

RÉPONSE DU CONSEIL D'ETAT

à l'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

Rappel de l'interpellation

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 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 XXI^e 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'État 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 ?*

Réponse du Conseil d'Etat

En préambule aux réponses apportées aux questions de M. le Député Philippe Martinet, le Conseil d'Etat rappelle que sa vision de la protection du patrimoine s'appuie sur une réflexion dynamique de la conservation, ouverte à la créativité et à l'ingéniosité de ses différents acteurs.

Sur le point particulier soulevé par l'interpellateur, il faut rappeler que le Pont Farbel ne fait actuellement l'objet d'aucune demande, ni d'aucun projet concret de transformation ou de modification déposé auprès du Service des Routes (SR), du Service Immeubles, Patrimoine et Logistique (SIPAL), ou du Service du Développement Territorial (SDT).

L'élargissement du pont Farbel est, certes, techniquement réalisable, comme le Service des routes l'indique bien ci-dessous, au point 3. Ce point de passage a été envisagé dans le cadre des réflexions menées lors de l'élaboration du schéma directeur Gland/Vich (ci-après SDGV), puis écarté après une évaluation des intérêts en présence, au profit du tracé de la nouvelle collectrice Ouest telle que prévue par ce schéma, plus judicieux en termes de longueur de trajet et de coût. Il faut également relever que cette solution a reçu l'aval de tous les services cantonaux concernés, et en particulier celui du Service des forêts, de la faune et de la nature. Le processus détaillé en est indiqué au point 1 ci-dessous.

Dans cette évaluation, la valeur historique de l'ouvrage a été prise en compte comme un élément de la pesée des intérêts parmi d'autres, tels que la topographie, les impacts sur la forêt, la faune et le cours d'eau, le coût ou la longueur du trajet, ainsi que l'organisation générale de la nouvelle infrastructure comme collectrice urbaine des futurs quartiers.

Depuis lors, la protection patrimoniale du pont Farbel a été confirmée et renforcée lors de l'entrée en vigueur de l'Ordonnance concernant l'Inventaire fédéral des voies de communication historiques de la Suisse (OIVS), le 1^{er} juillet 2010. L'avis de la Confédération devrait donc être requis pour tout projet concernant cet ouvrage.

La mise en œuvre du SDGV est confrontée à une situation complexe qui nécessite un ensemble d'opérations pour engager le processus de mutation de ce territoire. En particulier, la concertation doit se poursuivre afin de mettre sur pied une stratégie de développement par étapes, sous l'égide du comité de pilotage du pôle de développement, soit en partenariat entre les municipalités des communes, le Conseil régional du district de Nyon et le canton.

Il est à relever que le tronçon de raccordement de la collectrice ouest sur la route de l'Etraz ne constitue pas, selon le Groupe opérationnel des pôles de développement du Service du développement territorial, un élément de blocage pour la mise en œuvre du SDGV.

L'éventualité de la remise en cause du positionnement de ce raccordement sous-entendrait un réexamen complet de l'option qui a fait l'objet d'un consensus entre les communes, la région et le canton dans le cadre du schéma directeur Gland/Vich.

Les communes consultées sur ce point en février 2011 ont répondu qu'elles ne souhaitent aucunement remettre en cause l'option prise dans le schéma directeur.

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 ?

En dehors du contenu de l'interpellation de Monsieur Philippe Martinet et des questions posées par le député auxquelles il est répondu plus bas, le quatrième paragraphe de l'interpellation décrit parfaitement et correctement le cadre légal dans lequel évolue l'ouvrage d'art protégé.

