



FORCES MOTRICES DU GRAND-ST-BERNARD

BOURG-SAINT-PIERRE



Cantine de Proz

Prospection et recherches archéologiques à l'occasion des travaux de confortement du barrage des Toules

octobre 2007/mai 2008

Jean-Christophe Moret
Alessandra Antonini

Juillet 2008



Travaux, Etudes et Recherches Archéologiques, rue Pré-Fleuri 12 - 1950 Sion
Tél. 027/322 29 24, Fax 027/322 37 26, e-mail : info@terasarl.ch

TABLE DES MATIÈRES

Chapitre 1	3-5
Circonstances et déroulement des interventions archéologiques	
Contexte et objectifs de l'intervention	3
Déroulement des travaux	4
Chapitre 2	7-20
Principaux résultats	
2.1 La Cantine de Proz	7
Le contexte historique	7
Le bâtiment principal	8
Les annexes	10
L'annexe A adossée contre l'angle nord-ouest de la Cantine	
L'annexe B accolée contre la façade nord	
L'annexe C située sur le côté ouest de la route	
La quatrième annexe	
La cinquième annexe	
2.2 La route du Grand-Saint-Bernard	12
La route du XIXe siècle et ses améliorations	12
1er état de la chaussée : la route Napoléon	
2e état de la chaussée : la première route carrossable	
3e état de la chaussée : la route postérieure à 1892	
La prospection des différents tracés en aval	
et en amont de la Cantine	14
Le tracé de la route du XIXe siècle en aval de la Cantine	
Un tracé plus ancien en aval de la Cantine	
Le chemin creux en amont de la Cantine	
Un ancien tronçon au niveau du torrent de Perche	
Chapitre 3	21
Bilan de l'intervention	

CHAPITRE 1 CIRCONSTANCES ET DÉROULEMENT DES INTERVENTIONS ARCHÉOLOGIQUES

CONTEXTE ET OBJECTIFS DE L'INTERVENTION

Les Forces Motrices du Grand-Saint-Bernard (FGB) ont commandé des travaux de confortement du barrage des Toules entre les années 2008 et 2011. Dans ce contexte, les travaux planifiés dès le printemps 2008 au barrage, notamment l'abaissement du niveau du lac, ont fourni une occasion inespérée de prospecter la zone normalement noyée et d'effectuer divers contrôles dans le secteur de l'ancienne Cantine de Proz (Fig. 1).

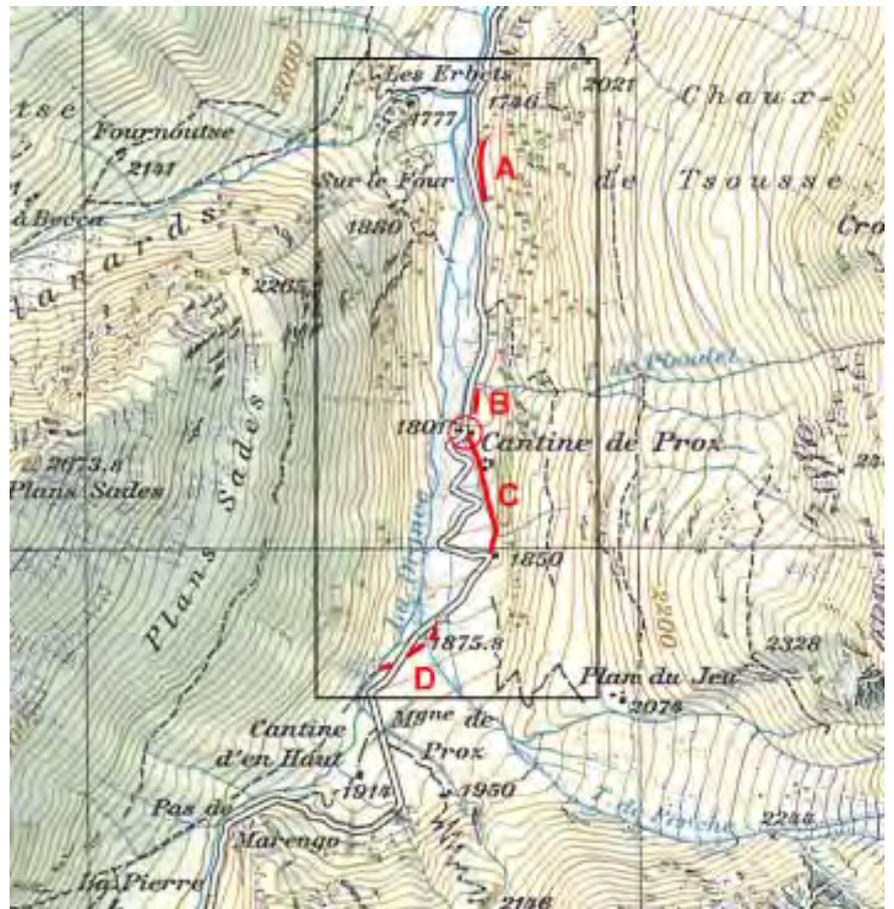


Fig. 1. Secteur de la Cantine de Proz, avant la construction du barrage (extrait de carte au 1/50'000 de 1959, feuille 585). En noir, la zone de prospection. En rouge, les tracés d'une route qui précède celle du XIX^e siècle.

La zone présente en effet un intérêt patrimonial, puisqu'elle se trouve sur l'itinéraire historique du col du Grand-Saint-Bernard, classé d'importance nationale par l'*Inventaire des voies de communication historiques de la Suisse* (IVS)¹. Cette transversale alpine, qui constitue l'itinéraire le plus direct reliant l'Italie à l'Europe du Nord, n'a d'ailleurs cessé de jouer un rôle primordial depuis l'Antiquité, comme en témoignent l'existence de plusieurs tracés successifs, dont ceux de la route romaine et de la route dite « Napoléon ».

Les travaux entrepris par les archéologues visaient deux objectifs principaux :

1. d'une part situer précisément l'emplacement de l'ancienne Cantine de

Proz et, dans la mesure du possible, préciser l'organisation et l'architecture du bâtiment.

2. d'autre part, effectuer une prospection sur le tracé historique de l'ancienne route « Napoléon » construite au début du XIXe siècle et de repérer d'éventuels indices de tracés plus anciens.

DÉROULEMENT DES TRAVAUX

Les travaux se sont déroulés en deux temps, à cheval sur l'automne 2007 et le printemps 2008. Le mandat de fouille a été confié par les Forces Motrices du Grand-Saint-Bernard au bureau d'archéologie TERA Sàrl, sous la supervision du bureau d'Etude Impact SA, en accord avec l'archéologue cantonal M. François Wiblé. Placés sous la direction scientifique de Mme Alessandra Antonini, archéologue médiéviste, les travaux de prospection et d'archéologie ont été effectués sur le terrain par Jean-Christophe Moret (archéologue responsable) qui a été aidé, lors de la deuxième intervention, par Aurèle Pignolet (technicien) et Mustafa Gundogdu (fouilleur spécialisé).



Fig. 2. Vue générale du secteur en amont de la Cantine de Proz, avec le tracé de la route du XIX^e siècle (en rouge) et celui de la piste d'accès au chantier du barrage (en bleu). Vue vers l'amont.

L'intervention de l'automne 2007

Dans un premier temps, une prospection de surface a été réalisée le 31 octobre 2007, entre l'entrée du tunnel et le niveau du lac, dont la cote maximale avait été légèrement abaissée. Cette intervention a permis de s'assurer que la nouvelle piste d'accès du chantier ne touchait pas les anciens tracés historiques classés, notamment les virages de la route du XIXe siècle (Fig. 2) et les deux tronçons de route gazonnée repérés de part et d'autre du torrent de Perche, en aval du talus de soutènement de la place du tunnel, correspondant à un tracé de voirie plus ancien (Fig. 3).

