

Pont de Visegrad (Bosnie-Herzégovine)

No 1260

Nom officiel du bien tel que

proposé par l'État partie : Pont Mehmed Pacha
Sokolovic de Visegrad

Lieu : République de Srpska,
grande région de Sarajevo

Brève description :

Le pont Mehmed Pacha Sokolovic de Visegrad est un ouvrage maçonné édifié sur la rivière Drina à la fin du XVI^e siècle. Construit par l'architecte-ingénieur Sinan, sur l'ordre du grand vizir Mehmed Pacha Sokolovic, il est caractéristique de l'apogée de l'architecture monumentale et du génie civil ottomans.

Il possède onze arches maçonnées, dont les ouvertures sont comprises entre 11 et 15 mètres, ainsi qu'une rampe d'accès à l'orthogonale de quatre arches sur la rive gauche.

Catégorie de bien :

En termes de catégories de biens culturels telles qu'elles sont définies à l'article premier de la Convention du patrimoine mondial de 1972, il s'agit d'un *monument*.

1. IDENTIFICATION

Inclus dans la liste indicative : 18 janvier 2006

Assistance internationale au titre du Fonds du patrimoine mondial pour la préparation de la proposition d'inscription : Non

Date de réception par le Centre du patrimoine mondial : 31 janvier 2006

Antécédents : Il s'agit d'une nouvelle proposition d'inscription.

Consultations : L'ICOMOS a consulté le TICCIH.

Littérature consultée (sélection) :

Ivo Andric (prix Nobel de littérature 1961), *Na Drini Cuprija*, Belgrade, 1945 (1^{re} édition), trad. française *Le Pont sur la Drina*, Paris, 1987.

Léon Mayer, *Islamic Architects and their Works*, Genève, 1956.

Goodwin Godfrey, *Sinan, Ottoman Architecture and its Values Today*, Londres, 1993.

Amir Pasic, *Islamic Architecture in Bosnia and Herzegovina*, Istanbul, 1994.

John Freely, *Sinan : Architect of Suleyman the Magnificent and the Ottoman Golden Age*, Londres, 1996.

Eric De Lony, *Context for World Heritage Bridges*, ICOMOS-TICCIH, Paris, 1997.

Sai Mustafa Celebi, *Book of Buildings, Memoirs of Sinan the Architect*, Istanbul, 2002.

Goodwin Godfrey, *A History of Ottoman Architecture*, Londres, 2003.

Commission de la préservation des monuments nationaux de Bosnie-Herzégovine, Communauté européenne et Conseil de l'Europe [Plan pour la mise en œuvre de projets de réhabilitation intégrée, évaluation du patrimoine architectural et archéologique (programme IRPP/SAAH)], *Études techniques préliminaires du Plan pour la mise en œuvre de projets de réhabilitation intégrée*, [PTA, pont de Visegrad], Sarajevo, 31 août 2005.

Mission d'évaluation technique : 12-14 septembre 2006

Information complémentaire demandée et reçue de l'État partie : L'ICOMOS a envoyé une lettre à l'État partie le 31 janvier 2007 demandant des informations complémentaires, et l'État partie a répondu le 27 et le 28 février 2007.

Date d'approbation de l'évaluation par l'ICOMOS : 11 mars 2007

2. LE BIEN

Description

La Drina, est une puissante rivière de montagne qui, au niveau de Visegrad, franchit de nombreux défilés. Dans un cours globalement du sud vers le nord, elle draine les eaux des montagnes des Balkans vers la Save et le Danube. C'est une région qui a longtemps fait partie du nord-est de l'Empire ottoman, du début du XVI^e siècle à la fin du XIX^e siècle, face à l'Empire austro-hongrois. Par ailleurs, la Drina forme la frontière avec la Serbie, en aval du pont et à proximité de Visegrad.

Le pont est situé à la sortie immédiate d'une courbe prononcée de la rivière. L'espace de plaine qui se dégage sur la rive droite a permis le développement de la ville de Visegrad, au niveau du pont et surtout en aval, au débouché d'un petit affluent de la Drina.

La rive gauche présente une colline rocheuse à proximité immédiate de la rivière et donc du pont. Cette situation géographique a nécessité l'aménagement d'une rampe d'accès de 120 mètres, le long de la rivière. La rampe est donc disposée à l'orthogonale du pont lui-même, dont elle forme le prolongement architectural direct. La rampe assure l'accès routier au pont, sur la berge, puis en surélévation par le biais de quatre petites arches.

Le pont lui-même fait environ 179,50 m de long, pour une largeur totale au niveau de la voie routière de 7,20 m, y compris les parapets formés d'importants blocs de pierre de 60 cm d'épaisseur. La partie centrale de l'ouvrage, la plus haute, se situe à 15,40 m au-dessus du niveau moyen des eaux, ce qui contribue fortement à l'impression monumentale de l'ensemble.

L'ouvrage est formé de onze arches légèrement en ogive, dont les dimensions vont de 10,70 m à près de 15 m.

L'épaisseur des piles est d'environ 3,90 m. Les arches sont mises en valeur par des éléments architecturaux typiques de l'époque classique ottomane : nervure en creux au niveau des arcs, avant-becs en triangles surmontés de pyramides et arrière-becs arrondis surmontés de cônes effilés, surlignage de la voie de passage par sa disposition en encorbellement, traitement architectural des tympans et du *mihrab* par des panneaux en creux formant des niches.

Au niveau de la pile centrale, un élargissement du passage présente d'un côté un mur comportant des inscriptions gravées de célébration de l'ouvrage et de ses créateurs (*mihrab*), de l'autre un divan de pierre.

Les fondations historiques sont faites sur des radiers de bois renforcés par des pilots de bois et des blocs de pierre. Les piles et l'ensemble de l'ouvrage sont une réalisation maçonnerie utilisant des pierres taillées de calcaire (travertin) provenant de carrières locales et des liants enrichis d'argile afin d'augmenter leurs propriétés hydrauliques.

Malgré son apparence extérieure uniforme, le pont a subi des interventions et des reconstructions considérables au cours du temps.

Histoire et développement

Le maître d'ouvrage du pont de Visegrad fut le grand vizir Mehmed Pacha Sokolovic (1505-1579), qui exerça pendant longtemps le pouvoir au sommet de l'Empire ottoman, durant le règne de trois sultans. La commande du pont constituait en premier lieu un hommage à sa région natale. De tels chantiers, au caractère à la fois pieux et social, faisaient partie des traditions du pouvoir, s'exprimant par de grandes créations architecturales qui renforçaient ainsi son caractère symbolique et son image de puissance civile et religieuse.

