

Pontcysyllte (Royaume-Uni)

No 1303

Nom officiel du bien tel que

proposé par l'État partie : Le pont-canal et le canal de Pontcysyllte

Lieux : Comtés de Wrexham Borough et de Denbighshire (pays de Galles).
Municipalité d'Oswestry, Comté du Shropshire (Angleterre), Royaume-Uni.

Brève description :

Le canal de Pontcysyllte, au nord-est du pays de Galles, offre l'exemple d'une voie d'eau typique de l'aménagement du territoire durant la révolution industrielle en Grande-Bretagne. Construit entre 1795 et 1808, il se confronte à des difficultés géographiques importantes, que l'ingénieur civil Thomas Telford résout, notamment par la réalisation d'un très grand pont-canal à arches de fonte sur de fines piles en maçonnerie. C'est une construction totalement nouvelle, tant par son architecture de métal que par ses dimensions monumentales. Au-delà, Pontcysyllte illustre la maîtrise du génie civil des canaux dans une zone de collines par les ingénieurs britanniques de l'époque.

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 *ensemble*.

1. IDENTIFICATION

Inclus dans la liste indicative : 21 juin 1999

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

Date de réception par le

Centre du patrimoine mondial : 11 janvier 2008

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

Consultations : L'ICOMOS a consulté le TICCIH.

Littérature consultée (sélection) :

ICOMOS/TICCIH, *The International Canal Monuments List*, Paris, 1996.

Bergeron, L. (ed.), « Papers from the Pontcysyllte International Canal Conference »; *Patrimoine de l'industrie / Industrial Patrimony*, 17, 2007.

Mission d'évaluation technique : 24-26 septembre 2008

Information complémentaire demandée et reçue de l'État partie : L'ICOMOS a envoyé une lettre à l'État partie le 10 décembre 2008 en lui demandant de bien vouloir fournir un tableau de synthèse, où les éléments constitutifs du bien soient définis de manière homogène, et sur les éventuels projets de développement prévus dans les alentours du bien.

L'État partie a répondu par une note circonstanciée accompagnée d'un document annexe et de cartes (60 pages). L'analyse de cette documentation est incluse dans la présente évaluation.

Date d'approbation de l'évaluation par l'ICOMOS :

10 mars 2009

2. LE BIEN

Description

Le canal de Pontcysyllte est situé au nord-est du pays de Galles, à 65 km au sud de Liverpool, non loin de Chester.

Le bien proposé pour inscription est formé du linéaire du canal et de ses berges ; 17 km sur 18 sont au pays de Galles, le kilomètre restant en Angleterre. Il comprend le chemin de halage ainsi que des bâtiments proches directement liés à son histoire. Il est en trois endroits élargi à un espace territorial associé à un ouvrage d'art ou une étendue d'eau, formant un paysage typique. C'est le cas à la prise d'eau de Horseshoe Falls et de son barrage, au pont-canal de Pontcysyllte et au pont-canal de Chirk.

Le canal de Pontcysyllte est à voie étroite, entre 8 et 9 mètres de large pour une profondeur de 1,5 mètre, ce qui permettait le passage de bateaux d'environ 2 mètres de large pour des charges d'une trentaine de tonnes, un gabarit alors courant en Grande-Bretagne. Le linéaire proposé pour inscription, sous le nom de canal de Pontcysyllte, forme l'extrémité de la branche occidentale du canal d'Ellesmere.

Cet ensemble est d'un seul bief, c'est-à-dire sans écluse, ce qui impliqua d'importants travaux de génie civil dans un terrain accidenté : deux ponts-canaux de haut niveau, deux tunnels, des tranchées, d'importants déblais et remblais, des soutènements, etc. Il rencontre de riches gisements carbonifères et des carrières de calcaire, en partie à l'origine de son creusement.

Le point de départ hydraulique du canal est la prise d'eau de Horseshoe Falls sur la Dee, à partir de la retenue d'un barrage déversoir (km 0). De là, le canal chemine vers l'ouest, sur le flanc nord de la vallée. Des tailles importantes dans le rocher ont souvent été nécessaires du côté amont, parfois longs de plus d'un kilomètre, ainsi que des constructions maçonnées ou de puissantes berges de remblais en soutènement aval. Le canal passe au niveau de la ville de Llangollen (km 3) où il y a un bassin portuaire.

Ayant poursuivi un trajet d'ouest en est, sur une dizaine de kilomètres, la voie d'eau arrive à Trevor où elle dispose d'un important bassin autonome, d'environ 400 m, à l'orthogonale d'une boucle du canal.

La voie d'eau se tourne alors vers le sud et doit traverser la rivière Dee, dont la large vallée est en contrebas par rapport au niveau du canal. L'ingénieur Telford a dû concevoir l'imposant pont-canal de Pontcysyllte (km 10,2). La différence des niveaux d'eau est de 38,4 m, la longueur de plus de 300 mètres. Il doit résister à une importante masse d'eau tout en gardant une bonne étanchéité. Telford imagina un pont de dix-neuf arches de fonte reposant sur de hautes piles maçonnées. La voûte métallique est faite de voussoirs en fonte, le passage de la voie d'eau de plaques de fontes jointives renforcées par une structure métallique extérieure. L'ensemble est bien plus léger que des voûtes en pierre, ce qui permet des piles classiques mais particulièrement fines et une impression d'ensemble à la fois légère et élégante, ce qui a beaucoup frappé les contemporains. Au moment de son achèvement, en 1805, il est unique, tant par ses performances techniques que par sa superstructure en fonte.