En revanche, l'ancienne Cantine de Proz n'a pas pu être située lors de cette première intervention, le niveau du lac étant encore trop haut.



Fig. 3. Vue générale du secteur en amont de la Cantine de Proz au niveau du torrent de Perche. En jaune, un tracé plus ancien que la route du XIX^e siècle qui diverge de celle-ci pour franchir le torrent. Vue vers l'aval.



Fig. 4. Vue générale du chantier du barrage, en limite amont du lac (vue vers le sud-ouest). Les cercles indiquent la position respective des deux tranchées ouvertes à travers la Cantine de Proz (A) et la route du XIX^e siècle (B).

L'intervention du printemps 2008

La seconde intervention, plus importante, a eu lieu du mardi 6 au jeudi 8 mai 2008. Elle s'est déroulée dans des conditions météorologiques optimales. L'ouverture d'une première tranchée sous l'emprise du futur bac à sable (Fig. 4: A) a permis de situer précisément l'ancienne Cantine de Proz, d'étudier sa façade nord et son angle nord-ouest, et de préciser l'organisation des annexes environnant le bâtiment. Une seconde tranchée réalisée à travers le tracé de la route du XIX^e siècle (Fig. 4: B) a permis de mettre en évidence trois recharges bien distinctes, correspondant à trois états de la chaussée.

Cette intervention a été complétée par une prospection de la zone normalement noyée sous le lac artificiel, qui a permis de documenter la route du XIX^e siècle depuis la Cantine jusqu'à mi-distance du mur du barrage (Fig. 5) et de repérer 6 m plus haut dans la pente, un tracé de voirie plus ancien.



Fig. 5. L'un des virages de la route du XIX^e siècle, avec la suite du tracé (en rouge) en direction du barrage. Vue vers l'aval.

CHAPITRE 2 PRINCIPAUX RÉSULTATS

2.1. LA CANTINE DE PROZ

LE CONTEXTE HISTORIQUE

La *Cantine de Proz* correspond à un ancien bâtiment d'alpage (datation inconnue) transformé en 1822 par M. André Dorsaz¹, ancien soldat au service de l'Espagne, pour servir de relais routier et de gîte d'étape au pied de la rampe nord du col (Fig. 11 à 16B). Vendue en 1868 à Victor Max de Bourg-Saint-Pierre elle resta jusqu'en 1892 le terminus de la route carrossable, le dernier tronçon jusqu'au col étant constitué par un simple chemin muletier. Ce point de rupture de charge, qui explique sans doute l'existence de plusieurs annexes à proximité directe du bâtiment, a cessé définitivement de jouer ce rôle en 1893 avec l'ouverture du dernier tronçon carrossable (commencé en 1889) jusqu'à l'Hospice. Vers 1950, le propriétaire était un certain F. Troillet. Son nom figure sur un dépliant publicitaire de la Cantine (Fig. 16B). Ensuite, la propriété est passée, par héritage, dans la famille d'Ephyse Moret, de Bourg-Saint-Pierre, qui l'exploita jusqu'en 1963, date à laquelle elle disparut dans le bassin d'accumulation des Toules, la circulation étant transférée sur la route actuelle.

La *Cantine de Proz* doit son appellation à la *Montagne de Proz*² (littéralement « alpage du pré »), ancien nom du vaste pâturage qui occupait jadis tout le fond de la vallée, depuis le Pas de Marengo et le bas de la Combe de Menouve, en amont, jusqu'au torrent de Pieudet, en aval. Ce qu'on appelle communément la *Cantine de Proz* (alt. 1801 m) a été aménagée dans le groupe de bâtiments agricoles situé au bas de ce long pâturage herbeux orienté dans le sens de la vallée. Il convient de la distinguer du bâtiment de la Cantine d'en Haut (alt. 1914 m), toujours visible en 2008, qui est située à l'extrémité supérieure du pâturage, près de la station de départ des remontées mécaniques du *Super-Saint-Bernard*, et qui a sans doute également abrités occasionnellement certains voyageurs, bien que sa fonction soit demeurée avant tout pastorale.

L'aménagement d'un gîte d'étape et d'un relais dans cet ancien rural, pourtant très

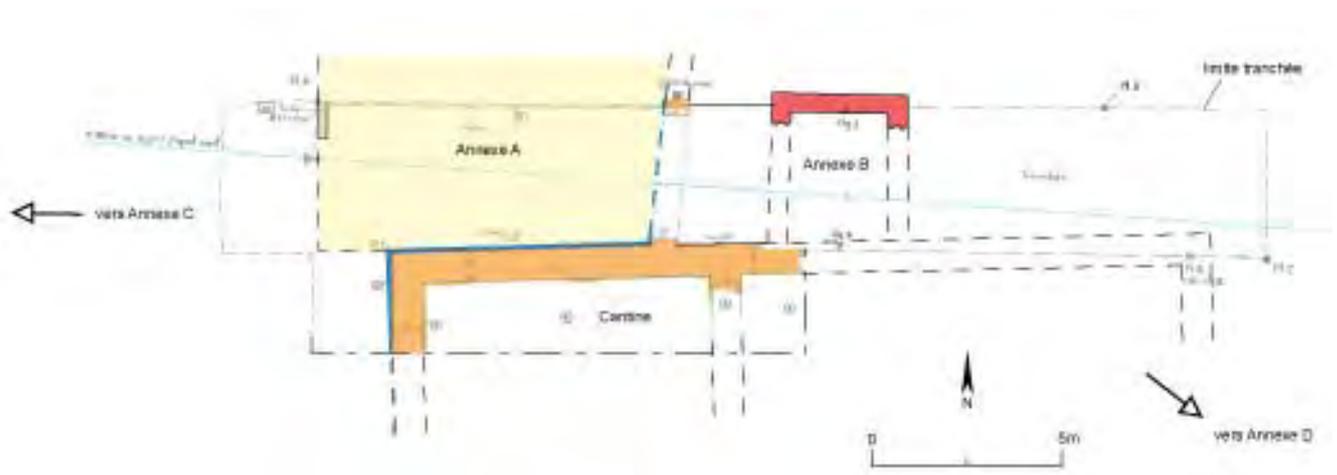


Fig. 6. Plan schématique des vestiges de la Cantine de Proz. En orange, le bâtiment principal ; en jaune, le mur de terrasse perpendiculaire et contemporain de la Cantine contre lequel est appuyée l'annexe A ; en bleu, le crépi de la façade ; en rouge l'annexe B.



Fig. 7. La tranchée ouverte à travers les vestiges de la Cantine de Proz. Vue vers l'est.



Fig. 8. Cantine de Proz. Dégagement des vestiges de l'annexe A dans le profil nord de la tranchée. Au premier plan, l'une des sablières en mélèze qui devait supporter la toiture de cette annexe.



Fig. 9. L'angle nord-ouest de la Cantine de Proz, vu depuis l'ouest. Au niveau du rez-de-chaussée, les parois étaient doublées par un lambri de bois (en rouge).



Fig. 10. La façade nord de la Cantine de Proz, avec les restes du crépi. En premier plan le chaînage d'angle occidental renforcé par de gros bloc. Vue vers le sud-est.

exposé aux avalanches, s'explique par le fait que, jusqu'en 1893, l'endroit était le terminus de la route carrossable et constituait donc un point de rupture de charge avant l'ultime grimpe vers le col. C'est ici que les bagages et les marchandises étaient transférées des chars sur le dos des mulets ou des hommes. En outre, l'emplacement est bien situé car il est relativement vite déneigé au printemps, du fait de l'altitude relativement basse (1801 m) et de l'ensoleillement prolongé dont il jouit, contrairement aux lieux plus resserrés situés plus en amont (Pas de Marengo, L'Hospitalet, Combe des Morts).

