaire. Par exemple, un hôtel isolé, d'accès difficile, que ses hôtes devaient autrefois rejoindre en chaise à porteurs, ne sera décrit que si le chemin historique qui y conduisait répond aujourd'hui encore au critère de visibilité.
- **GK / IK:** les édifices relevés sont représentés avec le signe conventionnel correspondant; il est obligatoire d'ajouter une légende. En présence de nombreux édifices de même type dans les localités historiques, il convient d'adopter un signe conventionnel générique.

3.3.3.5.13 Etablissement industriel et artisanal / fabrique

- **Rubriques historiques et morphologiques:**
 - seuls les **établissements industriels et artisanaux** les plus importants sont décrits. Seront retenus les établissements qui ont une relation explicite à la voie, comme par ex. la forge d'un maréchal-ferrant située sur une importante liaison suprarégionale, ou les entreprises qui ont une certaine fonction centrale comme par ex. les moulins, souvent, mais pas toujours, desservis par des chemins spéciaux.
 - En présence de nombreux (d'un point de vue régional) établissements industriels dans une localité, on fera une description générale.
 - Les **manufactures** et les **fabriques** du XIXe siècle ne sont décrites que lorsque leur installation a provoqué la création de chemins de fabriques spéciaux, de bacs et de ponts, et donc influencé significativement le réseau.

- **GK / IK:** les établissements décrits sont aussi représentés sur la carte de terrain par le signe conventionnel correspondant. Il est obligatoire d'y ajouter une légende.

3.3.3.5.14 Carrière / gravière

- **Rubriques historiques et morphologiques:** seules les carrières./ gravières d'une réelle importance, qui ont un rapport clair avec un chemin de l'inventaire, ou auxquelles mène un chemin d'accès historique particulier, sont décrites. En présence de nombreuses carrières / gravières, on procédera de façon exemplaire ou générale; si, par ex., on trouve le long d'une route de col des douzaines de carrières, on fera une description d'ensemble; si, pour une raison quelconque, une carrière particulière se distingue de l'ensemble, elle sera décrite à titre d'exemple.
- **GK / IK:** les carrières / gravières décrites sont représentées avec le signe conventionnel correspondant.

3.3.3.5.15 Mine

- **Rubriques historiques et morphologiques:** seules les mines d'une réelle importance, qui possèdent une relation claire avec un chemin de l'inventaire, ou auxquelles mène un chemin d'accès historique particulier, sont décrites. En présence de nombreuses mines, on procédera de façon exemplaire; dans une région minière avec par ex. une vingtaine de mines, on choisira pour la description les 2-3 mines plus importantes, qui possèdent les chemins d'accès les plus exemplaires.
- **GK / IK:** les mines décrites sont représentées avec le signe conventionnel correspondant.

3.3.3.5.16 Localité ou habitat abandonné

- **Rubriques historiques et morphologiques:** parmi les localités ou habitats abandonnés, on ne retiendra que ceux qui sont nécessaire à la compréhension du réseau routier représenté.
- **GK / IK:** sur la carte de terrain, les localités et habitats abandonnés ne sont signalés que par une inscription.

3.3.3.5.17 Gibet / lieu de justice

- **Rubriques historiques et morphologiques:** tous les gibets et autres lieux de justice connus et visibles sont relevés, car ils étaient en général placés en situation bien visible le long de voies fréquentées. Les gibets qui ne sont plus visibles ne sont mentionnés que dans la description.
- **GK / IK:** les gibets encore visibles sont représentés avec le signe conventionnel correspondant et une légende.

3.3.3.5.18 Fontaine

- **Rubriques historiques et morphologiques:** seules les fontaines d'une réelle importance, qui ont un rapport concret avec un chemin historique, sont relevées, comme par ex. les grands abreuvoirs à bétail le long de voies suprarégionales ou les fontaines à l'extérieur des localités, qui, surtout dans les régions les plus sèches, ont une certaine fonction centrale (fontaines couvertes dans le canton de Genève). En principe, les fontaines doivent être relevées de façon très sélective; il ne fait guère de sens de relever chaque fontaine devant chaque ferme d'un village.
- **GK / IK:** les fontaines décrites sont représentées avec le signe conventionnel correspondant.

3.3.3.5.19 Port / embarcadère

- **Rubriques historiques et morphologiques:** tous les ports et embarcadères importants sont traités (même s'il n'en subsiste aucun vestige visible!).
 - Tous les **ports** historiques importants sur un **lac** sont décrits brièvement dans la description de l'itinéraire lacustre correspondant; en revanche, les informations de détail concernant un **embarcadère** sont plutôt intégrées à la description d'itinéraire, de tracé ou de segment de la voie menant au lac (références croisées).
 - Les embarcadères et lieux de transbordement pour la **navigation fluviale** sont mentionnés dans la description des itinéraires ou tracés fluviaux.
- **GK / IK:**
 - les **ports** et les **embarcadères** sont représentés avec le signe conventionnel correspondant.
 - **voies lacustres:** ne représenter que le lieu d'accostage avec le signe conventionnel correspondant (pas de ligne, pas de "numéro lacustre").
 - **voies fluviales:** ne représenter que les lieux d'accostages les plus importants avec le signe conventionnel correspondant (pas de ligne, mais le numéro de la documentation à côté du signe).

3.3.3.5.20 Bac

- **Rubriques historiques et morphologiques:** tous les **bacs fluviaux** importants sont présentés dans les descriptions des itinéraires et tracés auxquels ils appartiennent. Les **bacs lacustres** sont traités dans la description de la voie lacustre.
- **GK / IK:** les bacs sont représentés par le (nouveau) signe conventionnel correspondant.

3.3.3.5.21 Monument

- **Rubriques historiques et morphologiques:** en principe, les monuments ne sont pas répertoriés.
Les seules exceptions sont les monuments qui possèdent une relation particulièrement étroite avec une voie historique. C'est surtout le cas quand un chemin revêt une signification idéale ou mythologique particulière (voir chap. 4.3.2.6).
- **GK / IK:** les monuments décrits sont représentés par le signe conventionnel correspondant (signe "ouvert"). La légende est obligatoire.

3.3.3.6 REGLES GENERALES

- A l'exception du revêtement, on ne cartographie en principe que les composantes du chemin qui possèdent une substance traditionnelle.
- A l'exception du revêtement, la substance moderne (par ex. murs de soutènement) n'est en principe cartographiée que lorsqu'elle est étroitement mêlée à de la substance traditionnelle, comme lorsque des murs de soutènement anciens et nouveaux alternent rapidement. Dans ce cas, on utilisera des signes conventionnels mixtes. Si la substance moderne s'étend sur une distance plus longue, elle n'est pas relevée; un mur de soutènement de béton de 200 m. de long n'est par principe pas cartographié.
- Il peut parfois être nécessaire de relever un talus moderne ou un élément du paysage routier moderne, comme une croix en béton. Mais si ce talus ne possède pas de substance traditionnelle, si la croix ne peut être présentée comme un EPR historique, il faut justifier le choix de façon explicite dans la description.

- En cas de doute sur le terrain, il faut relever et cartographier les éléments du paysage routier. S'ils ne sont finalement pas intégrés à l'inventaire, ils seront écartés lors de l'établissement des descriptions et éliminés des cartes définitives.

3.3.4 PROBLEMES PARTICULIERS LORS DU RELEVÉ DE TERRAIN

- La hauteur des murs de soutènement et des talus, la largeur des voies et la longueur de segments riches en substance sont estimées ou mesurées en unités métriques. Ceci améliore l'image que l'on peut se faire de la voie.
- Il faut distinguer les pavages et les empièvements. Un empièvement ne devrait pas être cartographié comme pavage (voir ci-dessous pavages ruraux).
- Selon la pratique courante et le nouveau lexique, *Loses Nagelfluheröll* (éboulis de gravats de roche) entre dans la catégorie du cailloutis autochtone et doit donc être cartographié comme matériau meuble et non comme cailloutis. Le signe conventionnel cailloutis est réservé au cailloutis/gravier apporté par l'homme. En cas de doute, on utilisera un signe conventionnel mixte.
- La notion de *générations de chemins* est à utiliser avec précaution en ce qui concerne les faisceaux de chemins creux. Un palier entre deux traces indique seulement que la trace la plus profonde était encore en usage quand la plus haute était abandonnée. La trace située plus bas a quand même pu se former avant ou en même temps que la trace la plus haute.
- Les revêtements perméables modernes ne peuvent pas être cartographiés comme cailloutis/empièvement.
- Pour d'autres problèmes fréquents de relevé, consulter aussi le lexique (THB).

3.3.5 RESULTATS

Tous les itinéraires et les tracés répertoriés sur la carte des parcours historiques ont été vus et les relevés de terrain (carte de relevé, descriptions de terrain dans le carnet de terrain, photos, croquis) ont été effectués.

Notes personnelles:

4 SELECTION, DEFINITION ET DETERMINATION DE LA VALEUR LPN

Après achèvement des travaux préparatoires, il s'agit de sélectionner les itinéraires qui doivent figurer dans l'inventaire, de définir les itinéraires, tracés et segments et de les classer selon les catégories déterminées par la Loi sur la protection de la nature et du patrimoine (LPN = NHG, Natur- und Heimatschutzgesetz). En outre, c'est à ce stade au plus tard que la carte d'inventaire définitive doit être mise au point. Ces travaux servent à préparer la deuxième réunion; la liste d'itinéraires, la plus définitive possible, la carte de terrain et la carte d'inventaire projetée doivent parvenir au plus tard une semaine avant la réunion à la personne désignée pour mener les discussions.

4.1 Sélection des itinéraires

La nature même du travail donne aux auteurs d'une documentation IVS une certaine marge de manoeuvre pour décider quelles relations historiques et quelles données de terrain méritent de figurer dans l'inventaire et doivent donc être constituées en itinéraires. Chaque documentation IVS porte ainsi une signature individuelle. Les influences, affinités et préférences subjectives pour tel ou tel thème ne peuvent pas et ne doivent pas être éliminées, mais il est indispensable que toutes les décisions puissent être justifiées. Par ailleurs, dans l'intérêt de l'inventaire dans son ensemble, nous devons tous viser une certaine homogénéité.

La sélection des itinéraires offre un espace à l'appréciation individuelle, d'un double point de vue:

- la collaboratrice ou le collaborateur décide à quelle relation de communication, avec tels ou tels points de départ et d'arrivée, attribuer telles ou telles données de terrain ou historiques. Cependant, elle ou il a la possibilité de définir l'itinéraire à courte distance, même si la voie de communication porte un trafic impliquant de plus vastes territoires, ou, à l'inverse, le considérer comme un itinéraire à longue portée, même si la voie de communication accueille sur certaines de ses parties des fonctions plus locales.
- la collaboratrice ou le collaborateur décide quelles données historiques ou de terrain concernant des voies de communication servent à définir des itinéraires indépendants et lesquelles seront considérées comme une partie d'un ensemble plus complexe de voies de communication et donc intégrées comme tracé ou segment à un itinéraire.

4.1.1 CRITERES

Pour intégrer une voie de communication comme itinéraire IVS dans la liste d'itinéraires, les critères suivants sont à respecter:

4.1.1.1 RESEAU DE L'ATLAS TOPOGRAPHIQUE DE LA SUISSE (ATS)

Le réseau de l'**Atlas topographique de la Suisse** (ATS, première et deuxième éditions) ou une autre base cartographique de valeur équivalente (Cadastre français, Carte de Michaelis etc.) sert de **point de départ** pour la sélection des itinéraires IVS:

Pour les cartes de l'ATS dans l'espace alpin (1: 50'000), la règle générale exige que tous les chemins depuis le sommet de la hiérarchie jusqu'au niveau du sentier muletier (Saumpfad) soient examinés. L'inventaire peut aussi compter des itinéraires qui, pour des **raisons historiques** ou **morphologiques**, n'apparaissent pas sur l'ATS. A l'inverse, de loin pas toutes les voies représentées sur l'ATS trouvent place dans la liste d'itinéraires.

La valeur de communication historique d'une voie, respectivement la qualité de sa substance morphologique, demeurent déterminant pour son intégration à l'inventaire.

4.1.1.2 CRITERE DE VISIBILITE

Pour qu'une voie de communication puisse être inventoriée comme itinéraire IVS, elle doit posséder, au moins en partie, de la substance morphologique ou alors, en cas de modernisation, son parcours historique doit être attesté topographiquement.

On considère qu'une voie de communication historique répond au critère de visibilité, quand

- elle est reconnaissable en tant que telle dans le terrain, par son aspect morphologique ou sa substance constructive, indépendamment du fait qu'elle est historiquement attestée ou encore en usage comme voie;
- elle est historiquement attestée et reconnaissable comme voie de de communication dans le paysage actuel, avec un parcours identique.

Selon cette règle, les voies de communication qui sont attestées historiquement, mais ne remplissent aucun des deux critères de visibilité exposés ci-dessus, **ne trouvent pas place** dans l'inventaire.

Exception:

Le critère de visibilité ne s'applique pas aux voies d'eau (cf. chap. 4.2.3.3).

4.1.1.3 DENSITE OU HOMOGENEITE

Pour se faire une idée du standard général de l'IVS, il est conseillé de consulter les documentations IVS recommandées par la FL.

Les voies de communication qui remplissent un des critères fonctionnels suivants seront toutes traitées, **sans exception**:

- liaison suprarégionale
- liaison régionale
- liaison entre deux localités

En outre, on traitera **de façon sélective**

- les principales liaisons entre les différentes parties d'une commune
- les liaisons importantes pour l'économie communale (par ex. accès aux alpages, aux moulins etc.)
- les liaisons communales avec une fonction spéciale (par ex. chemin de l'église, voie des morts etc.)

Par principe, on devra veiller à traiter de la même manière des voies de communication de qualité équivalente, tout en laissant la possibilité d'une sélection exemplaire (relevé d'un seul itinéraire représentant un type spécial de chemins d'une région donnée).

Lors de la sélection des itinéraires pour une documentation IVS, il faut également veiller à

- bien intégrer dans la liste d'itinéraires les itinéraires en provenance de régions limitrophes, figurant dans des documentations achevées ou en cours (la concertation avec les collègues des cantons voisins doit avoir eu lieu avant la deuxième réunion);
- intégrer dans la liste d'itinéraires, évt. sous une forme modifiée, les itinéraires qui traversent la région à documenter et qui, en raison de leur fonction de communication

suprarégionale, ont été présélectionnés dans la liste provisoire des itinéraires d'importance nationale.

4.2 Etablissement d'une liste d'itinéraires

4.2.1 DEFINITION D'UN ITINERAIRE

Un itinéraire comprend tous les tracés entre un point de départ et un point d'arrivée à déterminer. Les points de départ et d'arrivée sont en principe déterminés par le contexte historico-topographique (embranchement, croisement de voies, pont, lieu d'embarquement / débarquement) ou par une centralité historique (église, alpage, etc.). Là où le paysage a été modifié tardivement (fin XIXe et XXe siècles), - constructions routières d'envergure, extension urbaine et constitution d'agglomérations avec un nouveau réseau routier, incendies de villages, opérations d'assainissement, correction de cours d'eau, remembrements fonciers - et où les anciens parcours ne sont plus lisibles, les points de départ et d'arrivée peuvent aussi être placés en des endroits dépourvus de toute fonction de communication. Pour des questions d'organisation, il est également possible de diviser un long itinéraire en plusieurs itinéraires plus courts.

nb: lors de la définition des itinéraires, il faudrait accorder plus de poids à la présence d'une substance homogène plutôt qu'aux données historiques.

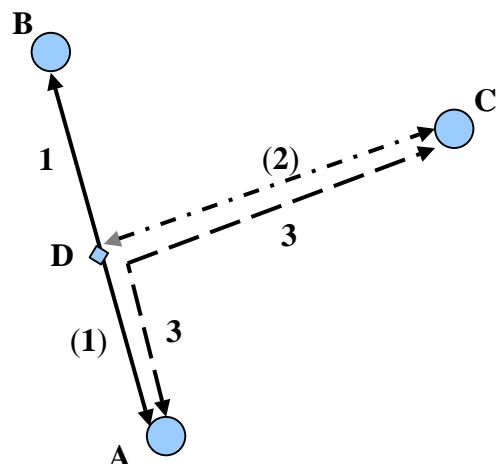
Exemple: [Attention: le dessin illustrant cet exemple ne peut être vu que sous «Seiten-Layout-Ansicht» / "affichage page".]

Les trois lieux **A**, **B** et **C** forment un triangle.

- Le chemin le plus ancien (**1**) conduit de **A** à **B**.
- Dans une deuxième phase, on a établi à mi-parcours, près de **D**, un embranchement (**2**) pour **C**.
- Dans une troisième phase, la liaison de **A** à **C** a été transformée sur toute sa longueur en route carrossable (**3**) et les chemins les plus anciens **1** (jusqu'à l'embranchement **D**) et **2** entièrement entièrement modernisés.

Dans ce cas, les itinéraires sont définis comme suit:

- Un itinéraire (**3**) est défini de **A** à **C** (= la route carrossable).
- Un deuxième itinéraire (**1**) est défini de **D** à **B**, avec le point de départ **A** entre parenthèses.
- Le chemin (ancien) **2** n'apparaît plus dans l'inventaire comme itinéraire ou tracé autonome, dans la mesure où il a été entièrement modifié par l'itinéraire **3**. Les descriptions historiques devront rendre compte de l'évolution et des transformations décrites ci-dessus.



nb: si la classification LPN change à l'intérieur d'un itinéraire, il est impératif de constituer des tracés et/ou des segments.

4.3 SUBDIVISION DE L'ITINÉRAIRE EN TRACÉS ET SEGMENTS

4.3.1 LA CONSTITUTION DE TRACÉS

Tant que la liaison entre le point de départ et le point d'arrivée connaît un parcours unique, l'itinéraire n'est pas divisé en tracés. Si, en revanche, on peut distinguer pour un même itinéraire plusieurs voies parallèles, dont on peut prouver qu'elles reliaient les mêmes points de départ et d'arrivée, on doit diviser l'itinéraire en tracés. Pour ces derniers, il peut s'agir aussi bien de voies complètes, c'est-à-dire du point de départ au point d'arrivée, que de parties ou fragments de voies. Dans la mesure du possible, il faut regrouper sous un même tracé les fragments de voie successifs, qui constituaient jadis un parcours complet. On peut aussi constituer deux tracés différents quand, dans une même ville ou localité, un itinéraire commence ou finit en deux lieux différents.

Des parcours parallèles sur de courtes distances, que l'on ne peut pas différencier constructivement ou morphologiquement, ou qui ne peuvent être attribués à des époques différentes (comme par ex. un faisceau de chemins creux, un faisceau de chemins dans des pâturages ouverts, des raccourcis en terrain escarpé) ne doivent pas forcément être définis en tracés différents. Ainsi il n'est pas indispensable de définir comme tracés distincts les chemins situés sur la rive droite et la rive gauche d'un ruisseau (les usagers utilisant selon la situation et l'état tantôt l'un, tantôt l'autre).

Crières d'ordre pour l'établissement de tracés:

- appartenance à des époques différentes (générations de chemins);
- alternatives topographiques;
- fonctions (types de chemins).

Exemple: *tracé 1: sentier muletier*
 tracé 2: route carrossable de 1825
 tracé 3: route de 1890

nb: si deux ou plusieurs tracés sont superposés sur une certaine distance, le tronçon concerné est attribué au tracé dont la substance est à cet endroit la plus manifeste (en général le tracé le plus récent).

nb: si, parallèlement à un itinéraire d'importance nationale, on a établi un tracé supplémentaire dont la fonction n'est, de toute évidence, que locale (ou régionale), il est recommandé de sortir ce tracé de l'itinéraire d'importance nationale et d'en faire un itinéraire indépendant. Ceci implique que l'on choisisse d'autres points de départ et d'arrivée.

nb: si la classification LPN change à l'intérieur d'un même tracé, il est impératif de constituer des segments.

4.3.2 LA CONSTITUTION DE SEGMENTS

Un segment est une partie d'un itinéraire ou d'un tracé. Les segments sont constitués avant tout sur la base des constats faits sur le **terrain**. Si le degré de substance d'un tronçon ou d'une composante d'un chemin, comme par ex. un pont, dépasse celui du reste du tracé ou itinéraire, on **peut** créer un segment. Si la valeur LPN d'un tronçon ou d'une composante d'un chemin dépasse la valeur LPN du reste du tracé ou itinéraire, on **doit** créer un segment. Des éléments du paysage routier tels que par ex. les chapelles ou les auberges ne peuvent être considérés **isolément** comme des segments que s'ils sont le seul et unique vestige visible du tracé et que le chemin en tant que tel ne peut pas être identifié.

En deuxième lieu, on peut définir un segment quand on doit introduire des informations historiques qui concernent une partie seulement du tracé ou de l'itinéraire et qui s'intègrent mal à la description plus générale.

nb: à l'intérieur d'un segment, le degré de substance peut varier, mais pas la valeur LPN.

4.4 DESIGNATION DE L'ITINERAIRE ET DE SES SUBDIVISIONS

4.4.1 GENERALITES

Les **itinéraires** et les **segments** (à l'exception d'objets isolés tels que les ponts) doivent toujours être définis selon des critères géo-topographiques, c'est-à-dire en indiquant les points de départ et d'arrivée historiques ou un lieu-dit valable pour l'ensemble du segment.

Si un **tracé** peut être désigné par un nom particulier, historiquement attesté, ou une indication de sa fonction, également historiquement attestée, ou sa place dans la chronologie historique, la définition géo-topographique n'apparaît pas. Si les indications concernant un nom particulier ou la place dans la chronologie ou la fonction d'un tracé ne sont pas historiquement attestées, on préférera une définition géo-topographique.

Quelqu'un qui ne connaît pas les lieux doit pouvoir facilement localiser, sur la CN 25, un itinéraire, un tracé ou un segment par ses points de départ et d'arrivée et ses points intermédiaires. On utilisera des noms de localités et de lieux-dits usuels de la carte nationale, précisément situés et faciles à trouver.

4.4.1.1 QUALIFICATIONS COMPLEMENTAIRES

La définition d'un itinéraire, tracé ou segment peut être complétée par un nom ou une désignation plus précise. Il peut s'agir d'une qualification géographique (par ex. *Tremola* ou *Klausenpass*), d'un nom historique (par ex. *Hochstrasse*) ou l'indication d'une fonction (par ex. *route carrossable*). La qualification complémentaire doit être placée à la fin, séparée par un point-virgule après la définition de l'itinéraire.

L'origine d'un nom doit toujours être prouvée ou expliquée, dans la mesure où il s'agit d'un nom historique, de la désignation d'une fonction ou d'un nom utilisé dans un contexte touristique. Lorsqu'on utilise une qualification complémentaire, on doit expliquer clairement dans la description historique, si la désignation a été attribuée par l'auteur de la description (par ex. *route carrossable*) ou s'il s'agit d'un nom traditionnel ou encore en usage (par ex. *Hochstrasse*, *Suworoffbrücke*). Dans le cas d'un nom traditionnel historique, il faut aussi citer les sources dans lesquelles il apparaît.