Le bassin de Trevor et ses bâtiments, le pont-canal de Pontcysyllte, qui constitue le point d'orgue monumental et technique, et les paysages amont et aval de la Dee représentent l'espace central du bien.

La sortie du pont-canal se fait par un grand remblai. Le franchissement de nombreuses difficultés est ensuite nécessaire pour rejoindre la vallée de la Ceiriog. Nous retrouvons des tranchées et des remblais, des murs de soutènement ainsi que les tunnels de Whitehouse (km 13,1), d'environ 120 mètres, et de Chirk (km 15,6), d'environ 400 mètres. Ils sont renforcés par des voûtes en briques et leurs entrées sont maçonnées.

Le canal franchit la Ceiriog par l'imposant pont-canal de Chirk (km 16,2). Un peu plus ancien que celui de Pontcysyllte, il est construit en maçonnerie, à plus de 20 mètres au dessus de la rivière, il dispose de dix arches. Au moment de son achèvement, en 1801, c'est le plus haut et le plus important pont-canal jamais édifié.

Le bien proposé pour inscription s'arrête peu après, à Gledrid Bridge (km 16,7), mais la voie d'eau se poursuit sous le nom de canal d'Ellesmere.

Sur un plan technique, les infrastructures du canal disposent de nombreux petits ponts maçonnés pour permettre le passage des ruisseaux, ainsi que des déversoirs pour contrôler son niveau.

Le bien comporte différents bassins et quais liés aux activités minières et commerciales, différents bâtiments de service le long du canal. Ceux-ci sont fréquemment associés à l'exploitation charbonnière et aux carrières de calcaire proches de la voie d'eau. Le canal est également franchi par un certain nombre de ponts, dont plusieurs sont contemporains du canal et en harmonie avec lui ; deux sont de petits ponts levant. Les autres sont plus tardifs et de styles divers. Le plus important est le viaduc ferroviaire parallèle et à côté du pont-canal de Chirk, construit par Brunel. Tous les éléments techniques et architecturaux du bien sont recensés dans le dossier et évalués quant à leur état d'entretien.

Une vaste zone tampon enserme le bien proposé pour inscription, correspondant aux lignes de crêtes visibles depuis le canal sur les deux versants de la vallée.

Histoire et développement

Afin de joindre Chester et l'estuaire de la Mersey à la Severn et au réseau des canaux des Midlands, le canal d'Ellesmere est envisagé au tout début des années 1790. Il est entrepris par une compagnie privée sous la conduite technique de l'ingénieur William Jessop (1745-1814). Trois embranchements sont mis en chantier à partir du point central d'Ellesmere. Le besoin d'eau et les riches réserves de charbon et de calcaire des vallées de la Dee et de la Ceiriog, dans les contreforts des montagnes du pays de Galles, incitent à étendre le projet dans cette direction par une quatrième section. Les travaux débutent en 1795.

Toutefois, pour relier le flanc nord de la Dee aux canaux d'Ellesmere, le franchissement des rivières Ceiriog et Dee, aux vallées bien marquées, présente deux obstacles majeurs. Jessop s'adjoint dès 1793 la collaboration de Thomas Telford (1757-1834) pour cet embranchement du canal. C'est un ingénieur et un architecte sorti du rang par ses qualités et son habileté à trouver des solutions techniques nouvelles aux questions de construction et de génie civil. Au moment de son embauche, il est déjà connu et il vient d'entreprendre divers ponts en fonte : pour le franchissement de la Severn, le pont-canal de Longdon. Il propose un pont métallique pour franchir la Tamise à Londres. Dans la même région, il travailla également à la construction de la route de Londres à Dublin.

Le franchissement de la Ceiriog à Chirk est le premier ouvrage à être envisagé, en 1795, par Jessop et Telford. Après d'importants débats, l'ouvrage en pierre est préféré. Peu après, quand il s'agit d'étudier le franchissement de la Dee, les conditions ont changé. D'une part la vallée est plus large et plus profonde, un ouvrage classique y serait extrêmement cher ; d'autre part les ponts métalliques commencent à faire leurs preuves. La solution de pont en fonte proposée par Telford est retenue et mise en œuvre sous sa direction. Le canal ouvre jusqu'à Trevor le 26 novembre 1805. La partie qui prolonge le canal jusqu'à Horseshoe Falls est achevée en 1808.

Dès sa construction, le pont-canal de Pontcysyllte est célèbre par son ambition technique et architecturale très novatrice. À son achèvement, il apparaît comme une réussite exceptionnelle, amenant des commentaires élogieux de la part des ingénieurs et inspirant les artistes romantiques. Après les guerres napoléoniennes, il reçoit plusieurs visites d'ingénieurs et de savants étrangers.

Le pont-canal de Pontcysyllte a rendu Thomas Telford célèbre. Il fut considéré de son vivant comme le plus grand constructeur de ponts métalliques et de canaux de son époque. Il fut le premier président de la Société des ingénieurs civils de Londres, en 1825. Telford et son ouvrage de Pontcysyllte eurent une influence importante sur le développement international des canaux au début du XIXe siècle, en Grande-Bretagne, en Europe et en Amérique du Nord. Il participa à la construction d'autres canaux très connus : le canal calédonien en Écosse, le canal Gotha en Suède.

L'influence économique du canal fut importante pour la région, durant la première moitié du XIXe siècle, permettant de développer rapidement l'extraction du charbon, le travail du fer, les carrières de calcaire, la production de chaux. Les carrières d'ardoise des monts du

pays de Galles et l'agriculture bénéficièrent également du canal. Dès 1815, ses investissements pourtant considérables sont remboursés et il devient une affaire très rentable. Son lien direct avec un vaste réseau de canaux, vers la Mersey, à travers les Midlands et jusqu'à Londres, favorisa grandement son usage.

