

Interpellation Philippe Martinet en faveur d'une approche dynamique de la conservation des ouvrages d'art historiques, à partir de l'exemple du Pont Farbel à Gland-Vich

L'accès à la gare de Gland par l'ouest passe par un étroit goulet, un pont en pierre de 1813 : le Pont Farbel, à Vich. Ce passage débouche également sur le seul centre de traitement des marchandises et dépôts pierreux raccordé aux CFF entre Lausanne et Genève (lieu-dit La Ballastière), essentiel pour réduire le transport du gravier par la route et pour constituer les trains d'ordures que la région va devoir acheminer vers Tridel. Il permet aussi l'accès à l'un des pôles de développement économique (zone 1C) identifié par la planification cantonale, avec une capacité de 2000 emplois...

Depuis des années, l'évolution de ce secteur est bloquée parce que, dès le départ, il a été décrété (semble-t-il par le conservateur des monuments historiques ?!) que l'on ne pouvait pas toucher à ce petit pont en pierre. En corollaire, les camions encombrant d'autres axes et singulièrement ceux de la rue du Mont-Blanc et de la route de l'Etraz, occasionnant des nuisances à des centaines d'habitants.

Gland-Vich n'est pas un cas unique où s'opposent frontalement plusieurs intérêts publics et privés prépondérants, avec un pouvoir exorbitant donné à l'un des acteurs, alors qu'il faudrait trouver des compromis dynamiques. Plusieurs édifices placent les autorités devant le paradoxe suivant, faute de pouvoir les adapter aux besoins actuels: construire à côté, avec un lourd impact environnemental et financier... et ne plus avoir les moyens d'entretenir l'ouvrage historique, devenu par ailleurs inutile.

Pour être plus précis, notons que ledit pont ce pont a reçu la note ***2*** au recensement architectural, et il est également porté à l'Inventaire fédéral des voies de communication historiques (IVS), en tant que tronçon historique d'importance nationale avec substance de l'ancienne route de l'Etraz (VD 33.1 Gex, F - Cossonay -Orbe) <http://ivs-gis.admin.ch/>. Le SIPAL précise que l'Ordonnance concernant l'Inventaire fédéral des voies de communication historiques de la Suisse (OIVS) a été approuvée par le Conseil fédéral le 14 avril 2010. Elle est entrée en vigueur le 1er juillet de cette année (www.ivs.admin.ch). L'OIVS règle la protection des voies de communication historique d'importance nationale. L'article 6 "Objectifs de protection" de l'Ordonnance (OIVS) indique, à l'alinéa 2 : "*Dans le cas des objets classés dans la catégorie <tracé historique avec substance>, les éléments essentiels de la substance doivent être conservés intacts.*" Dans ce cas, le pont lui-même, qui, en tant qu'ouvrage d'art, constitue la substance historique du tronçon (art. 2, litt. c, al. 3 OIVS).

Nouveaux paradoxes : D'une part, un objet de note ***2*** seulement et que personne ne voit ou visite paraît intangible ; d'autre part on donne l'impression de « muséifier » non seulement les objets d'art, mais aussi les cheminements. Enfin, on se soucie que le pont se situe sur le chemin des pèlerins de St. Jacques de Compostelle, mais pas de l'insécurité absolue des piétons (ou cycles) devant le franchir.

Dans ce contexte, je pose les questions suivantes :

- 1- Les informations ci-avant sont-elles correctes et le Conseil d'Etat est-il au courant de ce genre de situation ; cas échéant, une réflexion globale est-elle en cours pour sortir de l'ornière, incitant les ingénieurs à faire preuve de créativité ?
- 2- Si l'on peut comprendre que des dispositifs assez forts de protection du patrimoine aient été érigés dans les années où la conscience de la valeur de ce patrimoine n'était pas celle qu'on a aujourd'hui - et les associations de défense pas assez entendues - le Conseil d'Etat ne partage-t-il pas le diagnostic selon lequel on aboutit en l'occurrence à une situation kafkaïenne qui, à l'évidence, ne sert ni les intérêts de la conservation du patrimoine ni ceux de la population du XXIe siècle ?
- 3- Plus spécifiquement concernant l'élargissement de ponts en pierre, et vu l'expérience mitigée qu'on a désormais des ponts en béton ou en métal, des solutions constructives sont-elles activement recherchées – également par les tenants de la conservation - pour permettre à ces ouvrages d'art d'évoluer sans être dénaturés, ou doit-on comprendre que leur vision se limite à une approche « fossilisante » du patrimoine, d'autant plus regrettable qu'on trouve des exemples de modernisations intelligentes (ex. le passage du M2 dans le pont Bessières) ?
- 4- Dans un cas comme celui de Gland-Vich où un arbitrage et une pondération des différents intérêts doit être effectuée, quel appui coordonné entre ses Services (SELT, SR, SIPAL, SDT...) l'Etat propose-t-il aux communes pour éviter le blocage de dossiers pendant des années (ex. méthode multicritères permettant une pesée des intérêts) ?
- 5- Enfin dans le cas d'espèce, n'y a-t-il pas à dissocier le fait de conserver un pont à cet endroit là, conformément à la volonté fédérale de préserver le tracé historique, et l'objet lui-même, qui devrait pouvoir être adapté aux besoins de la population ?

Ph. Martinet, Gland, 23.8.2010, V3

10-INT-411



Grand Conseil - Secrétariat général
Pl. du Château 6 - 1014 Lausanne

Déposé le

24 AOUT 2010

Scanné le