Si la qualification complémentaire contient une indication d'époque ou une date, celles-ci doivent être attestées par des sources d'archives, des travaux archéologiques, ou par des

références scientifiques précises; sont autorisées des qualifications telles que *chaussée de 1867*, *tracé avant 1867* ou encore *chaussée romaine*. Les datations qui ne sont pas étayées historiquement ne sont pas valables, sauf si elles font partie d'un nom encore en usage, comme par ex. *Chemin Vieux* (dans cet exemple le mot *vieux* fait partie du nom et doit donc obligatoirement être écrit avec une majuscule). Sont interdites les indications d'âge indéterminées telles que *tracé d'origine*.

De nombreux noms actuellement en usage sont douteux d'un point de vue historique. On pourra soit exprimer ce doute dans la désignation complémentaire (par ex. *route présumée / prétendue / supposée / dite romaine*), soit renoncer à ce nom. L'utilisation de tels noms comme désignation complémentaire d'un itinéraire, tracé ou segment implique obligatoirement une mise en perspective critique dans la rubrique historique.

4.4.1.2 NOMS DES ITINÉRAIRES

Un itinéraire est désigné par les noms des localités qui constituent les points historiques de départ et d'arrivée; dans le cas d'itinéraires à longue portée, il s'agit en général de localités, pour les itinéraires de moindre portée, on peut éventuellement utiliser des noms de lieux-dits (orthographiés selon la CN 25 actuelle).

Généralement, l'ordre des points de départ et d'arrivée d'un itinéraire va du centre d'un canton, d'une région, d'une commune, vers la périphérie; c'est aussi l'ordre que suit l'inventorisation et la description. Dans les régions de montagne, les itinéraires sont en principe définis et décrits de bas en haut.

Règles générales pour les noms d'itinéraires:

- les noms d'itinéraire doivent être le plus courts possible: éviter d'énumérer les localités situées sur le parcours!
- les frontières cantonales n'ont aucune influence sur la définition des itinéraires - donc pas de point intermédiaire «artificiel» à la frontière cantonale!
- pas de point intermédiaire «artificiel» sur les cols!

En général, un itinéraire commence ou finit là où il y a une intersection. Il faut aussi arriver que deux itinéraires possèdent le même point de départ et partagent le même parcours avant de se séparer. Dans ce cas, il est conseillé de donner aux deux itinéraires le même point de départ - par ex. le nom de la ville ou du village concerné -, bien que, strictement considéré, un des deux itinéraires ne commence pas dans son centre. On peut aussi pour l'un des deux itinéraires considérer la ville ou le village concerné comme un but à longue distance et donc la/le placer entre parenthèses et de choisir un lieu-dit à proximité de la bifurcation comme point de départ. De toute façon, le contexte exact doit être précisée dans la rubrique historique.

Pour compléter ou préciser une définition, on peut ajouter une désignation géographique. Pour les cols, cette précision est obligatoire, pour les cluses elle est conseillée. La mention de la vallée peut aussi s'avérer utile.

GR 35 *Bivio - Casaccia; Septimerpass*

GR 12 *Tiefencastel - Davos; Zügen*

Pour plus de précision, on peut ajouter le nom d'une **localité** ou d'un **lieu-dit** situé sur l'itinéraire.

JU 17 *Delémont - St. Ursanne - Porrentruy*

Pour les itinéraires qui forment une partie d'un itinéraire de transit suprarégional, il est

conseillé d'ajouter entre parenthèses les **buts à longue portée**, pour une meilleure compréhension du contexte général dans lequel ils s'inscrivent:

TG 6 (Zürich -) *Turbenthal - Wil*
AG 37 *Baden - Kaiserstuhl (- Schaffhausen)*
LU 10 (Luzern -) *Werthenstein - Willisau (- Bern)*

L'indication d'un «but à longue portée» peut aussi s'avérer utile pour des itinéraires plus courts qui ne sont définis que par des toponymes ou lieux-dits secondaires, difficiles à identifier sur la carte nationale.

Les itinéraires plus courts peuvent aussi être définis de façon plus précise par des **noms de localités ou de lieux-dits complétant** les points de départ et d'arrivée:

ville/quartier: *Bern/Bümpliz*
vallée/localité: *Gadmental/Schwendi*

En cas de nécessité, on peut aussi désigner deux **points de départ, resp. d'arrivée différents**:

GR 979 *Castasegna -/ Soglio - Dair - Leira*
TI 17 *Bellinzona - Biasca (- Andermatt /- Disentis)*

Itinéraires vers l'étranger:

Le point d'arrivée est la dernière localité/le col sur territoire suisse. Le but à longue portée à l'étranger est ajouté entre parenthèses:

VS 1 *Brig/Glis - Gondo (- Domodossola); Simplonpass*
TI 9 *All'Acqua - San Giacomo (- Domodossola)*

Voies d'eau:

- L'ensemble du trafic d'un **lac** est compris dans un itinéraire **unique** et décrit dans une description **unique**:

FR 12 *Lac de Neuchâtel*

- Les **fleuves** sont définis comme un seul itinéraire ou, pour des raisons d'organisation, divisés en plusieurs itinéraires distincts:

AG 71 *Limmat*
BE 37 *Bern - Biel; Aare*

nb: les voies d'eau sont **toujours** définies comme des itinéraires indépendants (et non pas comme un tracé ou partie d'un itinéraire terrestre).

4.4.1.3 NOMS DES TRACES

Principe:

- nom propre, désignation topographique (lieu-dit, localité intermédiaire), fonctionnelle (type de chemin) ou historique (générations de chemins), sans répétition du nom des points de départ et d'arrivée.

S'il existe une **définition chronologique ou fonctionnelle historiquement** incontestable, elle doit être préférée à toute autre définition:

GR 780 *Rofla - Juf*
GR 780.1 *Talweg vor 1890*
GR 780.2 *Talstrasse von 1890/95*

Alternativement, on peut envisager une définition géographique ou topographique:

AG 281 *Unterehrendingen - Chlonhof - Steinbuck*
AG 281.1 *tracé est*
AG 281.2 *tracé ouest*

ou:

<i>AG 1639</i>	<i>Möhlín - Unterforst</i>
<i>AG 1639.1</i>	<i>par Wolfhöli</i>
<i>AG 1639.2</i>	<i>par Forstzelgli</i>

4.4.1.4 NOMS DES SEGMENTS

L'indication des noms des points de départ et d'arrivée d'un segment doit respecter le sens de l'ensemble de l'itinéraire.

Principe 1 points de délimitation (lieux-dits, repères, toponymes de l'ATS ou des UP, exceptionnellement cotes d'altitude ou coordonnées de la CN 25)

Principe 2 nom propre (en particulier pour des composantes du chemin tels que les ponts etc.)

Principe 3 points de délimitation plus nom propre

Exemples:

<i>AG 1519</i>	<i>Kaisten - Heuberg</i>
<i>AG 1519.0.1</i>	<i>Kaisten/village – cimetièrè [principe 1]</i>
<i>AG 1519.0.2</i>	<i>Totentobelbrücke [principe 2]</i>
<i>AG 1519.0.3</i>	<i>Totentobelbrücke - Allmi; chemin de procession Heuberg [principe 3]</i>

4.4.2 NUMEROTATION DES ITINERAIRES ET DE LEURS SUBDIVISIONS

Les numéros d'itinéraires et de leurs subdivisions se composent:

- du sigle du canton et
- d'un nombre entier naturel

nb: une fois choisis, les numéros d'itinéraires, tracés et segments doivent en principe être conservés (à cause des citations et renvois...).

4.4.2.1 NUMEROTATION DES ITINERAIRES

Les numéros de 1 à 99 sont réservés aux itinéraires présélectionnés dans la liste provisoire des itinéraires d'importance nationale en raison de leur valeur de communication. Ces numéros sont conservés, dans la mesure où ces itinéraires ne sont pas redéfinis en fonction de nouvelles données. Ce principe est également valable si un tel itinéraire est relégué au rang d'itinéraire d'importance régionale.

Tous les autres itinéraires d'un canton sont numérotés à partir de 100, suivant l'ordre dans lequel ils sont inventoriés. Les numéros d'itinéraires ne font pas la distinction entre itinéraires d'importance nationale, régionale ou locale. On n'a prévu aucun contingent de numéros (par feuille de carte nationale, par région etc.) ni de numéros de réserve pour des adjonctions ultérieures. Seule exception: si plusieurs collaborateurs travaillent en même temps dans différentes régions d'un même canton, chacun se verra attribuer un contingent de numéros.

Les itinéraires de documentations IVS achevées conservent leurs numéros.

Si un itinéraire ne comporte pas plusieurs tracés ou segments, on n'aura que le numéro d'itinéraire:

4.4.2.2 NUMEROTATION DES TRACES

Quand un itinéraire possède plusieurs tracés, ceux-ci sont numérotés en continu à partir de 1. Si l'on ne peut distinguer chronologiquement les différents tracés, l'ordre de numérotation est libre. En cas de tracés différents dont la datation peut être attestée, la numérotation s'effectue de façon chronologique du plus ancien au plus récent.

GR 147.1 *chemin avant 1820*
GR 147.2 *route carrossable de 1820*
GR 147.3 *route de 1890*

Si, au cours du travail, **un tracé est éliminé**, les autres tracés conservent le numéro qui leur avait été attribué.

GR 147.1 *chemin avant 1820*
GR 147.3 *route de 1890*

4.4.2.3 NUMEROTATION DES SEGMENTS

La numérotation des segments suit la direction générale de l'itinéraire (qui donne le sens de la description), et progresse donc du point de départ de l'itinéraire jusqu'à son point d'arrivée.

Quand un itinéraire ne possède qu'**un seul tracé**, mais plusieurs segments, le tracé sera numéroté '0', pour des raisons techniques (pour ne pas générer une description de tracé):

TI 315.0.1
TI 315.0.2
TI 315.0.3

Si, au cours du travail, **un segment est éliminé**, les autres segments conservent le numéro qui leur avait été attribué.

TI 315.0.1
TI 315.0.3

4.3 Classification selon la Loi sur la protection de la nature et du patrimoine (LPN)

4.3.1 PRINCIPES

La classification des itinéraires, tracés et segments dans les catégories LPN (voie de communication historique d'importance nationale, régionale ou locale) s'effectue en deux étapes distinctes:

- le **domaine histoire** évalue la valeur de communication historique des itinéraires et établit ainsi la "valeur LPN historique";
- le **domaine terrain** évalue les itinéraires, les tracés et les segments sur la base de leur degré respectif de substance et de leur signification paysagère; ces valeurs déterminent la "valeur LPN morphologique".

On distingue **trois niveaux d'évaluation**:

La valeur LPN historique, resp. morphologique d'un itinéraire, d'un tracé ou d'un segment est

- locale,
- régionale, ou
- nationale.

La plus haute des deux évaluations, terrain ou histoire, détermine directement la classification de l'itinéraire, tracé ou segment concerné dans l'une des trois catégories de valeur LPN.

nb: si la valeur LPN varie à l'intérieur d'un itinéraire ou tracé, on doit définir un nouveau "réceptacle", c'est-à-dire un nouveau tracé ou segment à l'intérieur d'un itinéraire, ou un nouveau segment à l'intérieur d'un tracé.

4.3.2 ÉVALUATION DE LA VALEUR DE COMMUNICATION HISTORIQUE

La valeur de communication historique est établie sur l'itinéraire comme ensemble, c'est-à-dire que tous les tracés et tous les segments d'un même itinéraire auront la même valeur du point de vue historique. La valeur de communication historique d'un itinéraire est déterminée avant tout par un facteur historico-géographique, la portée, et par un facteur chronologique, la durée durant laquelle l'itinéraire a été utilisé de façon continue (persistance). D'autres facteurs sont également à considérer (voir plus bas). Les facteurs historiques et géographiques dont il faut tenir compte sont étroitement imbriqués et forment un champ complexe qui doit être évalué dans son ensemble.

4.3.2.1 LA PORTEE

Les itinéraires possèdent des portées différentes. Certains constituent une partie d'un dispositif d'itinéraires couvrant plusieurs pays ou régions. D'autres, comme par ex. les liaisons entre deux cantons, entre une région et le chef-lieu du canton, ou entre deux centres régionaux ou régions importants, n'ont qu'une portée régionale. D'autres encore, comme par ex. les chemins entre deux localités, entre une localité et un alpage ou un moulin, n'ont qu'un usage local. La portée internationale ou suprarégionale détermine une classification LPN nationale, la portée

régionale une classification LPN régionale, et la portée locale une classification LPN locale.

Certains développement conjoncturels et politiques peuvent provoquer un déplacement du trafic et donc une modification de la portée des itinéraires examinés. Il faut donc distinguer soigneusement entre des itinéraires qui ont eu durant une courte période une plus longue portée parce qu'ils servaient d'itinéraire d'évitement ou à la suite d'un changement conjoncturel, et des itinéraires qui des siècles durant ont été empruntés par le trafic suprarégional; les premiers doivent être évalués plutôt vers le bas, les seconds vers le haut.

4.3.2.2 CONTINUITÉ, ANCIENNETÉ, PERSISTANCE DE LA VOIE DE COMMUNICATION ET/OU DE SON USAGE

L'ancienneté et la durée durant laquelle l'itinéraire a été utilisé de façon continue jouent également un rôle dans la classification LPN. Une relative nouveauté et une faible persistance ont une valeur moindre qu'une grande ancienneté et une grande persistance. Mais attention: une grande ancienneté et une longue durée d'usage ne peuvent en soi permettre de classer plus haut un chemin qui n'a qu'une portée restreinte. La valeur de communication d'un sentier agricole romain ou médiéval demeure, malgré son grand âge, locale. Il pourra cependant être classé plus haut, comme un cas exceptionnel. Dans la pratique de l'IVS, on rencontre souvent le cas d'itinéraires qui, pour la plus grande partie de leur histoire, n'ont qu'une portée locale, resp. régionale, mais qui, à la suite de changements de conjoncture ou d'un déplacement du trafic, reçoivent pendant quelque temps un trafic suprarégional, avant que ce trafic retourne sur d'autres itinéraires. Dans ce cas, à cause de la brièveté de son rôle suprarégional, la voie de communication devra être classée comme itinéraire d'importance locale, resp. régionale. On rencontre aussi souvent le cas de liaisons locales ou régionales qui subissent des aménagements et qui, suite à ces travaux, attire définitivement un trafic suprarégional. Dans ce cas, on a le choix entre une classification haute ou basse, un choix qui devra être justifié explicitement dans la rubrique historique.

nb: si, parallèlement à un itinéraire d'importance nationale, un "tracé" supplémentaire a été établi ultérieurement, dont on peut prouver qu'il n'avait qu'une fonction locale (ou régionale), il est conseillé de détacher ce "tracé" de l'itinéraire et de le définir comme un itinéraire indépendant (ceci oblige à définir des points de départ et d'arrivée différents, si nécessaire même "artificiellement").

4.3.2.3 INTENSITÉ ET VOLUME DU TRAFIC

Une grande intensité de trafic et un important volume de marchandises transportées plaident en faveur d'une classification haute, un trafic réduit et un petit volume de marchandises plutôt en faveur d'une classification basse. On trouvera des indications sur l'intensité du trafic et les quantités de marchandises transportées dans les travaux de recherche historique sur l'origine et la destination des marchandises, sur les points de départ et d'arrivée de l'itinéraire, sur l'organisation et la forme des transports, sur d'éventuels douanes, péages, droits de transport et d'attelage etc.

4.3.2.4 FONCTIONS DU POINT DE VUE POLITIQUE, STRATÉGIQUE, SOCIAL, ÉCONOMIQUE ET RELIGIEUX

Les différents itinéraires possèdent diverses utilisations et fonctions. **Plus** les utilisations sont **diverses**, **plus** l'itinéraire devra être classé **haut**.

4.3.2.5 NOMBRE, DIVERSITE ET SIGNIFICATION DES ELEMENTS DU PAYSAGE ROUTIER

Les éléments du paysage routier conservés, qui répondent donc au critère de visibilité, jouent également un rôle dans l'évaluation de la valeur de communication historique. Si les éléments du paysage routier le long d'un itinéraire, tracé ou segment (par ex. une route de col et un relais, un chemin de pèlerinage et une chapelle routière) éclairent de façon exemplaire la fonction ancienne de la voie et forment avec le chemin ou la route un morceau de paysage routier historique - dans le sens d'un ensemble muséal -, ils peuvent justifier une classification plus élevée.

4.3.2.6 EXCEPTIONS HISTORIQUES

Il n'existe pas de règles strictes pour l'évaluation de cas exceptionnels. **Pour les cas exceptionnels, la classification LPN doit être justifiée explicitement.**

Parmi les cas exceptionnels, on peut trouver:

- des **chemins typiques d'une période**, comme les chemins touristiques;
- des **curiosités** (*Wildheuerweg* / chemin de fenaison sur pente raide, *Flösserweg*);
- des chemins **rares** ou **exemplaires**:
 - par exemple des chemins du Moyen Age ou de l'époque romaine, dont le parcours ou la substance peuvent être datés avec certitude, grâce à des sources exceptionnelles. Comme les voies de ces époques ne peuvent normalement pas être repérées sur le terrain, les rares chemins dont le parcours ou la substance sont attestés possèdent une valeur exemplaire;
 - la valeur exemplaire d'un chemin peut aussi être défini par sa fonction. Ainsi, on rencontre parfois des chemins de fabrique spéciaux datant de la première époque de l'industrialisation, et qui peuvent être documentés à titre d'exemple.
- **significations idéelles, contexte mythologique**:
 - ces chemins sont à considérer et à évaluer comme des **témoins de l'époque à laquelle le mythe concerné est né**. Il n'est pas imaginable de les faire remonter au temps où l'action du mythe est censée s'être déroulée. Dans le même ordre d'idées, il faut être attentif à ne pas reprendre telles quelles, sans les soumettre à la critique, les conclusions souvent hâtives de la tradition historique populaire.

4.3.3 DETERMINATION DE LA VALEUR MORPHOLOGIQUE

4.3.3.1 REMARQUES PRELIMINAIRES

- A l'opposé de l'histoire, le terrain évalue les tracés et les segments de façon distincte. Ils peuvent, selon les cas, bénéficier d'un classement plus élevé que l'itinéraire, resp. le tracé, auquel ils se rattachent.
- En premier lieu, le terrain évalue la valeur culturelle géographique et historique d'un dispositif viaire, comme une forme d'"artisanat traditionnel". Il considère donc l'effort humain nécessaire pour établir la voie et le dialogue que cette voie établit avec les autres composantes du paysage environnant, et non pas la soi-disant authenticité ou le caractère originel, la plupart du temps présumés. (Pour ces termes, qui ne doivent pas être utilisés pour caractériser un chemin, voir le lexique).
Un pavage sera ainsi considéré de plus grande valeur que la surface de matériau meuble d'un chemin formé par l'usage ("*gewordener Weg*"), un mur de soutènement de pierres

sèches aura plus de valeur qu'un talus herbeux "simple". Cela donne les **règles de base** suivantes **pour l'évaluation de la substance**:

- plus il y a de techniques artisanales mises en oeuvre («human input») dans un chemin, plus élevée est l'évaluation de sa substance.

Dans le domaine du terrain, on doit déterminer deux valeurs pour un itinéraire, un tracé ou un segment:

le **degré de substance**

et

la **valeur LPN morphologique**

4.3.3.2 LE DEGRE DE SUBSTANCE

S'appuyant sur la "légende de terrain" (chapitres 1 et 2), le degré de substance est déterminé par la forme du chemin et par le revêtement. On distingue **trois degrés de substance**:

«**parcours historique**»

«**parcours historique avec substance**»

«**parcours historique avec beaucoup de substance**»

«**Parcours historique**» signifie qu'une voie de communication historique possède encore un parcours historique reconnaissable (dans son tracé), mais plus ou presque plus d'éléments de facture traditionnelle. Le signe conventionnel "tracé historique" est donc utilisé d'une part pour des voies historiques qui n'ont jamais eu de substance traditionnelle significative, d'autre part, pour les voies historiques dont la substance traditionnelle a été détruite ou fortement altérée par des modernisations (par ex. un chemin dont les murs de soutènement de pierres sèches ont été remplacés par des murs de gabions).

«**Parcours historique avec substance**» signifie que le chemin historique possède, en plus d'un parcours historique reconnaissable, un degré moyen de substance traditionnelle.

«**Parcours historique avec beaucoup de substance**» signifie que le chemin historique possède un degré de substance traditionnelle au-dessus de la moyenne.

nb: les notions «moyen» et «au-dessus de la moyenne» contiennent un aspect quantitatif et un aspect qualitatif. Il est donc tout à fait possible qu'un faisceau de chemins creux d'une grande ampleur, dont les traces sont peu affirmées, soit défini "avec substance". D'autre part, un tronçon de chemin plutôt bref, mais sur lequel on trouve par ex. un pavage et des murs de pierres sèches traditionnels peut être considéré "avec beaucoup de substance".

Le degré de substance participe à la détermination de la valeur LPN (voir ci-dessous). Par ailleurs, le degré de substance de chaque itinéraire, tracé et segment, resp. de chaque partie d'un itinéraire, tracé et segment, est toujours indiqué sur la carte d'inventaire.

- Comme **valeur partielle participant à la définition de la valeur LPN**, l'itinéraire, le tracé ou le segment sont toujours évalués **en entier**.
La valeur partielle "substance" est souvent le résultat des degrés différents de substance à l'intérieur de l'itinéraire, du tracé ou du segment. Si les différences de substance à l'intérieur d'un itinéraire, d'un tracé ou d'un segment sont assez grandes pour provoquer en fin de compte des valeurs LPN différentes, il faut former de nouveaux segments.

- Sur la **carte d'inventaire**, seules les parties d'un segment, d'un tracé ou d'un itinéraire qui possèdent véritablement de la "substance" ou "beaucoup de substance" sont effectivement notées comme telles, car la carte doit aussi permettre de s'orienter dans l'espace. Ce principe suscite ce que nous appelons la **différenciation de la substance** à l'intérieur d'un même itinéraire, tracé et segment. Cette différenciation des parties à l'intérieur d'un itinéraire, d'un tracé ou d'un segment est obligatoire; ce n'est que lorsque des tronçons relativement longs avec (beaucoup de) substance alternent avec de très courts tronçons sans substance que les traits marquant la substance peuvent être continus.

nb: le degré de substance (épaisseur du trait) peut changer à l'intérieur d'un segment, d'un tracé ou d'un itinéraire, mais pas la valeur LPN (couleur du trait).

4.3.3.3 LA VALEUR LPN MORPHOLOGIQUE

En plus des éléments déterminant la substance (forme du chemin et revêtement, voir 4.3.3.4), les éléments suivants servent à établir la valeur LPN morphologique:

- les **ouvrages d'art** particuliers tels que ponts, tunnels, galeries, canalisations etc.;
- les édifices et constructions profanes et sacrés accompagnant la voie (**éléments du paysage routier**);
- la **rareté** à l'échelle régionale ou le **caractère exemplaire** d'un dispositif viaire;
- l'**état de conservation** de la substance traditionnelle;
- l'intégration au paysage resp. la force paysagère de la voie (qualité du dispositif viaire / qualité de la situation).
- de surcroît, un aspect particulier peut être renforcé par un point supplémentaire; de même, un aspect négligé dans le schéma ci-dessus (par ex. le caractère exemplaire du point de vue scientifique d'un dispositif viaire) peut être spécialement mis en valeur.

Pour déterminer le degré de substance, respectivement la valeur LPN, tous les critères énumérés ci-dessus doivent être évalués un à un, c'est-à-dire que **les points doivent être attribués** (à partir de 0). La somme des points attribués donne le degré de substance et la valeur LPN.