Le pont de Visegrad fut en second lieu une œuvre majeure d'aménagement du territoire et de contrôle de l'intérieur des Balkans par l'Empire ottoman, depuis Istanbul. Il forme alors un point remarquable de la route qui relie les plaines du Danube à Sarajevo et à la côte Adriatique, notamment au port libre de Raguse (Dubrovnik). L'époque de sa construction correspond à l'apogée de l'Empire ottoman, à la suite du règne de Soliman le Magnifique (1520-1566). C'est une longue période de paix et de prospérité pour la région.

Le grand architecte Koca Mimar Sinan, à la tête du corps des architectes de l'empire, fut chargé de sa conception et de sa réalisation. Au service de Mehmed Pacha Sokolovic, il avait déjà réalisé plusieurs œuvres architecturales civiles et religieuses majeures : des mosquées, des ponts, des constructions civiles, à Istanbul et dans plusieurs régions de l'empire. Sinan est un représentant emblématique de la création architecturale classique de l'Empire ottoman à son apogée. L'ouvrage d'art de Visegrad a été construit entre 1571 et 1577, bénéficiant d'importants moyens humains et financiers.

Pendant deux siècles et demi, le pont solidement construit eut principalement à souffrir des inondations. Des travaux sont signalés en 1625, puis en 1875, sur les piles. L'inondation exceptionnelle de 1896 le submerge

entièrement, entraînant de sérieux dommages. Les piles sont ébranlées et érodées, les parapets sont emportés. L'ouvrage n'est toutefois pas détruit. En 1911-1912, d'importants travaux pour la stabilisation et le renforcement des piles et des fondations sont réalisés par des ingénieurs austro-hongrois (piles 4, 5, 6, 7, 8 et 9). Il s'agit alors d'un pont stratégique en termes militaires, à la frontière de la Serbie. L'installation d'un nouveau parapet de pierre, plus épais, apporte un changement dans les parties visibles de l'ouvrage.

Durant la Première Guerre mondiale, en 1914-1915, les piles 3 et 4 furent dynamitées. Après la guerre, un passage provisoire en poutrelles d'acier fut réalisé, appuyé sur les parties restantes du pont initial. La reconstruction en pierre, suivant les formes anciennes, fut réalisée en 1939-1940.

Au cours de la Seconde Guerre mondiale, en 1943, cinq arches du pont furent entièrement détruites, affectant les piles 3, 4, 5 et 6. La reconstruction des arches détruites fut effectuée par le ministère des Voies de communication et l'Administration des routes, entre 1950 et 1952, en suivant le modèle des parties non détruites.

La période la plus récente a été marquée par la construction de la centrale de Bajina Basta en aval (1966) et de celle de Visegrad en amont, à environ 2,5 km (1989). Ces deux constructions sur la Drina, relativement proches du pont, ont profondément modifié le régime hydraulique de la rivière (cf. chap. 4 et 5). Sur le plan de l'entretien du pont, le principal événement fut, entre 1980 et 1982, l'analyse de l'ouvrage puis le lancement de travaux de restauration des fondations des piles 5, 6 et 8. Ils furent malheureusement inachevés, par manque de fonds. Il en fut de même pour la pile 2 : des travaux furent entrepris en 1992, mais non achevés.

La guerre de 1992-1995 n'a pas eu d'impact direct sur le pont de Visegrad.

La rampe d'accès sur la rive gauche a été restaurée en 1991, dans un esprit de respect patrimonial.

En 2003, le passage des véhicules a été interdit, en raison des risques structurels liés à l'état de l'édifice (cf. chap. 4 et 5). Le pont historique a été doublé par un pont moderne, en 1986, à environ 1 km en aval.

Depuis l'inondation exceptionnelle de 1896 et les dommages dus aux guerres du XXe siècle, l'ouvrage a subi une succession de réparations et de reconstructions, dont les deux dernières campagnes sont malheureusement restées inachevées. La fragilité structurelle qui en résulte a été accentuée par les modifications du régime des eaux de la Drina, provenant de la construction de centrales hydroélectriques et de leur gestion.

3. VALEUR UNIVERSELLE EXCEPTIONNELLE, INTEGRITÉ ET AUTHENTICITÉ

Intégrité et authenticité

Intégrité

Le pont Mehmed Pacha Sokolovic de Visegrad a conservé son style architectural d'ensemble, malgré les agressions et les destructions qu'il a subies au cours de son histoire. Tous les travaux entrepris l'ont été dans le respect de son intégrité générale. Tous les éléments qui confèrent au pont sa valeur exceptionnelle sont présents dans l'ouvrage tel qu'il existe aujourd'hui, y compris pour les matériaux et pour les détails architecturaux. Si l'intégrité du bien a été altérée, c'est essentiellement par les changements inévitables de son environnement et par l'évolution des constructions dans la ville, plus largement par l'évolution du mode de vie des hommes. Ces modifications sont considérées comme extérieures au bien lui-même et de faible signification patrimoniale. Un point fait cependant exception : le relèvement important du niveau de la rivière dû à la station hydroélectrique de Bajina Basta en Serbie. L'allure générale du pont est donc moins majestueuse qu'à l'origine. L'image patrimoniale, culturelle et littéraire actuelle du « pont sur la Drina » reste par ailleurs intacte.

Des traces de calcification extérieure affectent les murs des tympans de l'ouvrage. Les observations faites sous l'eau de la base des piles révèlent des affouillements notables. La voie routière a été refaite et n'est pas conforme à l'originale.

L'ICOMOS considère l'intégrité présente du bien comme ayant une bonne cohérence d'ensemble, qui lui permet d'exprimer les valeurs universelles dont il est porteur. Ce point fondamental ne fait pas de doute. Toutefois, cette intégrité semble aujourd'hui des plus fragiles. Le bien souffre de l'héritage d'une histoire complexe dont il a été victime depuis un peu plus d'un siècle (cf. chap. 2). La situation est loin d'être satisfaisante, elle n'est pas même stabilisée. Le rapport *PTA* de 2005 (cf. bibliographie) estime urgent le besoin d'une intervention sur l'ensemble des piles et de leurs fondations. Il est même qualifié de « priorité extrêmement urgente » pour les fondations des piles 3 et 7. Ces éléments risquent de remettre en cause l'expression des valeurs universelles dont le bien est porteur, voire son existence même.

L'ICOMOS estime en outre que l'intégrité du bien, intrinsèquement fragile, est confrontée à d'autres pressions :

- le niveau des eaux relevé d'environ deux mètres et l'existence de courants, liés à l'usage actuel des centrales hydroélectriques en amont et en aval du pont, augmentent les affouillements déjà constatés au niveau de la base des piles ;
- un projet de stabilisation des berges en amont du pont ne garantit pas à ce jour l'avenir de l'environnement paysager aux abords du bien ;
- la possibilité de constructions nouvelles à proximité du bien, sur sa rive droite, sans rapport avec celui-ci et son environnement historique.