Par ailleurs, le Conseil d'Etat est pleinement conscient des enjeux inhérents aux projets qui nécessitent de concilier les contraintes patrimoniales et les besoins de la population. Ainsi, de nombreux projets de planification et de construction sont élaborés par des groupes de concertation auxquels prennent part à la fois des représentants des autorités communales et régionales et des représentants du canton. L'objectif est bien de coordonner et de stimuler des projets innovants en vue de leur réalisation. Plusieurs opérations de partenariat entre le Service des routes et le SIPAL illustrent cette pratique : la modification, par exemple, du Pont de Gilamont à Vevey répond autant à la protection du patrimoine qu'à la prévention des suicides.

S'agissant du Pont Farbel, il est utile de rappeler que ce secteur a fait l'objet d'un long processus de planification, dans le cadre de l'actualisation du site de Gland-Vich de la politique cantonale des pôles de développement, qui s'est traduit par l'élaboration du schéma directeur intercommunal de Gland/Vich (SDGV), approuvé le 27 juin 2006 par les municipalités, le Conseil régional de Nyon et le Département en charge de l'aménagement du territoire. Ce document constitue un outil stratégique et opérationnel, établi en collaboration entre les autorités communales, régionales et cantonales. Il définit les lignes directrices de l'aménagement futur du secteur sis à l'ouest de Gland et de Vich. C'est sur la base de ce schéma que le pôle de développement, offrant à terme un potentiel estimé de plus de 8'000 habitants et emplois (mixité) sur les deux communes, doit être mis en œuvre.

Plus particulièrement, et afin d'assurer un accès optimisé au site, le SDGV met en place un concept de mobilité qui prévoit la création d'une route collectrice Ouest, reliée à la route de l'Etraz au nord et à la route Suisse via l'avenue du Mont-Blanc au sud. L'élargissement du Pont Farbel et de la route ne permettrait pas de renoncer à la création de la collectrice ouest. Par contre, l'élargissement de la route du Pont Farbel serait de nature à remettre en question non seulement le concept de mobilité, mais aussi les principes importants du schéma directeur Gland/Vich qui lie actuellement les autorités communales, régionales et cantonales.

Dans leurs réponses écrites adressées au Service Immeubles, Patrimoine et Logistique, le 7 février 2011 par la Commune de Gland et le 18 février 2011 par la Commune de Vich, ces

dernières n'entendent pas réexaminer ce concept et ces principes. En effet, la Commune de Gland rappelle que la variante d'une desserte des nouveaux quartiers ouest de Gland par le Pont Farbel a finalement été abandonnée au profit d'une nouvelle route collectrice telle qu'elle figure aujourd'hui dans le SDGV, ceci suite à un long processus de planification ainsi qu'à une pesée d'intérêts effectuée entre les différents services de l'Etat, et confirme la priorité de la mise en place de ce schéma directeur. Quant à la Commune de Vich, elle soutient l'avis exprimé par le Conseil d'Etat dans la présente réponse

Le tracé de cette collectrice a été défini selon la variante choisie d'un commun accord entre les autorités et après une étude particulière d'évaluation des franchissements du cordon boisé de la Serine (octobre 2005).

De manière détaillée, le Service des routes émet les considérations suivantes concernant l'accrochage de la collectrice Ouest à la RC 30 :

Dans le schéma directeur intercommunal-Gland-Vich, validé en 2006, la collectrice Ouest qui relie la RC30 et la RC1 (via la RC31), constitue un support pour le développement de la commune de Gland.

Les quartiers qui s'implanteront le long de cet axe seront notamment reliés à l'autoroute au Nord de la jonction de Gland, par l'intermédiaire de la RC30, sans passer par l'avenue du Mont Blanc (RC31b) qui est déjà très chargée aujourd'hui et fortement urbanisée. Dans cette optique, le principe d'un accrochage d'une collectrice Ouest à la RC30 ne peut donc être remis en cause, à terme cette collectrice devrait en effet supporter d'importantes charges de trafic, avec environ 11'000 véh/jour au droit de la connexion sur la RC30.