À la différence de ce qui se passa dans d'autres régions, le chemin de fer ne fut pas un concurrent direct du canal mais plutôt un complément, par de petites lignes privées le desservant. Toutefois la situation du transport des pondéreux décline brutalement à la fin du XIXe siècle, suivant la décroissance de l'industrie lourde locale. Le trafic économique devient négligeable dès avant la Première Guerre mondiale.

Favorisé par un environnement paysager resté rural et aux vallées plaisantes, malgré l'industrie qui ne les modifia jamais profondément, le tourisme sur le canal commença dès 1884. Durant tout le premier tiers du XXe siècle, il existe de manière régulière et organisée, sous forme de petites croisières et de séjours champêtres. Toutefois, la crise des années 1930 puis la guerre lui portent un coup fatal.

En 1944, le canal d'Ellesmere est déclassé par un acte du Parlement, mais sa branche ouest est conservée, sous le nom de canal de Llangollen, en raison de son rôle dans l'adduction d'eau régionale. Il est toutefois en mauvais état, impropre à la navigation, le pont-canal n'est plus emprunté par les bateaux.

Une action en faveur de la navigation de plaisance et du patrimoine industriel, menée par des historiens et des écrivains passionnés, entraîna un renouveau d'intérêt au début des années 1950. Il se transforma en un véritable décollage touristique dans les années 1960, en Grande-Bretagne, ce qui contribua à la restauration du canal et à son entretien. Depuis 1954, il est géré et maintenu en état de navigation par *British Waterways*. C'est l'un des plus populaires et des plus fréquentés du Royaume-Uni.

Durant le XIXe siècle, le canal et ses ouvrages d'art ont été régulièrement entretenus. Il n'y a pas eu de changements structurels, mais simplement la réalisation de quais et de bâtiments sur ses rives pour répondre aux besoins du transport.

L'étanchéité du pont-canal de Chirk a été refaite en 1866-1868, avec adjonction de sections en plaque de fonte aux extrémités. Le pont-canal de Pontcysyllte a connu des changements ponctuels de pièces métalliques ; son chemin de halage a été refait en tôles de fer en 1879.

En raison du déclin relativement précoce de son activité industrielle, à la fin du XIXe siècle, il n'a pas subi de transformation majeure. Il reflète donc bien la période de la révolution industrielle et ses transports fluviaux.

Plusieurs effondrements des berges en remblai se sont produits en 1945, 1960, 1982 et 1985, nécessitant d'importants travaux de réparation en certains endroits du canal. Il s'agit d'un point important du maintien de l'intégrité de la voie d'eau.

L'ouvrage de Pontcysyllte a été entièrement rénové, en 2003-2004, à l'occasion de son bicentenaire, dans un esprit élevé de respect de son patrimoine technique. Il s'agissait de nettoyer la corrosion de la fonte, de changer les pièces métalliques défectueuses par d'autres de même forme et de matériau similaire, de réparer la maçonnerie des piles et de restaurer complètement le chemin de halage et sa balustrade alors en mauvais état.

Le canal et le pont-canal de Pontcysyllte ont inspiré la politique de préservation des canaux en Grande-Bretagne et fortement aidé à prendre conscience de l'héritage laissé par l'époque industrielle.

Valeurs du pont-canal et du canal de Pontcysyllte

Le canal et ses ouvrages d'art ont été établis dans le contexte de la révolution industrielle anglaise, accompagnant le développement de ses activités minières, sidérurgiques et de construction. Ils sont représentatifs de l'intensification des travaux publics en Grande-Bretagne et de la véritable « canal mania » des années 1790 – 1820, qui aboutit à un remarquable réseau de navigation intérieure au profit de l'économie industrielle et commerciale de la Grande-Bretagne. Le développement massif des nouveaux moyens de transport est par ailleurs l'un des traits distinctifs de la révolution industrielle britannique, le réseau des canaux accompagnant le développement des routes à péages et précédant le développement bien connu des chemins de fer et des bateaux à vapeur.

Le tracé d'un canal sans écluse, dans une zone géographique complexe, représente un choix volontaire et novateur d'aménagement du territoire. Il a nécessité de nombreux et importants travaux de génie civil : ponts-canaux, déblais et remblais, tranchées dans le rocher, tunnels, murs de soutènement, etc.

Le pont-canal de Pontcysyllte est une œuvre pionnière par ses choix technologiques et la hardiesse de son architecture. L'usage de la fonte et du fer forgé a permis la réalisation d'arches légères et résistantes, ainsi qu'une structure porteuse de la voie d'eau particulièrement performante. L'ensemble est à la fois monumental et élégant, supporté par de fines piles maçonnées.

La construction du canal et des deux ponts canaux illustre le génie créateur des ingénieurs de la révolution industrielle anglaise, ici plus particulièrement de Thomas Telford et de William Jessop. Le pont-canal de Pontcysyllte représente la première réalisation majeure de Thomas Telford, immédiatement reconnue par ses pairs et les visiteurs étrangers. Il devint par la suite l'ingénieur de référence de sa génération pour la construction des canaux et des ponts métalliques et le premier président de la Société des ingénieurs civils de Londres, la première de ce type dans le monde.

Le canal et ses grandes œuvres de génie civil ont été bien préservés et ils demeurent au sein de paysages et d'un environnement de grande qualité.

