

GESTION DES PONTS HISTORIQUES EN FINLANDE

J. Lämsä

Finnish Road Administration

jouko.lamsa@tiehallinto.fi

&

K. LIIMATAINEN

The Automobile and Road Museum Mobilia, Finland

kirsi.liimatainen@mobilia.fi

RÉSUMÉ

Tiehallinto, l'Administration routière finlandaise, chargée des routes de Finlande et placée sous le contrôle du Ministère finlandais du Transport et des Communications, fut, avec ses prédécesseurs, le constructeur et l'entreteneur des voies de communications le plus notoire en Finlande [1]. Leur histoire fait partie du patrimoine culturel et des biens nationaux. Tiemuseo, le musée routier, a été fondé en 1980 au sein de cette organisation afin de sauvegarder ce patrimoine. Les activités de Tiemuseo sont devenues des activités pour la préservation du patrimoine culturel en 1998 alors que le travail de collection fut exteriorisé, à part la gestion et l'entretien des routes et ponts historiques. Aujourd'hui, le partenaire principal de l'Administration routière est le Musée national spécialisé de l'automobile et de la route Mobilia [2] qui produit la majeure partie des services de gestion, d'expositions et de recherche sur les collections de l'Administration routière. A l'heure actuelle, parmi les sites précieux du point de vue historique figurent 37 ponts et 22 routes qui ont été choisis au courant des années 1982-1998. L'entretien des ponts historiques est réalisé conjointement aux autres activités d'entretien routier tout en respectant les objectifs muséologiques. Cet article traite de la gestion des collections précieuses au niveau historique et du développement de la gestion du point de vue des ponts historiques.

1. COLLECTION ACTUELLE DE PONTS HISTORIQUES ET PHASES HISTORIQUES DU TRAFIC ROUTIER FINLANDAIS

Les routes et ponts historiques présents dans l'environnement construit font partie intégrale du paysage culturel et historique. Ils relatent aux gens circulant sur les routes le développement de l'entretien routier et de la circulation routière, et nous parlent de la construction, des constructeurs, de l'utilisation et des utilisateurs de ces voies de communications. La recherche historique sur les ponts est restée relativement modeste en Finlande et les ponts ont d'abord fait partie des publications et des recherches plus vastes sur l'histoire des routes. L'Administration routière et ses prédécesseurs ont réalisé des inventaires archéologiques et des recherches notoires et ont, dans les années 1970–1990, également publié de vastes histoires des routes englobant les premières phases jusqu'à nos jours. La première histoire intégrale des ponts a été publiée par Suomen Rakennusinsinööri Liitto (Association finlandaise des Ingénieurs civils de la construction) en 2004 [6].

Outre les activités de l'Administration routière pour la préservation du patrimoine culturel, Suomen Rautatiemuseo (le Musée finlandais du chemin de fer) est chargé, entre autres, de collecter et de conserver les données historiques relatives aux ponts de chemin de fer. Le musée Suomen Kanavamuseo (Musée finlandais du canal), quant à lui, a muséographié des ponts les plus anciens liés aux canaux et veille à collecter et à conserver les données les concernant. Ci-après sera décrite, avec quelques exemples, la

place occupée par la collection de ponts historiques de l'Administration routière dans l'histoire du trafic routier de Finlande, des premiers sites de pont jusqu'aux ponts en béton des années 1930.

On trouve les plus anciennes mentions de sites de ponts dans des documents du Moyen-Âge. Une partie des ponts historiques se trouve sur ces anciens sites de pont tel *Le Vieux Pont de Halikko* (Halikon vanha silta, 1866, Halikko). Sa structure est en poutres de bois à charpente en A soutenant une structure horizontale, il se trouve le long de la Grande route côtière reliant Turku à Vyborg.



Les itinéraires routiers étaient jusqu'au 16^{ème} siècle essentiellement des sentiers équestres qui reliaient entre eux les châteaux fonctionnant comme centres administratifs. La plus ancienne liste intégrale des routes et sentiers publics de Finlande date de 1555–1556. Dans cette liste figurent les routes importantes de l'époque ainsi que les ponts situés le long de celles-ci. Selon les informations conservées, les ponts étaient principalement en structure à poutres en bois. Outre les ponts, on utilisait aussi des bacs pour franchir les systèmes fluviaux.