Authenticité

L'authenticité du bien est analysée dans la perspective du Document de Nara. Elle paraît excellente, dans le style ottoman classique. Le pont a été conçu puis réalisé à partir des plans de Mimar Koca Sinan, un architecte alors au

sommet de son art, considéré comme un représentant emblématique du savoir-faire architectural de l'Empire ottoman, alors à son apogée. L'élégance unique des proportions et la noblesse monumentale de l'ensemble du bien l'attestent. Toutefois, les documents d'origine sur la construction et les chantiers n'ont pas été conservés.

Les modifications de l'ouvrage ont été mineures au cours de son histoire, ou temporaires, comme la construction de tours en bois au XIX^e siècle pour le péage. La principale altération de sa forme provient des modifications du parapet, en deux temps. L'élégant parapet originel, fait de fines plaques de pierres, emporté par l'inondation de 1896, fut remplacé une première fois par de grosses pierres taillées, puis à nouveau en 1949 par un parapet de pierre de 60 cm d'épaisseur.

En terme de matériaux, la même pierre taillée calcaire de travertin provenant des carrières de Banja, dans les environs du pont, a toujours été utilisée pour les restaurations et reconstructions. Elle a une excellente résistance tant à l'eau qu'à l'air. Des matériaux non authentiques ont été utilisés dans les fondations lors des restaurations du XX^e siècle, en particulier du béton. Ces parties ne sont pas directement visibles.

L'ICOMOS considère que l'histoire récente du pont a considérablement réduit les parties de l'ouvrage réellement authentiques, mais les reconstructions et restaurations ont globalement été fidèles à la construction initiale. Les principales questions d'authenticité concernent :

- les parapets dont les formes sont très éloignées de l'original et peu élégantes ;
- la restauration de l'intérieur des piles en 1950-1952 avec du béton probablement armé ;
- l'usage de liants modernes dans les joints de maçonnerie n'ayant pas l'aspect des liants anciens ;
- la voie de passage actuelle n'est pas authentique ; elle a été superposée au passage pavé originel qui subsiste enfoui en certains endroits de l'ouvrage.

Une remarque s'impose toutefois : la documentation sur les matériaux, les mises en œuvre et les apparences des travaux anciens est des plus réduites, souvent liée aux observations tardives effectuées lors des travaux de réhabilitation du XX^e siècle.

L'ICOMOS considère que l'intégrité actuelle du bien exprime convenablement les valeurs universelles dont il est porteur.

L'ICOMOS considère l'authenticité d'ensemble du bien comme suffisamment maintenue au cours des restaurations successives dues à une histoire mouvementée. Les altérations visibles de forme et de matière sont secondaires, et peuvent être corrigées par des restaurations appropriées.

Toutefois, l'intégrité et l'authenticité du bien sont jugées fragiles et menacées par l'état de celui-ci, de ses fondations notamment.

Analyse comparative

Le pont de Visegrad est un ouvrage d'art historique majeur des Balkans et du Sud-Est européen. En termes stylistiques, il est emblématique de l'époque classique ottomane du XVI^e siècle et il offre un parallèle avec les ouvrages d'art de la Renaissance. Les détails de construction et d'assemblage sont similaires. Comme eux, le pont de Visegrad témoigne de la longue durée des influences de l'Antiquité romaine sur l'art de bâtir en Europe et au Moyen-Orient. Le pont de Visegrad est exactement contemporain du pont de la Sainte-Trinité à Florence, lequel toutefois possède des arches elliptiques surbaissées, ce qui est un autre choix technique et architectural.

La voûte en ogive, présente sur le pont de Visegrad comme sur les ponts majeurs de l'époque classique ottomane, témoigne elle aussi de larges zones d'influence architecturales, dans le temps et dans l'espace, du Moyen-Orient au gothique médiéval de l'Europe occidentale. En outre, le raffinement des structures et la maîtrise architecturale et technique – particulièrement des avant et arrière-bercs –, constatés sur le pont de Visegrad constituent l'une des plus grandes réussites de l'histoire des ponts maçonnés, notamment comparable aux ponts français les plus élégants.

Sinan a par ailleurs conçu huit autres ponts ou aqueducs à plusieurs arches, dans le style ottoman classique du pont de Visegrad (dont le pont Büyükçekmece à Istanbul, les ponts de Silivri et de Marica en Bulgarie), ainsi que de très importantes mosquées (Azapkapı, Sofia, Edirne) ou des ensembles architecturaux (Lüleburgaz, Kardiga, Edirne). Mehmed Pacha Sokolovic a de son côté commandé d'autres ouvrages d'art dans les Balkans (Trebinje en Bosnie, Podgorica au Monténégro). D'autres ponts classiques ottomans ont enfin été construits en Bosnie, comme le pont de Mostar, d'une seule arche (1566), ou le pont de la rivière Zepa. Le pont de Mostar a été détruit en 1993, reconstruit en 2004 et inscrit sur la Liste du patrimoine mondial.

Le *mihrab* central et le divan sont aussi des éléments caractéristiques d'un style, donnant une valeur symbolique et métaphysique élevée au point central du pont, au-dessus des eaux. Le *mihrab* se retrouve sur d'autres ponts des Balkans.

Le pont de Visegrad semblerait être le témoignage le plus achevé et le mieux conservé dans son état d'authenticité de l'époque classique ottomane.

L'ICOMOS considère que le prestige et l'importance de Sinan dans l'histoire de l'architecture mondiale et de l'ingénierie civile devraient être soulignées. Son action a déjà été reconnue par le Comité du patrimoine mondial de l'UNESCO, pour le paysage urbain d'Istanbul, et le sera vraisemblablement à nouveau pour ses travaux hydrauliques et ses aqueducs.

Le rapprochement avec la Renaissance italienne est pertinent, car Sinan a eu des contacts notables avec le monde occidental et il témoigne des échanges culturels

entre l'Est et l'Ouest, entre le monde musulman et le monde chrétien.

Les sources antiques de l'œuvre de Sinan reposent bien entendu sur son observation directe de l'héritage romain, en Orient et en Occident. Il s'est également inspiré des traditions architecturales iraniennes et seldjoukides.

L'ICOMOS considère que le pont de Visegrad représente l'un des chefs-d'œuvre les plus représentatifs de Sinan. Cet architecte et ingénieur de référence de la période classique ottomane est contemporain de la Renaissance italienne à laquelle son œuvre peut être comparée. Elle témoigne de l'adaptation de l'héritage antique et médiéval au monde ottoman de l'époque.

Justification de la valeur universelle exceptionnelle

L'État partie considère que le pont de Visegrad est l'un des plus impressionnants dans le monde, par son emplacement, sa conception technique et ses formes architecturales. Ses qualités et sa solidité lui ont permis de faire face aux défis de l'Histoire et aux changements de son environnement.

