



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Bulletin de l'IVS 01 / 2022

L'inventaire des voies de communication historiques de la Suisse

Thèmes:

- [Rétrospective et perspectives de l'IVS](#)
- [Rapport d'activités voies de communication historiques](#)
- [Remise en état du Ponte Faidàl](#)

Rétrospective et perspectives de l'IVS

Les travaux d'inventarisation de l'Inventaire des voies de communication historiques de la Suisse (IVS) ont été achevés il y a environ 20 ans et l'inventaire fédéral a été l'une des premières applications scientifiques publiées sur la plateforme SIG de la Confédération. Les premières descriptions des itinéraires, tracés et tronçons IVS remontent même à plus loin et datent en partie du début des années 1980. Entre-temps, il existe un besoin important d'adapter au contexte actuel aussi bien les descriptions d'objets que le modèle des données et la publication SIG de l'IVS. Un état des lieux du service IVS effectué par l'OFROU en 2020 arrive à la même conclusion. Il se base sur une vaste enquête menée auprès des services cantonaux et fédéraux, d'experts et de groupes d'intérêt.

Un spécialiste pour assurer le suivi

En janvier 2022, une nouvelle spécialiste IVS est entrée en fonction à l'OFROU en la personne d'Erika Flückiger Strebler. Sa priorité sera de prendre en main le suivi et la mise à jour de l'inventaire fédéral. La diplômée en histoire et en géographie a travaillé auparavant pour ViaStoria et au service de la conservation du patrimoine des CFF : elle amène un précieux savoir-faire aux voies de communication historiques et dispose d'une grande expérience de projets d'inventarisation.



Le projet de suivi représente un défi de taille. Il s'agit d'examiner la substance d'environ 3'700 kilomètres de voies historiques d'importance nationale sur le terrain et de la comparer avec les données de la carte de terrain IVS. Comme ces anciennes données ne sont actuellement disponibles que comme cartes raster, elles seront numérisées avant le début des travaux sur le terrain. Sur la base des résultats obtenus sur le terrain, plus de 3'000 descriptions d'itinéraires, de tracés et de tronçons seront ensuite revues et corrigées. Il s'agit également d'intégrer dans l'inventaire les dispositions de la loi sur la protection de la nature et du paysage actuellement en vigueur. Finalement, les travaux de suivi doivent déboucher sur une publication SIG-IVS actuelle et complète qui est axée sur les objets et renseigne sur l'inventaire fédéral IVS de façon précise et conviviale.

Réflexion sur les questions méthodologiques

Avec la révision, l'inventaire existant doit être élargi à des ouvrages d'art d'importance nationale du 20^e siècle tels que les ponts, les galeries ou les portails de tunnels. Cela impliquera une modification de la méthodologie IVS.

De même que d'autres questions méthodologiques et de contenu, cette question sera discutée au sein d'un petit groupe de travail placé sous la direction d'Erika Flückiger Strebler à partir de juin 2022. En plus des deux représentants des services cantonaux de l'IVS, des experts et experts de l'inventarisation apporteront aussi leur savoir-faire. Dans un premier temps, il s'agit d'élaborer ensemble un concept pour le suivi disposant d'un large soutien. Le concept à réviser et l'élargissement éventuel de l'inventaire fédéral IVS doivent être présentés jusqu'au début de l'année 2023 et largement communiqués. C'est à ce moment-là au plus tard que le groupe de travail sera élargi à un plus grand comité d'experts qui accompagnera le projet de suivi jusqu'à son terme. Nous vous tenons au courant !

Rapport d'activités voies de communication historiques

Depuis plus de 20 ans, l'Office fédéral des routes (OFROU) protège et conserve les voies de communication historiques. En collaboration avec les spécialistes cantonaux et avec les organisations actives dans la conservation des monuments historiques, également grâce à l'engagement de personnes privées, il est possible de préserver un patrimoine culturel identitaire souvent menacé.

Dans le rapport d'activité qui vient de paraître, l'OFROU se penche sur les racines de l'IVS. Le rapport examine l'origine de l'idée de l'inventaire fédéral des voies de communication historiques, l'élaboration de l'inventaire et sa mise en œuvre dans les cantons et les organisations impliquées à partir de 2010 suite à l'entrée en vigueur de l'ordonnance décidée par le Conseil fédéral.