Les eaux occupent une place majeure et caractéristique dans le paysage finlandais et celles-ci représentent à la fois une opportunité et un obstacle pour ceux qui y circulent. Gelés, les lacs formaient des voies naturelles planes et les routes hivernales reliant les voies terrestres et lacustres étaient typiques à l'époque.

De nouvelles voies furent construites entre le 16^{ème} siècle et le 17^{ème} siècle, époque à laquelle la poste, l'armée et les fonctionnaires avaient besoin des routes. Au 17^{ème} siècle, le développement du réseau routier était régi par des raisons militaires. A la fin du 18^{ème} siècle, ce sont les facteurs économiques et socio-politiques qui se mirent à diriger la construction routière. De nouvelles routes terrestres furent construites ou mises en œuvre bien plus que cent années précédentes. Il existe peu d'informations permettant de savoir quelle sorte de ponts était construite à cette époque. La majeure partie des ponts était encore des ponts en bois reposant sur des caissons remplis de cailloux ou des bacs flottants et se déplaçant sur l'eau. Les experts de la construction de ponts étaient alors des officiers du fort et des charpentiers et maçons locaux. Des conseils d'experts en construction étaient également obtenus auprès du Bureau des Intendants de Stockholm.

Les premiers ponts en pierres furent construits en Finlande à la fin du 18^{ème} siècle et ils se répandirent au tournant du 19^{ème} siècle et 20^{ème} siècle. Les plus anciens ponts d'arc en pierres de la collection de ponts historiques sont des ouvrages grossiers et ils ont été faits avec des pierres naturelles sans plâtrage d'assemblage. *Le Pont de Tuovila* (Tuovilan silta) datant de 1781 (Mustasaari) faisant partie de la collection de ponts musées fut le premier grand projet de pont en pierres de Finlande.



La construction des routes et ponts publics et leur entretien revenaient, selon les réglementations de la loi foncière moyennâgeuse, aux propriétaires fonciers chargés de l'entretien des routes, et ce jusqu'à la réforme de l'entretien des routes de 1918. Les chargés de l'entretien des routes construisaient en général de petits ponts en poutres et poutrelles. Le plus vieux pont en bois de la collection de ponts musées en structure à fermes le *Grand Pont d'Etelänkylä* datant de 1837 (Etelänkylän Isosilta, Pyhäjoki).



Parmi les ponts en acier de la collection de ponts, le plus ancien est le *Pont en treillis de Korja* datant de 1870 (Korian ristikkosilta, Elimäki). Les premiers ponts en acier furent construits pour l'utilisation des chemins de fer, tel le pont Korja.



La circulation s'accrut et le réseau routier fut rénové à l'approche du 20^{ème} siècle. L'Administration routière aida les chargés de l'entretien des routes dans les grands projets de ponts selon le décret de 1883 sur les routes, en élaborant des dessins de ponts et en s'occupant de la direction des travaux. Les ponts étaient toutefois construits par des entreprises de construction privées. La construction en béton était meilleure marché et plus rapide que la construction en pierres, et en 1910, on assista à l'utilisation enthousiaste de ce nouveau matériau et de cette technique. Les chargés de l'entretien des routes construisent aussi, au début du 20^{ème} siècle, des ponts suspendus de structure légère. Un exemple de la collection est illustré par le *Pont de Perttilä* datant de 1910 (Perttilän silta, Isokyrö).



Le plus ancien pont en béton de Finlande, *le Pont de Tönnö* datant de 1911 (Tönnön silta, Orimattila) est un exemple des ponts de l'époque figurant dans la collection.