LE BÂTIMENT PRINCIPAL

La tranchée est-ouest ouverte à l'emplacement de l'ancienne Cantine de Proz (Fig. 6), a permis de repérer l'angle nord-ouest du bâtiment, conservé sur environ 1 m de hauteur (fondations incluses), et les vestiges de plusieurs annexes. Le bâtiment, situé sur la courbe de niveau 1801 m, légèrement en dessous de la côte maximale du lac artificiel, a fait l'objet d'une documentation et d'un relevé (Fig. 7).

La conservation des vestiges montre que, lors des travaux de construction du barrage, le bâtiment a été arasé jusqu'au sol et que sa moitié orientale a été entièrement détruite par une excavation. Du côté occidental, l'espace intérieur du bâtiment a été comblé jusqu'à l'arasé des maçonneries par les déblais provenant de la démolition, qui ont également été étendus aux alentours de la construction, notamment sur les ruines des annexes. Ces déblais contiennent des fragments de poutres et de boiseries (Fig. 8), ainsi qu'une quantité de ferrailles (boulons et clous de construction), des morceaux de cuir, des fragments de céramique (notamment de la vaisselle émaillée blanche de type Langenthal) et des tessons de récipients en verre (bouteilles, flasques, verres).

Au niveau de l'organisation intérieure du bâtiment, les seules précisions fournies par la fouille concernent l'angle nord-ouest, seule partie dégagée en plan³ (Fig. 6). Il s'agissait d'une pièce aménagée au rez-de-chaussée, sans cave sous-jacente, séparée à l'est d'un autre local par un mur de refend. Dans son dernier état, cet angle du bâtiment était occupé par une pièce boisée, dont les murs étaient doublés par des planches de mélèzes (épaisseur 2 cm, largeur 20 cm, Fig. 9). L'existence d'un lambris indique qu'il ne s'agissait pas d'une cave ou d'un cellier, mais d'une pièce dotée d'un certain confort.

Le bâtiment est directement ancré dans le terrain vierge, constitué de dépôts torrentiels très grossiers de type débris-flow. Il possède de solides fondations bien parementées, peu ou pas saillantes, formées de 2 à 3 lits de gros blocs grossièrement équarris, avec des blocs plus gros à l'angle (Fig. 10). A la différence de l'élévation, liée par un mortier de chaux gris-beige, les fondations sont simplement liées par du limon naturel brun verdâtre.

D'après les documents photographiques réunis, la Cantine, disposée transversalement par rapport à la vallée, était décalée de quelques mètres vers l'est par rapport au tracé de la route du XIXe siècle qui faisait une légère courbe à cet endroit, avant d'amorcer le premier virage en épingle (Fig. 11 et 15). La « cantine » proprement dite se situait au premier étage. Un large escalier de 10 marches, bordé de murets à redans couverts de dalles, menait depuis le bord de l'ancien tracé de la route Napoléon jusqu'à l'entrée (Fig. 12, 14 et 16B). Cette façade comportait 5 fenêtres : deux encadrant la porte et trois au-dessus, au niveau du deuxième étage. La façade latérale, côté sud (Fig. 11 à 14), en comportait quatre au premier étage et seulement deux au second. La façade nord n'avait d'ouvertures que sur la partie occidentale du bâtiment (Fig. 13B). La moitié orientale pourrait donc correspondre à l'ancien bâtiment rural transformé. Le toit de la Cantine était à deux pans et couvert de dalles, conformément au style de construction de la vallée.

Les différences entre les divers clichés montrent que le bâtiment a été rénové plusieurs fois entre la seconde moitié du XIXe siècle et l'abandon du bâtiment, au milieu des



Fig. 11. La Cantine de Proz vers la fin XIXe siècle, avec la route achevée en 1893 et la ligne télégraphique, vue vers l'aval. La calèche est stationnée plus ou moins à l'endroit où nous avons effectué le profil à travers la chaussée. Carte postale, Dorsaz, Photo, Martigny, no. éditeur 115.



Fig. 12. La Cantine de Proz avant 1900, vue depuis le sud-ouest. Au premier plan, la courbe de la route achevée en 1893. A droite, le début du long mur de pierres sèche bordant l'ancien cheminement grim pant tout droit face à la pente. Ce cheminement a visiblement été barré par trois blocs disposés dans le virage. Carte postale publiée dans Léonard Closuit, Gaspard Pouget, de Martigny à l'Hospice, la route du grand saint-Bernard au début du siècle, Genève 1989, p. 65.



Fig. 13A. La Cantine de Proz en août 1900, vue depuis le sud-ouest. A gauche, on distingue la remise au grand portail repérée dans la tranchée exploratoire ; à droite, le rural indépendant. Photo d'Henry Briand, Médiathèque Valais, Martigny, 125phE01-018b.



Fig. 13B. La Cantine de Proz vers 1890, avec la remise au grand portail et la tourelle des latrines repérées dans la tranchée exploratoire (vue depuis le nord-ouest). A droite, on distingue les remblais encore frais (non enherbés) soutenant l'un des virages de la nouvelle route. Carte postale, Jullien frères, Genève, no. éditeur 1464.



Fig. 14. La Cantine de Proz vers 1910, vue depuis le sud-ouest. Le crépi de la façade vient d'être refait et l'annexe adossée contre l'angle nord-ouest (à gauche) a disparu, de même qu'une cheminée. Au premier plan, la courbe de la route achevée en 1893. On distingue encore bien l'ancien cheminement montant tout droit et bordé par un mur de pierres sèches que nous avons retrouvé. Carte postale, Médiathèque Valais, Martigny, 130phA147b2-001.



Fig. 15. La Cantine de Proz vers 1930-/1940, vue en direction de l'amont, avec les virages de la route achevée en 1893. La ligne oblique qui part de la Cantine à travers le pâturage correspond au mur bordant l'ancien cheminement montant tout droit face à la pente. A gauche, les bâtiments de l'alpage, encore debout à l'époque. Carte postale, Art Perrochet Phototypie, no. éditeur 5811.



Fig. 16A. La Cantine de Proz dans les années 1950 avec les deux annexes récentes de part et d'autre de la route (vue vers l'aval). La grange-écurie sur la droite du bâtiment a été remplacée. Dépliant fait par le propriétaire (recto) ; éditeur Ed. M. Michellod, Genève.)



Fig. 16B. La Cantine de Proz dans les années 1950 (vue vers l'amont). Une nouvelle remise a été construite à côté du bâtiment principal. Dépliant fait par le propriétaire (verso) ; éditeur Ed. M. Michellod, Genève (sans no.)



Fig. 17. La façade nord de la Cantine au niveau du socle, avec son crépi grisâtre et sa fondation. Vue vers le sud-est.



Fig. 18. Détail de l'image précédente : le crépi de façade est délimité par un mur perpendiculaire contre lequel était appuyée l'annexe A.



Fig. 19. Cantine de Proz, vestiges de l'annexe A (profil nord de la tranchée). Détail du pavage et du mur arrière.

années 1960. Avant le XXe siècle, la bâtisse était dotée d'un crépi décoré par un faux chaînage d'angle (Fig. 12). Ce décor a disparu entre 1900 et 1910 (Fig. 14), à l'occasion d'un ravalement des façades.

La base des élévations paraît cependant toujours avoir été soulignée par un crépi beaucoup plus sombre que le reste des façades (Fig. 14). Lors du dégagement de l'angle nord-ouest, nous avons retrouvé le crépi de ce socle qui présente une facture grossière et une coloration gris anthracite. Ce crépi couvre la base de la façade nord jusqu'à un mur perpendiculaire repéré de part et d'autre de la tranchée, et dont l'extrémité sud était ancrée dans la maçonnerie du bâtiment principal (Fig. 6 et 17 à 19). Le parement occidental de ce mur était recouvert par le même crépi que celui de la Cantine, tandis que la face orientale était construite contre terre, ce qui indique que le niveau du sol se situait plus haut à l'arrière du mur.