Dans le cadre d'une liaison routière entre Gland et Prangins, l'axe constitué par la RC30 puis la route de Gland (route communale 97) constitue actuellement une liaison directe qui passe par le pont de Farbel. L'objectif du schéma directeur est d'affecter cet axe aux transports publics en priorité, pour concentrer le trafic individuel sur la RC30.

Dans cette optique, la connexion de la collectrice Ouest à la RC30 permet au trafic en provenance de Prangins d'accéder aux nouveaux quartiers, mais elle n'est pas déterminante dans le sens où l'utilisation de l'itinéraire actuel par le pont Farbel existera toujours même s'il est dévolu aux transports en commun.

Dès lors, dans le respect des fonctions routières de la collectrice Ouest qui ont été validées dans le schéma directeur, il a été possible de rechercher un positionnement de son point d'accrochage à la RC30 qui soit prioritairement destiné au trafic lié à l'autoroute, donc le plus court possible pour rendre la liaison attractive, et utilisant un tracé respectueux des contraintes locales (bâti existant, biotope sensible...).

Les possibilités d'accrochage de la collectrice Ouest qui ont été examinées (cf. plan annexé) varient donc entre :

- un tracé Sud existant (variante A) qui utiliserait la route de Gland, par le pont Farbel qui devrait être renforcé, puis la route de Duiller, pour se connecter à la RC30 par le futur giratoire des Murettes ;
- un tracé Nord existant également (variante D), qui accrocherait directement la future collectrice Ouest à l'avenue du Mont Blanc (RC31), juste au Sud de la jonction autoroutière, en traversant des quartiers existants.

Entre deux figurent :

- le tracé intermédiaire à créer qui est actuellement envisagé dans le schéma directeur (variante B). Même s'il traverse un biotope sensible et nécessitera un déboisement et des mesures de préservation de la faune importants ; ce tracé a été agréé par le Service des forêts, de la faune

et de la nature.

- Un tracé à créer dans le prolongement direct de la collectrice jusqu'à la RC30 et qui nécessiterait un nouveau franchissement de l'autoroute (variante C). Cette variante a été écartée pour des raisons évidentes.

Par rapport au secteur de la Ballastière qui se situe au centre de gravité du futur développement de la collectrice Ouest, les distances respectives à la jonction autoroutière des quatre itinéraires évoqués sont de 2,75 km pour la variante A (le plus long), 1,2 km pour la variante D (le plus court) et 2,1 km pour la variante B.

La largeur totale des voies de circulation sur le pont Farbel est actuellement de 5.00 m.

Cette largeur devrait être augmentée si l'accrochage de la collectrice ouest utilise la route de Gland par le pont Farbel.

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 XXIème siècle ?

Le Conseil d'Etat ne partage pas ce diagnostic. Au contraire, il encourage la recherche de solutions qui tiennent autant compte des intérêts d'une conservation dynamique des ouvrages d'art à forte valeur patrimoniale, que des besoins actuels et futurs de la population du XXIe siècle prenant notamment en compte la mise en place de concepts de mobilité soigneusement étudiés. Les nombreux ponts restaurés et transformés du canton constituent un exemple particulièrement significatif de cette politique menée par le Conseil d'Etat.

3. Plus spécifiquement concernant l'élargissement des 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) ?

Des solutions constructives permettant aux ouvrages d'art d'évoluer sans être dénaturés sont toujours recherchées. A ce titre, cette recherche s'appuie notamment sur la publication conjointe de l'Office fédéral des routes (OFROU), de la Commission fédérale des monuments historiques (CFMH) et de la Commission fédérale pour la protection de la nature et du paysage (CFNP), qui ont édité ensemble, en 2008, un ouvrage intitulé "La conservation des voies de communication historiques – Guide de recommandations techniques" (Guide de recommandations de la mobilité douce n° 8) dont le chapitre 7 concerne les ouvrages d'art.