Au début de 1921, l'entretien des routes fut entièrement mis sous la responsabilité de l'État. A cette époque, on comptait environ 9500 ponts (parmi eux environ 70 % de ponts en bois) que l'on constata être totalement en mauvais état. Aussi, la motorisation de la Finlande posa de nouvelles exigences pour les ponts conçus pour des charges de cheval de quelques tonnes seulement. Les chargés de l'entretien des routes devaient, avant le transfert, participer aux travaux de rénovation ou à la construction de nouveaux ponts. Cette époque est illustrée par le plus jeune pont en pierres de la collection, *le Pont en pierres d'Heinäjoki* (Heinäjoen kivisilta, 1924, Pihtipudas). La construction en béton moins coûteuse se généralisa et la construction des ponts en pierres devint rare dans les années 1930.



Un grand nombre de ponts en bois fut construit encore dans les années 1920 mais petit à petit, on finit par préférer des matériaux plus solides comme l'acier pour la reconstruction des ponts. L'Administration routière élaborait des dessins types pour les ponts en bois et en acier. *Le Pont en treillis de Virransalmi* datant de 1937 (Virransalmen ristikkosilta, Mäntyharju) représente dans la collection cette époque.



Les travaux de construction furent confiés dans les années 1920 à des entreprises de construction privées. En Finlande, il y avait aussi des entrepreneurs étrangers. Par exemple, l'entreprise danoise Christiani & Nielsen fabriqua en 1928 le pont de Savukoski, en rare construction de béton (Pyhtää et Ruotsinpyhtää). Le pont en arc à une charnière était sans doute le premier pont routier de ce type dans le monde entier.



L'utilisation de béton armé s'est rapidement développée dans les années 1930. L'Administration routière commença à entreprendre la conception et la construction de ponts par ses propres moyens et n'eut recours aux entrepreneurs qu'exceptionnellement. En 1925 fut fondé le Département des Ponts, forte en expertise et mettant en service de nouveaux dessins types. Dans la collection se trouve un exemple de cette époque, le pont en béton armé construit en 1935 : *le Pont Tervasalmi* (Tervasalmen silta, Kuhmo).



2. ACTION DE L'ADMINISTRATION ROUTIÈRE POUR LA PRÉSERVATION DU PATRIMOINE CULTUREL

2.1. Commencement de l'action de l'Administration routière pour la préservation du patrimoine culturel, des routes et des ponts historiques.

L'action de l'Administration routière pour la conservation du patrimoine remonte au début des années 1930, où on a collecté et catalogué les premiers objets, plans et photos relevant du domaine routier. Cependant, la mise en place d'un véritable musée routier, le Tiemuseo, et du recensement des routes et des ponts historiques se situe dans les années 1970. L'idée d'un musée routier s'est concrétisée suite à l'initiative lancée en 1973

par Suomen Tieyhdistys ry (Association routière de Finlande) et Suomen Rakennusinsinöörien Liitto ry (Association finlandaise des Ingénieurs civils de la construction) de fonder un musée de la route, le Tiemuseo.

Un Comité du musée fut créé. Dans chacun des 13 districts routiers finlandais de l'époque, un membre du personnel était alors désigné, en plus de son travail habituel, pour prendre en charge, à son niveau régional, le travail de musée (intitulé aujourd'hui "perinneyhdyshenkilö", personne de contact chargé du patrimoine culturel) Les objets et équipements présentant une valeur de musée étaient mis sous saisie conservatoire et stockés, et parallèlement à ceci, on a commencé aussi la collecte de connaissances orales. La formation des personnes de contact chargées du musée a démarré en 1978.

Le règlement intérieur du musée routier a été approuvé en 1979. Fin 1979, début 1980, les districts routiers ont déposé 60 propositions de site routier et 101 propositions concernant des ponts. Le musée routier a été créé en août 1980 et à la fin de cette année on a procédé à la sélection préliminaire des sites de musée : 30 routes et 45 ponts ont été retenus. Les sites ainsi retenus sont répartis dans différentes régions de la Finlande, chaque district routier comprenant 1 à 3 sites routiers et 2 à 6 sites de pont.