Les images trahissent également des transformations à l'intérieur du bâtiment. Les clichés les plus anciens montrent en effet trois cheminées : une cheminée simple le long de la façade sud ainsi qu'une cheminée double et une cheminée simple au bord de la façade nord, de part et d'autre du faite. Ces cheminées indiquent l'emplacement de la cuisine et des fourneaux aménagés aux différents étages (Fig. 11). Lors d'une rénovation, la cheminée double près de l'angle nord-ouest a été supprimée ; elle ne figure plus sur le cliché pris vers 1910 (Fig. 14).

LES ANNEXES

Le bâtiment principal était entouré de plusieurs annexes dont nous avons repéré des traces sur le terrain (Fig. 7) : deux étaient appuyées contre la façade nord du bâtiment (annexe A et B) une troisième correspondait à un petit bâtiment indépendant situé en face du bâtiment principal, de l'autre côté de la route (annexe C). Un petit bâtiment rural (une grange ?), attesté uniquement sur la base des photographies anciennes, existait également derrière l'angle sud-est du bâtiment (Fig. 13A). Enfin, une cinquième annexe a été ajoutée au sud du bâtiment dans le courant du XXe siècle (Fig. 16B).

L'annexe A adossée contre l'angle nord-ouest de la Cantine

Dans le profil nord de la tranchée, un pavage régulier, parfaitement horizontal et doté d'une surface unie et lisse a été observé (Fig. 19 et 20). Il s'agit sans doute du sol empierré d'une annexe adossée contre l'angle nord-ouest de la Cantine et délimité du côté est, par le mur perpendiculaire déjà mentionné dans le paragraphe précédent. La poutre retrouvée dans la démolition de cette annexe (Fig. 8) correspond probablement à la sablière supportant la toiture, comme l'indique la présence de nombreuses dalles provenant de la couverture.

Cette annexe avec son toit en bâtière couvert de dalles est bien visible sur les photos de la fin du XIXe siècle (Fig. 11 à 13). Sa façade occidentale n'était pas alignée avec le bâtiment principal, mais légèrement en saillie et décalée vers la route Napoléon.



Fig.20. Cantine de Proz, vestiges de l'annexe A (profil nord de la tranchée). La sablière prise dans la démolition est posée sur le sol pavé (en rouge) de l'annexe.



Fig.21. Cantine de Proz, vestiges de l'annexe B (profil nord de la tranchée). Cette maçonnerie clairement délimitée par des chaînages d'angle constituait la base de la tourelle des latrines.



Fig.22. Cantine de Proz, vestiges de l'annexe C repérés en surface (vue vers l'est). L'empierrement au premier plan (rectangle rouge) correspond au socle de la remise visible sur l'image 16A ; la flèche indique le renforcement en béton servant de paravalanche ; au-delà de la route (en rouge), se situe la tranchée à travers la Cantine.

Elle comportait une grande porte cochère surmontée d'un arc. Cette ouverture que l'on pouvait fermer par deux battants de bois suggère que la construction servait de hangar pour les chars ou de remise pour les marchandises et les bagages en transit. Ceci expliquerait le soin accordé au pavage aménagé de plain-pied avec l'extérieur. Cette annexe a dû être détruite vers le tournant du siècle car elle n'apparaît plus sur le cliché de 1910 (Fig. 14).

L'annexe B accolée contre la façade nord

Dans le profil nord de la tranchée, les fondations d'une deuxième annexe sont matérialisées par un muret en pierres sèches délimité aux deux extrémités par un chaînage d'angle et l'amorce des murs latéraux arrachés (Fig. 7 et 21). Cette maçonnerie correspond à une annexe de petite dimension et de plan à peu près carré, adossée contre la façade nord du bâtiment. Il s'agit sans doute de la tourelle des latrines que l'on distingue derrière l'annexe A sur certains clichés pris depuis l'aval (Fig. 13B). Cette petite construction, couverte par un toit à un pan, montait jusqu'au niveau du 2^e étage et était moins saillante que le hangar situé près de la route.

L'annexe C située sur le côté ouest de la route

De l'autre côté de la route, une concentration anormale de gros blocs nivelés au même niveau et formant une substruction vaguement quadrangulaire a été observée (Fig. 22). Il s'agit du soubassement du petit bâtiment en maçonnerie situé vis-à-vis de la Cantine, de l'autre côté de la route.

Cette construction date de la première moitié du XX^e siècle. Elle est en effet bien visible sur les cartes postales récentes (Fig. 15 et 16A), mais n'existe pas encore sur les clichés de 1910 (l'endroit est encore occupé par un amas de blocs, Fig. 14). Le bâtiment possédait une porte cochère sur son petit côté nord ; il était crépi et doté d'un toit à un pan orienté vers l'est. Cette remise servait probablement de hangar ou de garage à automobiles, vu son plan étroit et allongé dans le sens de la route et l'existence d'un petit terre-plein conduisant de celle-ci à la porte cochère. Elle a peut-être remplacé l'annexe A adossée contre l'angle nord-ouest du bâtiment.

Du côté ouest, cette annexe était protégée par un mur paravalanche directement adossé contre la façade et présentant un fruit pour en renforcer la résistance (Fig. 15 et 16A). Cette surépaisseur de maçonnerie faisait office de « mur bouclier » pour protéger les bâtiments contre le souffle des énormes avalanches dévalant le flanc gauche de la vallée depuis les Plans Sâdos. Un gros fragment de ce mur de protection lié au ciment a été retrouvé près de l'angle nord-ouest du soubassement de la remise (Fig. 22).

La quatrième annexe

Les anciennes cartes postales montrent l'existence d'une quatrième annexe, au sud-est de la Cantine. Il s'agit d'un bâtiment en pierres sèches de petite dimension, doté d'un toit à deux pans couvert par des dalles (Fig. 14). L'accès visible dans le pignon de sa façade occidentale indique qu'il possédait deux niveaux. Il s'agit sans doute d'une grange-écurie, la partie basse servant de bergerie, la partie haute à conserver le foin. Ce rural faisait probablement partie du groupe de bâtiments de l'alpage antérieur à la Cantine. Il paraît avoir été remplacé, dans le courant du XX^e siècle, par une remise en bois dotée d'un toit à un seul pan (Fig. 15 et 16A). Lors de notre prospection, nous n'avons retrouvé aucune trace de cette grange-écurie, le terrain ayant déjà été surbaissée

La cinquième annexe

Bien que cette zone n'ait pas pu être observée lors de notre intervention⁴, les photographies anciennes montrent qu'une cinquième annexe (Fig. 16A et B) a été ajoutée dans le courant du XX^e siècle, au sud de la Cantine. Cette remise paraît avoir détruit l'extrémité du muret en pierres sèches qui jalonnait le tracé d'un ancien chemin creux coupant à travers la pente, encore visible sur le cliché de 1910 (Fig. 14).

2. 2. LA ROUTE DU SAINT-BERNARD
AVEC SES DIFFÉRENTS TRACÉS

LA ROUTE DU XIXE SIÈCLE ET SES AMÉLIORATIONS

Quelques mètres en aval de la Cantine, la réalisation d'une tranchée à travers l'ancienne route du XIXe siècle a permis d'observer la chaussée en coupe (Fig. 4 et 23 à 25). Le profil a révélé l'existence de 3 états successifs de la route, séparés chacun par une importante recharge, mais qui suivent, à cet endroit, le même tracé.



Fig.23. La route du XIXe siècle au niveau de la Cantine de Proz, avec le sondage transversal. Vue en direction de l'amont.