Pour évaluer la forme du chemin (y compris sa largeur et ses éléments de délimitation), on dispose d'un maximum de 4 points, pour le revêtement d'un maximum de 2 points. Les critères restants (qui seront ajouté aux critères de substance pour déterminer la valeur LPN) obtiennent chacun au maximum 1 point. On peut attribuer des demi-points (½).

La valeur de substance et la valeur LPN morphologique résultent du schéma suivant:

	points	valeur max.
forme du chemin / él.	3	
largeur du chemin	1	
revêtement / surface	2	

↔ 2 points	«parcours
2 - 4 points	«avec substance»

total intermédiaire	6	= valeur substa	4 - 6 points	«voies hors de
ouvrages d'art	1			
éléments du paysage routier	1			
rareté / exemplarité	1			
état	1			
situation ↔ paysage	1		↔ 6 points	«locale»
Jocker (longueur except., val. scient., point doublé)	1		6 - 9 points	«régionale»
total	12	= valeur I.D.N.	0 - 12 points	«nationales»

nb: les échelles d'évaluation comportent des chevauchements voulus (par ex. un total de 6 points peut donner aussi bien un classement "local" que "régional"), qui offrent une marge de manoeuvre pour les cas-limite du point de vue de l'évaluation, dans un contexte régional, mais aussi national.

nb: le schéma d'évaluation vaut en premier lieu pour les itinéraires qui ont été sélectionnés et historiquement attestés.
Les itinéraires qui n'ont pas été sélectionnés par l'histoire doivent obtenir au moins 6 points sur l'échelle d'évaluation pour trouver place dans l'inventaire.

nb: le schéma d'évaluation est un **instrument de travail à usage strictement INTERNE**, qui ne peut en aucun cas être utilisé comme argument vis-à-vis de l'extérieur. Pour l'extérieur, c'est le texte de la description, et lui seul, qui justifie la valeur et le classement d'une voie.
Nous devons toujours être conscient que, grâce à ce schéma, nous obtenons un résultat numérique, donc en apparence absolu, mais que le total est l'addition de points attribués plus ou moins subjectivement.

4.3.3.4 LES CRITERES D'EVALUATION

4.3.3.4.1 Forme de la voie (max. 3 points [largeur non comprise])

Ce critère examine la forme de la voie avec ses éléments de délimitation, les seconds déterminant largement la première. Pour simplifier, la largeur du chemin, qui influence également beaucoup la forme et en est une composante, est évaluée séparément (voir chap. 4.3.3.4.2). Toutefois, la forme du chemin doit toujours être considérée et évaluée en relation avec sa largeur.

Plus la forme de la voie est marquée et plus l'effort pour sa mise en oeuvre a été grand - par ex. pour les éléments de délimitation -, plus l'évaluation sera haute. Le type de mise en oeuvre joue cependant un rôle décisif dans l'évaluation. Pour notre inventaire, une mise en oeuvre de type traditionnel et artisanal (éventuellement combinée avec un processus naturel tel que l'érosion) constitue un facteur positif. Par contre une mise en oeuvre moderne, à la machine, est plutôt un facteur de dépréciation de la voie. Les nombreux chemins creux ou talutés dont les talus ont été retaillés à l'occasion d'un élargissement de la voie, pour le passage de camions modernes, sont un exemple: ils montrent un profil particulièrement bien marqué, mais cette forme ne représente plus de la substance traditionnelle au sens strict du terme et sera donc évaluée assez bas.

Pour l'évaluation de la forme d'un chemin, on doit s'appuyer sur des exemples standard "étalonnés", qui permettent la comparaison.

Exemples:

- Un chemin creux moyen, avec une surface de matériau meuble et une profondeur entre 1 et 2 m (et une largeur de 1 à 2 m, voir plus bas 4.3.3.4.2), se situe à peu près au milieu de l'échelle de valeur, et recevra donc 1½ - 2 points. Si ce même chemin possède un talus couvert de végétation, il obtiendra 2 - 2½ points, si les deux talus sont couverts de végétation, on lui attribuera 2½ - 3 points (selon la qualité de la végétation).
- Pour une chaussée maçonnée, la mise en oeuvre traditionnelle, artisanale, c'est-à-dire l'intervention humaine, est très importante et doit être estimée en conséquence (2 - 2½ points). Si cette même voie en chaussée possède en outre des éléments de délimitation tels que des parapets, sa valeur devient encore plus grande (2½ - 3 points).
- Un chemin sans talus est dépourvu de forme à estimer (0 point). Toutefois, s'il est bordé d'un côté, ou des deux, par des haies, ces haies constituent non seulement un élément de délimitation, mais de plus confèrent à la voie une forme particulière (la même remarque s'applique aux barrières traditionnelles); l'évaluation se situera entre 1½ et 2½ points. Si les haies sont accompagnées de murets de pierre, on peut envisager d'attribuer le maximum de points (3 points).
- Un chemin taluté «moyen» avec une surface de matériau meuble sera estimé plus bas (1½ - 2 points) qu'un chemin taluté de mêmes dimensions, mais dont le talus amont a été taillé dans le rocher (2 - 2½ points). Si, de surcroît, on trouve en aval des murs de soutènement en moellons, l'évaluation peut atteindre 2½ - 3 points; si les murs possèdent en plus des éléments de protection (parapet, balustrade), on devra attribuer le maximum de points (3 points).
- Un chemin bordé d'un seul côté par des murs de délimitation vaut moins (2 - 2½ points) qu'une ruelle bordée de murs des deux côtés (2½ - 3 points).

4.3.3.4.2 Largeur de la voie (max. 1 point)

La largeur traditionnelle d'une voie constitue également un facteur d'évaluation positive. Il est toutefois difficile de connaître réellement la largeur "traditionnelle" des voies et de reconnaître un élargissement ultérieur, effectué de façon non traditionnelle.

Dans certains cas, on peut estimer avec plus ou moins de certitude qu'un chemin a conservé sa "largeur traditionnelle", par exemple:

- Les voies pavées (cela s'applique aussi aux gradins et emmarchements)
- Les ruelles bordées de murs des deux côtés, resp. les chemins définis par d'autres éléments traditionnels qu'on ne peut pas trop facilement déplacer (par ex. un front bâti). Pour les allées d'arbres, il faut se rappeler que celles-ci étaient jadis plantées en-dehors de la surface de circulation (et non pas juste au bord de la voie), et qu'aujourd'hui c'est souvent tout l'espace entre les deux rangées d'arbres qui est utilisé. Dans ce cas, le chemin est toujours délimité par les mêmes éléments, mais il a été élargi.
- En présence d'indications d'archives claires datant de l'époque de la construction. Cela concerne en premier lieu les routes carrossables, pour lesquelles les sources donnent souvent la largeur exacte.
- Les chemins talutés qui possèdent des deux côtés des murs de soutènement traditionnels de pierres. Le cas échéant, un talus amont taillé dans le rocher permet également de tirer des conclusions sur la largeur de la voie.
- Les chaussées maçonnées ou formées de levées de terre, à travers lesquelles passe une traverse de facture traditionnelle (maçonnée) avec une entrée et une sortie clairement définie.

- Les ouvrages d'art, en particulier les ponts. Il faut cependant noter que souvent, avant et après le pont, les chemins et les routes étaient (ou sont) plus larges que le tablier; il ne faut donc pas en conclure trop rapidement qu'il y a eu élargissement ultérieur.
- Les chemins boudronnés qui conservent, au moins en partie, des éléments (madriers, rondins..) anciens permettant d'estimer la largeur. (Avec la mécanisation de l'agriculture et de l'exploitation forestière, certains de ces chemins ont été élargis de façon plus ou moins traditionnelle; comme ils ont été élargis, ils n'obtiennent pour la largeur que 0 - ½ point, selon la proportion de l'élargissement; cf. ci-dessous "revêtements et surfaces").
- Les chemins creux et les chemins talutés creusés dans le rocher, pour lesquels on peut plus ou moins exclure l'intervention de machine (par ex. en raison de leur éloignement).

Si, dans un des cas énumérés ci-dessus, on peut encore reconnaître la largeur ancienne de la voie, on attribuera le point entier (1 point).

Par contre, si la largeur du chemin correspond "seulement" à nos attentes, sans que nous ayons des preuves ou des indications plus solides quand à la largeur ancienne, on ne pourra attribuer qu'un ½ point.

Exemple:

- un chemin taluté en matériau meuble de 1.5 m de largeur correspond à notre attente, dans la mesure où il ne peut être (théoriquement) emprunté que par un certain type de véhicule traditionnel de la région. Nous ignorons toutefois s'il ne s'agit pas d'un sentier pédestre, non carrossable, qui aurait été élargi ultérieurement, par ex. pour les besoins du tourisme. Dans ce cas, on ne peut pas donner la totalité du point réservé à la largeur du chemin.

Quand on ne dispose pas d'indications sur la largeur ancienne de la voie - qui permettrait au moins d'émettre une hypothèse -, ou quand la largeur est due au hasard, ou quand on ne peut pas reconnaître de traces d'une intervention humaine (par ex. une piste), on n'attribuera pas de point pour la largeur.

4.3.3.4.3 Revêtement et surface (max. 2 points)

Plus l'effort requis pour établir le revêtement d'un chemin aura été grand, plus son évaluation sera élevée.

Exemples:

- un pavage ou une surface rocheuse (obtenue par la taille du rocher) obtient la note maximale (2 points);
- une surface de matériau meuble engendrée par l'usage est évaluée plus bas (1 point); mais si on y trouve des traverses d'écoulement en pierre ou des gradins par endroits, l'évaluation sera plus généreuse (1½ points).
- un empièchement de graviers de calibres mélangés, collecté sur place, (voir lexique) est évalué plus haut que du gravier industriel (0 - 1 point); le gravier industriel de carrière, par ex., ne recevra que 0- ½ point.
- un chemin boudronné reçoit une estimation élevée (1½ - 2 points). Contrairement à l'évaluation de la "largeur du chemin", les chemins dotés de madriers ou de rondins préparés (même élargis) à la machine possèdent une valeur plutôt élevée, car leur forme et le matériau mis en oeuvre correspondent encore largement au "modèle" traditionnel.

4.3.3.4.4 Ouvrages d'art (max. 1 point)

On évalue ici la présence d'ouvrages (ponts etc.) de facture traditionnelle. Plus le nombre et la qualité de ces ouvrages d'art est important, plus leur évaluation sera haute.

Exemple:

- si, pour un segment relativement long, on peut relever "seulement" un passage pour l'eau en aval, on n'attribuera qu'un ½ point. En revanche, si un segment possède une série de ponceaux de pierre et de traverses maçonnées pour l'eau, on lui donnera le point entier.

nb: parfois, en raison de leur substance constructive importante, des ouvrages d'art particuliers, surtout les ponts, sont traités dans un segment à part. Pour ces ouvrages d'art, chacun doit établir ses propres critères d'évaluation. A ce jour, l'IVS ne dispose pas d'un catalogue d'évaluation pour ouvrages d'art, les ponts de pierre à arches par ex. ne peuvent jusqu'à présent être classés (évalués) qu'en les comparant au niveau national et régional à des ouvrages du même type!

4.3.3.4.5 Éléments du paysage routier (max. 1 point)

Il s'agit d'évaluer le nombre et la qualité des éléments du paysage routier profanes et sacrés, car ceux-ci représentent, avec les composantes de la voie, des témoins importants du paysage routier historique.

Exemple:

Pour une voie historique, une unique croix routière de bois (max. ½ point) constitue un élément moins marquant qu'une série d'oratoires en maçonnerie, dotés de fresques, le long d'un chemin de croix (1 point).

4.3.3.4.6 Rareté (max. 1 point)

Est-ce qu'un "type de chemin" est particulièrement rare dans une région, est-ce qu'il constitue donc une rareté? Plus on répondra clairement et par l'affirmative à cette question, plus l'évaluation sera élevée. Une évaluation élevée implique toutefois que la voie se trouve dans un bon état de conservation.

4.3.3.4.7 Exemplarité (max. 1 point)

S'agit-il d'un "exemplaire" particulièrement remarquable et bien conservé d'un chemin typique de la région? Plus on répondra clairement et par l'affirmative à cette question, plus l'évaluation sera élevée. Une évaluation élevée implique toutefois que la voie se trouve dans un bon état de conservation.

nb: «rareté» und «exemplarité» s'excluent mutuellement; on pourra donc évaluer soit l'un soit l'autre, mais pas les deux critères; c'est pourquoi ceux-ci apparaissent sur la même ligne dans le tableau.

4.3.3.4.8 Etat de conservation (max. 1 point)

A travers ce point, on évalue le degré de conservation de la substance traditionnelle. C'est pourquoi le bon état de conservation d'un chemin doté de nombreux ouvrages d'art aura plus de valeur que le bon état de conservation d'une piste de terre. Un chemin qui ne possède pas de substance historique ne peut pas obtenir de point, même partiel, pour son état de conservation.

4.3.3.4.9 Situation (max. 1 point)

Ici il s'agit d'évaluer la qualité d'un dispositif viaire, en estimant d'une part son intégration au

paysage, d'autre part la façon dont il contribue à définir ce paysage, ce qu'on pourra appeler sa "force paysagère" (comme composante du paysage culturel).

Exemple:

- Un chemin creux, dont les deux talus sont couverts de végétation, et qui gravit en serpentant une montagne à travers des prés et des pâturages ouverts, s'intègre bien au paysage (il est bien adapté aux données topographiques locales) et constitue par ailleurs, en soi, un objet remarquable du paysage culturel (considéré par ex. du versant qui lui fait face) (évaluation: 1 point).
- Le même chemin dans une forêt s'intègre bien au paysage, mais n'en constitue en revanche pas un objet particulièrement marquant (évaluation: ½ point).

4.3.3.4.10 Jolly Joker

En plus des critères exposés ci-dessus, on peut dans des cas exceptionnels attribuer un point supplémentaire, pour valoriser un aspect peu ou mal pris en considération par la grille d'évaluation. Ce joker doit toutefois être utilisé avec parcimonie.

Exemple:

- La valeur scientifique d'un dispositif viaire pourra obtenir un (*demi*) point supplémentaire, si la voie est particulièrement précieuse pour la science, parce que les éléments présents sur le terrain permettent d'éclairer, d'étudier ou d'exemplifier une question liée à l'histoire des voies de communication.
- La longueur exceptionnelle d'un dispositif viaire particulièrement bien conservé et exemplaire peut être gratifiée d'un (*demi*) point supplémentaire.
- De façon générale, un point déjà attribué pour un élément donné peut être doublé (point doublé), si cet élément est extraordinaire et se distingue véritablement d'autres éléments comparables.

nb: Dans quelques cas exceptionnels, à **motiver par écrit, 1 (un)** élément de substance exceptionnel, qui caractérise l'aspect de l'itinéraire, tracé ou segment sur une certaine distance, par ex. un magnifique pavage, pourra justifier l'évaluation "beaucoup de substance" ou un classement LPN plus élevé que celui indiqué par le total des points.

4.4 Etablissement de la carte d'inventaire

Sur la base des renseignements des cartes de relevé (voir chap. 3.3.2.1) et des informations historiques, on établira sur la CN - directement ou sur un transparent - un projet de carte d'inventaire.

Dans ce projet de carte d'inventaire,

- les itinéraires, tracés et segments prévus sont reproduits selon leur emplacement exact;
- la classification LPN est représentée avec les couleurs correspondantes;
- les itinéraires, tracés et segments sont désignés par leur numéro d'inventaire prévu;
- dans une première étape, la substance n'est pas encore indiquée.

Ce projet de carte d'itinéraire sert tout d'abord de base de discussion pour la deuxième réunion (dans la mesure où la carte d'inventaire n'a pas encore été digitalisée). D'autre part, elle est utile aux collaborateurs et collaboratrices comme base de travail cartographique pour la mise au point de la documentation IVS, leur permettant de vérifier leurs propres définitions d'itinéraires et de tracés, ainsi que la formation des segments. En effet, ce n'est que grâce à

une vue d'ensemble sur toute la carte, c'est-à-dire détachée des itinéraires et tracés individuels, que l'on peut, le cas échéant, constater que certaines définitions d'itinéraires ou de tracés ne tiennent pas la route (!). Dans cette phase, le projet de carte d'inventaire est corrigé et la substance indiquée.

Notes personnelles:

5 ELABORATION DE LA DOCUMENTATION IVS

5.1 Principes

- Les descriptions comprennent une rubrique historique et une rubrique morphologique. En principe, le contenu de ces rubriques doit être relativement concis et organisé de façon claire.
- La description de l'histoire et des données de terrain concernant un itinéraire n'est pas un but en soi. Le rôle des descriptions est avant tout de motiver les choix effectués. Elles doivent expliquer pourquoi telle ou telle voie de communication a été considérée comme un bien culturel digne de protection et intégrée à l'itinéraire IVS. Elles contiennent aussi les arguments justifiant la classification dans une des trois catégories LPN.
- Les rubriques historiques et morphologiques sont rédigées à l'attention de lecteurs et lectrices qui ne disposent pas de connaissances historiques ou géographiques particulières. On en tiendra compte en évitant le jargon spécialisé et en fournissant toutes les informations nécessaires à la bonne compréhension des descriptions.
- Si, dans une description, on fait référence à un autre itinéraire, tracé ou segment, on indiquera **toujours** le numéro d'inventaire de l'itinéraire, tracé ou segment concerné.
- Les directives de l'IVS concernant les itinéraires à inventorier sont présentées au chap. 3.1.

5.2 Histoire (textes)

Le matériau historique accumulé sur chaque itinéraire, tracé et segment a été préparé et évalué. Il s'agit maintenant de rédiger les rubriques historiques des descriptions IVS:

5.2.1 LE CONTENU DES RUBRIQUES HISTORIQUES

5.2.1.1 RUBRIQUES HISTORIQUES DES DESCRIPTIONS D'ITINERAIRES

La rubrique historique d'une description d'itinéraire constitue la principale partie de la documentation historique IVS, c'est-à-dire la présentation globale de l'histoire des voies concernées par l'itinéraire.

Parfois, la documentation historique IVS est traitée entièrement dans la description de l'itinéraire; c'est la règle pour les itinéraires peu complexes et dont la portée est plutôt réduite. Par contre, les descriptions de tracés et de segments contiennent en principe des informations plus ponctuelles, traitées de façon plus ciblées.

La rubrique historique de la description d'un grand itinéraire de transit suprarégional peut comprendre les éléments suivants:

- un aperçu géographique introductif de l'itinéraire;
- l'indication des buts à longue portée, l'appréciation de leur valeur de communication, la place de l'itinéraire dans le système global du trafic (niveau hiérarchique supérieur). Les itinéraires de connexion, les tracés et les segments doivent toujours être désignés par leur numéro d'inventaire.

- les points de départ et d'arrivée, les points intermédiaires: leurs relations du point de vue du trafic; les indications concernant l'âge des localités et les conclusions que l'on peut en tirer sur l'âge de la liaison;
- les fonctions de la liaison, l'histoire du trafic (chronologie), la transformation des relations de trafic au cours du temps; les fonctions de l'itinéraire sur le plan économique, stratégique, et social; les rapports de souveraineté; le contexte juridique (limitations juridiques, douanes, interdictions de passage); les formes d'exploitation, les modes de transports, la fréquence et les volumes transportés.
- un aperçu géographique et historique des tracés; la présentation de leur relation les uns aux autres: chronologie respective, durée d'utilisation de chaque tracé, fonction particulière de chaque tracé (voie carrossable, sentier, chemin d'hivernage / d'estivage, route principale / d'évitement), évaluation de leur importance;
- l'indication des cartes historiques qui attestent l'existence de l'itinéraire, resp. le ou les parcours concrets.

La rubrique historique d'une description d'itinéraire contient **au minimum** les informations suivantes:

- la définition géographique de l'itinéraire (l'itinéraire relie A et B);
- la place de l'itinéraire dans le système global du trafic, itinéraires de connexion;
- l'indication du nombre de tracés et de leur relations les uns aux autres;
- la fonction ou le type de liaison (*chemin de dévestiture, chemin d'église, sentier pédestre, chemin d'alpage, liaison régionale*, parmi d'autres); souvent le classement de la voie dans l'ATS (selon la légende) fournit des indications sur la fonction d'un chemin, par ex. *chemin de dévestiture*.
- les justifications historiques et cartographiques.

Exemple: *L'itinéraire Wyssenflue - Schletter sert de chemin d'alpage au domaine agricole (Bäuert) Wyssenflue. Dès le lieu-dit Schletter, il rencontre et se confond avec le chemin d'alpage Reuti - Arnialp (BE 437). Le chemin existant, qui constitue le seul tracé encore conservé, apparaît pour la première fois dans l'ATS de 1860. Nous n'avons pas connaissance d'attestations plus anciennes.*

5.2.1.2 RELATION ENTRE LES RUBRIQUES HISTORIQUES DES DESCRIPTIONS D'ITINÉRAIRES ET DE TRACÉS

- La rubrique historique des descriptions d'itinéraire et les rubriques historiques des tracés appartenant à cet itinéraire se complètent: si la rubrique historique des descriptions de tracés propose des informations détaillées, ces informations sont présentées de façon résumée, sous forme de synthèse dans la rubrique historique de la description d'itinéraire; pour cette synthèse, on renonce à citer les sources mais on renvoie aux rubriques historiques des descriptions de tracés. **Le contenu des rubriques historiques des descriptions d'itinéraires et de tracés ne doit pas être identique.**
- Il est aussi possible de renoncer aux rubriques historiques des descriptions de tracés et de traiter l'histoire des tous les tracés d'un même itinéraire dans la rubrique historique de la description de l'itinéraire. Ceci est particulièrement pertinent quand l'histoire des différents tracés présente de nombreux points communs et sont étroitement imbriqués. Il est aussi raisonnable de renoncer aux rubriques historiques des descriptions de tracés pour les itinéraires d'importance locale ou régionale, quand nous n'avons que peu

d'informations sur chaque tracé et que la rubrique historique des descriptions de tracés se limite par exemple à citer la classification du tracé dans l'ATS.

- **Quand un itinéraire ne possède ou n'a conservé qu'un seul tracé, ceci doit être signalé explicitement.** Dans ce cas, la première partie de la description de l'itinéraire portera sur la liaison en général, sa chronologie, ses fonctions. La seconde partie sera consacrée à la description du tracé; on y trouvera les informations concernant l'histoire du parcours inventorié, la construction, les réparations et l'entretien, les ouvrages d'art et les éléments du paysage routier qui jalonnent le tracé, pour autant qu'ils n'apparaissent pas dans une description de segment.

5.2.1.3 RUBRIQUES HISTORIQUES DES DESCRIPTIONS DE TRACES

Un tracé est décrit en entier, avec ses points de départ et d'arrivée, pour autant que ceux-ci n'aient pas été déjà traités dans la rubrique historique de la description d'itinéraire. La rubrique historique de la description de tracé ne doit pas répéter la rubrique historique de la description d'itinéraire.