3. VALEUR UNIVERSELLE EXCEPTIONNELLE, INTÉGRITÉ ET AUTHENTICITÉ

Intégrité et authenticité

Intégrité

L'intégrité de la voie d'eau a été maintenue, dans des structures hydrauliques et de génie civil conformes à celles des origines. Toutefois, les berges historiques constituées de remblais ont posé d'importants problèmes de stabilité et d'étanchéité, notamment dans la seconde moitié du XX^e siècle (voir *Histoire et développement*). Les réparations entreprises ont fait appel à des solutions techniques différentes des simples remblais initiaux, à la fois pour la résistance structurelle et l'étanchéité : béton, palplanches d'acier, géotextiles, etc. Du point de vue de l'intégrité, ces travaux de restauration ont permis de maintenir le fonctionnement hydraulique de la voie d'eau et de conserver ses caractéristiques morphologiques d'ensemble.

La voie d'eau est toujours et dans sa totalité dédiée au transport fluvial, qui s'est toutefois transformé en usage touristique depuis la fin du XIX^e siècle et par des bateaux automoteurs au XX^e siècle.

L'intégrité des paysages du bien et de sa zone tampon contribue à l'expression de la valeur du bien.

L'ICOMOS considère que le bien possède tous les éléments d'intégrité nécessaires à l'expression de sa valeur, comme grand canal historique de la révolution industrielle.

Authenticité

Les quelques changements structurels intervenus sur les deux grands ponts-canaux sont restés secondaires, contribuant au maintien du bien dans sa situation d'usage. La structure et la forme des éléments de génie civil composant la voie d'eau n'ont pas subi de modifications majeures, à l'exception des berges en remblai ayant connu des dommages ou des problèmes d'étanchéité. Si la réponse est satisfaisante en termes d'intégrité, elle l'est moins pour l'authenticité, notamment quand les matériaux nouveaux sont visibles. Le programme de restauration conservation entrepris en 2003-2004 vise à proposer des solutions visuellement acceptables, comme par exemple des lisses en bois masquant la véritable structure de réparation contemporaine.

Les changements de matériaux sont restés limités au cours de l'histoire du bien. Une tendance au remplacement de pièces structurelles en fonte par des pièces équivalentes ou similaires en fer au XIX^e siècle, en acier au XX^e siècle, a eu lieu au pont-canal de Pontcysyllte. Elle s'explique par la résistance des matériaux et la recherche de sécurité, tout en restant ponctuelle et sans modification de la structure d'ensemble.

Au cours du XX^e siècle, des réparations de maçonneries n'ont pas toujours respecté les mortiers et les pierres d'origine.

Les travaux entrepris en 2003-2004 ont été faits dans un fort esprit de respect du patrimoine, tant pour les structures métalliques du pont-canal que pour les maçonneries du

canal, visant à revenir à des mortiers et pierres conformes aux originaux.

Les bâtiments associés au canal et à son environnement proche offrent généralement un bon degré d'authenticité. Celle-ci est à comprendre dans le cadre des évolutions apportées par les activités industrielles et le développement de l'habitat suscités par le canal lui-même au cours du XIX^e siècle.

L'ICOMOS considère que les conditions d'intégrité et d'authenticité sont remplies.

Analyse comparative

Il s'agit tout d'abord d'établir une comparaison avec les canaux déjà reconnus internationalement : le Canal du Midi, France (inscrit sur la Liste du patrimoine mondial en 1996, critères (i), (ii), (iv) et (vi)), Les quatre ascenseurs du canal du Centre et leur site, La Louvière et Le Roeulx (Hainaut), Belgique (inscrit au patrimoine mondial en 1998, critères (iii) et (iv)), le Grand Canal (Chine), le Canal Rideau, Canada (inscrit sur la Liste du patrimoine mondial en 2007, critères (i) et (iv)), etc. Le canal est ensuite situé dans le mouvement général de construction des canaux initié en Angleterre par le duc de Bridgewater, dans les années 1760. Telford contribua lui-même activement à l'établissement de ce réseau, à la suite de sa réussite à Pontcysyllte. La plupart des grands canaux en Europe et en Amérique apparaissent comme postérieurs à celui de Pontcysyllte et influencés par les canaux britanniques : Érié et Rideau en Amérique du Nord, Bourgogne, Augustowski, Lagoda, Calédonien et Gotha en Europe. Telford est d'ailleurs impliqué dans ces deux derniers.

En ce qui concerne les ouvrages d'art hydrauliques, l'étude comparative dresse un tableau des premières réalisations, tant des aqueducs antiques que des premiers ponts-canaux et tunnels de navigation. Ce qui fonde l'originalité et l'innovation à Pontcysyllte est l'usage du métal, dont l'origine est clairement le savoir-faire britannique né dans des régions proches de celle du bien : Gorge d'Ironbridge (inscrit sur la Liste du patrimoine mondial en 1986, critères (i), (ii), (iv) et (vi)) et surtout *Longdon Aqueduct*, le prototype et le banc d'essai de Telford pour ce genre de construction appliquée à une voie d'eau. Les ponts-canaux de Chirk et de Pontcysyllte influencèrent de nombreuses constructions postérieures, tant en Grande-Bretagne qu'ailleurs dans le monde.

L'ICOMOS considère que l'analyse comparative justifie d'envisager l'inscription de ce bien sur la Liste du patrimoine mondial.