Des formulaires de proposition ont été remplis sur les routes et les ponts historiques, et les sites ont ensuite été classés selon leur valeur historique en fonction des données ainsi recueillies. Les critères de sélection étaient les suivants: la valeur historique, la valeur du milieu et l'intérêt touristique du site. Les ponts ont été évalués également selon leur aspect structurel et esthétique. Les sites ont été regroupés selon le degré d'intérêt qu'ils représentent sur le plan national, régional ou local.

En 1982, sur la base de rapports, de négociations et d'avis présentés, le Comité du musée a choisi les premiers sites musée. La majeure partie de la collection a été formée à cette époque, tout en la complétant, entre 1983 et 1998, par certains routes et ponts individuels.

Le Comité du musée a donné à tous les districts routiers des instructions uniformes pour la signalisation et l'entretien de ces sites historiques. Les districts ont reçu l'instruction de mettre en œuvre des plans de signalisation et d'aménager des panneaux guides, des aires de stationnement, d'organiser l'entretien et la réparation de ces sites, et d'installer également des équipements, par exemple des gardes-fous, nécessaires pour la sécurité routière. Le long des routes historiques, on a également installé, dans la mesure du possible, des bornes kilométriques imitant les formes d'origine. Ces plans ont ensuite été approuvés par le Comité du musée.

Le panneau guide, qui devait être placé au bord de la route dans un endroit approprié ou à proximité du pont, devait comporter le nom du site, un dessin, l'échelle et l'historique en finnois, suédois, anglais et allemand.

En ce qui concerne l'entretien et la mise en état des sites, le Comité du musée a souligné la préservation de l'aspect original. Dans la remise en état, il était recommandé d'utiliser des méthodes de travail anciennes et des matériaux imitant ceux d'origine. Avant de réaliser des modifications touchant par exemple l'aspect extérieur ou la géométrie du site, ou de recouvrir la route, il fallait consulter le Comité du musée.

En 1985, les routes et les ponts ont été photographiés et les données historiques les concernant notées. Une publication intitulée "Tie yhdistää" (la route qui relie), présentant ces sites historiques a été publiée l'année suivante.

2.2. Coopération entre l'Administration routière et Mobilia

La coopération entre l'Administration routière et Mobilia (Musée de l'automobile et de la route) remonte au début des années 1990. En 1992, l'Administration routière, l'Administration finlandaise des véhicules (AKE), la municipalité de Kangasala et le Ministère de la défense ont fondé le musée Mobilia à Kangasala.

Suite au changement produit dans l'organisation de l'Administration routière au début 1998, Mobilia s'est vu attribuer les fonctions pratiques, telles que la gestion et l'entretien, des collections. L'activité relative au musée de l'Administration routière a ainsi été transformée en une action en faveur du patrimoine culturel gérée par Mobilia, mais contrôlée et financée par l'Administration routière. Depuis, l'Administration routière se charge uniquement de la gestion et de l'entretien des ponts et des routes historiques. L'entretien des sites est intégré dans celui des routes en général.

Mobilia a évalué l'état actuel des objets historiques en 1998, ce qui a servi de base à l'établissement et à la mise en œuvre d'un plan d'action. Les collections d'objets et la documentation à l'appui de leur valeur informatique ont été évaluées, triées et cataloguées dans les districts routiers sous la conduite de Mobilia. L'Administration routière et Mobilia conclurent un contrat de coopération pour la période du 2000 à 2005 en vue de l'administration, de la gestion et de la conservation chez Mobilia [3] des objets historiques et des collections, comme les dessins et les photographies, appuyant leur valeur informatique. Un manuel [4] a également été rédigé pour soutenir ce travail visant à préserver le patrimoine routier.