1er état de la chaussée : la route Napoléon

L'aménagement de la chaussée se résume à une simple recharge de 8 à 10 cm d'épaisseur, dont la surface damée est renforcée par des galets arrondis de 3 à 10 cm (Fig. 24, A) qui sont liés et jointoyés par une matrice de limon brun légèrement gras. Ce chemin damé repose directement sur le terrain naturel en place constitué de dépôts torrentiels très grossiers ; aucun indice ne trahit un éventuel tracé plus ancien. Sur la surface indurée de la chaussée, un niveau sablo-gravillonneux, plus

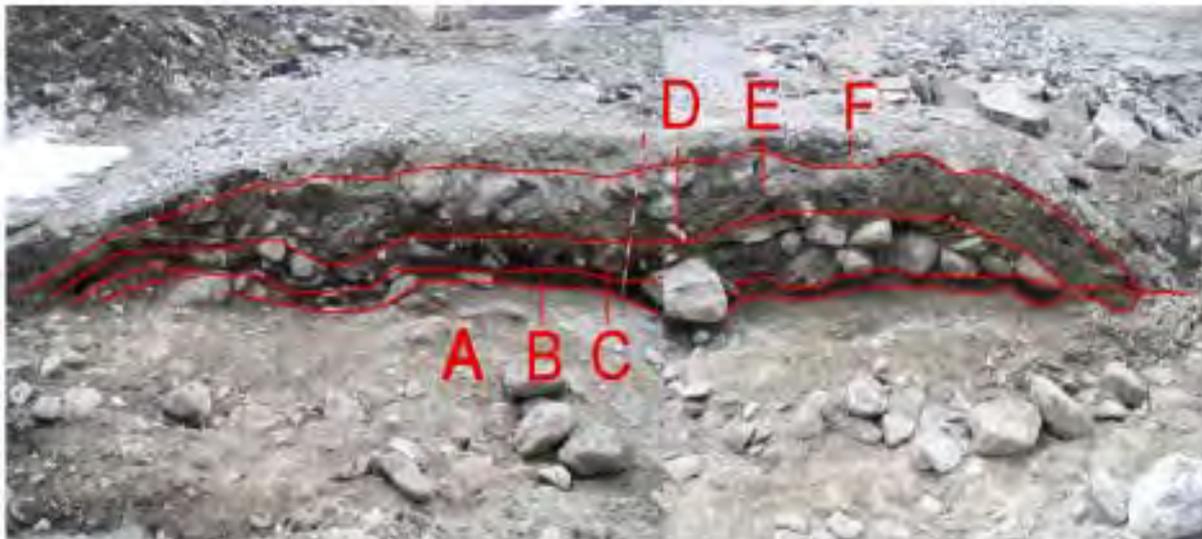


Fig.24. Sondage à travers la route du XIXe siècle, profil sud (partie gauche et droite). Description voir l'image suivante.

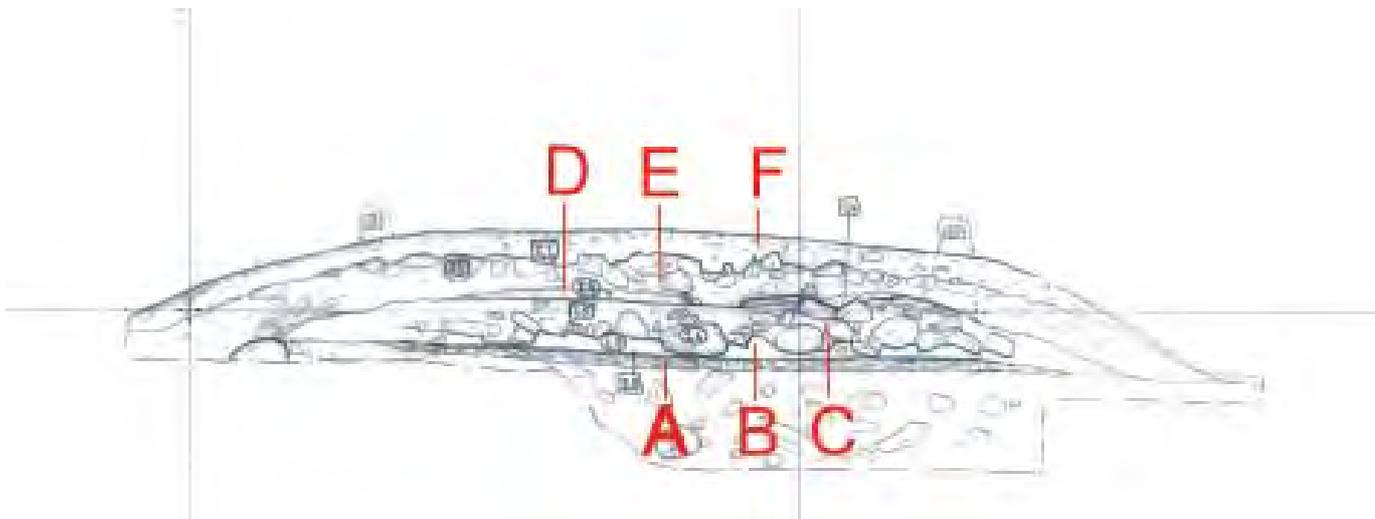


Fig.25. Relevé du sondage à travers la route du XIXe siècle. Description du profil sud du bas vers le haut : 1ère chaussée (A) avec son niveau d'utilisation (B), début du XIXe siècle. Recharge de la 2ème chaussée (C) avec son niveau d'utilisation (D), milieu du XIXe siècle. Recharge de la 3ème chaussée (E) de 1893, avec sa chape (F) entretenue jusqu'en 1963.



Fig. 26. La chaussée de la route utilisée entre 1893 et 1963, vue depuis la Cantine vers l'aval. Les bouteroues jalonnant jadis le tracé se sont déversées vers l'extérieur sous l'effet des fluctuations du niveau du barrage. A cet endroit, la route présente un profil bombé et forme une berme surélevée par rapport au terrain environnant.



Fig. 27. Secteur en amont de la Cantine. L'un des virages de la route du XIX^e siècle, avec ses bouteroues intactes, vu vers l'amont. A droite, la nouvelle piste d'accès du chantier.



Fig. 28. Détail de l'image précédente. Face extérieure du bord de la chaussée renforcée par des dalles posées de biais et délimitée par des bouteroues.

sombre et plus organique, pourrait correspondre à la chape de la voie sur laquelle on circulait (Fig. 24, B). Ce niveau d'utilisation très délavé a livré des tessons de céramiques du XIX^e siècle et des clous.

La chaussée a une largeur de 5 m à cet endroit. Établie de plain-pied avec le niveau du pâturage environnant, elle ne semble pas avoir comporté d'aménagement conséquent (ni bordure, ni accotement, ni fossé bordant le tracé).

Ce premier état de la route correspond soit à l'ancien « chemin royal » qui a supplanté dans le courant du Moyen Âge la voie antique, soit au tracé de la « route Napoléon », aménagée sur ordre de l'empereur peu après 1800 pour des raisons stratégiques (création d'une liaison directe avec l'Italie du Nord pour faciliter le déplacement de ses armées et raccourcir sa logistique). La seconde hypothèse paraît la plus probable, étant donné la largeur de la chaussée, le soin accordé à sa construction et la présence de mobilier du XIX^e siècle dans son niveau d'utilisation.

En effet, l'ancien « chemin royal » antérieur au XIX^e siècle présentait un aspect très fruste et « effroyable » à en croire les sources. En 1806, le conducteur principal des Ponts et Chaussées, Perrin, « trouve des chemins effroyables qui n'avoient que deux, trois, quatre et cinq pieds de largeur, avec des pentes de quarante-cinq degrés d'inclinaison (...) ». En revanche, certains tronçons de la route Napoléon étaient pavés, d'après l'inventaire des voies de communication historiques de la Suisse⁵.