La rubrique historique de la description d'un tracé comprend les éléments suivants:

- un survol géographique introductif du tracé;
- l'histoire des localités concernées, qui n'ont pas été traitées dans la description d'itinéraire;
- les caractéristiques du parcours, ses points-clés;
- l'histoire de la construction de la voie, de ses réparations et de son entretien;
- l'histoire des ouvrages d'art et des éléments du paysage routier;
- les sources archéologiques et cartographiques ainsi que les travaux qui attestent le tracé;
- si les sources cartographiques donnent une classification de la voie, celle-ci doit être indiquée; si la classification change souvent sur de courtes distances, l'indication peut être globale.

nb: la rubrique historique de la description de tracé doit faire ressortir clairement quelle source historique (en règle générale, quelle carte historique) a permis de définir le parcours indiqué sur la carte d'inventaire et la carte de terrain. Si une telle source n'existe pas et que le tracé a été défini sur la base d'une carte actuelle ou de données du terrain, ceci doit obligatoirement être indiqué.

5.2.1.4 RUBRIQUES HISTORIQUES DES DESCRIPTIONS DE SEGMENTS

En règle générale, il n'y a pas de rubrique historique au niveau des descriptions de segments. Une rubrique historique n'est nécessaire que si l'on dispose d'informations historiques particulières sur un tronçon ou des éléments ponctuels (ponts, éléments du paysage routier etc.) du segment, qui trouvent difficilement place dans la rubrique historique des descriptions d'itinéraire ou de tracé, dont ils compliqueraient la compréhension.

Une description de segment contient:

- les caractéristiques de la situation;
- l'histoire, en particulier l'histoire de la construction du tronçon de route ou de chemin, des composantes de la voie telles que les ponts, ou d'éléments du paysage routier tels que les pierres de distance.

5.2.2 PROBLEMES PARTICULIERS RELATIFS A LA METHODE HISTORIQUE DE L'IVS

5.2.2.1 LA METHODE REGRESSIVE ET LE DANGER DES CERCLES VICIEUX

La démarche historique utilisée dans le cadre de l'inventaire IVS est la méthode régressive, du plus récent au plus ancien. Nous partons de l'état tardif d'un objet - la plupart du temps le parcours d'une voie attesté dans une carte topographique du XIXe siècle - et essayons de reconstruire la genèse de cet état, resp. de déterminer les états précédents à l'aide de sources. Comme, d'une part, la quantité des sources et la qualité des informations ont tendance à diminuer au fur et à mesure que l'on remonte dans le temps et que, d'autre part, l'IVS ne documente a priori, en fonction du critère de visibilité, que les chemins conservés dans le terrain, le risque est grand de s'enfermer dans un **cercle vicieux**, comme dans l'exemple suivant.

Exemple: *une source de la fin du Moyen Age, qui mentionne une route dont l'emplacement ne peut être déterminé avec exactitude, est mise en relation sans ambages avec un parcours qui apparaît pour la première fois dans l'ATS; on "prouve" ainsi que ce parcours existait déjà à la fin du Moyen Age... (la possibilité que la source médiévale fasse référence à une autre variante / à un autre tracé, non conservé, du même itinéraire, n'est même pas prise en considération).*

Le risque du cercle vicieux est particulièrement grand, car dans les rubriques historiques nous renversons normalement l'ordre des arguments, et relatons l'histoire de la voie en partant de la situation la plus ancienne, connue ou présumée, jusqu'à l'époque contemporaine. Nous avons alors tendance à oublier que la définition - effectuée au préalable - des itinéraires et la détermination des parcours dans le terrain reposent presque exclusivement sur des cartes du XIXe siècle. On peut éviter de tels cercles vicieux en considérant toujours avec soin la nature et la qualité des informations fournies par les différentes sources (voir chap. 5.2.2.2) et en posant systématiquement, pour les rubriques historiques des descriptions d'itinéraire et de tracé, les deux "questions de conscience de l'IVS", ou, si les sources disponibles ne permettent pas une réponse claire, en les thématissant explicitement.

- Depuis quand peut-on attester ou du moins admettre l'existence de **liaisons** entre les points de départ et d'arrivée de l'itinéraire?
- Dans quelle source le **parcours historique actuellement conservé** de l'itinéraire resp. du tracé est-il reporté pour la première fois?

nb: Il faut absolument distinguer ces deux questions! Il est très rare que le premier document attestant d'une liaison sur un itinéraire donné soit en même temps la première preuve de son parcours concret. La plupart du temps cela n'arrive que pour les nouvelles routes carrossables de l'époque moderne.

5.2.2.2 LIAISONS ET PARCOURS

Les informations fournies par les sources historiques qui font mention d'anciennes routes et chemins sont de nature et de qualité diverses. De nombreuses sources, surtout les documents écrits mais aussi des cartes inexacts ou schématiques, attestent bien l'existence d'une liaison entre deux lieux (exemple de source: *un négociant de A se rend régulièrement pour affaires à B*; exemple de carte: la *Table de Peutinger*); les informations contenues dans ces sources ne suffisent cependant pas à localiser exactement la liaison. D'autres sources nous permettront de

déterminer le parcours sur le terrain (exemple de reconnaissance: *le chemin de A à B à l'orient de la parcelle X*; exemple de carte: *Atlas topographique de la Suisse*).

On doit donc **toujours distinguer** les sources qui renseignent sur le **parcours** (= Verlauf) d'une voie de communication et les sources qui prouvent l'existence d'une **liaison** (= Verkehrsbeziehung). Concrètement, cela signifie que nous devons être très attentifs au choix des mots dans les différentes parties de la rubrique historique dans lesquelles nous interprétons ces sources de type différent.

Le danger d'une confusion existe surtout quand un itinéraire possède un tracé **unique** et que toutes les informations historiques se trouvent donc dans la rubrique historique de la description de l'itinéraire. Même dans ce cas, il est exclu de donner l'impression, même implicitement, que les sources médiévales ou du début de l'époque moderne, qui ne contiennent aucune information sur le parcours effectif d'une voie, se rapportent aux tracés attestés par des cartes topographiques plus tardives.

5.2.2.3 AGE ET DATATION

Les indications d'âge et de date doivent s'appuyer sur des sources ou des travaux scientifiques; les conclusions et les hypothèses personnelles doivent être justifiées explicitement.

Il faut être attentif au fait que les dates indiquées par les sources peuvent avoir différentes significations: certaines sources prouvent que la liaison concernée existait déjà à un moment déterminé (**terminus ante quem**), d'autres tendent à démontrer que la voie concernée n'existait pas encore au moment où la source a été rédigée et qu'elle a donc été établie ultérieurement (**terminus post quem**).

En général, les documents prouvant le parcours **concret** d'un itinéraire ou tracé ne sont pas très anciens; dans de nombreuses régions, les premières cartes qui reproduisent fidèlement les parcours ne datent que des XVIII^e ou XIX^e siècles. Pour les parcours conservés aujourd'hui, on ne peut donc que très rarement remonter à des périodes antérieures (premiers siècles de l'époque moderne, Moyen Age); le cas échéant, les sources qui permettent d'établir cette datation précoce doivent être présentées de façon très précise dans la rubrique historique. On doit aussi veiller à ne pas tirer de conclusions hâtives des dates ponctuelles fournies par des sources historiques ou d'éléments du paysage routier datés. Les indications d'âge sur les points intermédiaires et d'arrivée d'une liaison (localités, cols alpins etc.) permettent en général de conclure à l'existence d'une liaison ou de son passage en certains points précis (bacs, ponts, éléments du paysage routier), mais n'autorisent pas à dater l'ensemble du parcours concret, tel qu'il est défini dans les cartes d'inventaire et de terrain.

nb: souvent, des éléments du terrain donnent des indications sur la chronologie relative (superposition de différentes générations de chemins) ou absolue (dates d'inscriptions). **En revanche, l'aspect morphologique seul ne permet pas de dater une voie!**

L'usage de qualificatifs tels que *originel*, *original*, *d'origine* (par ex. *parcours d'origine*, *substance originelle*) pour décrire un parcours ou la substance d'une voie n'est autorisé que si l'on peut prouver

- qu'il n'y a pas eu d'autres parcours
- et que le parcours du chemin, resp. sa substance, n'ont pas été modifiés depuis son établissement.

Dans la pratique de l'IVS, ces expressions peuvent donc être utilisées pour des ouvrages d'art, mais très rarement. Même pour des routes dont la construction est relativement bien documentée, l'état des sources ne nous permet pas de suivre les innombrables petites transformations subies par ces routes au cours de leur histoire, ne serait-ce que pour leur entretien régulier.

On parlera plutôt d'un état *plus ancien*, *antérieur* pour qualifier un état précédant l'état actuel. Pour le parcours de routes ou de chemins, on citera la source qui atteste cet état, et on parlera de *parcours attesté par l'ATS*. Pour la substance, on utilisera de préférence l'adjectif *traditionnel*.

5.2.2.4 TOPONYMES ET SOURCES ARCHEOLOGIQUES

Il faut faire preuve de la plus grande prudence lorsqu'on interprète des toponymes anciens ("pré-allemands", "pré-français" ou "pré-italiens") comme des preuves de l'existence de localités et de voies de communication. En particulier, il faut éviter de reprendre sans autres les interprétations très peu critiques de toponymes qui émaillent de nombreux ouvrages de vulgarisation.

Si l'on utilise des sources archéologiques, il s'agit de distinguer entre des trouvailles isolées et des trouvailles plus importantes, concernant des établissements humains, car seules ces dernières permettent d'émettre des hypothèses quand au réseau routier. En général, les trouvailles isolées n'ont qu'une importance très minime pour nos travaux: ainsi, une hache de l'âge du Bronze trouvée sur un col ne prouve ni la présence d'un établissement ni l'existence d'une voie utilisée de façon régulière et durable; tout au plus montre-t-elle qu'il y a eu au moins un passage, peut-être unique. En revanche, des trouvailles isolées qui s'inscrivent dans un ensemble plus important peuvent revêtir une certaine signification.

Il faut également être prudent quand on utilise les inventaires indicatifs d'archéologie, car dans certains cantons ils contiennent des zones dont l'intérêt archéologique n'est que présumé. Il s'agit donc de toujours vérifier si des fouilles ont effectivement été effectuées ou si l'inscription dans l'inventaire repose sur des conjectures (par ex. sur une photo aérienne).

5.2.2.5 L'INTERPRETATION DE LA CARTOGRAPHIE HISTORIQUE

L'interprétation des cartes historiques soulève différentes questions. D'une part, nous sommes aujourd'hui tellement habitués à nous servir de cartes fiables, que nous avons tendance à considérer que les cartes historiques nous fournissent sur le territoire **des données quasi neutres**.

Si nous admettons qu'en raison de méthodes de relevé et de reproduction plus simples, les cartes contiennent des informations inexactes, dans la plupart des cas, nous n'envisageons pas l'éventualité qu'une carte historique donne très sciemment une certaine image d'une région donnée, et que pour cette raison une voie existante pourrait ne pas être reproduite. Les informations véhiculées par les cartes poursuivent des objectifs très divers: instrument d'orientation, propagation d'une cosmologie, consolidation d'une souveraineté, encouragement de voies de communication spécifiques; il est donc indispensable d'appliquer les règles de la critique des sources également à la cartographie historique .

Le fait que les cartes historiques à notre disposition ne sont souvent **pas des originaux** mais des **copies**, également historiques, constitue aussi un problème.

Par exemple, lorsque vers 1700 Speth reproduit un extrait d'une carte de Gyger de 1660, est-ce que l'état du réseau routier dessiné est celui de 1700 ou celui de 1660? Y a-t-il eu des additions et des corrections?

- Si l'original nous est aussi parvenu, une comparaison des cartes apportera une réponse à ces questions (dans la mesure où l'on ne renonce pas, pour des raisons de temps, à examiner la copie).
- Mais si nous ne disposons pas de l'original, et que la carte qui nous est parvenue est une copie avérée, on résoudra le problème comme suit:
 - On expose le problème de façon explicite dans la rubrique historique de la description. Par ailleurs, on doit considérer quelles sont les conséquences de la datation établie sur la base de cette carte; pour cela, on considérera la carte et sa copie comme un tout qui, dans notre exemple, a été établi entre 1660 et 1700.
 - A partir de là, si l'on souhaite dater un chemin ou un parcours, les *termini ante quem* et *post quem* seront définis de la manière suivante:
 - le *terminus ante quem* pour dater un chemin indiqué dans la carte de Speth sera donc 1700 - comme si la carte de Speth était un original -, car je ne peux pas exclure la possibilité que ce chemin n'est présent que sur la carte de Speth et n'était pas indiqué sur l'original de Gyger.
 - le *terminus post quem* peut aussi reculer dans le temps: admettons qu'une troisième carte de 1720 indique très clairement un pont par-dessus le fleuve traversé par notre chemin, alors que la carte de Speth (vers 1700) n'indique qu'un gué au même endroit. Le *terminus post quem* pour la construction du pont est alors à placer en 1660, car on ne peut pas exclure que Speth ait fait une copie fidèle de la carte de Gyger et donc qu'il redessine le gué vers 1700, bien que le pont ait été construit en 1665!

Ce problème est moins académique qu'il n'y paraît, car beaucoup d'auteurs de cartes historiques n'utilisent pas leurs propres relevés de terrain, mais des exemples plus anciens, parfois très imparfaitement transmis. Si nous ne pouvons pas, dans le très bref délai qui nous est imparti pour établir la documentation IVS, écrire l'histoire de la cartographie de la région concernée, nous devons cependant appliquer les principes de la critique des sources et de leur transmission, au moins lorsque la parenté entre différentes cartes historiques ne peut être ignorée.

nb: comme les cartes constituent notre source principale et prioritaire, nous devons aussi nous préoccuper de leur histoire particulière (auteur, mandant, objectif)!

5.2.2.6 L'UTILISATION DE TRAVAUX D'HISTOIRE LOCALE

La qualité des travaux d'histoire locale, tout comme parfois celle de travaux d'histoire des routes, est très variable, car les auteurs ne possèdent pas tous une formation d'historien et que ces publications ne sont pas toutes conçues avec la rigueur scientifique nécessaire. Mais faute d'alternatives, surtout pour documenter les voies d'importance régionale ou locale, on est souvent obligé d'avoir recours à des chroniques et des travaux d'histoire locale moins scientifiques; on y trouve fréquemment des indications sur telle ou telle liaison ou élément du paysage routier. Si l'on utilise de tels travaux, il faut toujours vérifier si, et de quelle façon, les informations fournies, les sources citées, etc. sont justifiées! Par ailleurs, l'origine des données ainsi collectées doit être clairement précisée dans la rubrique historique.

Exemple d'une information tirée d'une histoire villageoise avec justification:

Un chemin qui mène du centre du village à la forêt située sur l'arête, est déjà mentionnée dans un reconnaissance de 1498 (voir MEIER 1987: 45).

Exemple d'une information tirée d'une chronique locale sans justification:

Selon HUBER (1967: 13), le chemin menant du village à la forêt du Gupfwald

aurait déjà existé en 1456. L'auteur ne fournit toutefois aucune preuve de cette affirmation.

5.2.2.7 HYPOTHESES ET CONTRADICTIONS

Le manque chronique de sources nous oblige à émettre des hypothèses sur l'âge, la persistance et le parcours des itinéraires et tracés considérés, d'autant plus que, la plupart du temps, les documents qui nous parviennent présentent une situation donnée à un moment donné et ne se réfèrent souvent qu'à un point précis du parcours.

Les hypothèses qui ne reposent pas sur une source précise ou une donnée du terrain éloquentes n'ont en principe aucun sens. Ce n'est que lorsque le contexte historique ou géo-topographique nous fournit des informations supplémentaires que nous pouvons envisager d'émettre des hypothèses:

Les informations relevant du **contexte historique** et permettant de tirer d'éventuelles conclusions quant à l'âge ou à la durée d'utilisation d'un itinéraire ou d'un tracé peuvent être:

- des localités historiquement attestées qui génèrent des liaisons,
- des systèmes parcellaires, des modes d'assolement, des limites de cultures qui permettent de fixer des cheminements permanents,
- des droits d'usage dans les forêts, alpages, pâturages, mines etc.

Les informations relevant du **contexte géo-topographique** et permettant éventuellement d'émettre des hypothèses quant au parcours d'un itinéraire ou d'un tracé, sont par ex.:

- un sol sec et ferme, qui se distingue à cet égard du terrain environnant,
- un versant ensoleillé,
- une situation à l'abri des avalanches,
- une situation élevée,
- un tracé obligé du point de vue morphologique etc.

On peut exposer précisément ce contexte géo-topographique dans la rubrique morphologique de la description. Mais les conclusions qui peuvent en être tirées doivent aussi être présentées dans la rubrique historique et situées dans l'histoire générale de la voie concernée.

nb: les hypothèses, suppositions et conjectures doivent être présentées de façon explicite (*on peut supposer, on peut admettre / émettre l'hypothèse, je suis d'avis que...*) et justifiées. En aucun cas elles ne peuvent être passées sous silence si elles servent de pré-supposé pour une affirmation ou une conclusion.

nb: Nous devons aborder les informations contradictoires et les sources ou opinions douteuses de façon critique et discursive, même lorsque nous ne parvenons pas à résoudre les contradictions. Il n'est pas du tout interdit de laisser subsister des contradictions et des questions sans réponses. Dans ce cas, on se limitera à exposer les différentes informations et on renoncera à en tirer des conclusions ou suppositions.

5.3 Terrain (textes)

5.3.1 LE CONTENU DES RUBRIQUES MORPHOLOGIQUES

Pour les directives relatives au relevé, à la description et à la représentation cartographique de chaque type de forme, de délimitation, d'éléments du paysage routier etc. voir chap. 3.3.

5.3.1.1 RUBRIQUES MORPHOLOGIQUES DES DESCRIPTIONS D'ITINÉRAIRES

Le contenu des rubriques morphologiques des descriptions d'itinéraire sera différent selon que l'itinéraire est constitué d'un seul ou de plusieurs tracés!

Si l'itinéraire ne possède qu'**un seul tracé**, la rubrique morphologique est obligatoire. Mais si le relevé de terrain de cet itinéraire est sur toute sa longueur réparti en descriptions de segments, on pourra se contenter, dans la rubrique morphologique de la description d'itinéraire, d'un aperçu des différents segments.

Cette rubrique morphologique contient les données du terrain, rédigées et confrontées aux rubriques historiques correspondantes. Elle contient donc la description de l'aspect de l'itinéraire au moment du relevé. Sont décrits la forme du chemin, la surface, les éléments de délimitation, les caractéristiques du parcours (intégration au terrain, pente, dénivelé important...), les utilisations anciennes et actuelles, les éléments du paysage routier etc. (voir chap. 3.3.3). La description peut aussi contenir des hypothèses sur des parcours plus anciens ou sur la suite possible, aujourd'hui disparue. Si un itinéraire est classé d'importance nationale en raison de sa morphologie, ce classement doit être justifié.

Si l'itinéraire est composé de **plusieurs tracés**, il n'est pas obligatoire d'établir une rubrique morphologique dans la description de l'itinéraire, car chaque tracé sera présenté dans les descriptions de tracé. On pourra toutefois établir une rubrique morphologique pour, par ex., donner les caractéristiques générales de l'itinéraire avec les points communs à tous les tracés (problèmes liés à la nature du territoire parcouru), un aperçu des différents tracés et/ou des segments les plus importants, dans la mesure où cela n'a pas déjà été fait dans la rubrique historique.

nb: les rubriques historiques et morphologiques des descriptions d'itinéraire et de tracés doivent être confrontées les unes aux autres, pour éviter les répétitions.

5.3.1.2 RUBRIQUES MORPHOLOGIQUES DES DESCRIPTIONS DE TRACES

En principe, on doit établir une rubrique morphologique pour chaque tracé. Toutefois, si un tracé est décrit dans toute sa longueur dans des descriptions de segments, la rubrique morphologique de la description de tracé peut être limitée à un aperçu des différents segments.

Cette rubrique morphologique contient les données du terrain, rédigées et confrontées aux rubriques historiques correspondantes. Elle contient donc la description de l'aspect du tracé au moment du relevé.

Sont décrits la forme du chemin, la surface, les éléments de délimitation, les caractéristiques du parcours (intégration au terrain, pente, dénivelé important...), les utilisations anciennes et actuelles, les éléments du paysage routier etc. (voir chap. 3.3.3).

La description peut aussi contenir des hypothèses sur des parcours plus anciens ou sur la suite possible du tracé, aujourd'hui disparue.

On peut aussi évoquer la relation aux autres tracés, dans la mesure où cela n'a pas encore été mentionné dans une rubrique de la description d'itinéraire.

Si un tracé est classé d'importance nationale en raison de sa morphologie, ce classement doit être justifié.

5.3.1.3 RUBRIQUES MORPHOLOGIQUES DES DESCRIPTIONS DE SEGMENTS

En principe, on doit établir une rubrique morphologique pour chaque segment. Cette rubrique morphologique contient les données du terrain rédigées. Elle contient donc la description de l'aspect du segment au moment du relevé.

Sont décrits la forme du chemin, la surface, les éléments de délimitation, les caractéristiques du parcours (intégration au terrain, pente, dénivelé important...), les utilisations anciennes et actuelles, les éléments du paysage routier etc. (voir chap. 3.3.3). En outre, la rubrique morphologique de la description de segment devrait signaler, au moins implicitement, pourquoi le segment a été défini comme il l'a été et ce qui le distingue du reste de l'itinéraire, resp. du tracé.

Si un segment est classé d'importance nationale en raison de sa morphologie, ce classement doit être justifié.

5.3.1.4 DIRECTIVES GENERALES

- Construire les rubriques de terrain selon le principe "de la ligne au point". Cela signifie, par exemple, qu'il faut caractériser d'abord le segment dans son ensemble, avant de donner des précisions sur ses différentes parties, par ex. un pont.
- La description morphologique proprement dite doit être clairement distinguée d'autres considérations, hypothèses etc.
- Les jugements subjectifs (*beau...*) doivent être utilisés avec parcimonie!
- L'adjectif *vieux* et ses synonymes doivent être utilisés avec précaution; dans un contexte historique ces notions peuvent facilement se prêter à des interprétations hâtives ou fausses!
- La justification du classement LPN est obligatoire quand l'itinéraire, le tracé ou le segment concerné est classé voie de communication d'importance nationale pour des **raisons morphologiques**.
- Les distances estimées sont données en chiffres ronds (*300 m*, et non pas *285 m*). C'est également valable pour les largeurs (*1.5 m*, et non pas *1.4 m*). Les mesures relevées sur la CN sont également estimées: les points de départ et d'arrivée peuvent rarement être fixés exactement, la plupart du temps on mesure une ligne droite, il s'agit donc d'un pseudo-mesurage. N'indiquer des données métriques exactes que lorsque celles-ci reposent sur un mesurage effectif!
- Pour les données métriques, on utilisera un point et non pas une virgule (*1.2 m*, et non pas *1,2 m*; *1.5 km* et non pas *1,5 km*). Entre le chiffre et l'unité de mesure il y a toujours un espace (*1.5 km*, non pas *1.5km*).
- Les concepts de *tracé* et de *segment* sont strictement définis par la systématique de l'IVS: si l'on veut parler d'une partie d'un itinéraire ou d'un tracé à l'intérieur d'une description d'itinéraire ou de tracé, on désignera cette partie comme *tronçon de chemin*, *fragment de*

chemin, passage. De même on ne parlera pas de *tracé exact*, mais de *parcours exact*, de la *ligne suivie* etc.

- Dans les Alpes, les descriptions s'effectuent en principe de bas en haut (Exception: routes de col avec montée et descente).