Son créateur, Mimar Koca Sinan, est le plus fameux de tous les architectes de l'Empire ottoman et l'un des plus grands au monde. Il s'agit de l'une de ses réalisations majeures, qui constitue un véritable modèle de construction pour les ponts. La forme architecturale d'ensemble, l'enchaînement des onze arches en légère ogive sur la Drina et la rampe d'accès latérale en font un ensemble unique. Un ensemble transmis jusqu'à aujourd'hui dans des formes architecturales authentiques.

Le pont témoigne tout particulièrement de trois grandes figures de l'histoire : son promoteur, le grand vizir Mehmed Pacha Sokolovic ; son concepteur, le premier architecte et ingénieur de l'empire, Sinan ; son biographe, le prix Nobel de littérature Ivo Andric, pour son livre *Le Pont sur la Drina*.

L'ouvrage de Visegrad est le symbole des multiples fonctions du pont, reliant des hommes et des espaces différents et éloignés. Il est également un lien symbolique entre le passé et le présent, et a inspiré de nombreuses œuvres littéraires et artistiques.

Le pont témoigne d'une période majeure de l'histoire de l'Empire ottoman, alors au faite de sa puissance et de sa gloire. De nombreux Bosniaques occupent alors des fonctions importantes dans l'administration de l'empire, à commencer par le grand vizir Mehmed Pacha Sokolovic. Le pont le plus fameux de l'empire est construit sous ses ordres, à proximité de son village natal.

Le pont de Visegrad incarne les traditions, la poésie, la littérature et les arts de la Bosnie-Herzégovine plus que tout autre monument. Il a toujours été considéré par les habitants de la Bosnie-Herzégovine comme un héritage des plus précieux.

L'ICOMOS considère que la valeur universelle exceptionnelle du pont de Visegrad ne fait pas de doute pour l'ensemble des raisons historiques et des valeurs architecturales déjà mentionnées. Il représente une étape majeure dans l'histoire du génie civil et de l'architecture

des ouvrages d'art, par l'un des bâtisseurs les plus reconnus de l'Empire ottoman.

Le pont témoigne tout particulièrement de la transmission et de l'adaptation des techniques sur la longue durée de l'histoire. Il témoigne également d'importants échanges culturels entre des espaces de civilisations distincts. Il fournit un témoignage exceptionnel de l'architecture et du génie civil ottomans classiques à leur apogée. Son rôle symbolique a été important au cours de l'Histoire, et particulièrement lors des nombreux conflits du XXe siècle. Sa valeur culturelle transcende les frontières à la fois nationales et culturelles.

La valeur universelle exceptionnelle du bien est reconnue ; elle est toutefois en danger au vu des menaces qui pèsent sur lui.

Critères selon lesquels l'inscription est proposée

L'État partie propose l'inscription du pont de Visegrad sur la base des critères i, ii, iv et vi :

Critère i : Le pont de Visegrad est un chef-d'œuvre du génie créateur de l'homme par sa conception et sa réalisation. Il a été construit par un architecte exceptionnel, Sinan, dans le cadre de la commande faite par Mehmed Pacha Sokolovic au XVIe siècle. Il constitue un type architectural remarquable aux formes architectoniques particulièrement abouties.

L'ICOMOS reconnaît que le pont de Visegrad représente un type architectural remarquable et que ses formes architectoniques sont très réussies. Toutefois, il s'agit plus d'un témoignage particulièrement abouti de l'emploi d'un ensemble de techniques existantes, dans un site difficile, que d'un chef-d'œuvre du génie créateur humain, au sens où l'entend la Convention du patrimoine mondial.

L'ICOMOS considère que le critère i n'a pas été justifié.

Critère ii : Placé dans une position géostratégique, le pont témoigne d'importants échanges culturels entre les Balkans, l'Empire ottoman et le monde méditerranéen, entre la chrétienté et l'islam, sur la longue durée de l'Histoire. La gestion et les réparations du pont ont aussi impliqué des pouvoirs politiques et culturels différents : après les Ottomans, les Austro-Hongrois, la Fédération yougoslave, la république de Bosnie-Herzégovine. La question de l'identité des habitants de la région du pont est complexe, en regard de la proximité immédiate de la Serbie.

L'ICOMOS considère que le critère ii est justifié.

Critère iv : Le pont de Visegrad apporte un témoignage architectural remarquable de l'apogée de l'âge classique de l'Empire ottoman, dont les valeurs et les réalisations marquent une étape importante de l'histoire humaine.

L'ICOMOS considère que le critère iv est justifié.

Critère vi : Le pont de Visegrad a suscité des traditions folkloriques, littéraires et artistiques majeures, au premier rang desquels l'œuvre littéraire de Ivo Andric, biographe

du pont et prix Nobel de littérature. De nombreuses légendes sont associées à la construction de celui-ci, depuis ses origines. De nombreux voyageurs ont également laissé des témoignages littéraires sur le pont.

L'ICOMOS considère que seule l'œuvre littéraire d'Ivo Andric peut prétendre à une reconnaissance internationale, les autres données sont fréquentes à propos de nombreux ouvrages d'art et sont de portée régionale ou nationale.

L'ICOMOS considère que le critère vi n'a pas été justifié.

En conclusion, l'ICOMOS considère que la valeur universelle exceptionnelle du bien proposé pour inscription est justifiée sur la base des critères ii et iv.

4. FACTEURS AFFECTANT LE BIEN

Les impacts industriels sont jugés très faibles jusqu'à présent. D'importants projets industriels sont envisagés par les autorités locales, mais ils sont loin de la zone principale du bien. Les impacts du développement immobilier sont jugés contrôlés grâce à la zone tampon proposée.

D'autres impacts sont à envisager dans le futur : de nouvelles infrastructures devraient être mises en place afin de dédier la zone du pont historique au tourisme. Un autre ouvrage sur la Drina devrait un jour relier les deux parties de la ville.

Compte tenu de la situation du bien dans une zone au climat continental tempéré, les conditions climatiques et leurs effets sont bien connus. Ils nécessitent un usage modéré de sel en hiver pour sécuriser le trafic en cas de gel. L'entretien et le nettoyage du pont doivent être effectués régulièrement. Les eaux de la Drina sont de bonne qualité et ont une bonne diversité biologique. L'air est de très bonne qualité. Le plan de gestion inclut une surveillance des eaux et de l'air.

La menace naturelle principale est l'importance des crues de la Drina, dont certaines tout à fait exceptionnelles comme en 1896 pourraient causer des dommages majeurs au pont. Les trois barrages construits sur la Drina peuvent servir d'éléments régulateurs. Un plan d'urgence concerté en cas d'inondation a été proposé aux centrales électriques, afin de prévenir au mieux les effets d'une crue.