Justification de la valeur universelle exceptionnelle

Le bien proposé pour inscription est considéré par l'État partie comme ayant une valeur universelle exceptionnelle en tant que bien culturel pour les raisons suivantes :

- C'est un exemple novateur de conception et de construction des canaux de transport, dans un environnement géographique difficile, à la fin du XVIII^e siècle et au tout début du XIX^e siècle. Il a

nécessité des travaux de génie civil importants et hardis.

- Le pont-canal de Pontcysyllte est un chef-d'œuvre pionnier d'ingénierie et d'architecture métallique monumentale, par le célèbre ingénieur civil Thomas Telford.
- Ce sont des exemples précoces et remarquables des innovations apportées par la révolution industrielle en Angleterre, où ils ont permis un développement décisif des capacités de transport.
- Ils témoignent des échanges internationaux et d'influences très importantes dans la navigation intérieure, dans le génie civil, dans l'aménagement du territoire et dans l'application du fer à la conception des structures.
- Les ponts-canaux de Pontcysyllte et de Chirk sont particulièrement bien mis en valeur par les paysages qui les environnent.

Critères selon lesquels l'inscription est proposée

Le bien est proposé pour inscription sur la base des critères culturels (i), (ii) et (iv).

Critère (i) : représenter un chef d'œuvre du génie créateur humain.

Ce critère est justifié par l'État partie au motif que le pont-canal de Pontcysyllte a été conçu par Thomas Telford sur des bases très nouvelles et d'une grande hardiesse. La réalisation a été particulièrement soignée et elle témoigne d'une très grande maîtrise professionnelle. Il s'agit d'un pont monumental fait de dix-neuf arches de fonte supportant la voie d'eau du canal, réalisée dans le même métal. L'ensemble est posé sur de fines et hautes piles maçonnées. Il s'agit du premier grand chef-d'œuvre technique de Telford, immédiatement reconnu par ses contemporains, britanniques et étrangers, et qui contribua à son élection comme premier président de la Société des ingénieurs civils de Londres (*Institution of Civil Engineers*), en 1825. Les performances techniques du métal jointes à la qualité de la construction en font un ouvrage élégant, dans un paysage qui exprime pleinement sa valeur comme icône de la révolution industrielle en Grande-Bretagne.

L'ICOMOS considère que le pont-canal de Pontcysyllte représente un chef-d'œuvre par ses innovations technologiques, sa hardiesse architecturale, la qualité de ses proportions. C'est l'un des symboles de la révolution industrielle en Grande-Bretagne.

L'ICOMOS considère que ce critère a été justifié.

Critère (ii) : témoigner d'un échange d'influences considérable pendant une période donnée ou dans une aire culturelle déterminée, sur le développement de l'architecture ou de la technologie, des arts monumentaux, de la planification des villes ou de la création de paysages.

Ce critère est justifié par l'État partie au motif que la construction des canaux de Grande-Bretagne témoigne d'échanges considérables dans la création d'infrastructures pour le transport des pondéreux. Ils prennent la suite, à compter de la seconde moitié du XVIIIe siècle, de la synthèse technique accomplie en France au siècle précédent. Ensuite, les canaux britanniques en réseaux, au

premier rang desquels Pontcysyllte et ses ouvrages d'art, sont admirés, étudiés et pris comme exemples de l'aménagement du territoire par la voie d'eau. D'importants canaux sont alors construits dans les provinces et colonies du Royaume-Uni : l'Écosse, le Canada, et par de nombreux autres pays : les États-Unis, la France, l'Allemagne, la Suède, la Pologne, la Russie, etc.

Les canaux marquent une étape décisive dans l'accroissement du transport des pondéreux, entre le développement des routes au XVIIIe siècle et l'apparition du chemin de fer et des bateaux à vapeur au cours du XIXe siècle.

L'ICOMOS considère que la mise en place des réseaux de canaux en Grande-Bretagne, aux débuts de la révolution industrielle, dont le canal de Pontcysyllte est un exemple remarquable, représentent d'une part une synthèse des savoir-faire déjà acquis en Europe, d'autre part un ensemble innovant qui inspira à son tour de nombreuses réalisations de par le monde.

L'ICOMOS considère que ce critère a été justifié.

Critère (iv) : offrir un exemple éminent d'un type de construction ou d'ensemble architectural ou technologique ou de paysage illustrant une période ou des périodes significative(s) de l'histoire humaine.

Ce critère est justifié par l'État partie au motif que le canal de Pontcysyllte et ses ouvrages d'art, construits dans une zone géographique complexe, témoignent d'une étape marquante dans la maîtrise des voies d'eau artificielles. Ils illustrent les progrès stimulés et rendus possibles par la révolution industrielle, dont ils sont par ailleurs d'éminents représentants.

C'est un canal qui témoigne remarquablement de l'apport des voies d'eau artificielles au développement des transports dans des régions jusque-là isolées, par la coopération des hommes et l'organisation du chantier, par la mise en œuvre au profit de grands projets de la fonte de fer, alors produite en grande quantité par la révolution industrielle britannique, par la création de compagnies privées capables d'investissements très lourds.

Le transport fluvial a été le premier véritable moyen de transports lourds au profit de l'industrialisation et du commerce. Ces transports ont alors atteint des volumes jusque-là inimaginables, sur de grandes distances et à brefs délais, par l'intégration des canaux au sein d'ensembles régionaux et interrégionaux efficaces.

L'ICOMOS considère que le canal de Pontcysyllte avec ses ouvrages d'art très innovants constitue un exemple éminent d'un aménagement du territoire par l'homme à l'origine d'un accroissement spectaculaire du transport des pondéreux au profit de l'industrie naissante, à la fin du XVIIIe et au début du XIXe siècle.