5.4 Relation entre les rubriques historiques et morphologiques

Dans la rubrique morphologique, on décrit avant tout l'aspect actuel de la voie, mais le relevé de terrain fournit aussi des indications sur son histoire: on rencontre souvent des inscriptions datées sur des ponts ou des éléments du paysage routier; des dispositions particulières - par ex. quand les différentes traces d'un chemin se superposent - permettent des déductions quant à la chronologie relative de plusieurs générations de voies. De telles indications de terrain doivent être présentées et discutées dans la rubrique "terrain"; les conclusions et hypothèses que l'on en tire doivent apparaître dans la rubrique "histoire" (avec un renvoi à la rubrique "terrain"). Dans certains cas, il conviendra de discuter des indications fournies par le terrain dans la partie historique.

5.5 “Objectifs et mesures”

Dans la rubrique "Objectifs et mesures", l'attention est attirée sur les atteintes subies et les menaces pour la substance historique et les éléments du paysage routier. Le cas échéant, des recommandations sont formulées pour parer à ces menaces.

Certaines formulations absolues sont à éviter ("*il faut*", "*il est interdit*"): tout d'abord parce que l'IVS n'est contraignant que pour la Confédération dans l'accomplissement de ses tâches, ensuite parce qu'il possède avant tout une valeur d'information à l'intention des cantons et des communes:

- il est inutile d'ouvrir une rubrique "Objectifs et mesures" pour chaque itinéraire, tracé ou segment à l'inventaire, et de la remplir de formules vides telles que "*il faut éviter d'asphalter...*", "*le chemin doit être maintenu en l'état*" etc. De tels lieux communs sont contreproductifs, surtout quand on en abuse.
- ces rubriques devraient plutôt signaler les atteintes concrètes, par ex.: "*Le mur de soutènement dans le secteur de menace de s'effondrer. Il faudrait examiner la possibilité d'une restauration.*" Ou: "*Comme beaucoup d'autres dans la région, ce chemin creux est comblé depuis quelques années par des déchets forestiers, de sorte que, dans certains secteurs, son profil traditionnel ne peut presque plus être identifié. Il est à prévoir que dans quelques années, ce chemin sera totalement comblé et méconnaissable.*"
- dans certains cas, il peut être utile de suggérer la remise en usage ou une utilisation alternative, par ex: "*Depuis quelque temps, le chemin n'est plus utilisé et disparaît lentement. Il faudrait examiner la possibilité de l'intégrer au réseau des sentiers pédestres, dans la mesure où le sentier parallèle actuellement proposé est en grande partie asphalté...*".

5.5.1 REGLES GENERALES

- pas de formules creuses, signaler les atteintes précises!
- proposer des mesures de protection concrètes!
- éviter les formes impératives ou les ordres ("*il faut...*", "*on doit...*"). Nous ne donnons pas d'ordres, nous conseillons et suggérons!

5.6 Iconographie

Comme mentionné au chap. 3.2.6, l'iconographie comprend tous les "produits" (photo-) graphiques.

Lors de l'élaboration des textes de la documentation IVS, on intégrera l'iconographie nécessaire par l'intermédiaire du menu IVS (Bilder ... \ Bild einfügen) et l'on inscrira les légendes correspondantes dans le champ prévu.

nb: l'auteur des textes doit remplir les champs du masque "IVS Bild" (cf. illustration) très précisément, pour éviter que de fausses illustrations soient intégrées à la description. Cette responsabilité incombe à l'auteur, car il / elle est seul/e à pouvoir savoir si l'image correspond au texte. Ce contrôle ne peut pas être effectué par une tierce personne.

5.6.1 PHOTOS

Le choix des photos à intégrer doit être sélectif:

- chaque photo doit posséder - comme image - une valeur d'information propre;
- la qualité doit être bonne, pour ne pas avoir à décrire dans la légende ce que la photo montre mal;
- il faut éviter d'illustrer à plusieurs reprises dans une description un même objet avec des photos similaires (ni dans une description de niveau supérieur). En revanche, il peut s'avérer utile de donner une ou plusieurs vues de détail d'un même objet;
- il faut aussi veiller à varier la représentation des objets de descriptions voisines;
- on aime toujours photographier et reproduire les particularités d'une voie, mais il faut aussi veiller à traduire l'aspect général de cette voie, en recherchant pour la représentation photographique du caractère d'un chemin un équilibre entre le "spécial" et le "normal".

Du point de vue de la mise en forme, on peut intégrer indifféremment des photos n/b ou des dias dans la documentation IVS. D'un point de vue qualitatif, cela peut toutefois jouer un rôle (cf. chap. 3.3.2.3).

Remarques:

- Pour la documentation IVS, seules les photos effectuées par des collaborateurs/trices de l'IVS sont désignées comme "photos". Les photos de personnes extérieures à l'IVS sont considérées comme des "illustrations" (voir ci-dessous) et sont traitées comme telles, avec l'indication du nom du/de la photographe dans la légende.
- Si des dias ou des photos n/b d'autres collaborateurs/trices de l'IVS sont intégrés dans la documentation IVS, ces dias ou photos n/b doivent être livrés en même temps que les autres pour la saisie électronique.
- Les illustrations photographiées par les auteurs des documentations sont numérotées comme les autres illustrations (voir ci-dessous). Il faut absolument en informer l'équipe de la Redaktion, afin qu'elle puisse les saisir en même temps que les photos et les dias.

5.6.1.1 DIAS

- A propos de la légende des dias, voir chap. 3.3.2.3. Il est important que toutes les dias qui sont intégrées à la documentation IVS soit en plus numérotées spécifiquement, avec le

sigle personnel, la majuscule "D" et un numéro de série. (ex. ama D 127) (si possible avec un feutre indélébile d'une autre couleur que le reste de la légende).

- Les dias doivent être numérotées à la suite, en commençant par un. La numérotation peut comporter des lacunes.

Les collaboratrices et collaborateurs sont libres de numérotter les dias directement après la prise de vue - pour effectuer ultérieurement le choix des dias pour la documentation IVS - ou de ne numérotter que les dias qui seront effectivement intégrées à la documentation.

Si l'on se décide pour la seconde "voie", qui prend moins de temps, il faut veiller à ne pas utiliser deux fois le même numéro. Pour conserver une vue d'ensemble des numéros déjà distribués, il existe une "liste dias" (cf. modèle en annexe, chap. 9.5), où l'on peut cocher, à la main, les numéros distribués et inscrire à droite le numéro de la CN concernée.

Cette "liste dias" est un simple tableau Excel, qui peut être imprimé page à page (à commander pour l'heure auprès de Heg).

Dans certaines circonstances, on aura besoin de dias d'autres collaborateurs / trices de l'IVS.

Dans ce cas, et dans la mesure où la dia n'est pas encore numérotée, sa numérotation devra être discutée; le mieux sera de définir un contingent de numéros, une chose simple grâce à la "liste dias", et qui devrait éviter les problèmes (doubles attributions).

- Pour les dias, le masque "IVS Bild" (voir ill. sous chap. 5.6) est complété comme suit:

Autor	Sigle de l'auteur (1 à 3 lettres)
Film Nr.	D (toujours la lettre "D" pour dia)
Bild Nr.	Nombre de 1 à 4 chiffres
Datum	Date de la prise de vue: jour (un ou deux chiffres), mois (un ou deux chiffres), année (deux chiffres), séparés par des points.

Exemple d'une dia prise le 8 octobre 1998 par Andriu Maissen, qui est la 127^e dia intégrée à la documentation IVS:

- La dia est *en plus* légendée "ama D 127".
- Le masque "IVS Bild" est rempli de la façon suivante:

Autor	ama
Film Nr.	D
Bild Nr.	127
Datum	8.10.98

5.6.1.2 PHOTOS N/B

- Les films n/b sont légendés avec le sigle de l'auteur et numérotés en continu.
 - Les pochettes de négatifs sont légendées de la même façon.
 - Pour éviter plus tard des confusions (resp. pour pouvoir les réparer), il est conseillé de légendé aussi le bord de chaque bande de négatif avec un feutre indélébile (sigle + numéro).
- Il faut remplir une fiche photo pour chaque film n/b (cf. annexe, chap. 9.4).
 - Lors de l'établissement de la documentation IVS, il est recommandé de souligner au stabilo les numéros de négatifs des photos choisies, sur la fiche photo (ou sur une copie). Ceci facilite l'étape suivante:
 - dès que les négatifs doivent être envoyés à la Redaktion, les numéros des négatifs qui devront être saisis électroniquement seront cochés au crayon sur la pochette correspondante.
- **CAS SPECIAL**

- Les images n/b, dont les tirages (= positifs) doivent être assortis par leur auteur d'une flèche ou autre indication, doivent être scannés. Du point de vue technique, ces images sont aussi considérées comme des images n/b (dont le masque doit être complété).
- Le tirage devra être livré à la Redaktion en même temps que les illustrations et sera légendé au verso (auteur / no film / no image, ainsi que no I/T/S et no illustration).
- Pour les photos n/b (prises de vue personnelles ou d'autres (ex-)collaborateurs / trices de l'VS), le masque "IVS Bild"(cf. ill. chap. 5.6) sera complété comme suit:

Autor **sigle** de l'auteur (1 à 3 lettres)
Film Nr. **nombre** de 1 à 3 chiffres (correspond au no de film attribué)
Bild Nr. **nombre** de 1-2 chiffres (correspond au no du négatif)
Datum **date de la prise de vue**: jour (un ou deux chiffres), mois (un ou deux chiffres), année (deux chiffres), séparés par des points.

Exemple d'une photo n/b prise le 27 avril 1991 par Hansjürg Gredig, sur le 63e film, et qui porte le numéro de négatif 32:

- La pochette et les bandes de négatifs ont été numérotés Hj 63 dès que le film est revenu du labo.
- Sur la fiche photo remplie au préalable, le numéro du négatif est souligné au stabilo.
- Le masque "IVS Bild" est complété de la façon suivante:

Autor **Hj**
Film Nr. **63**
Bild Nr. **32**
Datum **27.4.91**

- nb:** Sur le masque "IVS Bild", on ne peut **pas noter de numéros de négatif** (= numéro d'image) **avec A!**
Tant que le numéro normal du négatif ne se situe pas exactement entre les deux négatifs, on choisira le numéro normal. Si l'on ne peut pas éviter d'utiliser des numéros avec A, ceux-ci doivent être clairement inscrits sur la fiche photo et sur la pochette de négatifs. Le choix d'utiliser ou non les numéros avec A s'applique à l'ensemble d'un film.

Exemple d'une photo n/b prise le 6 juin 1989 par Massimo Colombo, qui porte le numéro de négatif 8A sur le 12e film de Massimo.

- La pochette et les bandes de négatifs sont légendés CLM 12. De plus, on ajoutera clairement sur la pochette la remarque: "**Considérer les numéros avec A!!**".
- Sur la fiche photo, les numéros de négatifs seront complétés avec un A.
- Le masque "IVS Bild" est complété comme suit:

Autor **CLM**
Film Nr. **12**
Bild Nr. **8** [et non pas 8A!!!]
Datum **6.6.89**

Remarque:

- Les numéros de négatifs inférieurs à 0 seront numérotés de droite à gauche, avec les chiffres: 99, 98 - des chiffres valables pour l'ordinateur (masque "IVS Bild") et pour la fiche photo (cf. modèle, annexe chap. 9.4).

5.6.2 ILLUSTRATIONS

- Par “illustration”, on entend à l'IVS toutes les images de l'extérieur, gravures, dessins, plans etc. **mais aussi**:
 - les photos de personnes extérieures à l'IVS
 - les reproductions photographiques de gravures, dessins, plans etc. réalisées par des collaborateurs/trices de l'IVS (cf. remarque chap. 5.6.1)
 - les dessins réalisés par l'IVS - esquisses, plans de détails, reliefs, coupes, dessins en trois dimensions etc.
 - des dessins à main levée de l'auteur
- Les illustrations sont numérotées en continu par canton, commençant par “0 [zéro] sigle du canton 1”. La numérotation peut comporter des lacunes.
 - 0 [zéro] remplace l'auteur, qui n'est pas indiqué pour la numérotation des illustrations. Les auteurs des illustrations doivent donc être mentionnés dans la légende.
- Les indications concernant les illustrations sont inscrites en marge (en dehors du champ à reproduire), au crayon avec leur numéro. Si l'on ne peut les légender directement, on utilisera un post-it.
- Une “table illustrations” (cf. modèle en annexe, chap. 9.6) permet de garder une vue d'ensemble sur les numéros distribués et d'identifier clairement les illustrations. Elle doit être complétée à la main (une copie de la table complétée doit être remise à la Redaktion avec les illustrations).
 - Dans la table, colonne “type de document”, on indiquera si le document à intégrer dans la documentation IVS est une photocopie, un livre (original), un tirage photo, un négatif ou une dia (à livrer avec les photos "normales"!); une gravure originale.
- La “table illustrations” est un simple tableau Excel, qui peut être imprimé page à page (commande actuellement auprès de Heg).

Si plusieurs collaborateurs travaillent dans le même canton, ils doivent s'organiser pour la distribution des numéros. Le plus simple est d'attribuer à chacun un contingent de numéros, chose simple à réaliser avec la “table illustrations”, pour éviter les confusions (comme attribuer deux fois le même numéro).

- Les illustrations sont en général scannées. Le document fourni doit être de bonne qualité (cf. chap. 3.2.6)
- Pour les illustrations, le masque “IVS Bild” (cf. ill. chap. 5.6) sera complété comme suit:

Autor	0 (chiffre, pas la lettre O)
Film Nr.	sigle du canton
Bild Nr.	nombre de 1 à 4 chiffres
Datum	reste vide . Pour les illustrations, les renseignements utiles doivent être donnés dans la légende, ou sont déjà inscrits dans les dessins réalisés par l'IVS.

Exemple d'un plan de détail levé par Guy Schneider le 12 août 1995, qui est la 89e illustration de la documentation IVS Valais:

- Le plan de détail est légendé au crayon, en dehors de la surface à reproduire, “0 VS 89”.
- Le masque “IVS Bild” est complété comme suit:

Autor	0
Film Nr.	VS
Bild Nr.	89
Datum	[vide]

5.6.3 CROQUIS

5.6.3.1 REALISATION DES CROQUIS

Les croquis sont établis par le collaborateur/ la collaboratrice sur film transparent (Polymattfolie) placé sur un document cartographique. Ce dessin doit pouvoir être scanné par la suite. La mise au point informatique est faite par les cartographes.

Si les collaborateurs/trices ne sont pas en mesure de fournir un support techniquement adéquat pour le scannage, le croquis sera effectué sous forme d'esquisse à l'encre noire (Rotring 018 ou 025) sur un transparent, pour ensuite être mis au net, à l'ordinateur, par les cartographes.

Les signes conventionnels accompagnant les croquis correspondent à ceux de la légende carte de terrain / croquis; exceptionnellement, pour une meilleure lisibilité, on pourra utiliser les numéros de code des signes conventionnels.

L'inscription (y compris la date de relevé) et la numérotation (sigle de l'auteur + numéro de série) seront inclus dans le croquis. La numérotation peut comporter des lacunes, mais ici aussi, il n'est pas possible, entre autres pour des raisons liées à l'informatique, d'attribuer deux fois le même numéro. Pour contrôler la numérotation et conserver une vue d'ensemble, il est conseillé de garder les croquis dans un classeur à part, classés selon leur numéro d'ordre.

Pour les croquis, le masque "IVS Bild" (voir ill. chap. 5.6) est complété comme suit (toutes les indications nécessaires sont inscrites sur le croquis et doivent correspondre à celles notées dans le masque):

Autor	sigle de l'auteur (1 à 3 lettres)
Film Nr.	K (toujours la lettre "K")
Bild Nr.	nombre de 1 à 4 chiffres (correspond à la numérotation continue)
Datum	date de relevé : jour (un ou deux chiffres), mois (un ou deux chiffres), année (deux chiffres), séparé par des points.

Exemple d'une situation de chemins relevée sur le terrain le 21 novembre 1992 par Nino Froelicher, mise au net plus tard Werner Vogel comme 87e croquis de Nino (la date de la mise au net n'a pas d'importance):

– Le masque "IVS Bild" est complété comme suit:

Autor	mf
Film Nr.	K
Bild Nr.	87
Datum	21.11.92

5.6.3.2 PRINCIPES TECHNIQUES POUR LE CONTROLE INTERMEDIAIRE DES CROQUIS

Le collaborateur / la collaboratrice contrôle un tirage du croquis mis au net. Les corrections éventuelles sont portées sur un film transparent (Polymattfolie) placé sur le tirage (au scotch, avec 4 croix pour assurer la superposition). Elles sont effectuées à l'encre noire (Rotring 018 ou 025). Les commentaires éventuelles sont portés sur le même film (pas de mic-mac de billets!). On y inscrira également la date des corrections, et la correction sera confirmée par la signature du collaborateur / de la collaboratrice. Le report des corrections sur le dessin au net est effectué par les cartographes.

5.7 Carte de terrain

5.7.1 ÉTABLISSEMENT DE LA CARTE DE TERRAIN

Après discussion avec le collaborateur /la collaboratrice régional/e, le service de cartographie établit un transparent (Redaktionsfolie) de la carte de relevé (= Feldkarte; voir chap. 3.3.2.1.1). Ces transparents sont passés au scanner et constituent la base sur laquelle sera effectuée la mise au net de la carte de terrain, par ordinateur. Parfois, les "Redaktionsfolien" sont réalisées par le collaborateur / la collaboratrice régional/e, mais seulement après discussion avec la cartographie et la coordination.

5.7.2 PRINCIPES TECHNIQUES POUR LE CONTROLE INTERMEDIAIRE DE LA CARTE DE TERRAIN

Le premier tirage (4 feuilles au format A3) de la mise au net est toujours vérifié minutieusement par le collaborateur / la collaboratrice régional/e. Pour les corrections, il faut respecter les directives suivantes:

- Les corrections sont effectuées sur les transparents fournis par la cartographie (Polymattfolien, format A3, réduit de 5 mm sur la longueur, bord supérieur fixé au scotch en trois endroits sur le tirage, 4 croix pour assurer la superposition, légende sur les 4 feuilles pour identification).
- Les corrections sont effectuées selon la légende de la carte de terrain.
- Les erreurs sont corrigées sur le transparent. Le secteur concerné est clairement délimité et désigné avec le signe de suppression (Deleaturzeichen); les indications correctes sont portées en noir et délimitées par des traits obliques.
- Les explications complémentaires sont effectuées en noir (Rotring 018 ou 025) directement sur le transparent (pas de mic-mac de billets!).
- On inscrira également sur le transparent la date des corrections. La correction sera confirmée par la signature du collaborateur / de la collaboratrice.

nb: Le report des corrections sur le dessin au net est effectué par les cartographes.

5.8 Carte d'inventaire

5.8.1 ÉTABLISSEMENT DE LA CARTE D'INVENTAIRE

Le collaborateur / la collaboratrice régional/e dresse le projet de carte d'inventaire sur un transparent (Redaktionsfolie). Pour cela, il / elle utilisera soit une grande feuille transparente (Polymattfolie, 60 x 80 cm) posée sur toute la feuille de la CN, soit 4 petites feuilles (Polymattfolie, format A 3), sur les 4 parties du tirage de la carte de terrain (pour la façon de fixer les transparents voir ci-dessus chap. 5.7.2). Ces transparents seront scannés et serviront de base aux cartographes pour la mise au net par ordinateur de la carte d'inventaire.

Pour l'établissement de la carte d'inventaire, il faut respecter les directives suivantes:

- Les itinéraires, tracés et segments doivent être tracés au feutre. La couleur correspond au classement LPN:
rouge = itinéraires d'importance nationale

bleu = itinéraires d'importance régionale
vert (ou exceptionnellement: brun) = itinéraires d'importance locale

- Les degrés de substance sont inscrits à l'encre noire (Rotring 018 ou 025), indiqués par un chiffre dans un cercle à côté du tronçon de voie concerné. Ce dernier est délimité au moyen de traits noirs perpendiculaires au parcours.

= parcours historique sans substance

= parcours historique avec substance

= parcours historique avec beaucoup de substance

- Les numéros d'itinéraire, tracé et segment sont inscrits dans la couleur correspondant à la valeur LPN de l'itinéraire, tracé ou segment concerné.
- Les itinéraires, tracés et segments sont séparés les uns des autres par une épingle (Kelle).
- Les éléments du paysage routier repertoriés par l'inventaire sont soulignés en noir.

nb: la mise au net de la carte d'inventaire par ordinateur est ensuite effectuée par les cartographes.

5.8.2 PRINCIPES TECHNIQUES POUR LE CONTROLE INTERMEDIAIRE DE LA CARTE D'INVENTAIRE

Le premier tirage de la carte d'inventaire est toujours vérifié méticuleusement par le collaborateur/ la collaboratrice régional/e. Pour les corrections, il faut respecter les directives suivantes:

- Les corrections sont effectuées sur les transparents fournis par la cartographie (Polymattfolien), qui sont superposés au premier tirage de la carte de terrain ou de la carte d'inventaire (pour les aspects techniques de la superposition, voir chap. 5.7.2)
- Les informations manquantes, qui n'ont pas été reprises de la carte de terrain lors de l'établissement de la carte d'inventaire, seront dessinées à nouveau.
- Les informations reprises à tort de la carte de terrain, et qui ne devraient pas apparaître sur la carte d'inventaire, sont entourées, munies d'un signe de suppression et signalées par "GK".
- Les autres parties à supprimer sont également entourées et accompagnées du signe d'effacement.
- Les parties erronées sont redessinées en noir et délimitées par des traits perpendiculaires.
- Les modifications du degré de substance sont représentées par le trait LPN, le chiffre correspondant à la substance et délimitées par des traits perpendiculaires.
- Les modifications de la valeur LPN sont indiquées en reportant sur le transparent la nouvelle valeur dans sa couleur propre.
- Les explications complémentaires sont effectuées en noir (Rotring 018 ou 025) directement sur le transparent (pas de mic-mac de billets!).
- On inscrira également sur le transparent la date des corrections. La correction sera confirmée par la signature du collaborateur / de la collaboratrice.

nb: Le report des corrections sur le dessin au net est effectué par les cartographes.

nb: Exceptionnellement, la correction de la carte de terrain et de la carte d'inventaire pourra se faire sur le même transparent, après accord avec la cartographie. Dans ce cas, on effectuera les corrections concernant la carte de terrain en superposition; les corrections correspondantes sur la carte d'inventaire seront inscrites à côté, où il y a de la place. Ce procédé convient surtout lorsqu'il n'y a que peu de corrections.

5.9 Deuxième réunion

La deuxième réunion a lieu peu avant l'achèvement des travaux de la documentation IVS d'une ou plusieurs cartes nationales.

L'élaboration d'une documentation IVS est un processus complexe, qui requiert de nombreuses décisions subjectives et qui est susceptible d'erreurs à différents niveaux. Lors de la deuxième réunion, les collaborateurs et collaboratrices régionaux ont l'opportunité de présenter leur produit à de tierces personnes et de leur soumettre leurs interrogations. A cette occasion, on peut identifier et corriger les erreurs et les imprécisions, tant de forme que de fond. L'objectif est non seulement d'obtenir une documentation correcte du point de vue méthodologique, mais aussi une qualité d'ensemble qui soutient la comparaison au niveau régional et national.

5.9.1 BUTS

Décision finale concernant la carte d'inventaire et la liste d'itinéraires.