L'impact de la centrale hydroélectrique de Bajina Basta, située en aval du pont, en Serbie-Monténégro, est jugé important, par ses effets de relèvement du niveau moyen des eaux et d'affouillement des piles. Ces dernières sont déjà fragiles. Le niveau moyen des eaux est relevé d'environ deux mètres par la centrale en aval, voire plus, et les niveaux varient souvent et fortement. Toutefois, la menace sur les piles et leurs fondations provient aussi du barrage en amont. D'importants effets de courants se manifestent lors des vidanges, entraînant des affouillements graves de la base des piles.

L'impact du tourisme sur le bien est sans conséquence et il peut être développé comme le souhaite notamment la ville de Visegrad.

L'ICOMOS considère que les menaces sur l'environnement foncier du bien existent, notamment pour les constructions ou reconstructions urbaines possibles sur la rive droite, à proximité immédiate de celui-ci.

La restructuration des berges en amont du pont et en lien avec le barrage de la centrale de Visegrad pourrait entraîner une modification importante du paysage proche du bien si des mesures appropriées ne sont pas prises.

L'ICOMOS considère que les risques principaux qui menacent l'existence même du bien sont liés à l'usage non contrôlé des deux barrages-réservoirs qui encadrent l'ouvrage, en amont et en aval sur la Drina. L'ICOMOS recommande qu'une attention particulière soit très rapidement accordée à cette question tant au niveau des autorités locales qu'à celui des autorités de Bosnie-Herzégovine et de la République de Srpska, en accord avec les autorités serbes compétentes pour la gestion des eaux.

5. PROTECTION, CONSERVATION ET GESTION

Délimitations du bien proposé pour inscription et de la zone tampon

Le bien proposé pour inscription est formé du pont, de sa rampe d'accès rive gauche, des berges immédiates en amont et en aval du pont, des deux côtés, sur environ 100 m, et d'un petit espace rectangulaire au niveau du débouché routier de la rive droite.

La zone tampon s'étend assez largement sur la colline de la rive gauche, et prolonge les berges protégées en amont et en aval. La zone tampon sur la rive droite, du côté de la ville de Visegrad, absente dans le dossier initial, a été créée suite aux échanges de courrier entre l'ICOMOS et l'État partie.

L'ICOMOS considère que la zone principale délimitant le bien et ses abords immédiats est convenablement définie. La zone tampon, dans sa dernière version incluant un espace de protection sur la rive droite, est conforme aux attentes de l'ICOMOS. Elle doit permettre une protection satisfaisante du bien et de l'expression de sa valeur universelle exceptionnelle.

Droit de propriété

Le pont est propriété du gouvernement.

La zone tampon comprend des propriétés de droit privé.

Protection

Le pont de Visegrad est placé sous la protection de l'État de Bosnie-Herzégovine (ordonnance 1099/1951) et il est inscrit sur la Liste des monuments culturels inaliénables (ordonnance 02-741-3/1962).

L'Institut de la protection du patrimoine culturel, historique et naturel, créé en 1989, a considéré en 1990 le pont de Visegrad comme un héritage culturel et historique de catégorie 1, soumis en particulier à la loi de protection du patrimoine de Bosnie-Herzégovine. En 2002, le bien a

été considéré de catégorie 0, c'est-à-dire d'intérêt international.

En 2003, la Commission nationale de préservation des monuments l'a élevé au statut de monument national de la Bosnie-Herzégovine. Il peut à ce titre bénéficier des dispositions prévues par la loi d'application des décisions de protection des monuments nationaux (République de Srpska 9/02). Toute décision de gestion non conforme aux dispositions de cette loi est révoquée.

Outre cette loi-cadre, le pont et sa gestion sont sous la protection de la loi sur les biens culturels (1995), du code juridique de la République de Srpska (2000) et de la loi sur la gestion du territoire (2002).

L'ICOMOS considère que les mesures juridiques de protection sont en elles-mêmes appropriées, mais elles doivent être renforcées par des mesures réglementaires contractuelles urgentes pour la gestion de l'environnement hydraulique du bien. Les niveaux d'application devraient être clairement établis.

Conservation

Nous avons examiné au chapitre 2 l'histoire de la conservation du bien et sa transmission jusqu'à aujourd'hui. Rappelons la conclusion de cette analyse : « Depuis l'inondation exceptionnelle de 1896 et les dommages dus aux guerres du XXe siècle, l'ouvrage a subi une succession de réparations et de reconstructions, dont les deux dernières campagnes sont malheureusement restées inachevées. La fragilité structurelle qui en résulte a été accentuée par les modifications du régime des eaux de la Drina, provenant de la construction de centrales hydroélectriques et de leur gestion. »

État actuel de conservation

En relation avec l'analyse de l'intégrité et des facteurs affectant le bien (cf. chap. 3 et 4), l'ICOMOS estime que l'état actuel de conservation du bien est insuffisant pour assurer une conservation durable à celui-ci. Le point le plus critique concerne le mauvais état des piles et les agressions qu'elles subissent par les nombreux changements de niveau des eaux liés à la gestion des barrages hydroélectriques en amont et en aval du pont.

Mesures de conservation actives

Les différentes décisions de protection juridique prises au début des années 2000 ont entraîné une prise de conscience des pouvoirs publics. Pour la première fois depuis la paix de 1996 en Bosnie-Herzégovine, un budget de 250 000 euros a été alloué en 2005 par le gouvernement de la République de Srpska pour la protection du patrimoine et des biens culturels, dont 20 % ont été consacrés au pont de Visegrad. Il est prévu que, à l'avenir, une partie des revenus liés au tourisme, sous forme de taxes, soit affectée à la conservation de l'ouvrage.

Une évaluation technique du pont a été menée, avec le concours d'une coopération internationale, et publiée en 2005 (PTA, cf. bibliographie). En février 2007, le pont de Visegrad a été inscrit sur la liste des interventions prioritaires du programme régional intégré de

réhabilitation du patrimoine culturel du Conseil de l'Europe. Les autorités compétentes de Bosnie-Herzégovine seront également aidées par l'Office turc de coopération internationale et de développement (TIKA) pour les études techniques préliminaires.

La gestion internationale coordonnée des eaux de la Drina a été entreprise, à différents niveaux. Un plan directeur de gestion des eaux et des crues vient d'être mis en œuvre (décembre 2006) pour les quatre années à venir, par l'autorité régionale de la République de Srpska.

Des actions d'information et de sensibilisation du public ont été entreprises.

L'ICOMOS considère que les travaux inachevés de 1980-1982, puis de 1992, ont laissé les bases structurelles de l'ouvrage dans un état critique, malheureusement accentué par la gestion présente de la rivière évoquée à plusieurs reprises. L'étude conjointe de 2005 confirme cette situation critique. Une attention prioritaire et des plus urgentes devrait être portée à la restauration des piles, à celle de leurs fondations et à la gestion du niveau des eaux de la Drina.