3. ÉTAT ACTUEL DE LA GESTION DE LA COLLECTION DE PONTS HISTORIQUES

3.1. Éléments de base, fonctions et objectifs du projet

Le service responsable de l'action en faveur du patrimoine culturel au sein de l'Administration routière a changé au début 2006. La responsabilité de cette action a effectivement été transférée de l'Administration centrale située à Helsinki, au district routier de la région de Häme dans la ville de Tampere. La préservation de régions routières historiques dans le cadre du milieu culturel construit présentant une grande valeur nationale, fait partie des fonctions et des objectifs assignés à l'Administration routière. Suite au changement du service chargé de l'action pour la sauvegarde du patrimoine culturel, nous avons observé, notamment, que la gestion de cette collection de routes et de ponts historiques avaient besoin d'élaboration :

- la représentativité, l'état actuel et les pressions vers des changements n'étaient nullement abordés dans l'évaluation d'ensemble ;
- la documentation et les données relatives à la collection étaient dispersées ;
- les données historiques et la documentation présentaient des incohérences et des lacunes ;

Le projet de clarification avait pour but d'établir un rapport de base sur l'état actuel, l'histoire, l'importance, l'originalité et les conditions requises pour préserver à long terme les 59 routes et ponts historiques régis par l'Administration routière, et d'assurer la conservation de la documentation afférente à ces sites. Le travail consistait à réunir la

documentation relative aux sites, à les visiter et à les photographier sur place, et à constituer un rapport basés sur les résultats obtenus [5]. Le projet a démarré en juin et a été mené à terme en décembre 2006.

3.2. Politique relative à la collection et évaluation de celle-ci

Le rapport consistait à évaluer la représentativité de la collection. Une politique de collection spéciale a été développée pour servir d'outil à cette évaluation. La représentativité et le besoin de conservation des sites ont d'abord été déterminés par une classification par valeur, qui permettait de séparer le matériel non pertinent de celui pertinent au regard de la collection du patrimoine historique. Les sites ont été évalués selon trois critères, à savoir :

- valeur informativité : dans quelle mesure le site a-t-il été étudié et a-t-il besoin de recherche supplémentaire
- valeur historique du point de vue du trafic routier : reflète-il une époque et/ou une technique de construction essentielle au regard de l'histoire du trafic routier finlandais
- valeur de conservation : a-t-il des caractéristiques structurelles et/ou fonctionnelles bien conservées présentant une valeur historique et reflétant une période ou un phénomène important.

Sur la base du total de points obtenus lors de la classification par valeur, les sites ont été répartis dans ceux qui doivent être préservés définitivement, ceux méritant une préservation à durée déterminée et dans ceux à trier. Les sites-musées à préserver définitivement sont conservés à long terme et bénéficient d'un plan de développement permettant d'assurer les conditions de leur conservation comme musée et l'activité qui en découle. Pour les sites à préserver pendant un certain temps, on ne dispose pas suffisamment de renseignements, ce qui implique donc qu'ils fassent l'objet de recherches et d'études complémentaires. Les sites à trier ne remplissent pas les critères imposés aux sites-musées.

L'objectif est de conserver pour chacune des périodes et des phénomènes de l'histoire du trafic routier, seulement ce qui est essentiel en évitant les variantes ou les sites en double. Une partie des sites se situent dans un environnement d'une grande valeur historique et culturelle, ce qui a été pris en compte dans l'évaluation d'ensemble les concernant.

3.3. Ponts historiques à la lumière du rapport

Le résultat primordial du rapport était que sur les sites-musées, il existe bien moins d'information que l'on croyait. Il a donc été jugé très nécessaire d'améliorer la valeur informativité des sites, puisque seulement cinq ponts avaient fait l'objet d'une étude scientifique. Sur les ponts historiques restant, il existe peu ou très peu d'information. L'augmentation de la valeur informativité est nécessaire, parce qu'elle permet de mieux déterminer la valeur des sites du point de vue de l'histoire des transports.