5.9.2 DEROULEMENT

Invitation: après discussion entre la personne qui dirige la réunion (membre de la BL/FL?) et les collaborateurs/trices

Date: env. 4 - 6 semaines avant l'achèvement

Participants: collaborateur/trice régional/e, responsable de la réunion

Documents pour la réunion:

- carte de terrain - si elle existe, sinon carte(s) de relevé
- carte d'inventaire - si elle existe, sinon projet de carte d'inventaire (cf. chap. 4.4 resp. chap. 5.8)
- liste d'itinéraires
- descriptions (dans un état de rédaction avancé)
- iconographie (illustrations, photos, croquis etc.)
- avant-propos et bibliographie (s'ils existent)
- travaux commencés ou achevés des cartes ou cantons voisins

nb: Les documents doivent parvenir au responsable de la réunion **au moins une semaine** avant la séance.

nb: La définition, la valeur LPN et la substance des itinéraires qui dépassent la limite de la carte ou du canton doivent avoir été discutées au préalable par les collaborateurs/trices concerné(e)s!

Ordre du jour:

- discussion des cartes de terrain ou cartes de relevé
- discussion de chaque itinéraire, en particulier:
 - tracés
 - segments
 - substance
 - valeur LPN
 - numérotation
 - connexions
- décision concernant la carte d'inventaire et la liste d'itinéraires
- discussion des descriptions
- discussion de l'iconographie (illustrations, photos, croquis etc.)
- discussion de l'avant-propos et de la bibliographie
- décision quant à l'achèvement définitif des travaux

Durée: 2 - 5 heures

5.9.3 RESULTATS

- les cartes de terrain ou de relevé ont été examinées
- la liste d'itinéraires et la carte d'inventaire ont été contrôlées
- les descriptions et l'iconographie ont été examinées
- l'avant-propos et la bibliographie ont été examinés
- la date d'achèvement des travaux a été fixée

5.10 Accompagnement scientifique

5.10.1 PRINCIPES

Les collaborateurs et collaboratrices régionaux de l'IVS bénéficient d'un accompagnement scientifique de la part de différents membres de la Fachleitung. L'objectif de cet accompagnement est de garantir

- le respect des directives méthodologiques énoncées dans la présente méthodologie et
- une certaine homogénéité entre les différentes documentations IVS.

Les membres de la Fachleitung (ou Fachbegleitung) peuvent donc être consultés pour tous les problèmes méthodologiques qui se posent en cours d'inventaire. Ils/elles sont aussi chargés de la formation des nouvelles collaboratrices et des nouveaux collaborateurs.

5.10.2 ORGANISATION DE L'ACCOMPAGNEMENT SCIENTIFIQUE HISTOIRE

Les questions et les problèmes qui relèvent de l'accompagnement scientifique histoire apparaissent relativement tôt dans l'établissement de la documentation IVS; ils concernent, par exemple, la définition correcte des itinéraires et des tracés, le choix et le traitement de la

cartographie historique etc. On recommande donc aux collaborateurs et collaboratrices régionaux de prendre l'initiative et de solliciter l'aide des membres de la FL, car des erreurs telles qu'une définition d'itinéraire incorrecte du point de vue historique sont très difficiles et longues à corriger par la suite. De plus, en raison de l'imbrication croissante des itinéraires et des tracés, le risque d'erreur augmente constamment, rendant les corrections toujours plus compliquées!

La Fach(beg)leitung est aussi chargée de la relecture scientifique du volet histoire des documentations IVS achevées. Elle a besoin pour cela de toutes les descriptions ainsi que des cartes d'inventaire et de terrain de la région documentée (voir aussi chap. 7.2.1).

Si nécessaire, les résultats de l'accompagnement scientifique (Fachbegleitung) et de la relecture scientifique (Fachlektorat) font l'objet d'un court rapport écrit.

nb: durant leur période d'"apprentissage", les nouvelles collaboratrices et les nouveaux collaborateurs devraient soumettre les rubriques historiques de toutes leurs descriptions aux membres de la Fach(beg)leitung chargés de les accompagner, et exiger de leur part un feed-back régulier.

5.10.3 ORGANISATION DE L'ACCOMPAGNEMENT SCIENTIFIQUE TERRAIN

Lors de l'accompagnement scientifique terrain, les collaboratrices/teurs et les membres de la FL chargés de les accompagner effectuent ensemble une visite de terrain de quelques voies sélectionnées, afin de discuter de questions méthodologiques. On y vérifiera par ex. l'exactitude des relevés de terrain ainsi que le classement LPN des itinéraires, tracés et segments. Le résultat de cette visite de terrain commune et de la relecture des descriptions est consigné dans un rapport.

Pour l'accompagnement scientifique de terrain, les collaborateurs et collaboratrices régionaux doivent s'assurer, en collaboration avec l'équipe de la Redaktion, que les membres de la FL concernés reçoivent **une semaine avant** la visite les documents suivants:

- la liste des itinéraires, tracés et segments (indiquer les numéros d'inventaire), dans l'ordre de la visite;
- une carte de terrain de la région concernée (à défaut une carte de relevé) qui permet la vérification (les cartes de relevé des itinéraires, tracés et segments à examiner devront de toute façon être apportés sur place);
- une carte d'inventaire de la région concernée (à défaut un projet lisible) qui permet la vérification;
- un tirage de la liste d'itinéraires;
- les descriptions des itinéraires, tracés et segments à visiter ainsi que toutes les descriptions des voies "nationales du point de vue morphologique". Pour ces dernières, on doit disposer de la justification écrite obligatoire de ce classement!
- les éventuelles questions concernant tel ou tel itinéraire, tracé ou segment, ainsi que les questions méthodologiques plus générales devraient si possible être consignées par écrit et soumises à la Fach(beg)leitung avec le reste des documents.

nb: en l'absence des documents énumérés ci-dessus, livrés à temps, la visite de terrain de la Fach(beg)leitung n'a pas lieu.

5.11 Fin de l'élaboration de la documentation IVS

Les résultats et les constats issus de la deuxième réunion sont intégrés dans les travaux déjà existants (descriptions, cartes d'inventaire et de terrain), et pris en considération pour les travaux à venir.

5.11.1 AUTOCONTROLE DE L'AUTEUR

Avant de remettre l'ensemble des documents à la Redaktion, chaque auteur vérifie que son travail est complet et exact. Le but est de livrer à la Redaktion le **produit** le plus **complet** et **correct** possible. Ceci économise à l'équipe de la Redaktion ainsi qu'aux auteurs beaucoup de va-et-vient, d'énerverment et surtout de longs travaux de correction.

On trouvera en annexe un tableau (chap. 9.7) présentant chaque étape de cet autocontrôle (sous forme de modèle à photocopier). Elle permet de cocher chaque étape au fur et mesure de son achèvement et de n'en oublier aucune.

5.11.1.1 EXPLICATIONS POUR LA "CHECKLIST" "AUTOCONTROLE DE L'AUTEUR" (CF. TABLEAU CHAP. 9.7)

Dès qu'on aura répondu "oui" à toutes les questions, on pourra considérer la tâche concernée comme achevée et cocher le champ concerné de la "checklist".

A cause du contrôle des cartes de terrain (GK) et des cartes d'itinéraires (IK), la feuille de "checklist" correspondant à chaque carte nationale devra être complétée avec la liste complète des numéros des itinéraires, tracés et segments qui s'y trouvent. Dans le cas d'itinéraires, tracés ou segments présents dans plusieurs cartes nationales, et si les textes et les en-têtes ont déjà été contrôlés sur une autre feuille de CN, on le précisera dans la "checklist" en cours, en indiquant le numéro de la CN où cette vérification a été effectuée.

A propos de chaque rubrique:

- **"LK"**
 - inscrire le numéro de la feuille de CN concernée
- **"IK-NR."**
 - inscrire de quel numéro d'itinéraire il s'agit (IK-Nr) (pour une meilleure vue d'ensemble, les noter dans l'ordre croissant)
- **"contrôler et corriger cartes et croquis"**
 - **"GK"** (document scanné)
 - Est-ce que la carte de relevé a été correctement reportée sur le document scanné?
 - Les numéros des I/T/S sont-ils exacts (comparaison avec la liste d'itinéraire et la IK)?
 - Pour les I/T/S présents sur plusieurs CN: les numéros I/T/S correspondent-ils aux cartes?
 - Tous les I/T/S sont-ils **clairement** séparés et délimités par des épingles?
 - La délimitation des I/T/S dans la GK et la IK est-elle cohérente?
 - **"IK"** (document scanné)
 - La valeur LPN est-elle juste (comparaison avec la liste d'itinéraires)?
 - La substance indiquée est-elle correcte (degré et délimitation; comparaison avec la GK)?
 - Les numéros des I/T/S sont-ils exacts (comparaison avec la liste d'itinéraires et la GK)?
 - Pour les I/T/S présents sur plusieurs CN: les numéros I/T/S, la valeur LPN, la substance sont-ils cohérents?

- Tous les I/T/S sont-ils **clairement** séparés et délimités par des épingles (important pour la version ArcView!)?
- La délimitation des I/T/S dans la IK et la GK est-elle cohérente?
- “**croquis**” (document scanné)
 - L'esquisse de croquis a-t-elle été correctement reportée sur le document scanné?
 - Les indications sont-elles exactes et complètes (numéro I/T/S, numéro CN, sigle de l'auteur, numéro du croquis, date de relevé, échelle (métrique), indication des coordonnées géographiques, nord)?
 - Les angles de prise de vue des photos sont-ils indiqués?
 - Les éventuels numéros correspondant à la description de détail sont-ils indiqués sur le croquis?
 - Les numéros I/T/S sont-ils exacts et complets (comparaison avec GK, IK et liste d'itinéraires)?
 - Le masque "IVS Bild" a-t-il été rempli correctement (et sans fautes de frappe) (sigle de l'auteur, "K" pour "Film-Nr", "Bild-Nr" (=numérotation continue des croquis), date de relevé)?
 - Le numéro de croquis correspond-t-il à celui du masque "IVS-Bild"?
- “**insérer dias, photos, illustrations; contrôler numéros et légendes**”
 - “**dias**”
 - Les dias à insérer sont-elles légendées (y compris numéro I/T/S et, surtout, numérotées)?
 - Le masque "IVS Bild" a-t-il été rempli correctement (et sans fautes de frappe) (sigle de l'auteur, "D" pour "Film-Nr", "Bild-Nr" (= numéro de la dia sans sigle), date de prise de vue)?
 - La numérotation de la dia correspond-t-elle à celle du masque "IVS-Bild"?
 - La dia a-t-elle été rangée à part, selon son numéro d'ordre, pour envoi à la Redaktion?
 - La légende est-elle exacte (sur le fond)? Est-elle correcte dans la forme (langue, orthographe)?
 - Les renvois aux images contenues dans le texte correspondent-ils à la numérotation automatique de ces images?
 - “**n/b**” (ou photos couleur)
 - Les pochettes et bandes de négatifs sont-elles légendées (= numérotées avec sigle auteur + numéro film)?
 - Le masque "IVS Bild" a-t-il été rempli correctement (et sans fautes de frappe) (sigle de l'auteur, "Film-Nr" (= numéro film), "Bild-Nr" (= numéro du négatif), date de prise de vue)?
 - Le numéro de négatif indiqué correspond-t-il effectivement à celui du masque "IVS Bild"?
 - N'a-t-on pas attribué par erreur des numéros avec A?
 - Les numéros des négatifs nécessaires ont-ils été soulignés au stabilo sur la pochette resp. sur une copie de la fiche photo?
 - La pochette de négatifs a-t-elle été rangée à part en vue de l'envoi à la Redaktion?
 - La légende est-elle exacte (sur le fond)? Est-elle correcte dans la forme (langue, orthographe)?
 - Les renvois aux images contenues dans le texte correspondent-ils à la numérotation automatique de ces images?
 - “**illustration**”

- Le masque "IVS Bild" a-t-il été rempli correctement (et sans fautes de frappe) (chiffre "0" pour "Autor", sigle du canton pour "Film-Nr", "Bild-Nr" (= numérotation continue selon la "table illustrations" – cf. chap. 9.6)?
 - Le numéro inscrit dans le masque "IVS Bild" correspond-t-il effectivement à celui de la "table illustrations"?
 - L'original à scanner, resp. la reproduction ou la copie ont-ils été identifiés avec ce même numéro?
 - L'original à scanner, resp. la reproduction ou la copie ont-ils été rangés à part pour leur envoi à la Redaktion?
 - La "table illustrations" a-t-elle été remplie dans l'ordre?
 - La légende est-elle exacte (sur le fond)? Est-elle correcte dans la forme (langue, orthographe)?
 - Les renvois aux images contenues dans le texte correspondent-ils à la numérotation automatique de ces images?
- **“contrôle des en-têtes”**
 - **“nom d'itinéraire, tracé, segment”**
 - Le nom I/T/S est-il correctement orthographié?
 - Les toponymes indiqués sont-ils orthographiés de la même façon que sur la CN25 où ils se trouvent?
 - Les directives de l'IVS concernant la dénomination des itinéraires et leurs subdivisions ont-elles été respectées (cf. chap. 4.2.3)?
 - **“LPN: en-tête _ IK”**
 - La valeur LPN indiquée dans l'en-tête (champ: importance) est-elle correcte?
 - Les valeurs LPN des champs "histoire" et "terrain" sont-elles correctes?
 - La valeur LPN indiquée (champ: importance) correspond-t-elle à celle de l'IK?
- nb:** lorsqu'une rubrique n'est pas utilisée pour un itinéraire, tracé ou segment (par ex. la rubrique "histoire" d'un segment), dans l'en-tête la valeur LPN du champ correspondant n'est pas déterminée (= "vacant") et on n'indique pas d'auteur.
- nb:** la valeur LPN des champs "terrain" et "histoire" doit refléter la réalité. Par ex., pour un itinéraire d'importance nationale du point de vue de l'histoire, il y a très souvent des segments qui ont une valeur locale du point de vue morphologique. Cette différence entre "histoire" et "terrain" doit apparaître dans l'en-tête. Par ailleurs, il peut arriver par ex. qu'un tracé, avec plusieurs segments, soit jugé "local" du point de vue de l'histoire, mais considéré, du point de vue morphologique, comme "régional" *dans son ensemble*, avec toutefois *un* segment "local". Pour ce segment "local", les champs de l'en-tête seront complétés comme suit: "importance" = "régionale" (comme le tracé dans son ensemble est considéré régional du point de vue morphologique), "histoire" = "locale", "terrain" = "locale". (A première vue, cela peut paraître illogique, mais c'est la seule façon de refléter la réalité de l'évaluation.)
- **“sigle, date, numéro CN, photos”**
 - Tous les auteurs sont-ils cités correctement, dans les bonnes rubriques?
 - Les sigles sont-ils justes?
 - La date de rédaction "histoire" est-elle correcte (= dernière version)?
 - La date "terrain" est-elle correcte (= date du relevé de terrain)?
 - Tous les numéros de CN des I/T/S ont-ils été indiqués?

- Les numéros de films ont-ils été inscrits dans le champ "films" / "Filme"?
- **“texte (contenu, références bibliogr., orthographe)”**
 - **“histoire”**
 - L'orthographe est-elle correcte, les règles formelles ont-elles été respectées (cf. chap. 6.1)?
 - Les renvois à d'autres I/T/S sont-ils corrects?
 - Le numéro de I/T/S indiqué par le renvoi est-il juste?
 - Les règles de citations définies à ce sujet ont-elles été respectées (cf. chap. 6.2.9)?
 - La valeur LPN est-elle suffisamment justifiée?
 - Le texte correspond-t-il du point de vue de son contenu et de sa structure aux directives énoncées (cf. chap. 5.2)?
 - En particulier, n'y a-t-il pas de chevauchement entre les descriptions "itinéraire" et "tracé"?
 - N'y a-t-il pas d'empiètement entre les rubriques histoire et terrain?
 - etc.
 - Pour la bibliographie et la cartographie historique, voir plus bas.
 - **“terrain”**
 - L'orthographe est-elle correcte, les règles formelles ont-elles été respectées (cf. chap. 6.1, en part. chap. 6.1.5)?
 - Les renvois à d'autres I/T/S sont-ils corrects?
 - Le numéro de I/T/S indiqué par le renvoi est-il juste?
 - Les règles de citations définies à ce sujet ont-elles été respectées (cf. chap. 6.2.9)?
 - La valeur LPN est-elle suffisamment justifiée (pour les voies "morphologiquement nationales" resp. "régionales")?
 - Le texte correspond-t-il du point de vue de son contenu et de sa structure aux directives énoncées (cf. chap. 5.3)?
 - En particulier, n'y a-t-il pas de chevauchement entre les descriptions "itinéraire" et "tracé"?
 - Les éléments qui caractérisent la voie ont-ils été traités de façon suffisante?
 - A-t-on signalé les aspects particuliers?
 - La direction du parcours (de A à B) a-t-elle été respectée?
 - L'ensemble de l'itinéraire / tracé / segment a-t-il été couvert par la description, par ex. les parties modernisées ont-elles été décrites?
 - etc.
 - **“O&M”**
 - L'orthographe est-elle correcte?
 - Le contenu de cette rubrique va-t-il effectivement au-delà des lieux communs (ou vaut-il mieux la supprimer...)?
 - **“Biblio”**
 - Remarques:
 - Ici il s'agit de vérifier aussi bien les références bibliographiques que la bibliographie (en fin de doc) dans son ensemble.
 - La vérification bibliographique du texte constitue une étape séparée, qui ne considère que l'aspect formel.
 - L'orthographe est-elle correcte (par ex. MEIER et non pas MEYER)?
 - Les ouvrages cités dans les textes sont-ils:
 - présents dans la bibliographie?
 - les auteurs, dates etc. correspondent-ils?
 - la citation est-elle correcte du point de vue formel, les règles de citation et de référence propres à l'IVS ont-elles été respectées (cf. chap. 6.2)?

- “**cartes hist. (mention? références ok?)**”
 - “**ATS**”
 - Le tracé, resp. le segment est-il présent dans l'ATS?
 - L'ATS a-t-il été correctement cité (cf. chap. 6.2.6) et est-il présent dans la bibliographie?
 - “**AS**” (Atlas suisse)
 - Le tracé, resp. le segment est-il présent dans l'AS?
 - L'AS a-t-il été correctement cité (cf. chap. 6.2.6) et est-il présent dans la bibliographie?
 - “**autres**”
 - D'autres cartes "standard" ont-elles été prises en considération et utilisées pour attester le tracé, resp. le segment?
 - Ces cartes ont-elles été citées correctement (cf. chap. 6.2.6) et apparaissent-elles dans la bibliographie?
- “**date de mise à jour (upload)**”
 - Inscrire la date de la mise à jour (upload) définitive (peut être utile pour d'éventuelles reconstitutions).
- “**remarques (évt. no CN)**”
 - remarques personnelles, par ex.
 - si quelque chose manque / doit être ajouté ultérieurement;
 - s'il faut être attentif à quelque chose de particulier (en relation avec d'autres I/T/S) ou si des connexions doivent encore être résolues ou....
 - si le I/T/S touche plusieurs CN25
 - etc., etc.

nb: naturellement, ces étapes de l'autocontrôle ne doivent pas (et ne peuvent pas) être toutes faites à la fin. Elles peuvent en grande partie être accomplies au fur et à mesure de l'établissement de la documentation. Pour ne pas perdre la vue d'ensemble des étapes de contrôle accomplies, il convient de mettre à jour la checklist "autocontrôle" de façon régulière et continue. S'il devait y avoir des modifications dans une étape déjà parcourue, toutes les étapes qui en dépendent devront être vérifiées à nouveau (par ex. si la valeur LPN est modifiée, il faudra répercuter cette modification dans l'en-tête et sur la carte d'inventaire / IK).

5.11.2 REDACTION DE L'AVANT-PROPOS

En principe, on rédige un avant-propos pour chaque feuille de CN, resp. pour chaque bloc de CN. Ces avant-propos permettent de fixer des informations dans la perspective de l'adoption d'une documentation cantonale entière ou partielle. Ils sont particulièrement importants lorsque l'établissement d'une documentation IVS a duré plusieurs années, ce qui a pu provoquer des différences de traitement significatives entre régions - recherches plus ou moins approfondies, méthode d'inventorisation, qui sont le reflet de l'évolution de la démarche de l'IVS au cours des années (cf. chap. 1.1).

Pour ces raisons, il est nécessaire de préciser dans l'avant-propos

- durant quelle période la documentation IVS a été établie,
- quel(le)s auteurs y ont pris part,
- jusqu'où la recherche pour la documentation IVS, resp. pour chacune de ses parties, a été menée (quelles archives ont été consultées, quels documents et travaux? A quoi a-t-il fallu

renoncer? Où se trouvent d'éventuelles sources non exploitées? Quelles directions de recherches ultérieures peut-on suggérer? Quels secteurs géographiques, où existent probablement des voies historiques avec substance, n'ont pu être parcourus?)

5.11.3 TRANSMISSION DES DONNEES A LA REDAKTION

Dès que l'**ensemble** des travaux et des étapes d'autocontrôle ont été accomplis, toutes les descriptions qui se trouvent encore chez l'auteur sont envoyées électroniquement (upload) à la Redaktion et tout le matériel "physique" est expédié par poste, en courrier inscrit. De plus, l'avant-propos et la bibliographie complète sont transmis à la Redaktion sur disquette ou sous forme de fichier joint (e-mail).

Par matériel "physique" on entend:

- les pochettes de négatifs des photos à insérer, avec les fiches photo correspondantes
- les diapos (originaux)
- les illustrations (originaux resp. copies ou reproductions de **très bonne** qualité)
- les documents scannés pour
 - GK
 - IK
 - croquis

Avec la livraison des travaux et documents à l'équipe de la Redaktion débute la phase de mise en forme de la documentation IVS (cf. chap. 7), à laquelle les auteurs participent pour des travaux de contrôle et de correction.

nb: les documents transmis à la Redaktion doivent absolument être **complets** (descriptions **et** matériel physique). Les livraisons échelonnées, de quelque sorte que ce soit, provoquent toujours un important surcroît de travail.

6. COMPLEMENT: LES REGLES FORMELLES

6.1. Règles d'écriture et mise en forme des textes

6.1.1. PRINCIPES

- Les **descriptions "normales"** (c-à-d toutes, à l'exception des descriptions courtes) doivent être rédigées avec des phrases complètes; il faut donc éviter les listes de mots-clés et le style télégraphique. L'orthographe doit être correcte.
- Les **"descriptions courtes"** ne sont pas rédigées. Les informations les plus importantes sont présentées sous forme de mots-clés. L'orthographe n'a pas d'importance.