Gestion

Structures de gestion et processus, y compris les processus traditionnels de gestion

La mise en place des mesures de gestion est du ressort de la République de Srpska. Celle-ci est en charge de la réhabilitation des monuments nationaux sur son territoire. Ses décisions sont mises en œuvre par l'Institut de protection des patrimoines culturels, historiques et naturels. Le ministre des Aménagements urbains et des Travaux publics assure les mesures de protection liées à l'environnement et à la gestion des eaux, en lien avec les autorités municipales.

L'ICOMOS enregistre le rôle exécutif dévolu à l'autorité régionale de la République de Srpska, pour la gestion du bien et de son environnement.

Plans de gestion – y compris la gestion des visiteurs et la présentation

La Commission nationale de préservation des monuments définit un cadre de conformité scientifique à toutes les actions de sauvegarde et de mise en œuvre du plan de gestion.

Le programme d'études préliminaires a constitué, en 2005, la première étape d'un plan de gestion concerté. Comme déjà indiqué, il a mis en évidence la très mauvaise situation technique de l'ouvrage.

Le plan de gestion lié à la proposition d'inscription du bien sur la Liste du patrimoine mondial a ensuite été rédigé sous la conduite de la Commission nationale de la préservation des monuments et de la municipalité de Visegrad. Ses points principaux sont :

- indiquer les objectifs de la gestion du bien en relation avec son environnement afin de conserver

et d'améliorer sa valeur universelle exceptionnelle ;

- proposer une approche durable et équilibrée de la gestion à venir, prenant en compte la conservation du bien, l'aménagement de son environnement et le développement touristique ;
- identifier le niveau des recherches nécessaires à la gestion future du bien ;
- augmenter l'intérêt du public à l'égard du bien, promouvoir ses valeurs culturelles et éducatives ;
- identifier des stratégies de développement social et économique dans son environnement. Contribuer à encourager le retour de familles déplacées par la guerre de 1992-1996 ;
- établir les priorités d'un programme d'action en faveur de la gestion patrimoniale du bien.

Le plan de gestion prévoit également une surveillance de l'usage des barrages-réservoirs et des mesures visant à atténuer les effets du changement du niveau des eaux sur les structures du pont. La coopération internationale nécessaire pour la gestion des eaux se fait au niveau des gouvernements de Bosnie-Herzégovine et de Serbie, notamment par l'accord-cadre général pour la paix en Bosnie-Herzégovine. Les deux parties envisagent la mise en place d'un programme de protection du pont de Visegrad, pour améliorer puis éliminer les impacts négatifs des centrales hydroélectriques sur le pont.

Des études ont été proposées visant à une conservation harmonieuse des berges en amont du pont.

L'ICOMOS considère que le travail de la Commission de préservation est de qualité et qu'il est très important pour l'avenir du pont de Visegrad, la compréhension de ses significations et de sa valeur universelle exceptionnelle. Cette commission a notamment œuvré dans un esprit de coopération et de vision à long terme des plus louables.

L'ICOMOS considère que l'implication des autorités régionales de la République de Srpska dans la gestion patrimoniale et la protection juridique du bien doit être renforcée.

L'ICOMOS considère comme impérative la mise en place dans les meilleurs délais d'une gestion concertée des eaux de la Drina afin de protéger le bien. C'est un élément indispensable du plan de gestion.

L'ICOMOS considère que l'État partie doit réaliser une restauration urgente des fondations du pont, puis une conservation satisfaisante de l'ouvrage d'art et de son environnement.

Implication des communautés locales

La municipalité de Visegrad est partie prenante du plan de gestion et elle a participé activement à son élaboration. En 2006, la municipalité a engagé des fonds pour la mise en

place du plan de gestion, notamment pour le fonctionnement de la Commission technique du pont.

L'ICOMOS considère que les efforts de la municipalité sont essentiels pour l'avenir du bien et l'expression de sa valeur universelle exceptionnelle. Toutefois, il ne faudrait pas que le bien soit considéré uniquement comme une attraction touristique au profit de l'économie commerciale de la ville et de la région.

Ressources, y compris nombre d'employés, expertise et formation

Les ressources humaines au service de la conservation et de la gestion du pont sont formées de :

- la Commission nationale de préservation des monuments et les personnels du programme régional intégré du Conseil de l'Europe ;
- l'Institut de protection du patrimoine culturel, historique et naturel de la République de Srpska ;
- les facultés d'architecture, d'urbanisme et de génie civil des universités de Sarajevo et de Banja Luka ;
- les personnels techniques de la municipalité de Visegrad.

Les personnels de l'Institut et des facultés de génie civil ont été sollicités pour rédiger le projet de restauration des piles et des fondations du pont.

L'ICOMOS considère que la mise en œuvre du plan de gestion, comprenant le travail concerté des différents partenaires, est l'instrument central d'une protection à long terme.

Toutefois, l'ICOMOS considère que la commission exécutive de la gestion du bien n'est pas vraiment constituée à ce jour. Ses moyens d'actions ne semblent pas suffisamment garantis, ni en termes financiers, ni en dévolution de pouvoir à la commission, ni en personnels permanents compétents.

L'ICOMOS estime que les incertitudes initiales sur la mise en œuvre du plan de gestion ne sont que partiellement levées par les actions de concertation envisagées récemment pour la gestion et le contrôle des eaux. Il en va de même pour la restauration, urgente, du bien et sa protection technique à long terme.

En conclusion, l'ICOMOS insiste sur :

- l'urgence des interventions à réaliser sur les fondations ;
- la nécessité d'une gestion concertée et permanente du niveau des eaux de la Drina afin de respecter l'authenticité et l'intégrité du bien ;
- la nécessité de clarifier et de préciser les rôles juridiques et techniques des différents acteurs de la gestion ;

- la nécessité d'une commission exécutive ayant l'agrément de toutes les parties ainsi que la garantie de moyens financiers et humains.

6. SUIVI

Un plan détaillé de surveillance est proposé par le plan de gestion, comprenant la visite régulière, généralement annuelle, des différentes parties du pont et le suivi de sa stabilité d'ensemble. L'Institut de la protection du patrimoine de la République de Srpska et les services de la municipalité de Visegrad sont en charge de ces travaux de surveillance.

Le contrôle du niveau et de la qualité des eaux est également prévu dans le plan de gestion.

La commission du pont rassemble les résultats de ces actions et les analyse ; elle soumet régulièrement un rapport à la Commission nationale des monuments.