La collection de ponts historiques comprend des ponts en pierre, en bois, en acier et en béton représentant différentes phases de l'histoire des transports et du trafic routier. Dans la collection, l'accent est mis sur les ponts en pierres du 19^{ème} siècle et les ponts en acier construits pendant les premières décennies du 20^{ème} siècle. Parmi ces ponts historiques, 30 pour cent ont été construits au 19^{ème} siècle, environ la moitié pendant les trois premières décennies du 20^{ème} siècle et moins de 20 pour cent aux années 1940–1960. Un seul des ponts d'arc en pierres date des années 1780. Au sujet des ponts musées, les

domaines partiels majeurs de l'histoire des transports sont très bien représentés depuis les années 1780 jusqu'aux années 1950. Cette histoire contient quelques variantes ainsi que quelques sites qui ne sont pas typiques de leur époque. Cependant, le développement ultérieur manque dans la collection. Ces ponts sont tous des ponts de passage de cours d'eau situés uniformément dans différentes régions de la Finlande.

L'Administration routière possède la majeure partie de ces ponts historiques. Le reste appartient aux municipalités et aux particuliers. La plupart de ces ponts se trouvent également dans un milieu historique et culturel classé au niveau national par Museovirasto (autorité chargée des musées) dépendant du Ministère de l'éducation.

La majorité des ponts ne semble pas être particulièrement menacée et ont, d'ailleurs, été très bien conservés. Les ponts et leurs alentours ont été remis en état et entretenus conformément aux instructions de réparation des ponts en tenant compte, notamment, de la préservation de l'état d'origine des ponts. Une partie des ponts sont à l'usage des véhicules et/ou des cyclistes et des piétons, ou d'autres totalement à l'écart de la circulation.

Quasiment tous les sites sont signalisés et bénéficient d'une aire de stationnement et d'un panneau guide décrivant le site.

4. OBJECTIF: UNE COLLECTION DE PONTS HISTORIQUES BIEN GÉRÉE

L'Administration routière dispose d'une collection de ponts historiques précieuse et représentative. Suite au classement par valeur et besoin de conservation, il a été recommandé de supprimer cinq ponts comme représentant une variante ou ayant une faible valeur en terme de l'histoire des transports.

Pour de nombreux ponts de la collection, il existe peu de recherches. A l'avenir, en plus du travail de recherche, l'effort sera mis sur la diversification de la collection, puisque les ponts datant des dernières décennies et d'aujourd'hui manquent totalement de la collection.

Etant donné que les sites ponts forment une exposition décentralisée, il est important de miser également sur le développement de leur caractère touristique. La promotion de la gestion de cette collection de ponts historiques implique un programme de développement de longue haleine. Pour tous les sites-musées, on envisage d'accroître la coopération entre les offices chargés des différentes voies de communication afin de créer une collection de sites-musées fonctionnelle couvrant toutes les voies de communication.

RÉFÉRENCES

1. <http://www.tiehallinto.fi>; L'histoire de l'Administration routière commence du comité royal créé en 1799 pour gérer les rapides en Finlande (Kuninkaallinen Suomen Koskenperkausjohtokunta). Au 19^{ème} siècle, ce comité avait plusieurs noms et en 1925 il est devenu l'Administration générale des ponts et chaussées (TVH, Tie- ja vesirakennushallitus), qui servait de direction nationale pour le centre national des ponts et chaussées (TVL, Tie- ja vesirakennuslaitos, 1964-1990) et le centre national de l'équipement routier (Tielaitos, 1990-1997). Depuis, cette organisation s'est divisée en Administration routière (Tiehallinto) et en Finnish Road Enterprise (Tieliikelaitos). Cet article emploie le terme Tiehallinto (Administration routière) également pour les phases antérieures.
2. <http://www.mobilialia.fi>
3. Liimatainen, K. (2004). Museum Work as Part of Present – the Past is the Present, the Present is the Past. Nordisk Museologi 2004/1, pp 93-96.

4. Liimatainen K. (2003). Tiehallinnon perinnetyön käsikirja, Museokohteet, kokoelmat, näyttelyt ja tutkimus. Tiehallinto, Sisäisiä julkaisuja 2/2003.
5. Liimatainen, K. (painossa). Tiehallinnon museotiet ja -sillat. Museokohdeselvitys. Tiehallinto, Sisäisiä julkaisuja 11/2007.
6. Aitta S. (2004). Siltojemme historia - History of Finnish Bridges, Finnish Association of Civil Engineers RIL.