L'ICOMOS considère que ce critère a été justifié.

L'ICOMOS considère que le bien proposé pour inscription répond aux critères (i), (ii) et (iv) et que la valeur universelle exceptionnelle a été démontrée.

4. FACTEURS AFFECTANT LE BIEN

Pressions dues au développement

Étant un bien linéaire relativement important (18 km), le canal est susceptible de devoir faire face à des altérations paysagères et urbaines, dans sa zone tampon notamment.

Le principal risque est lié à la construction, à la rénovation de l'habitat ou à la reconversion d'anciens sites industriels le long du canal, mais il est contrôlé par le système de protection et les plans d'occupation des sols des comtés concernés ; ces dispositions doivent assurer la compatibilité des projets avec l'expression de la valeur du bien.

Dans sa réponse du 10 février 2009, l'État partie dresse un bilan du système de contrôle et d'application des autorisations de travaux de construction et d'aménagement du territoire au sein du bien et dans sa zone tampon et de ses répercussions possibles sur les paysages associés au bien et à l'expression de sa valeur. Il ressort que l'essentiel des projets concerne des habitations, des petits commerces, quelques projets de transformation de bâtiments un peu plus importants. Il n'y a pas de projet d'infrastructures d'aucune sorte au sein du bien et de la zone tampon. Le seul projet important en lien direct avec le site de l'aqueduc de Pontcysyllte est l'arrêt d'une usine chimique dans ses abords immédiats. Le projet de reconversion de la friche industrielle est actuellement triple : activités commerciales, habitations et facilités d'accès au site de l'aqueduc.

La zone tampon a également été prévue sur une vaste surface, en lien avec les paysages du canal, afin de contrôler l'usage agricole et forestier qui pourrait affecter l'expression de la valeur du bien.

L'ICOMOS note le projet de reconversion de l'usine chimique en lien direct avec l'aqueduc de Pontcysyllte et sa valorisation, et demande à l'État partie de lui faire part du développement de ce projet et des options paysagères retenues.

Contraintes dues au tourisme

C'est une destination prioritaire en Grande-Bretagne pour le tourisme fluvial : il y a 200 000 visiteurs au pont-canal de Pontcysyllte chaque année, certains événements touristiques attirent simultanément 5 000 personnes ; le canal est le lieu d'environ 15 000 mouvements de bateaux par an.

L'accueil des touristes nécessite des installations durables et la préservation de certains éléments du bien qui pourraient subir des dégradations par une fréquentation trop importante.

Une pression du développement touristique existe à proximité du canal ou dans sa zone tampon. Seuls les projets en harmonie avec l'expression des valeurs du canal sont autorisés par le dispositif réglementaire et de gestion, pour le bien et sa zone tampon.

Contraintes liées à l'environnement, impact du changement climatique

Les modèles du changement climatique pour la région laissent prévoir des étés plus secs et plus chauds, ainsi qu'une intensification des pluies d'orage, à l'échelle d'une dizaine d'années. Les conséquences seront d'une part une contrainte accrue sur la gestion hydraulique du canal en été, moment de grande fréquentation, d'autre part des risques de dégradations accidentelles de ses éléments constitutifs par les orages et les crues.

Une part importante du canal est en zone spéciale de protection de la nature, suivant les directives européennes. La gestion du canal, y compris de ses visiteurs, et de la zone tampon doit prendre en compte et être compatible avec ces directives.

Accidents et catastrophes naturelles

Les catastrophes pouvant intervenir sur le canal sont essentiellement une rupture de berge ou l'effondrement d'un ouvrage d'art à la suite de conditions climatiques exceptionnelles ou par accident d'origine humaine ou par une défaillance d'entretien et de surveillance.

Les conséquences porteraient sur le volume d'eau important retenu dans un seul bief d'environ 18 km, qui pourrait se déverser à l'extérieur. Il y a déjà eu des accidents de ce type, à des périodes où l'entretien du canal était défaillant. Les sept déversoirs le long du canal et à la retenue de captage dans la rivière Dee doivent normalement permettre une gestion hydraulique de crise. En termes de prévention, la surveillance hydraulique du canal par les personnels de *British Waterways* est quotidienne.

En raison du système de gestion hydraulique, de la surveillance et de l'entretien technique du bien, l'État partie juge ce risque comme limité et acceptable.

Les risques de pollution paraissent limités à des événements locaux de faible amplitude. Les deux sites industriels importants, dans la zone tampon, ne présentent pas de danger particulier de ce point de vue. Ils sont par contre concernés par le risque d'explosion et/ou d'incendie industriel. Ils sont pour cela soumis à des directives spécifiques et à un plan d'urgence en cas d'accident.

En raison d'un important environnement boisé, des chutes d'arbres dans le canal se produisent de temps en temps ; ce sont des événements aux conséquences limitées.

L'ICOMOS considère que les principales menaces pesant sur le bien sont dans l'immédiat la pression du développement touristique et la reconversion de l'usine chimique à proximité de l'aqueduc de Pontcysyllte, à terme la gestion hydraulique du canal en été.
--

5. PROTECTION, CONSERVATION ET GESTION

Délimitations du bien proposé pour inscription et de la zone tampon

Le bien occupe une surface de 105 hectares, sur un linéaire de 18 kilomètres. Il y a moins de 100 habitants permanents

à l'intérieur de ses délimitations. Les bateaux qui y séjournent n'ont pas de vocation résidentielle permanente.

La zone tampon, définie sur des bases paysagères, occupe une surface de 4 145 hectares ; elle comprend environ 16 000 habitants.