Les exemples dans le canton sont multiples, où l'audace des ingénieurs et la protection du patrimoine conduisent à des réalisations de grande qualité d'usage et d'esthétique. Par exemple la réhabilitation du pont des Planches, entre le Sépey et La Forclaz, et la réalisation du M2 sous le pont Bessières, citée par l'interpellateur.

Hors toutes considérations concernant le réseau routier et indépendamment de la prise en compte du Schéma directeur Gland/Vich, le Service des Routes a demandé au professeur Muttoni de l'EPFL d'analyser les contraintes permettant de concilier l'élargissement du pont Farbel et la conservation des éléments en pierre dont il est constitué. Une première analyse succincte amène aux réflexions suivantes.

A première vue, l'élargissement du pont Farbel est techniquement faisable et devrait être

raisonnable du point de vue économique. L'élargissement devrait être envisagé de manière à ne pas dénaturer les proportions du pont. Du point de vue architectural, les parapets sont des éléments très importants. La technique de l'élargissement consisterait à déplacer un des tympans (de préférence vers l'amont), par reconstruction ou ripage après coupe au fil diamanté. Les travaux permettraient par la même occasion d'éliminer les interventions faites sur cet ouvrage qui ont dénaturé certains éléments du pont comme les prolongation et raccourcissement des parapets et enlèvement du crépi des tympans.

De plus, divers travaux d'assainissements sont en effet nécessaires pour éviter entre autre des affouillements au pied d'une fondation et l'élargissement d'une fissure pouvant réduire la durée de vie de l'ouvrage.

Toutefois, le Conseil d'Etat insiste sur le fait qu'aucune intervention ou construction ne peut se justifier uniquement parce qu'elle est techniquement réalisable. Ainsi, dans le cas présent, la justification du besoin réel n'est pas confirmée et devrait, dans le cas contraire, faire l'objet d'une pesée des intérêts avec le degré de protection et la valeur patrimoniale de l'ouvrage avant d'engager des projets de transformation.

4. Dans un cas comme celui de Gland/Vich où un arbitrage et une pondération des différents intérêts doivent être effectués, 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) ?

Dans le cadre de la mise en oeuvre du pôle de développement de Gland/Vich, les communes, la région et le canton, qui ont élaboré le schéma directeur de Gland/Vich en partenariat, poursuivent leur étroite collaboration dans le cadre d'un comité de pilotage dans lequel le canton est actif.

Lors de ces partenariats, le canton inscrit toujours sa participation dans la perspective d'éviter les blocages des dossiers et de faire aboutir des propositions partagées et innovantes.

Dans le cas du SDGV, les ralentissements des processus de planification sont sans relation avec les questions de mobilité.

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 ?

Il n'y a pas, en l'espèce, à opposer la conservation de ce pont et son adaptation aux besoins de la population. Le schéma directeur intercommunal de Gland/Vich ne mentionne d'ailleurs pas d'accroissement du trafic sur le Pont Farbel. L'accessibilité aux secteurs de développement sera réalisé par étapes et devra débiter par le premier tronçon de la collectrice Ouest. Ce dispositif permettra ainsi aux futurs utilisateurs du secteur de se raccorder au nouveau site de développement directement par la route de l'Etraz.

Le schéma directeur ne prévoit aucune intervention sur l'ouvrage d'art du Pont Farbel.

Ainsi, la raison évoquée d'un blocage de l'évolution de ce secteur ouest de Gland n'est pas liée au maintien et à la protection du Pont Farbel en tant qu'élément remarquable du patrimoine bâti cantonal et en tant que tronçon de la voie de communication historique VD 33.2 (et non 33.1) dont il constitue la substance.

Cas échéant, la remise en cause du concept de mobilité du schéma directeur Gland/Vich nécessiterait la reprise de la réflexion qui a mené au consensus actuel.

Ainsi adopté, en séance du Conseil d'Etat, à Lausanne, le 16 mars 2011.

Le président :

P. Broulis

Le chancelier :

V. Grandjean