L'ICOMOS considère que le projet de surveillance est convenablement élaboré et qu'il s'appuie sur une documentation technique importante décrivant l'état du bien au cours du XXe siècle, le plan devant permettre un suivi de l'authenticité du bien et la conservation de sa valeur universelle.

L'ICOMOS recommande sa mise en œuvre dans le cadre d'une Commission exécutive renforcée.

L'ICOMOS recommande une fréquence accrue des observations des indicateurs de suivi et, en particulier, la mise en place d'un programme concerté de gestion permanente des eaux de la Drina en lien avec les centrales hydroélectriques voisines.

7. CONCLUSIONS

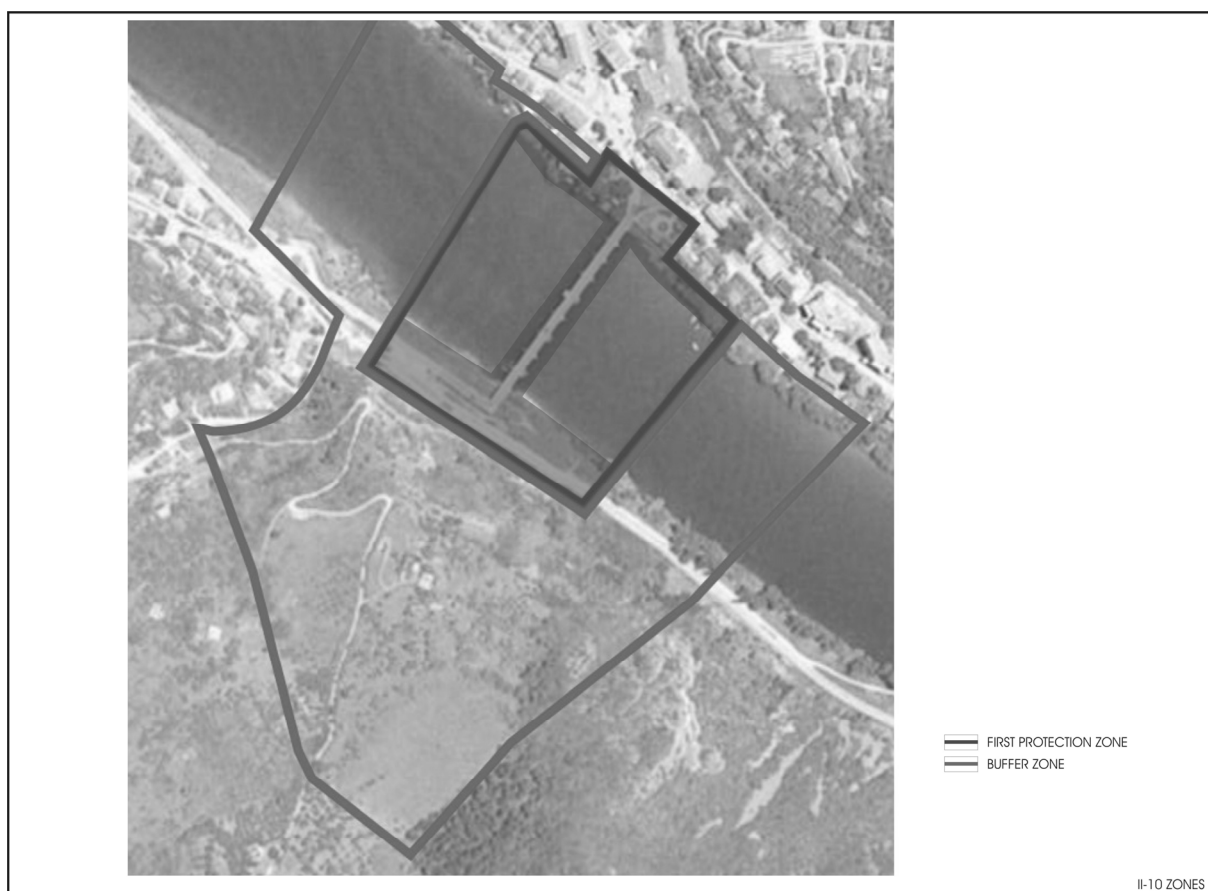
L'ICOMOS considère que la mise en place d'une zone tampon étendue à la rive droite de la Drina, telle qu'elle est proposée dans l'annexe qui accompagne la réponse de l'État partie du 27 février 2007, est satisfaisante pour assurer la qualité future de l'environnement urbain du pont de Visegrad et lui permettre d'exprimer son authenticité et sa valeur universelle exceptionnelle.

L'ICOMOS considère que les objectifs généraux du plan de gestion et les garanties complémentaires qui ont été apportées par l'État partie sont de pas dans la bonne direction. Toutefois, l'ICOMOS considère que les actions envisagées devraient être effectivement structurées et rapidement mises en place pour répondre aux urgences de la gestion patrimoniale du bien et de sa restauration.

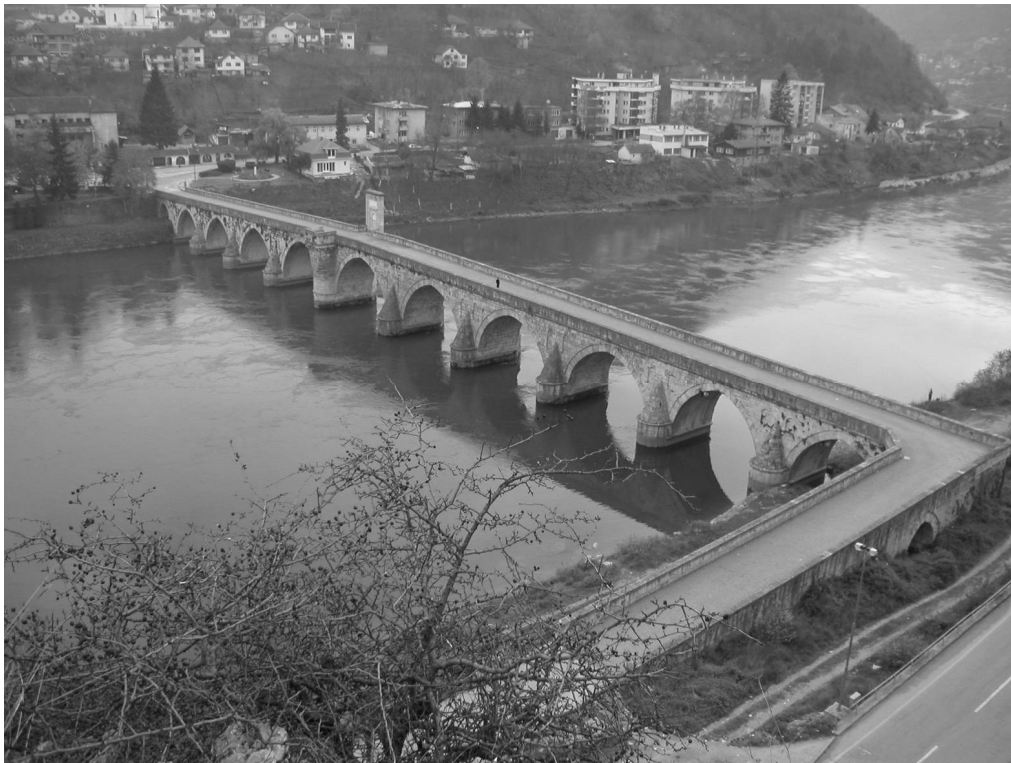
Recommandations concernant l'inscription