2^e état de la chaussée : la première route carrossable du XIX^e siècle

Le deuxième état de la chaussée est matérialisé par une recharge importante (Fig. 24 et 25, C), qui recouvre la chaussée primitive et déborde latéralement, de façon à exhausser le niveau de la route de 12 cm par rapport au terrain environnant. Cette recharge est constituée de silts gravillonneux gris-verdâtre, renforcée à la base par un lit de blocs de schistes de 10 à 20 cm de diamètre. Elle résulte probablement d'un souci de mettre la route hors eau, en cas de crue de la rivière. La surface de la chaussée (Fig. 24 et 25, D) était soulignée par un niveau d'utilisation et de lessivage brun foncé à brun noirâtre, qui a livré un abondant mobilier du XIX^e siècle, de même que la recharge (clous, fragments de verre de bouteille et de céramique, cuir).

Ce tracé avait une largeur de 4,50 mètres. Il correspond sans doute à la première ébauche de route carrossable amorcée durant les années 1850, à l'initiative et aux frais du tenancier de la Cantine de Proz, désireux d'aménager une route confortable depuis Bourg-Saint-Pierre jusqu'à son établissement⁶. La Cantine constitua jusqu'en 1893 le terminus de la route carrossable.

3^e état de la route : la route postérieure à 1892

Le troisième état correspond aux améliorations du tracé opérées entre 1889 et 1892, qui coïncident avec la réalisation du dernier tronçon de la route menant jusqu'au col. Ouvert au trafic en 1893, cet itinéraire a été emprunté jusqu'en 1963, date à laquelle il fut abandonné au profit du tracé actuel en galeries (sur le flanc droit), puis englouti sous les eaux du barrage.

Ce troisième état de la chaussée est caractérisé par une nouvelle recharge de 10 à 15 cm d'épaisseur (Fig. 24 et 25, E), renforcée dans sa partie supérieure par un lit de petits blocs concassés (diamètre 5 à 10 cm) sur lequel prend appui la chape de la chaussée proprement-dite. Celle-ci correspond à un remblai plus fin, constitué de sable et de gravillons damés (Fig. 24 et 25, F) conformément à la technique mise au point par John Loudon Mac Adam à partir des années 1830⁷. Elle servait de bande de roulement et n'a jamais été recouverte d'asphalte.

La chaussée était aménagée sur une berme d'une largeur de 9 m (à la base) qui surélevait la route d'environ un mètre par rapport au niveau du terrain environnant et la protégeait ainsi des crues fréquentes de la Dranse ou du torrent de Perche⁸. La voie carrossable, large de 4,50 m, présentait un profil légèrement convexe pour faciliter l'évacuation des eaux de pluie. Elle était jalonnée à intervalles réguliers (tous les 3,5 m) par des pierres grossièrement taillées mesurant 120 cm de hauteur en

moyenne (Fig. 5). Ces bouteroues étaient fichées jusqu'aux deux tiers dans l'accotement et décalées alternativement (les 2 bouteroues latéraux ne se font jamais face). La limite de leur enfouissement est indiquée par une légère gorge et par un changement dans la finition de la taille, la partie hors sol étant retouchée plus finement. En aval de la Cantine de Proz, ces bouteroues se sont systématiquement couchées en se déversant vers l'extérieur (Fig. 26), sous l'effet des fluctuations du niveau du barrage qui a érodé les abords. En amont, elles sont intactes et jalonnent toujours l'itinéraire (Fig. 27 et 28).



Fig.30. Secteur en aval de la Cantine, dans la partie inondée du barrage, vue vers l'aval. Le tracé de la route du XIX^e siècle (en rouge) et le tracé plus ancien (en jaune) repéré 6 mètres plus haut.



Fig.29. Secteur en aval de la Cantine, dans la partie inondée du barrage, vu vers l'ouest. La route du XIX^e siècle (en rouge) est dominée à cet endroit par un tracé parallèle, plus ancien (en jaune).

LA PROSPECTION DES DIFFÉRENTS TRACÉS EN AVAL ET EN AMONT DE LA CANTINE

La prospection réalisée le 31 octobre 2007 et le 8 mai 2008 a permis de repérer plusieurs anciens tronçons de route, tant en amont qu'en aval de la Cantine de Proz. Certains de ces tracés divergent de la route du XIX^e siècle et sont clairement plus anciens. Faut de fouille, leur datation est cependant ouverte ; ils pourraient tout aussi bien correspondre à la route Napoléon, au « chemin royal » du XVIII^e siècle ou à des tronçons médiévaux, voire antiques (route romaine).

Le tracé de la route du XIX^e siècle en aval de la Cantine

En aval de la Cantine de Proz, la prospection de la zone normalement noyée sous le lac artificiel a permis de repérer aisément la route du XIX^e siècle, dont le tracé est encore bien marqué dans la topographie, malgré la vase et les dépôts hydrauliques (Fig. 29 à 31). Nous l'avons suivi jusqu'à la côte 1760 m correspondant au niveau d'abaissement du lac lors de notre passage (8 mai 2008)⁹. La voie chemine non pas au fond du vallon, mais le long des premières pentes du versant droit. Son tracé, régulier, épouse les sinuosités de la topographie locale et présente un pendage constant et peu incliné. Le replat de la chaussée est encore clairement discernable et présente une largeur moyenne de 4,50 à 5,00 mètres. Plusieurs bornes encore dressées, dont le sommet affleure de la gangue de vase, confirme l'existence de bouteroues jalonnant le bord aval du tracé. Sur presque toute la longueur de ce tronçon (plusieurs centaines de mètres), la route est bordée, côté amont, par un mur de soutènement en pierres sèches, conservé sur une hauteur de 0,80 m, qui bloque le versant (Fig. 31). Il n'a pas d'équivalent du côté aval, le replat étant simplement taluté dans la pente.



Fig.31. Détail de l'image précédente. En rouge, la route du XIX^e siècle bordée du côté amont par un mur ; en jaune, le muret en pierres sèches qui soutient le tracé plus ancien situé en amont.



Fig.32. Tracé de la route du XIX^e siècle. Sous la vase, on aperçoit l'ancien pont métallique aménagé au XX^e siècle pour franchir le torrent de Pieudet. Vue vers l'est, en direction du flanc droit de la vallée. En haut de la photo, la route actuelle.



Fig.33. La route du XIX^e siècle en amont de la Cantine, au sommet de l'alpage de Proz. L'ancienne passerelle métallique enjambant un bras du torrent de Perche. Vue vers l'amont.



Fig.34. Secteur en aval de la Cantine, dans la partie inondée du barrage, vue vers le sud. Sous le cours d'eau, on distingue le caniveau empierré bordant le tracé de la route de 1893 du côté amont.

Au niveau du torrent de Pieudet, nous avons noté la présence de quelques aménagements du XX^e siècle à demi enfouis sous la vase et les débordements du cours d'eau. Il s'agit, tout d'abord, d'un pont métallique enjambant le torrent et muni d'une rambarde en fer des 2 côtés¹⁰ (Fig. 32). Il participe des derniers réaménagements du tracé, à l'instar du pont similaire encore visible au niveau du torrent de Perche (Fig. 33), au sommet du pâturage de Proz. Un petit caniveau en pierres, destiné à récolter les eaux de pente et de ruissellement, a été repéré le long du bord amont de la chaussée (Fig. 34), ainsi qu'un écoulement maçonné permettant le passage d'un ruisseau sous la route (Fig. 35).