Pour l'ensemble des descriptions, il faut respecter les règles suivantes:

- Dans la mesure du possible, les descriptions ne devraient pas être subdivisées en chapitres et sous-chapitres. Pour les descriptions plus longues (= plusieurs pages), on peut envisager des intertitres. Les intertitres sont obligatoirement du format "Überschrift" de la feuille de style "IVS-Dok-Arbeitsvorlage".
- A l'exception des intertitres, **l'ensemble du texte est composé au format "standard"**. Il est donc **interdit d'introduire d'autres formats Word standardisés!** C'est-à-dire:
 - pas de passages mis en valeur en **gras**, *italique*, souligné ou des écritures de couleur, ou encore par l'utilisation de cadres, PETITES MAJUSCULES, **marqueurs** ou autres;
 - ne pas modifier la taille des caractères;
 - pas de caractères spéciaux (Ω), pas d'exposant ni d'indice ;
 - pas de commentaires par l'intermédiaire de notes de bas de page;
 - ne pas introduire des dessins Word faits maison - de façon générale, les auteurs n'insèrent pas eux-mêmes les images;
 - ne pas introduire de tableau formaté Word.
- Pas de ligne vide, ni dans le texte courant, ni avant ou après les intertitres (les paragraphes engendrés par "ENTER" (¶) sont définis par un "espace après" de 12 pts, qui correspond à une ligne vide). Pour changer de ligne sans espacement, il faut introduire un retour à la ligne forcé avec "SHIFT/ENTER" (###).
- Pas de saut de page (CTRL/ENTER).
- Pas de numérotation standard Word. (La numérotation est surtout utilisée pour la description détaillée de croquis, où elle renvoie à des lettres ou chiffres indiqués dans le croquis. Pour des raisons techniques, cette numérotation ne doit **pas** être engendrée automatiquement à travers des **icônes Word!** Elle doit être créée manuellement à partir du format "standard", si possible sans modifier l'alignement du paragraphe.

nb: entre autres pour des raisons liées à l'informatique, **l'ensemble des collaborateurs de l'IVS doivent se conformer strictement aux règles d'écriture et formats prescrits pour la documentation IVS!**

6.1.2. GUILLEMETS POUR CONCEPTS, DEFINITIONS, TOPONYMES

Les concepts sont indiqués entre guillemets s'ils sont expliqués par la suite.

Pour l'IVS, le concept d'"itinéraire" comprend

Par "élément du paysage routier", on entend....

Si un lieu-dit (toponyme), dans une source par ex., diffère de la graphie officielle (celle de la CN), on l'indiquera entre guillemets:

“Kärstelenbach” [*Chärstelenbach*]
“Altkirch” [*Altchilch*]

Si l'on cite une notion en patois ou en dialecte tirée d'une source, cette notion doit être placée entre guillemets:

“Bsatzer” [*Besetzer, Pflasterer*]
“z'Alp fahre” [*mit dem Vieh auf die Alp gehen*]

6.1.3. CROCHETS

Des informations ou explications données par l'auteur, par ex. par rapport à des sources ou citations, sont placées entre crochets.

“... die buossalp iv [*vier*] pfund pfennig...”
“... im 7ember [*September*] des Jahres 1745...”
“Nytlä [*Rahm*]...”

6.1.4. ABRÉVIATIONS

6.1.4.1. ABREVIATIONS COURANTES

On peut se passer de la plupart des abréviations courantes, qui ne sont pas uniquement utilisées pour des travaux scientifiques. Elles constituent un obstacle à la compréhension, favorisent les malentendus et compliquent la lecture, sans gain de place significatif. On évitera donc d'utiliser des abréviations dans les descriptions, à l'exception de celles énumérées au chap. 6.4.1. En cas de doute, on écrira le mot en entier.

Ces abréviations “courantes” ne doivent **pas** être indiquées dans la liste des abréviations de la documentation IVS.

6.1.4.2. ABREVIATIONS DANS LA CITATION DE TRAVAUX ET DE SOURCES ET DANS LA BIBLIOGRAPHIE

Pour les références de sources et de travaux et pour la bibliographie, on utilise en général dans les travaux scientifiques des abréviations usuelles du type *p.* pour *page* ou *vol.* pour *volume*. Ces abréviations ne doivent **pas** être indiquées dans la liste des abréviations de la documentation IVS.

Nous utilisons aussi les abréviations en usage dans les domaines de l'histoire et de la géographie, pour les archives, bibliothèques, ouvrages de référence, périodiques scientifiques, principales éditions de sources etc. Les plus importantes de ces abréviations sont regroupées dans une liste (voir chap. 6.4.2 – 6.4.7).

Ces abréviations **doivent** être indiquées dans la liste des abréviations de la documentation IVS.

Les abréviations indiquées dans cette liste sont contraignantes pour l'ensemble des collaborateurs de l'IVS. Pour les abréviations qui ne sont pas indiquées dans la liste, on s'en tiendra dans la mesure du possible aux indications des documentations IVS plus anciennes de secteurs voisins, si celles-ci existent. Si, par erreur, on a utilisé dans un canton deux

abréviations différentes pour un même ouvrage, les deux variantes doivent apparaître dans la liste des abréviations.

6.1.5. NOMBRES ET CHIFFRES

- Dans le texte, les nombres entre un et douze sont écrits en entier, s'il ne s'agit pas d'indications techniques.

Sur la route circulaient chaque jour deux voitures de poste et 14 courriers à cheval.

- Les nombres en relation avec des indications techniques (unités de mesure) sont indiqués en chiffres;
 - entre le nombre et l'indication métrique abrégée [m], on placera un espace,
 - les nombres décimaux sont écrits avec un point (et non pas une virgule),

D'une longueur de 100 m, le chemin creux possède une largeur de 3.5 m et une profondeur de 2 m.

6.1.6. NUMEROS DES ITINERAIRES, TRACES ET SEGMENTS

Le sigle du canton est partie intégrante du numéro des itinéraires, tracés et segments et doit toujours être indiqué lors de renvois ou de mentions (cf. chap. 6.2.9).

(voir ZH 5.1.7)

6.1.7. TOPONYMES ET NOMS DE LOCALITES

On adoptera la graphie de la CN25 actuelle. Les exceptions doivent être dûment signalées (voir ci-dessus: guillemets, crochets).

6.1.8. SPEZIELLE SCHREIBWEISEN

[seulement en allemand, pour l'heure]

6.2. Règles de citation et de référence

6.2.1. OUVRAGES DE RÉFÉRENCE

- *AERNI KLAUS, GURTNER ARNOLD, MEIER BERNHARD 1988: Geographische Arbeitsweisen. Grundlagen zum Propädeutischen Praktikum I. In: Geographica Bernensia U 19: 113-122. Bern.*
- *DUDEN RECHTSCHREIBUNG 19xx: Mannheim/Wien/Zürich (xx., neu bearbeitete und erweiterte Auflage)*

6.2.2. LA CITATION TEXTUELLE

Le texte original cité textuellement est placé entre **guillemets**.

La référence comprend, dans l'ordre, le NOM DE L'AUTEUR (en MAJUSCULES; s'il y a plusieurs auteurs du même nom, ajouter le PRENOM) / année de publication (s'il y a plusieurs

publications la même année, titre abrégé) / double point (évt. tome selon le titre original) / pages (évt. note selon original).

“Als letztes Handelsobjekt, das über die Alpen gebracht wurde, ist wohl der Mensch anzuführen. Der Sklavenhandel ist erst langsam durch den Geist des Christentums beseitigt worden, in Italien blieben Reste infolge der Verbindung mit dem Orient bis in die letzten Tage des Mittelalters bestehen. In Deutschland sind wohl die letzten Spuren die beiden Erwähnungen am Zolle von Walenstaad [Walenstadt] und zu Koblenz” (SCHULTE 1900: I/151).

6.2.3. L'ELLIPSE

Si un texte est raccourci pour n'en garder que la partie essentielle, les parties supprimées sont remplacées par des points de suspension.

“Der Sklavenhandel ist erst langsam ... beseitigt worden ..., in Italien blieben Reste bis in die letzten Tage des Mittelalters bestehen” (SCHULTE 1900: I/151).

6.2.4. LA CITATION INDIRECTE

La citation indirecte respecte le sens du texte sans le reprendre mot à mot:

Nach SCHULTE (1900: I/151) wurde der Sklavenhandel über die Alpen erst durch den Geist des Christentums langsam beseitigt. Überbleibsel davon konnten sich in dem mit dem Orient liierten Italien allerdings noch bis ins 16. Jahrhundert halten.

6.2.5. INDICATIONS GÉNÉRALES

Avec une indication générale, on fait référence à un ouvrage qui traite de façon approfondie un sujet donné, sans plus de précisions:

Der Handelsverkehr über die Alpen (SCHULTE 1900) hat seinen Ursprung bereits in der jungsteinzeitlichen Epoche.

6.2.6. CITATION DE CARTES

Les cartes habituellement utilisées par l'IVS sont citées avec leur sigle, le numéro de feuille, éventuellement le nom, éventuellement la date de publication.

**(AS No. 11/1800)
(CT f. XII/1860)
(CN 1048 Rheinfelden 1982)
(ATS 396 Grindelwald 1870)*

comme dans l'exemple suivant:

Selon l'ATS, il semble qu'il y avait encore en 1870 une croix routière à cet emplacement (ATS 396 Grindelwald 1870).

A l'intérieur d'une phrase, la carte est citée de la même façon, mais **sans parenthèses**:

Dans l'ATS 450bis Bernex 1897, la Vi-Longe est enregistrée comme "chemin carrossable sans travaux d'art.

Les sigles *AS*, *TK*, *LK*, *TA* doivent être décodés dans la liste des abréviations.

6.2.7. CITATION DE DOCUMENTS D'ARCHIVES

- Pour les documents d'archives, on citera l'auteur, la date du document (année), évt. une page ou toute autre indication permettant de situer le passage cité à l'intérieur du document:

(VENETZ 1805: 105)

- Si l'auteur manque, on indiquera le titre abrégé, la date du document (année), évt. une page ou toute autre indication permettant de situer le passage cité à l'intérieur du document:

(URI-BUCH 1718)

- Si l'auteur, le titre et la date (année) du document manquent, on donnera le lieu où le document est archivé (sigle) et une éventuelle indication permettant de situer le passage cité à l'intérieur du document:

(STAZ, B 38 a-d)

6.2.8. CAS PARTICULIERS

- Si plusieurs auteurs avec le même nom apparaissent dans la bibliographie, leur prénom doit également être indiqué dans les références:

(MÜLLER ISO 1984: 234) (MÜLLER PETER 1976: 43)

- Si un ouvrage possède deux ou trois auteurs, les noms de ces auteurs sont séparés par des virgules:

(HEGLAND, SIMONETT, VOGEL 1989: 12)

- Si un ouvrage possède quatre auteurs ou plus, seul le premier auteur nommé est indiqué, et complété par "et al.":

(AERNI et al. 1991: 123)

- Si une citation ne provient pas de l'original mais d'une source secondaire, ceci doit être indiqué:

**(EINKÜNFTERODEL BISTUM CHUR UM 1050: Mohr 1, 288, zit. in SCHULTE 1900: 1/151).*

- Si l'on traduit soi-même un passage d'un ouvrage en langue étrangère, cela doit être indiqué:

**"Der Fortschritt im Kommunikationssystem und in den -mitteln erklärt den Standort des Handels und die Rolle der Spezialisierung in der Wirtschaft..." (GENICOT 1968: 336, Übersetzung des Verfassers).*

- Si plusieurs ouvrages du même auteur paraissent la même année, l'indication doit être complétée par un titre abrégé:

(GROSJEAN 1963: Anlage Bieler Altstadt: 13)

(GROSJEAN 1963: Römische Limitation: 10)

6.2.9. CITATION DE DOCUMENTATIONS IVS (I/T/S)

- Les documentations IVS sont dorénavant citées par canton, avec l'indication du sigle du canton et du numéro d'itinéraire, tracé ou segment (I/T/S), donc sans indication du lieu, de l'auteur ou de l'année, ni de page:

(cf. *IVS DOKUMENTATION AARGAU, AG 27.3.2*)

(voir *DOCUMENTATION IVS GENÈVE, GE 302*)

- A l'intérieur d'une documentation IVS cantonale, on n'indiquera que le numéro d'itinéraire, tracé ou segment (I/T/S), avec le sigle cantonal, également sans indication du lieu, de l'auteur, ou de pages:

(cf. *AG 27.3.2*)

(voir *GE 302*)

6.3. Bibliographie

6.3.1. OUVRAGES DE REFERENCE

- *• *AERNI KLAUS, GURTNER ARNOLD, MEIER BERNHARD 1988: Geographische Arbeitsweisen. Grundlagen zum Propädeutischen Praktikum I. In: Geographica Bernensia U 19: 113-122. Bern*
- *• *AMT FÜR WISSENSCHAFT UND FORSCHUNG 1976: Archive, Bibliotheken und Dokumentationsstellen der Schweiz. Bern: EDMZ (4.Auflage)*
- *• *DIEDERICH'S RAINER, SCHNEIDER HERMANN (Redaktion) 1991: Bibliothektaschenbuch der Schweiz. Aarau*
- *• *HANDBUCH DER SCHWEIZER GESCHICHTE 1972: I. Zürich*

6.3.2. ORGANISATION ET CONFIGURATION

Pour l'utilisation des cartes historiques et travaux scientifiques, voir chap. 3.2.3.1 et 3.2.3.2. La bibliographie est composée des parties suivantes:

1. Abréviations
2. Cartes et plans
3. Sources et travaux
4. Personnes de référence

Une feuille de style Word spéciale est livrée pour l'établissement de la bibliographie.

6.3.3. ABREVIATIONS

On trouvera les abréviations les plus importantes pour l'IVS - ouvrages de références, périodiques scientifiques, principales éditions de sources etc. - dans le chapitre "Liste des abréviations" (chap. 6.4.7). Pour les abréviations qui n'apparaissent dans la liste, on s'en tiendra dans la mesure du possible aux indications des documentations IVS plus anciennes de secteurs voisins, si celles-ci existent. Si, par erreur, on a utilisé dans un canton deux abréviations différentes pour un même ouvrage, les deux variantes doivent apparaître dans la liste des abréviations.

Exemple de présentation des abréviations dans la Bibliographie IVS:

AEG	Archives d'Etat de Genève
Bger	Bundesgericht
MAH	Les monuments d'art et d'histoire de la Suisse
QSG	Quellen zur Schweizergeschichte
STABE	Staatsarchiv Bern

6.3.4. CARTES ET PLANS

6.3.4.1. CARTES ET PLANS NON PUBLIES

Pour les cartes et les plans non publiés, il faut indiquer le lieu où ils se trouvent (archives, bibliothèque) avec leur cote:

CEARD NICOLAS [1801]: Plan en minute du Simplon. Archives d'Etat de Genève, A78, Céard, portefeuille IV, fol. 411/412

FINSLER HANS CONRAD 1820-1839: Handzeichnungen aus den Vorarbeiten zur Dufourkarte, 1:25'000, Blätter Nr.3, 6 und 9. Eidgenössische Landestopographie Wabern (Nr. 951 KKK)

GYGER HANS CONRAD 1657: Tabula Geographica et hydrographica nova & exacta Opera & studio Joh. Conradi Gygeri, Helv. Tigurini delineata & à Conrado Meyero in aes incisa. Anno Christi MDCLVII. (Renoviert Anno MDCLXXXIII). Zürich. Staatsarchiv Zürich (ohne Signatur)

PLAN DE LA NOUVELLE ROUTE DU SIMPLON [1802]: Plan avec indication des travaux exécutés en l'an 9 et 10. Archives de l'Etat du Valais, Sion, DTP/Plans/Routes N° 3

SITUATIONSPLAN VON HORGEN 1800 (Anonym). Staatsarchiv Zürich, B 38 a-d

STRICKLER JOHANNES 1792: Plan der Gemeind Hirzel, 1:4'650. Zentralbibliothek Zürich, SZ 2.135/1

WALSER GABRIEL 1756: Pagus Helvetiae, Uriensis Cum subditis suis in Valle Lepontina accuratissima delineato cura et sumptibus Matthaei Seutteri, S.C.M. Geogr. Aug. Vind. Hochformat, 47,4x54,8cm; circa 1:95'000. Augsburg. Zentralbibliothek Zürich, 4 Js 04 Walser/1756

6.3.4.2. PLANS ET CARTES PUBLIES

Les ensembles cartographiques les plus souvent utilisés sont en général cités comme suit:

ATLAS SUISSE, No. 11 Le Mont Gotthard et Partie des Grisons, 1800. Aarau

CARTE NATIONALE DE LA SUISSE 1:25'000, feuille 1251 Val Bedretto, 1987. Wabern

CARTE TOPOGRAPHIQUE DE LA SUISSE, feuille XVIII Brieg-Airolo, 1854. Berne

ATLAS TOPOGRAPHIQUE DE LA SUISSE, feuille 496 Visp, 1892. Berne

Toutefois, si l'on a désigné l'ATLAS SUISSE sous le nom de MEYER-WEISS ou la CARTE TOPOGRAPHIQUE comme CARTE DUFOUR - par ex. en reprenant des indications de documentations IVS anciennes -, ces cartes continueront à être présentées de cette façon dans la documentation IVS, avec les renvois correspondant au niveau de la bibliographie:

CARTE DUFOUR – voir sous Carte topographique de la Suisse

6.3.5. SOURCES ET TRAVAUX

6.3.5.1. SOURCES NON PUBLIEES

Pour les sources non publiées, il faut indiquer le titre original, la date du document, le lieu où il se trouve et sa cote. Le titre abrégé utilisé pour référencer une éventuelle citation sera composé au moins du 1er mot et du 1er substantif du titre original ainsi que de la date du document.

*BESCHREIBUNG DER BEZIRKEN / SINDT GÜETEREN DER DORFFSCHAFFT
RÄMIGEN 1482. STAAG 1482.*

“BESCHREIBUNG BEZIRKEN RÄMIGEN 1482”

*PLAN UND ABRECHNUNG DER HÄDERLISBRÜCKE 5.3.1649, Talarchiv Ursern,
Andermatt.*

“PLAN HÄDERLISBRÜCKE 1649”

SUMISWALD-URBAR 1572. STABE Urbarien Amt Trachselwald Nr.27.

“SUMISWALD-URBAR 1572”

6.3.5.2. SOURCES PUBLIEES

Les sources publiées sont présentées comme les travaux:

*DIE URKUNDEN DER PFARREI WASSEN 1926: Hrsg. von Eduard Wymann. In: Der
Geschichtsfreund 81. Stans*

6.3.5.3. TRAVAUX

En général, une référence bibliographique comprend les points suivants, dans l'ordre:
NOM PRENOM(S) Date de publication: Titre. Dans: collection, recueil, périodique,
dictionnaire: indication des pages. Lieu de parution, traduction / réimpression avec lieu et
année

*JAHN ALBERT 1850: Der Kanton Bern, deutschen Theils, antiquarisch-topographisch
beschrieben, mit Aufzählung der helvetischen und römischen Alterthümer und mit
Bezugnahme auf das älteste Ritter- und Kirchenwesen, auf die urkundlichen
Ortsnamen und die Volkssagen. Ein Handbuch für Freunde der vaterländischen
Vorzeit. Bern*

MÜLLER ISO 1984: Geschichte von Ursern. Disentis

6.3.5.3.1. Exemple “plusieurs auteurs”

*HEGLAND ARNE, SIMONETT JÜRG, VOGEL WERNER 1989: Strassen als Baudenkmäler.
Kommerzialstrassen des 19. Jahrhunderts in Graubünden. Bern (2., überarbeitete
Auflage)*

6.3.5.3.2. Exemple “thèse”

*SIMONETT JÜRG 1986: Verkehrserneuerung und Verkehrsverlagerung in Graubünden. Die
“Untere Strasse im 19. Jahrhundert”. Diss. phil. I. Zürich. Chur*

6.3.5.3.3. Exemple “dictionnaire”

**DICTIONNAIRE HISTORIQUE ET BIOGRAPHIQUE DE LA SUISSE 1921-34: 1-8.
Neuchâtel (DHBS)*

**DICTIONNAIRE GEOGRAPHIQUE DE LA SUISSE 1902-1910: 1-6. Neuchâtel (DGS)*

6.3.5.3.4. Exemple “collection”, “recueil”, “périodique”

- AERNI KLAUS 1991: *1000 Jahre Siedlung und Verkehr im Schweizerischen Alpenraum. Voraussetzungen und Ergebnisse. In: Siedlungsprozesse an der Höhengrenze der Ökumene. Am Beispiel der Alpen. Referate der 16. Tagung des “Arbeitskreises für genetische Siedlungsforschung in Mitteleuropa” vom 20. bis 23. September 1989 in Spiez: 9-42. Bern/Bonn*
- CHIESI GIUSEPPE 1978: *Gli umiliati, la proprietà fondiaria dell'ospizio di Pollegio e l'ospitalità nelle Valli Ambrosiane. In: Materiali e documenti Ticinesi II/1: 39-44. Bellinzona*
- EGLI HANS RUDOLF 1983: *Die Herrschaft Erlach. Ein Beitrag zur historisch-genetischen Siedlungsforschung im schweizerischen Gewinnflurgebiet. In: Archiv des historischen Vereins des Kantons Bern, 67. Bern*
- GENICOT LEOPOLD 1968: *Le XIIIe siècle européen. Dans: Nouvelle Clio. L'histoire et ses problèmes 18. Paris*
- HERZIG HEINZ 1990: *Römerstrassen in der Diskussion. In: Bulletin IVS 90/2: 6-12. Bern*
- PEYER HANS CONRAD 1972: *Frühes und hohes Mittelalter. In: Handbuch der Schweizergeschichte, I: 93-160. Zürich*

6.3.5.3.5. Exemple reprint / réimpression

- SCHULTE ALOYS 1900: *Geschichte des mittelalterlichen Handels und Verkehrs zwischen Westdeutschland und Italien mit Ausschluss von Venedig, I u. II. Berlin. Reprint Berlin 1966*

6.3.5.3.6. Exemple traduction

- BIRLEY ROBIN 1977: *Vindolanda. A Roman frontier post on Hadrian's Wall. In: New Aspects of Antiquity. London. Deutsch: Vindolanda. Eine römische Grenzfestung am Hadrianswall, übersetzt von J. Rehork. Bergisch Glattbach 1978*

6.3.5.3.7. Exemple travail non publié

- GERMANN GWER 1982: *Der Saumpfad über den Sustenpass von Innertkirchen bis Wassen. Hausarbeit bei Professor K. Aerni im Fach Geographie für das höhere Lehramt der Universität Bern. Bern (non publié)*

6.3.5.3.8. Exemple documentation IVS

Pour les documentations IVS, on indiquera dans la bibliographie non la date d'établissement de la documentation mais l'année de publication.

- IVS Dokumentation Zug 1997 (bearbeitet von Rodgers Frank und Schiedt Hans-Ueli). Bern*
- IVS Dokumentation Kanton Aargau 1996 (bearbeitet von Bösch Ruedi, von Cranach Philipp, Doswald Cornel und Gyger Matthias). Bern*
- Documentation IVS Canton de Genève 1996 (établie par Bischofberger Yves et Frei Anita). Bern*

6.3.6. SERVICES OFFICIELS ET PERSONNES DE REFERENCE

Les services officiels et les personnes de référence apparaissent dans l'ordre alphabétique à la fin de la bibliographie.

Herr Dr. Peter Martig, Adjunkt Staatsarchiv Bern

Herr Myran Meyer, Talarchivar von Ursern, Andermatt
Herr Karl Simmen, Baumeister Hospenta

[chap. 6.4 en cours, patience!]

7. TRAVAIL D'ÉDITION

Le travail d'édition commence dès que **tout** le matériel **contrôlé** par les auteurs a été transmis à l'équipe de la Redaktion (cf. chap. 5.1.11 "autocontrôle de l'auteur"). Les étapes principales de ce travail sont la mise au net des données, la relecture scientifique, la relecture formelle et le contrôle par les auteurs. Jusqu'à la fin du travail d'édition, resp. jusqu'à l'achèvement de la documentation IVS, il faut compter plusieurs mois. Le déroulement décrit ici correspond à un cas idéal; des modifications peuvent intervenir, par exemple quand il faut retravailler des documentations anciennes qui ne correspondent pas aux standards actuels.

nb: le travail d'édition n'est effectué que pour un ensemble de cartes nationales, qui constituent un "bloc", par ex. pour l'adoption totale ou partielle d'une documentation cantonale.