L'ICOMOS reconnaît la valeur universelle exceptionnelle du pont Mehmed Pacha Sokolovic de Visegrad, Bosnie-Herzégovine ; toutefois, l'ICOMOS recommande que la proposition d'inscription soit *renvoyée* à l'État partie, pour lui permettre de :

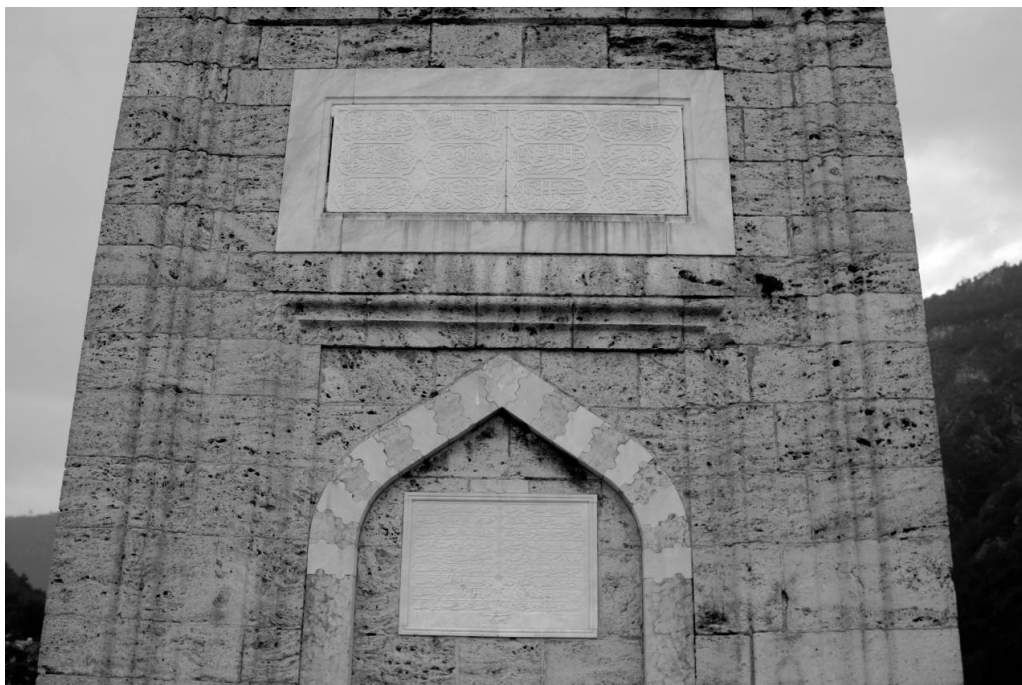
- réaliser la mise en œuvre urgente des travaux de restauration des fondations et des piles, et plus largement l'organisation technique du renforcement structurel du bien puis de sa restauration-conservation sur le long terme.
- renforcer la gestion concertée du niveau des eaux par les centrales électriques de Bajina Basta et de Visegrad, du point de vue de la gestion des inondations, du retour du niveau des eaux à un niveau compatible avec l'expression des valeurs universelles exceptionnelles du bien, et enfin du point de vue de l'intégrité des bases structurelles du pont, actuellement affectées par la gestion des barrages ;
- réaliser les études visant à la préservation harmonieuse des berges en amont du bien ;
- clarifier et préciser les rôles juridiques et techniques des différents acteurs de la gestion. L'ICOMOS recommande notamment la mise en place rapide d'une Commission exécutive pour la gestion du pont, dotée de moyens financiers, administratifs et humains garantis et significatifs ;
- prévoir à terme le remplacement des parapets actuels, lourds et non conformes aux originaux, par de fins panneaux de pierre en accord avec la documentation existante sur le bien dans sa forme ancienne, antérieur à la crue de 1896.



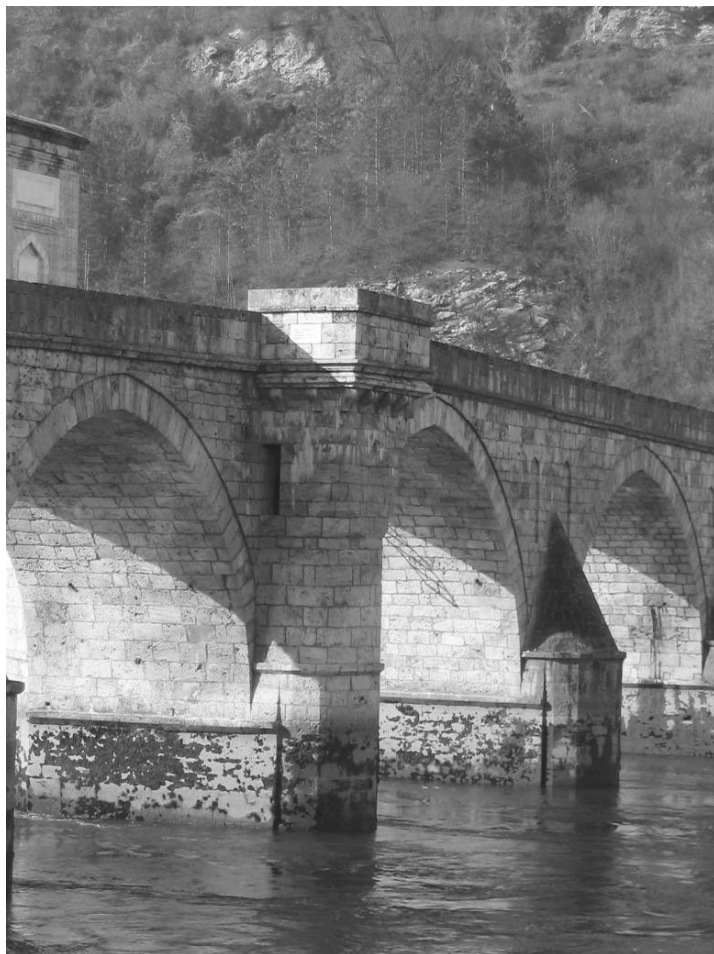
Plan indiquant les délimitations du bien proposé pour inscription



Le pont



Détails du *mihrab*



Arches



Détails du divan de pierre