L'ICOMOS considère que les délimitations du bien proposé pour inscription et de la zone tampon sont appropriées.

Droit de propriété

Le canal et ses ouvrages d'art sont une propriété publique gérée par *British Waterways*.

Certains des ponts franchissant la voie d'eau sont des propriétés publiques associées aux routes qui les empruntent, dans quelques cas, ce sont des passages privés.

Les éléments fonciers et bâtis au sein du bien qui n'appartiennent pas à *British Waterways* sont municipaux ou privés.

Protection

Protection juridique

Les lois sur les transports de 1962 et 1968 définissent le canal de Llangollen comme une voie d'eau destinée aux croisières et ils attribuent sa gestion et celle des abords à *British Waterways*. Le cahier des charges contractuel de la gestion a été précisé par le gouvernement du Royaume-Uni en 1999. Il comprend explicitement une mission de conservation et de restauration patrimoniale du bien.

Le pont-canal de Pontcysyllte est sur la *Liste des monuments anciens du Royaume-Uni (Schedule of Ancient Monuments)* depuis 1958, ainsi que le pont Cysylltau sur la Dee, compris dans les délimitations du bien. Une protection a été renforcée par la *loi sur les monuments anciens et les sites archéologiques* de 1979 (*The Ancient Monuments and Archaeological Areas Act*). Les organismes publics *English Heritage* et *Cadw* pour le pays de Galles suggèrent une inscription de l'ensemble du canal sur la Liste. Pour l'instant, 32 structures et trois zones paysagères touchant au bien sont sur la *Liste des bâtiments et espaces conservés (loi de 1990) (Planning (Listed Buildings and Conservation Areas) Act)*. Des projets complémentaires sont en cours concernant la zone tampon.

La réglementation de l'occupation des sols et des permis de construire dépend de la *Planification générale urbaine et rurale* (1995) (*The Town and Country Planning (General Permitted Development) Order 1995*), de la *Politique de planification galloise* (2002) (*Planning Policy Wales*) et du *Plan d'occupation de l'espace du pays de Galles* (2004) (*The Wales Spatial Plan*). Ces plans nationaux sont complétés de circulaires spécifiques aux différentes situations patrimoniales culturelles et naturelles qui peuvent se rencontrer sur un territoire donné. Leur application pratique se fait dans le cadre des plans et des décisions des régions, des comtés et des municipalités. À ce titre, le bien est concerné par trois plans régionaux et par une série de plans liés aux comtés et aux municipalités.

Une planification spécifique de l'occupation des sols et du développement est en cours d'élaboration pour la zone tampon, suite notamment à l'évaluation paysagère effectuée en 2007. Aucun élément ne sera laissé sans désignation et sans règles d'utilisation et de contrôle. La plupart seront des zones vertes protégées.

Les constructions sises dans les *Zones de conservation (Conservation Areas)* ne peuvent être démolies ou transformées sans l'accord des autorités locales. Elles sont au nombre de six pour le bien et sa zone tampon. Une étude des valeurs architecturales et paysagères spécifiques de ces zones les accompagne afin de guider les travaux.

Le val de Llangollen et Eglwyseg est l'un des 22 paysages reconnus par le *Registre des paysages ayant un intérêt historique spécial (Register of Landscapes of Special Historic Interest in Wales)* au pays de Galles. Il recouvre la partie ouest de la zone tampon. Le *Registre des parcs et jardins paysages ayant un intérêt historique (Register of Parks and Gardens of Historic Interest in Wales)* au pays de Galles est un outil complémentaire d'aide à la gestion des propriétés publiques ou privées.

Certains espaces de la zone tampon bénéficient de régimes de protection des espèces naturelles et/ou de protection paysagère : la zone de conservation spéciale et sites scientifiques de la rivière Dee et du lac Bala, le paysage de Clwydian Range.

Pour les travaux entrepris par les collectivités ou les particuliers, l'aide de *Heritage Protection Review* peut être sollicitée, notamment pour les situations complexes.

L'ICOMOS considère comme utile à la protection du bien son inscription en totalité sur la *Liste des monuments anciens du Royaume-Uni* et encourage cette inscription, en attendant la promulgation annoncée pour 2010 d'une nouvelle loi de protection du patrimoine britannique comprenant une section spécifique aux biens inscrits sur la Liste du patrimoine mondial.

L'ICOMOS considère comme utile à l'harmonisation et à la compréhension de la protection au sein de la zone tampon la rédaction d'un document unique de planification de l'occupation des sols.

Protection traditionnelle

Les habitants de la région et les usagers du canal accordent une grande importance au bien et à sa protection. *British Waterways* demande systématiquement leur avis aux usagers sur le bien, son état et sa fonctionnalité.

Efficacité des mesures de protection

L'ICOMOS considère comme efficaces les mesures de protection du bien et de sa zone tampon. Toutefois, sa situation sur deux territoires nationaux et sur de nombreuses collectivités territoriales rend sa lecture complexe. La rédaction annoncée d'une planification de l'occupation des sols, spécifique à la zone tampon, complète et harmonisée, serait des plus utiles.

L'ICOMOS considère que la protection légale en place est appropriée, tout en attendant la promulgation d'une planification harmonisée et complète pour la zone tampon.

Conservation

Inventaires, archives, recherche

Il existe une importante documentation sous forme de plans, d'archives, de textes imprimés, d'iconographie à propos du bien et de son histoire. Ils sont principalement détenus par la Commission royale des monuments du pays de Galles, *British Waterways*, les archives du *Waterways Trust*, l'organisme *Cadw* du pays de Galles.