7.1. *Mise au net des données, constitution du classeur d'édition (Redaktionsordner) "1"*

Dans une première phase, les différentes données qui composent la documentation (textes, iconographie, données cartographiques) doivent être mises au net et en partie reliées entre elles (les textes avec les images).

7.1.1. NUMERISATION DES IMAGES

Dans une première étape, le matériel iconographique doit être numérisé. Les illustrations sont scannées par la centrale à Berne. Les images photographiques sont mises sur un CD-photo, par un labo extérieur. La fabrication d'un CD-photo demande 10 à 14 jours: il faut donc en tenir compte pour la planification du travail d'édition! Les données scannées et sur CD-photo sont ensuite copiées sur le serveur IVS et reliées aux descriptions.

7.1.2. CONSTITUTION DU CLASSEUR D'ÉDITION "1"

Après la numérisation des images, on effectue un premier tirage de la documentation IVS complète. Ce **classeur d'édition "1"** (impression de travail/ Arbeitsausdruck de l'avant-propos, la liste d'itinéraires, les descriptions illustrées, la bibliographie, le plus souvent sans cartes ni croquis) sert aux vérifications suivantes:

7.1.2.1. CONTRÔLE SUR LA BASE DU CLASSEUR D'ÉDITION "1"

Tout d'abord on contrôle que la documentation IVS est bien complète et correcte quant à sa forme:

- avant-propos
- liste d'itinéraires (définition, valeurs LPN etc.)
- descriptions (sont-elles toutes là? en-têtes, dates de rédaction ou de relevé, sigles)
- images (sont-elles toutes là? la qualité est-elle bonne?)
- bibliographie

Le résultat de ces contrôles est une **liste de défauts**; les erreurs et incertitudes sont corrigées par les auteurs. En même temps, les défauts liés aux images, par ex. des images sans relation avec les textes, ou inversées, les bords de photo noirs etc. sont corrigés à la Redaktion.

7.1.3. MISE AU NET DE LA CARTE DE TERRAIN, DE LA CARTE D'INVENTAIRE ET DES CROQUIS

En parallèle avec les travaux concernant les textes de la documentation IVS, on effectue une **première numérisation** des cartes de terrain (GK) et des cartes d'inventaire (IK) ainsi que d'éventuels croquis.

Les plots (GK et IK séparément) sont soumis à un **contrôle intermédiaire** de l'auteur. Ce contrôle intermédiaire des produits cartographiques est d'une importance comparable à celle d'un contrôle d'auteur en fin d'édition; il doit donc être effectué avec le plus grand soin.

Lors du contrôle intermédiaire, les points suivants doivent être méticuleusement vérifiés:

- **GK**
 - cohérence entre la GK mise au net et le projet
 - numérotation des itinéraires/tracés/segments
 - connexions avec les feuilles voisines (données de terrain et numérotation)
 - délimitation de tous les itinéraires/tracés/segments par des épingles
 - éléments du paysage routier
- **IK**
 - cohérence entre la carte mise au net et le projet
 - correction et exactitude dans la différenciation des degrés de substance (comparaison avec la GK)
 - valeurs LPN (cohérence entre carte et liste d'itinéraires)
 - numérotation des itinéraires/tracés/segments
 - connexions avec les feuilles voisines (valeur LPN, substance, numérotation)
 - délimitation de tous les itinéraires/tracés/segments par des épingles
 - éléments du paysage routier
- **croquis**
 - cohérence avec le projet
 - légende (numéros I/T/S, angle de prise de vue, indications métriques et autres)
 - informations de base (auteur, date, nord, échelle, croix de coordonnées)

nb: pour les indications techniques concernant ce contrôle intermédiaire, voir chap. 5.6.3.2, chap. 5.7.2 et chap. 5.8.2.

nb: la cartographie s'occupe ensuite de la mise au net définitive des cartes et croquis.

7.1.4. MISE AU NET DU CLASSEUR D'EDITION "1"

Après la correction des erreurs énumérées dans la liste des défauts (cf. chap. 7.1.2) et avec l'achèvement des travaux cartographiques, on peut fabriquer le classeur d'édition "1". Auparavant, il faut cependant intégrer d'éventuels croquis aux descriptions. Ce classeur d'édition "1" (y compris GK, IK et croquis) sert de base à la relecture scientifique.

7.2. Relecture scientifique

L'objectif de la relecture scientifique est d'approuver le contenu des documentations IVS; on vérifie que les documentations IVS (textes, images et cartes) sont conformes aux directives méthodologiques énoncées dans le présent manuel. Les valeurs LPN, la densité du réseau, les relevés de terrain, l'interprétation et les conclusions etc. doivent être justes et répondre au standard de qualité requis.

De surcroît, les différents supports de données (textes, images, cartes) doivent être cohérents et correspondre entre eux, sans erreurs.

La relecture scientifique est du ressort des membres de la Fach(beg)leitung. La relecture scientifique reflète le point de vue du spécialiste qui ne dispose pas de connaissances particulières de la région documentée.

7.2.1. RELECTURE SCIENTIFIQUE HISTOIRE

Les aspects suivants sont examinés dans les rubriques historiques et sur la base de la carte d'inventaire:

- construction et structuration du texte
- harmonisation du contenu entre les descriptions d'itinéraires et les descriptions de tracés et de segments qui leur appartiennent
- harmonisation du contenu entre les rubriques historiques et morphologiques des descriptions d'itinéraires, tracés et segments
- cohérence de l'ensemble de la documentation IVS resp. de chaque description
- les deux "questions de conscience de l'IVS" à propos de l'histoire (voir chap. 5.2.2.1) ont-elles été posées et ont-elles trouvé des réponses satisfaisantes?
- les définitions des itinéraires et tracés sont-elles judicieuses?
- la valeur LPN et sa justification
- direction de la description
- sujets et thèmes pris en considération
- volume des cartes et travaux utilisés
- pertinence de l'interprétation des sources
- corrélation des descriptions d'itinéraires, de tracés et de segments
- corrélation des itinéraires appartenant à une seule et même liaison à longue portée
- relation à la carte d'inventaire
- qualité des images et de leurs légendes
- les hypothèses émises sont-elles pertinentes?
- les références bibliographiques sont-elles exactes (vérification par pointage)?

7.2.2. RELECTURE SCIENTIFIQUE TERRAIN

Les aspects suivants sont examinés dans les rubriques morphologiques et sur la base des cartes de terrain et d'inventaire:

- comparaison des définitions I/T/S avec leur report sur la IK
- comparaison de la valeur LPN de l'en-tête avec le report sur la IK

- description (direction, organisation, structure)
- harmonisation des rubriques historiques et morphologiques des descriptions d'itinéraires, tracés et segments
- sujets et thèmes considérés (comparaison avec chap. 5.3)
- importance du texte (par rapport à la valeur LPN et au degré de substance)
- corrélation des descriptions d'itinéraires, tracés et segments à l'intérieur d'un même itinéraire
- traitement des éléments du paysage routier
- comparaison entre les informations contenues dans le texte et les indications portées sur la GK et les croquis
- attribution et justification des degrés de substance
- classement dans les catégories LPN et sa justification
- comparaison entre carte de terrain et carte d'itinéraire (surtout les valeurs de substance)
- illustrations et photos (qualité, légendes)
- croquis (comparaison avec la carte de terrain et la carte d'inventaire)
- inscription sur la carte d'inventaire (numéros d'itinéraires, tracés et segments, épingles etc.)

7.3. Correction de la relecture scientifique et constitution du classeur d'édition (Redaktionsordner) "2"

7.3.1. INTEGRATION DES CORRECTIONS

Les éventuelles corrections et compléments apparus lors de la relecture scientifique sont effectués par les collaboratrices et collaborateurs régionaux, à qui est renvoyé le classeur d'édition "1". Pour ce travail, les textes doivent à nouveau être chargés à partir du serveur central. Durant cette étape, l'ensemble de l'iconographie (photos, illustrations, croquis) doit être vérifié (sont-ce les bonnes images? au bon endroit? la légende est-elle correcte?).

Parfois, après le lectorat scientifique, il est nécessaire de procéder à des corrections sur les croquis et sur les cartes de terrain et d'inventaire. Ces corrections sont également de la responsabilité des auteurs. Pour les directives techniques concernant ces corrections, voir chap. 5.6.3.2, chap. 5.7.2 et chap. 5.8.2.

7.3.2. CONSTITUTION DU CLASSEUR D'EDITION "2"

Lorsque les collaboratrices et collaborateurs régionaux ont achevé leur travail de correction, la cartographie corrige les cartes et les croquis. Ensuite, ces cartes sont imprimées à nouveau et les anciens croquis remplacés par les croquis corrigés. Par ailleurs, les éventuelles corrections concernant les photos et les illustrations sont effectuées par la Redaktion.

On peut alors faire un nouveau tirage des textes pour constituer le **classeur d'édition "2"** (version définitive avec avant-propos, liste d'itinéraires, descriptions avec images intégrées, bibliographie et carte d'inventaire). Dans cette phase, la Redaktion vérifie les points suivants:

- **liste d'itinéraires:**
 - toutes les indications nécessaires sont présentes
- **descriptions:**
 - le tirage est uniforme

- les informations des en-têtes et les dates de relevé/rédaction sont complètes
- il n'y a pas de lignes vides

nb: le classeur d'édition "2" sert pour la relecture formelle.

7.4. Relecture formelle et constitution du manuscrit original

7.4.1. LA RELECTURE FORMELLE

La relecture formelle sert à contrôler les descriptions du point de vue de la langue et aussi par rapport aux règles formelles propres à l'IVS contenues dans ce manuel (voir chap. 6). La relecture formelle est effectuée par un(e) non-spécialiste sans connaissance de la région documentée.

Lors de la relecture formelle, les points suivants sont examinés dans les **descriptions**, dans l'**avant-propos** et dans la **bibliographie**:

- **orthographe**
- expression, langue, intelligibilité, prise en compte du lecteur (Leserfreundlichkeit)
- respect des règles formelles selon chap. 6 du manuel, en particulier:
 - référence aux travaux et sources
 - indication correcte des différents travaux, sources et cartes dans la bibliographie
- cohérence de la valeur LPN entre les descriptions et la carte d'inventaire
- graphie des toponymes cohérente entre descriptions et carte nationale
- indication des numéros d'itinéraires, tracés et segments en cas de renvoi
- exactitude des renvois à d'autres itinéraires, tracés et segments
- exactitude des renvois aux images
- tous les travaux, cartes et sources cités sont-ils indiqués dans la bibliographie?

7.4.2. INTEGRATION DES CORRECTIONS DE LA RELECTURE FORMELLE

En général, la **correction des textes** exigée par la relecture formelle est effectuée par les auteurs, auxquels est remis le classeur d'édition "2" relu. Pour cela, les textes doivent à nouveau être chargés à partir du serveur central.

Lorsque cette correction est achevée, la cartographie retravaille, si nécessaire, les **cartes**. Les cartes sont ensuite dûment légendées et à nouveau imprimées. En même temps, les éventuelles corrections d'images sont effectuées par la Redaktion.

7.4.3. CONSTITUTION DU MANUSCRIT ORIGINAL DE LA DOCUMENTATION IVS

A ce stade, on effectue un nouveau tirage des textes, pour constituer le **manuscrit original de la documentation IVS** (tirage définitif avec page de titre, avant-propos, liste d'itinéraires, descriptions illustrées, bibliographie, cartes de terrain et cartes d'itinéraire, légendes des cartes et croquis). Avec les classeurs d'édition "1" et "2" et tous les documents qui ont servi pour les corrections, avec cartes et croquis (cf. chap. 7.1.3, 7.2.2 et évt. 7.3.2), ce manuscrit original est soumis au contrôle des auteurs.

7.5. Contrôle des auteurs et travaux finaux

7.5.1. CONTROLE DES AUTEURS (RELECTURE FORMELLE DES TEXTES ET ILLUSTRATIONS)

Le contrôle des auteurs est la dernière étape du travail d'édition. A l'issue de ce contrôle, les auteurs donnent leur "bon à tirer" et assument ainsi la responsabilité de la documentation IVS achevée.

Lors de ce contrôle final, il s'agit de vérifier une dernière fois l'intégrité et la correction de toutes les différentes parties qui composent une documentation IVS (page de titre, avant-propos, liste d'itinéraires, descriptions illustrées, bibliographie, cartes de terrain et cartes d'itinéraire, légendes des cartes et croquis). Il faut en particulier contrôler si les corrections demandées sur les classeurs d'édition "1" et "2" et les anciennes versions des cartes ont bien été faites. Accompagné d'une dernière "liste de fautes" et du "bon à tirer", le matériel est redonné à la Redaktion pour les travaux finaux.

Exceptionnellement, une deuxième relecture scientifique par les membres désignés de la Fach(beg)leitung peut s'avérer nécessaire.

7.5.2. TRAVAUX FINAUX

Les travaux finaux comprennent les tâches suivantes:

- ultimes corrections des textes, images, cartes
- mise au net du manuscrit original de la documentation IVS
- copies pour les collaboratrices et collaborateurs et la médiathèque
- retour des originaux aux auteurs (livres, gravures, plans, dias etc.)
- archivage du matériel conservé à la centrale (négatifs de photos, CD-photo etc.)

Notes personnelles:

8. ADOPTION TOTALE OU PARTIELLE

L'adoption (Verabschiedung) des documentations IVS s'effectue par blocs d'une certaine importance, soit après l'achèvement de la documentation IVS de l'ensemble d'un canton ou d'une région cohérente d'une certaine dimension, comme par ex. l'Oberland bernois. Dans le premier cas, nous parlons d'"adoption totale" ("Gesamtverabschiedung"), dans le second d'"adoption partielle" ("Teilverabschiedung"). Les collaboratrices et collaborateurs régionaux concernés prennent part au processus d'adoption, par ex. pour l'élaboration du cahier cantonal ou pour la présentation des documents à la BAG.

8.1. Instructions pour l'utilisation de la documentation IVS

Chaque documentation IVS adoptée est accompagnée d'instructions standard pour son utilisation. Ces instructions doivent permettre aux usagers de l'inventaire qui ne sont pas familiers avec la méthode de l'IVS de s'y retrouver. Elles sont élaborées par la FL.

8.2. Le cahier cantonal

Le cahier cantonal complète la documentation IVS. C'est un instrument de relations publiques qui accompagne le processus de consultation auprès du canton et des communes. Il doit permettre de donner rapidement et clairement aux autorités et à la population un aperçu des voies de communication historiques de la région concernée; après l'achèvement de la consultation et avec la mise en vigueur de l'inventaire, le cahier cantonal est à disposition de toute personne intéressée.

8.2.1. CONTENU DU CAHIER CANTONAL

Le contenu du cahier cantonal peut varier d'un canton à l'autre, suivant les qualités particulières révélées par l'inventaire. Chaque cahier doit toutefois contenir les éléments suivants:

- sur le rabat du cahier, un extrait identique et comparable de la carte de terrain, de la carte d'inventaire et de l'Atlas topographique de la Suisse (ou d'une série cartographique antérieure, par ex. la carte de Michaelis en Argovie);
- un avant-propos, resp. des points de vue de personnalités du canton, qui expriment l'intérêt du canton pour le travail de l'IVS (dans le but de créer une attitude positive à l'égard de l'IVS);
- un texte général sur l'IVS (mandat, objectifs etc.), et une explication des points méthodologiques principaux (la subdivision en itinéraires, tracés et segments, les trois degrés de substance etc.);
- un aperçu de l'histoire du trafic dans le canton, avec l'indication des voies de communication historiques les plus importantes;
- des exemples de voies historiques des diverses parties du canton, de types différents, d'une part pour illustrer la variété des voies historiques et des éléments du paysage routier, d'autre part pour donner aux lectrices et aux lecteurs du cahier la possibilité de s'identifier à un chemin connu;
- une carte d'ensemble et une liste d'itinéraires des objets d'importance nationale;
- des exemples d'application des résultats de l'inventaire (comment peut-on utiliser l'inventaire? à qui sert-il? Montrer de bons exemples de cas d'application réussis dans le canton.

Le cahier cantonal ne doit pas être un simple résumé de la documentation IVS! Des renvois avec l'indication du numéro d'itinéraire (par ex. GE 6.3) permettent aux personnes intéressées de consulter rapidement la documentation IVS pour se faire une idée plus précise de la voie évoquée. Du point de vue de la langue et du style, le cahier devrait être rédigé dans un style rapide et clair, "journalistique". On renoncera aux références bibliographiques, et chaque exemple sera présenté sur une à trois pages maximum. Le cahier cantonal compte 48 pages (petits cantons) jusqu'à 64 pages (grands cantons), un maximum à ne pas dépasser!

8.2.2. BUDGET TEMPS ET COUTS DE PRODUCTION

Un nombre d'heures suffisant doit être réservé à la production du cahier cantonal lors de la planification annuelle des tâches discutée entre le service de presse et les collaboratrices et collaborateurs concernés.

Avec notre mandat, le calendrier et le budget des futurs cahiers cantonaux (tirage, longueur estimée etc.) doivent être discutés un an à l'avance. La responsabilité de cette planification incombe à la direction de l'IVS (BL) et au service de presse.

8.2.3. PREPARATION ET PRODUCTION

En général, il convient de ne produire le cahier cantonal que lorsque la documentation IVS est achevée et que les auteurs disposent d'une vue d'ensemble de la région inventoriée. Dans certains cas (Oberland bernois, Mittelland), une adoption partielle peut être utile.

Le processus et les responsabilités lors de l'élaboration du cahier cantonal s'organisent comme suit:

- le service de presse et les auteurs fixent ensemble le contenu définitif du cahier lors de la planification annuelle;
- les textes bruts y compris les propositions d'illustrations (cartes et images) sont ensuite livrés par les auteurs;
- les extraits de cartes nécessaires sont préparés par la cartographie;
- le service de presse est responsable pour la coordination, l'édition et la production des cahiers;
- en cours d'élaboration, le/la membre désigné(e) de la Fach(beg)leitung peut prendre connaissance des textes et y apporter d'éventuelles corrections.

nb: un premier projet, qui peut être reproduit à plusieurs exemplaires, doit être disponible **au plus tard** pour la réunion de la commission de référence de l'IVS (BAG), au cours de laquelle la documentation du canton concerné est approuvée.

8.3. Présentation à la commission de référence de l'IVS

Lors de la réunion de la commission de référence de l'IVS (= BAG / Begleitende Arbeitsgruppe IVS), les membres de la commission se voient présenter les voies de communication historiques proposés comme objets d'"importance nationale". La BAG peut accepter ou refuser les classements proposés; elle approuve la documentation IVS en vue de la consultation cantonale.

8.3.1. PRESENTATION

La présentation à la commission de référence doit être organisée selon le schéma suivant: après une courte introduction sur l'histoire du trafic de la région concernée, on présente tout d'abord toutes les voies classées d'"importance nationale" du point de vue de l'histoire. Comme ces chemins ne provoquent en général pas de grandes discussions, ils peuvent être présentés et approuvés en bloc.

Ensuite, on présente les voies classées d'"importance nationale" du point de vue morphologique. Suivant leur nombre, la discussion aura lieu après chaque exemple ou par blocs.

8.3.2. EXCURSION

Si la possibilité existe de présenter aux membres de la BAG, à partir d'un panorama, certains aspects de l'histoire des voies qui seront présentées, il faut saisir cette occasion, introduction idéale à la problématique.

Lors de l'excursion, il s'agira de montrer les objets pour lesquels on désire un classement supérieur, ou des objets dont le classement est disputé. Dans certains cas, on peut aussi faire visiter des objets particulièrement séduisants.

En principe, il vaut mieux montrer peu d'objets, mais bien. Eviter les excursions où l'on ne fait que monter et descendre d'un véhicule!

8.3.3. MOYENS DE PRESENTATION, CONSEILS ET TRUCS

Lors de la reconnaissance des lieux de présentation, il convient de s'informer des moyens techniques à disposition et, si possible, de les tester.

L'ensemble de la présentation ne devrait pas durer trop longtemps, afin de conserver l'attention des auditeurs et des auditrices. Il faut en particulier limiter le nombre de diapos, et, si possible, travailler avec une double projection (rétroprojecteur avec transparents, cartes etc. pour la localisation des chemins et projecteur de diapos avec une image de l'objet en question).

On trouvera d'autres trucs et conseils pour la préparation de présentations et d'excursions dans la page Intranet concernée.

Un court procès-verbal des points positifs et négatifs de la présentation resp. de l'excursion est établi en commun entre les auteurs, le service de presse et un membre de la Fach(beg)leitung, pour analyse et pour améliorer les expériences futures.

8.4. *Processus de consultation*

Le processus de consultation jusqu'à l'existence légalisée (Rechtsetzung) définitive de l'inventaire comporte trois étapes:

- la consultation des services concernés auprès des offices fédéraux,
- l'audition des cantons concernés et enfin
- la mise en vigueur définitive par le Conseil fédéral.

8.4.1. CONSULTATION DES SERVICES CONCERNES

Dans une première étape, tous les offices fédéraux concernés par l'IVS reçoivent les documents pour approbation. L'envoi des documents pour ce processus de consultation interne à l'administration fédérale se fait par l'intermédiaire du directeur de Office fédéral des routes (OFROU).

Comme son nom l'indique, la consultation des différents offices fédéraux a une valeur consultative.

En cas de prise de position critique vis-à-vis de l'IVS, et pour favoriser la meilleure application possible de l'inventaire de la part des offices concernés, une explication directe, avec l'OFROU et l'IVS, est conseillée.

8.4.2. AUDITION DES CANTONS

Directement à la suite de la consultation des services fédéraux a lieu l'audition des cantons, telle que prévue par l'art. 5 LPN. Chaque canton décide de la façon dont il souhaite mener la procédure de consultation au niveau cantonal. Il peut procéder à une consultation des services concernés ou encore demander directement leur avis aux communes.

L'envoi des documents pour l'audition de la Confédération au canton se fait en général par l'intermédiaire du Conseil fédéral à l'attention du conseiller d'Etat répondant pour l'IVS. L'organisation de ce processus d'audition est en principe assumée par la personne de contact de l'IVS au niveau de l'administration cantonale.

L'audition cantonale est également consultative. "Le Conseil fédéral décide de l'inscription, de la modification ou de la radiation d'objets, après avoir pris l'avis des cantons" (LPN art.5, al. 2). Dans les faits, les propositions de modification ou de correction sont analysées par l'OFROU et par l'IVS. A l'IVS, la responsabilité en incombe à la direction (BL), avec les collaborateurs et collaboratrices concernés et les membres désignés de la Fach(beg)leitung. Les propositions de promotion ou de relégation d'itinéraires "nationaux" doivent être soumis à la commission de référence (BAG). Le refus de requêtes cantonales concernant le classement des voies doit être justifié vis-à-vis du canton par l'OFROU et l'IVS.

8.4.3. MISE EN VIGUEUR DE L'INVENTAIRE PAR LE CONSEIL FEDERAL

Après la mise au net définitive de l'inventaire qui suit les étapes ci-dessus, le Conseil fédéral déclare la mise en vigueur des itinéraires, tracés et segments d'importance "nationale".