



Réflexions sur les monuments historiques mobiles

Un moyen de transport est-il un objet patrimonial?

La dimension patrimoniale des moyens de transport est souvent méconnue du fait que ces témoins de notre passé bousculent l'approche traditionnelle de monument historique.

Pour les théoriciens, nul doute qu'un objet mobile puisse présenter des qualités patrimoniales. Pour eux, les moyens de transport sont des monuments mobiles comme les sculptures, les peintures, les livres ou les collections. La mobilité n'est pas un critère d'exclusion de la liste des objets patrimoniaux. Elle rend toutefois difficile l'approche traditionnelle du monument historique souvent concentrée sur un lieu et ses particularités.

Contexte, repères paysagers et cycles de vie

Il ne s'agit pas seulement d'étudier le moyen de transport, en lui-même, mais de restituer son contexte, sa dimension spatiale et humaine, son impact sur le développement économique et les traces qu'il a inscrites dans le paysage. Exemple: le chemin de fer à crémaillère de la Schynige Platte (SPB) qui part de Wilderswil n'est pas seulement intéressant sous l'angle de l'ingéniosité déployée pour sa réalisation technique. Il est aussi au cœur d'un ensemble de créations étroitement rattachées: installations ferroviaires, gares, bâtiments d'entretien, développement touristique, hôtels et restaurants qui créent un paysage spécifique.

Autre exemple: le musée Saurer présente en exposition un car postal du type SV2C sorti des ateliers d'Arbon en 1964. Ce véhicule construit sur mesure pour la ligne de car postal la plus

raide de Suisse (Reichenbach-Grisalp) avec un empattement particulier est très maniable, même dans les épingles à cheveux. Il constitue un témoin de l'évolution technique développée en Suisse pour répondre au mieux aux besoins de déplacement en montagne. Le car postal a ainsi créé une animation, une vie et un paysage spécifique dans la vallée du Kiental.

Inversement, il peut s'avérer indispensable de conserver une collection représentative de véhicules construits en série. La locomotive universelle Re 4/4 II des CFF développée par un consortium de fabricants de matériel ferroviaire dans les années 60 a marqué le paysage suisse. 276 locomotives ont tiré des trains de marchandises et de voyageurs sur les lignes rapides et régionales. Dans quelques années, elles seront mises au rancart, mais il faudra en conserver quelques-unes pour la postérité. A noter que la durée de vie relativement courte des moyens de transport incite à les considérer comme trop récents. Du coup, on les envoie à la démolition.

Le seul moyen de faire revivre et subsister les moyens de transport historiques est donc de sensibiliser les milieux spécialisés et le public à la spécificité de ces témoins de nos déplacements.

D^r Christian Hanus, comité d'experts HECH (Union des chemins de fer historiques de Suisse), Dürnten