Les nombreux projets décrits dans le rapport livrent un témoignage vivant de la diversité des objets de l'IVS. En effet, la protection et la maintenance des voies de communication historiques n'est pas uniquement une tâche de conservation des monuments historiques, mais contribue aussi de façon substantielle à un réseau attrayant de chemins de randonnée pédestre et de mobilité douce. À cet égard, la Confédération, en collaboration avec les cantons, les communes, les organismes locaux privés, les concepteurs et les exécutants, fournit une contribution importante dans le but de protéger les voies de communication historiques en apportant des connaissances techniques et par le biais d'aides financières.

Le rapport d'activité peut être téléchargé sur le site [Internet de l'IVS](#) en allemand. Des exemplaires imprimés peuvent être commandés par [e-mail](#) auprès du service IVS de la Confédération. La version en français et en italien sera publiée en automne 2022.

Remise en état du Ponte Faidàl

L'ancien sentier entre Personico et le hameau Faidàl se trouve sur la voie de communication historique reliant Biasco à Airolo dans la Léventine. Aujourd'hui, c'est un chemin de randonnée singulier sillonnant le paysage naturel romantique du Tessin sur lequel se trouvent différents biens culturels remarquables.

Près de Personico, le sentier passe par une gorge sauvage et débouche sur le « pont Faidàl » qui enjambe la rivière Riale di Nèdro. Il est constitué de deux arcs d'une longueur totale d'environ 35 mètres qui forment un angle obtus au-dessus de la rivière. La première mention du pont remonte à 1684. L'arc sur la berge droite en aval a été construit en utilisant la technique du mur de pierres sèches et a été conservé dans sa forme originale. Le deuxième arc s'était effondré au début du 20^e siècle. Il a été reconstruit en 1922 avec du mortier et des pierres. La voie a une largeur de 1,5 mètre, elle est recouverte de galets sur les deux premiers mètres, ensuite de terre et de gravier. Des parapets en maçonnerie d'une hauteur d'un mètre le protègent des deux côtés.



Le Ponte Faidàl remis en état : son arc original en pierre (gauche) datant du 17^e siècle a été conservé. (Foto: Lucchini – Mariotta e Associati SA)

Divers dégâts nuisent à sa stabilité

Les dernières décennies ont toutefois laissé des traces. L'infiltration d'eau dans la construction du pont, le passage des vaches, l'usure due aux conditions climatiques mais aussi le manque d'entretien ont causé de multiples dégâts. Les culées des deux arcs ont ainsi subi des dommages importants, et certaines pierres importantes manquent dans la partie inférieure de l'arc droit. De plus, les parapets étaient fissurés à certains endroits et les couvertines des parapets fragilisées. Le revêtement de la chaussée était fortement endommagé et le pont menaçait de s'effondrer vers l'aval en raison de l'instabilité de la pente.



Un relevé rigoureux des dégâts était une condition indispensable pour mener à bien la remise en état. (Foto: Lucchini – Mariotta e Associati SA)

Le pont de Faidàl a été remis en état en 2021 et cet ouvrage générateur d'identité a été préservé de l'écroulement à long terme. Dans un premier temps, la végétation qui recouvrait sa surface a été éliminée à l'aide d'un nettoyeur haute pression. Ensuite, l'état de la voûte et des parties inférieures des arcs a été examiné avec précision et des améliorations ont été apportées là où c'était nécessaire. Les culées des deux arcs ont été remises en état et stabilisées. De plus, les couvertines des parapets ont été solidifiées avec du mortier et le pavage du revêtement a été réalisé. Une attention particulière a été portée au rétablissement d'une évacuation de l'eau fonctionnelle. Dans tous les travaux, on a veillé à respecter l'aspect initial du pont et à l'utilisation de matériaux de construction locaux.

Hans Peter Kistler
Office fédéral des routes OFROU

www.ivs.admin.ch

Droits d'auteur © 2022 Office fédéral des routes OFROU, CH-3003 Berne