Un tracé plus ancien en aval de la Cantine

Vis à vis du lieu-dit Sur le Four (1880 m), mais sur le flanc droit de la vallée, nous avons repéré un tracé plus ancien, décalé dans la pente de 6 à 7 mètres et qui domine la route du XIX^e siècle (Fig. 29 et 36 à 38). Cette voie plus ancienne est marquée dans le terrain par un mur de soutènement en pierres sèches qui la borde du côté aval et par un replat que l'on soupçonne sous les dépôts de vase qui dissimulent son accotement amont (Fig. 39). Le muret aval, en partie éboulé, présente par endroits une élévation de 0,60 à 0,70 m de hauteur. Il est formé de gros blocs de schistes bruts empilés sur deux à trois lits pour récupérer l'inclinaison de la pente et ménager un replat.

Cet ancien tracé est visible de manière quasi continue sur une centaine de mètres (Fig. 1 tronçon A). En direction de Bourg-Saint-Pierre, le tracé disparaît ensuite sous les dépôts hydrauliques ou est érodé. En direction de la Cantine, après avoir contourné un point haut (Fig. 40), la chaussée redescend légèrement et semble ensuite avoir été remplacée par la route du XIX^e siècle, à l'endroit où celle-ci s'incurve pour franchir un petit ruisseau¹¹ (Fig. 41).

Entre le torrent de Pieudet et la Cantine de Proz, on retrouve cependant le même type d'aménagement, avec replat et muret de soutènement très grossier (Fig. 1 tronçon B). Ici, l'ancien tracé diverge de la route du XIX^e siècle, en se décalant de quelques mètres vers l'est pour franchir une petite butte avant de redescendre (Fig. 42, 43). La prolongation de ce tronçon vers le sud semble indiquer que cet ancien tracé passait à l'est de la Cantine de Proz (traversant l'ancien alpage ?), et non à l'ouest, comme la route du XIX^e siècle.



Fig.35. Restes d'un écoulement maçonné permettant le passage d'un ruisseau sous la route de 1893.



Fig.37. Partie inondée du barrage, vue vers le nord. A gauche, partiellement noyé sous les eaux, le replat de la route du XIX^e siècle (en rouge). A droite, recouvert par les dépôts de vase, le tracé plus ancien bordé par un petit muret de soutènement (en jaune).

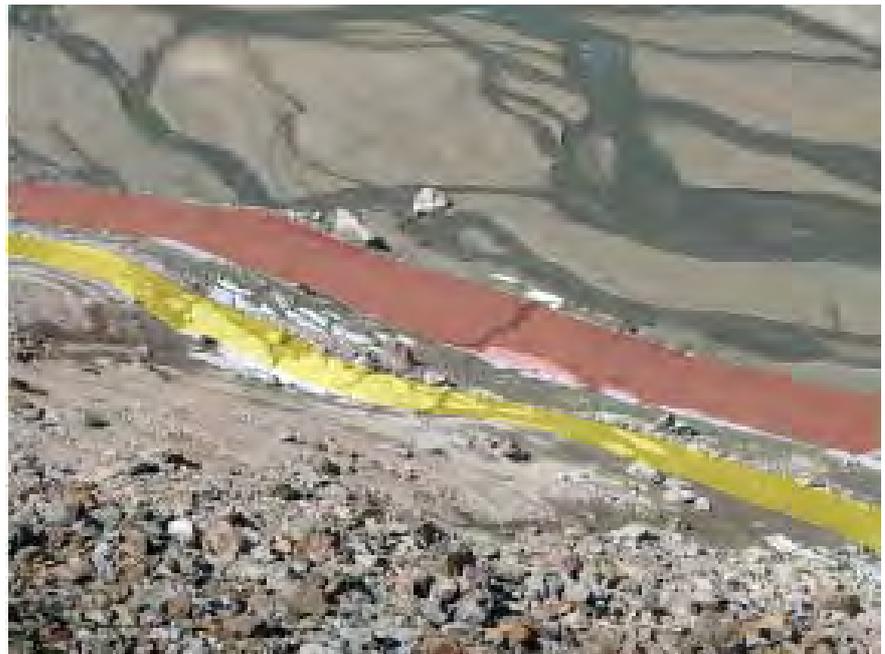


Fig.36. Partie inondée du barrage, vue depuis le flanc droit de la vallée. On distingue le replat de la route du XIX^e siècle, dominé par un tracé parallèle plus ancien (en jaune).

Le chemin creux en amont de la Cantine

En amont de la Cantine de Proz, les virages en lacets de la route du XIX^e siècle correspondent au dernier tronçon de la chaussée carrossable construit entre 1889 et 1892. Antérieurement à cette date, il n'existait, d'après les sources, qu'un très mauvais chemin qui ne pouvait être emprunté que par de petites charrettes ou des mulets. Il s'agit sans doute du cheminement qui se situe à l'est de la route du XIX^e siècle et qui grimpe le pâturage en suivant un tracé rectiligne parallèle à la pente (Fig. 1 tronçon C, 15 et 44). A son extrémité supérieure, près du point d'altitude 1850 et à proximité des ruines d'une ancienne cabane d'alpage en pierres sèches (ruines encore visibles), ce chemin tourne brusquement vers l'ouest (Fig. 47) et disparaît sous le dernier virage de la route du XIX^e siècle qui, vers l'amont, semble



Fig.39. Muret de soutènement en pierres sèches bordant le tracé antérieur à la route du XIX^e siècle.



Fig.40. Même tronçon de route que sur l'image précédente, mais vu en direction du col. L'ancien tracé contourne un point haut.



Fig.38. Partie inondée du barrage, vue vers le sud. A droite, le replat de la route du XIX^e siècle. A gauche du rocher, le tracé plus ancien bordé par un muret de soutènement.

reprendre l'ancien tracé.

Aujourd'hui, cet ancien chemin non-carrossable est encore marqué dans le terrain, bien qu'il soit à moitié enfoui sous les gravats dans la partie basse (Fig. 45) et regazonné dans la partie haute (Fig. 46, 47). Il s'agit d'un chemin creux bordé du côté oriental par un muret de pierres sèches qui s'amorce exactement à l'angle sud-est de la Cantine de Proz (Fig. 11 à 14). Ce muret latéral correspondait non seulement au bord du chemin, mais aussi à l'enclos ceinturant l'ancien alpage de Proz (Fig. 15). En face du principal groupe de bâtiments de l'alpage (aujourd'hui ruinés), le muret s'interrompt sur une dizaine de mètres pour ménager un accès vers celui-ci, un accès matérialisé sur le terrain par deux autres murets perpendiculaires au chemin principal. Cet ancien cheminement paraît avoir servi jusqu'à la construction de la route de 1889 – 1892 et même au-delà, car il est encore bien marqué sur le cliché de 1910 (Fig. 14). La ligne télégraphique visible sur les clichés de la fin du XIX^e siècle (Fig. 11



Fig.41. Suite de l'image précédente. Après une légère descente, l'ancien tracé semble rejoindre la route du XIX^e siècle (en rouge).



Fig. 42. Partie inondée du barrage, quelques dizaines de mètres en aval de la Cantine, vue vers le nord. L'ancien tracé soutenu par un petit muret d'accotement (en jaune) est visible en amont de la route du XIX^e siècle (en rouge).



Fig. 43. Bord de la partie inondée du barrage, vue vers le sud. L'ancien tracé (jaune) diverge de la route du XIX^e siècle (rouge) et pourrait passer à l'est de la Cantine de Proz.



Fig. 44. Secteur en amont de la Cantine (celle-ci se situerait juste en dehors du bord droit du cliché). La lumière rasante souligne le muret rectiligne qui borde l'ancien chemin creux qui remonte la pente sans aucun virage, contrairement à la route de la fin du XIX^e siècle. Au milieu de la photo, le muret est interrompu pour ménager un accès à l'enclos de l'alpage.



Fig. 45. Cliché pris juste en amont de la Cantine de Proz, en direction du col. On distingue l'ancien chemin creux, bordé par le muret de pierres sèches qui délimite l'alpage.



Fig. 46. L'ancien chemin creux bordé par l'enclos de l'alpage, cliché pris en direction du barrage. La Cantine se situait au niveau de la petite crique envahie par les eaux du lac.

et 13B) suit son tracé, alors que la route ouverte en 1893 recoupe la ligne en amorçant une courbe devant la Cantine. Sur le cliché antérieur à l'année 1900 (Fig. 12), on distingue bien le mur (qui sert à cet endroit, également de soutènement pour la terrasse latérale de la Cantine). Trois gros blocs disposés volontairement semblent cependant empêcher les véhicules d'emprunter la voie directe et les obliger à suivre la nouvelle chaussée récemment ouverte à la circulation.

Un ancien tronçon au niveau du torrent de Perche

Au niveau du torrent de Perche, un ancien tracé diverge à nouveau de la route du XIX^e siècle sur une centaine de mètres (Fig. 1 tronçon D) ; il pourrait constituer la suite de l'itinéraire décrit ci-dessus, bien qu'il soit impossible de le dater. Le tronçon observé se situe quelques mètres en amont de l'ancien pont de bois et de la passerelle



Fig. 47. En amont du pâturage de Proz, le chemin creux amorce un virage vers le sud en contournant une petite butte, pour se diriger ensuite vers le torrent de Perche. L'enclos de l'alpage se poursuit en revanche tout droit.



Fig.49. Même tronçon que l'image précédente, mais vue en direction du col. L'ancien cheminement (en jaune) s'écarte de la route de 1893 en remontant une légère rampe, avant de virer pour franchir le torrent.



Fig.48. Sommet du pâturage de Proz. La rampe d'un tracé qui s'écarte de la route de 1893, juste en amont de l'ancienne passerelle métallique franchissant un cours d'eau.



Fig.50. Suite de l'image précédente. L'ancien cheminement franchit le lit principal du torrent de Perche. Sur la rive opposée, son tracé épierré tranche sur le terrain chaotique environnant.



Fig.51. Détail de l'image précédente. Des blocs aménagés sur la rive nord du torrent de Perche pourraient correspondre à la culée d'une passerelle.



Fig.52. Suite de l'image 50. De l'autre côté de la route de 1893 (talus aval visible à gauche), on retrouve l'ancien cheminement qui a été coupé par la route du chantier du barrage.

métallique qui franchissaient un bras du torrent (Fig. 48). Il s'écarte de l'itinéraire du XIXe siècle par une rampe en terre assez inclinée (Fig. 49) et s'infléchit ensuite vers la droite pour se diriger droit vers le torrent de Perche qu'il coupe perpendiculairement (Fig. 50). Ici, un blocage grossier de pierres aménagé sur la rive nord du cours d'eau, pourrait appartenir aux aménagements d'une culée supportant le tablier d'un pont disparu (Fig. 51). Au sud du torrent de Perche, la suite du tracé est aisément reconnaissable dans la topographie, malgré sa couverture herbeuse (Fig. 52) : elle se distingue par une surface régulière et épierrée qui tranche avec l'aspect chaotique du terrain environnant. En amont de la route du XIXe siècle et de la nouvelle piste d'accès au chantier qui la coupent en diagonale, la voie conduit tout droit vers le petit pont de bois qui enjambe la Dranse (Fig. 53). Il est difficile de préciser la suite du tracé sur la rive gauche de la rivière, car la zone a été bouleversée par la tranchée du gazoduc qui emprunte à peu près le même cheminement. En observant attentivement, on distingue toutefois, à certains endroits, l'existence d'un talutage qui ne paraît pas être en relation avec celui de la plateforme du gazoduc.



Fig.53. L'ancien cheminement aboutit à une passerelle qui franchit la Dranse et qui est empruntée par l'itinéraire pédestre actuel, témoignant d'une persistance du tracé historique. Sur l'autre rive, l'itinéraire tourne à gauche et tend ensuite à se perdre sous les remblais talutés du gazoduc moderne.

¹ Léonard Closuit et Gaspard Pouget, *De Martigny à l'Hospice. La route du Grand-Saint-Bernard au début du siècle*. Genève, 1989.

² Ce toponyme est encore attesté sur l'édition de 1959 du *Service topographique fédéral*, feuille n° 585. Dans le Valais romand, le terme *montagne* était jadis couramment utilisé pour désigner un alpage. Ce n'est qu'à l'époque moderne que ce sens s'est peu à peu perdu et qu'il a été remplacé par *alpage*.

³ L'angle sud-ouest n'a pas pu être dégagé, étant situé sous des déblais liés aux travaux du chantier actuel.

⁴ Cette partie était en effet oblitérée par des déblais en attente de nivellement.

⁵ Inventaire des voies de communication historiques de la Suisse (IVS), VS.41.1, p. 1. Documentation déposée auprès du service cantonal des Bâtiments, Monuments et Archéologie du Valais.

⁶ IVS, VS 41.2.1. p. 1 ; Moret-Rausis, *Bourg-Saint-Pierre*, 1956, p. 196. Le sondage réalisé se trouve en effet quelques mètres en aval de la Cantine.

⁷ IVS, VS 41.2. p. 5.

⁸ Les photographies anciennes montrent que le tronçon situé aux alentours de la Cantine de Proz était en zone inondable, comme l'attestent les gravats et le bras secondaire de la rivière visibles sur la Fig. 15, qui témoignent de crues et de débordements fréquents.

⁹ Soit à peu près jusqu'à la hauteur du lieu-dit Sur le Four.

¹⁰ Le tablier mesure 2,10 m de longueur et 5,00 m de largeur (entre les montants des ramparts).

¹¹ Ce léger vallonement, à peine marqué dans la topographie du versant, a nécessité le doublement de la hauteur des piliers supportant la galerie couverte de la route de 1964, qui présente à cet endroit 2 étages superposés.

CHAPITRE 3 BILAN DE L'INTERVENTION

Les résultats des sondages archéologiques et de la prospection sont très positifs et justifient pleinement l'intervention. Grâce à l'excellente collaboration avec le maître d'œuvre et le consortium chargé des travaux, les objectifs fixés au départ ont été en grande partie atteints et certains résultats dépassent même les espérances initiales. La Cantine de Proz a pu être localisée précisément avec ses différents annexes. Bien que les maçonneries étaient fortement arasées et que nos observations ont dû se limiter à une seule tranchée, les vestiges ont pu être interprétés de manière fiable grâce à d'anciens documents. La réalisation d'une coupe à travers la route du XIXe siècle a en outre permis de mettre en évidence l'existence de trois chaussées successives, dont la plus ancienne pourrait correspondre à la route Napoléon. Le résultat le plus important, demeure toutefois la mise en évidence d'un ou plusieurs tracés plus anciens que la route du XIXe siècle, dont plusieurs tronçons ont été repérés en aval et en amont de la Cantine de Proz. Ces tracés ne sont pas datés, aucun mobilier n'ayant été trouvé en surface. Ils pourraient tout aussi bien appartenir au « chemin royal » antérieur au XIXe siècle, ou être plus anciens (route romaine ou chemin médiéval).

Cette prospection a ainsi permis de compléter l'inventaire existant des chemins historiques (IVS) et d'approfondir la problématique de l'axe légendaire du Grand-Saint-Bernard. Elle souligne également l'importance d'une prospection systématique avant le début de grands travaux d'aménagement, afin de sauvegarder un patrimoine encore méconnu, dont l'importance est incontournable, si l'on veut étudier le déplacement d'hommes et marchandises et comprendre l'histoire de beaucoup de domaines, notamment du commerce, des enjeux militaires ou des pèlerinages.