Les études de patrimoine technique et industriel à propos du canal de Pontcysyllte et de ses ouvrages d'art sont très nombreuses.

L'étude patrimoniale du bien et de son environnement a été fortement stimulée par la préparation du dossier de proposition d'inscription sur la Liste du patrimoine mondial, en particulier une étude de la conservation du bien, une étude paysagère du bien et de la zone tampon, une évaluation du patrimoine industriel de son environnement (zone tampon).

État actuel de conservation

L'État partie estime excellent l'état de conservation actuel du bien, notamment à la suite de l'important programme de restauration et d'entretien du pont-canal de Pontcysyllte et de ses abords. Un rapport de 2007 fournit un état détaillé de la conservation, incluant l'appréciation de l'intégrité - authenticité de tous les éléments techniques constitutifs du canal (ponts, tunnels, berges, déversoirs, etc.), suivant quatre niveaux : excellent, satisfaisant avec des réserves mineures, satisfaisant avec une réserve circonstanciée, mauvais. Ces appréciations prennent en compte les travaux nécessaires au maintien des berges et de l'étanchéité (voir *Intégrité et authenticité*).

Pour les 27 éléments structurels majeurs du bien en termes de valeur : 2 sont classés excellents, 19 au niveau deux, 4 au niveau trois et 2 en mauvais état de conservation.

Pour l'ensemble des 181 éléments constitutifs du canal : 30 % sont actuellement jugés dans un état médiocre d'un point de vue fonctionnel (rapport *British Waterways*) et ils nécessitent à terme des travaux. Du point de vue de l'état de conservation (rapport 2007) : 12 % des éléments constitutifs sont considérés comme insuffisants (niveau quatre) et 9 % posent une question spécifique d'authenticité – intégrité (niveau trois).

Les paysages ont également fait l'objet d'une évaluation dans le rapport 2007, au sein du bien et dans la zone tampon ; le rapport doit guider la planification de l'occupation des sols dans la zone tampon.

Une évaluation du patrimoine et de l'archéologie industrielle dans la zone tampon, de ses rapports avec l'histoire du canal a également été faite en 2007.

L'ICOMOS apprécie le travail d'analyse de la conservation du bien effectué pour chaque élément structurel du canal, du double point de vue de sa valeur patrimoniale en lien avec l'intégrité – authenticité et de sa fonctionnalité hydraulique.

Dans sa note du 10 février 2009, en réponse à la demande de précisions sur les éléments structurels au sein du bien, l'État partie a répondu que l'inventaire officiel de ces éléments est présenté par le document « Gazeteer » et à nouveau joint en annexe. Ils sont au nombre de 168. Les autres listes ou décomptes apparaissant dans le dossier, et donc dans ce document, sont des indications partielles liées au sujet traité et elles sont à considérer d'un strict point de vue technique ou esthétique.

Mesures de conservation mises en place et entretien

Les mesures de conservation et d'entretien sont associées au suivi permanent du bien par *British Waterways* (voir *Suivi*). Cet organisme public reconnaît comme un objectif premier sa mission de conservation du bien et la gestion technique et fonctionnelle en découle.

Les objectifs qualitatifs des mesures de conservation du bien sont guidés par le rapport de 2007 sur l'état de conservation pour en améliorer l'intégrité – authenticité. Tous les travaux doivent en outre maintenir l'état de fonctionnalité et la sécurité d'usage du canal et de ses ouvrages d'art.

Après le programme majeur de 2003-04, qui a notamment concerné le pont-canal de Pontcysyllte, les travaux prioritaires prochains sont :

- réfection de l'étanchéité du canal à Pentrefelin (hivers 2007 et 2008),
- réfection du mur de soutènement de Llangollen,
- amélioration de l'adduction d'eau à Llantysilio.

Efficacité des mesures de conservation

L'État partie estime qu'il n'y a pas aujourd'hui de menace majeure pesant sur l'état de conservation du bien en raison de l'entretien et du suivi du bien effectués par *British Waterways*.

L'ICOMOS estime que les mesures de conservation en cours sont efficaces.

L'ICOMOS considère que les mesures de conservation sont appropriées.

Gestion

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

Les partenaires de la gestion du bien sont :

- *British Waterways* comme propriétaire et gérant du canal ;
- les quatre autorités locales impliquées au titre du bien et de la zone tampon ;
- les organismes nationaux compétents, en particulier *Cadw* et *English Heritage*.

Les partenaires ont institué un Groupe directeur qui a rédigé le dossier, le plan de gestion et qui a coordonné les études afférentes de 2007. Le Groupe directeur a été ensuite officiellement chargé de coordonner la mise en place du plan de gestion par la signature d'un concordat

entre les partenaires (juin 2007). Il se veut aussi un élément de contact et d'échange avec les riverains et les usagers.

Cadre de référence : plans et mesures de gestion, y compris la gestion des visiteurs et la présentation

Le plan de gestion est un document-cadre pour les grandes orientations à venir de la gestion patrimoniale du bien, de l'organisation de son suivi monumental et paysager, de l'évaluation des pressions s'exerçant sur lui et des orientations de valorisation. C'est un outil de coordination entre les plans et les actions des différents partenaires. Il est défini pour une période allant de 2007 à 2011. Il comprend un planning récapitulatif et un calendrier synthétise l'ensemble des actions en cours (plan de l'année 2007) et à développer (2008-2011).

La gestion du canal est assurée par *British Waterways* suivant un plan financier et un programme de travaux couvrant la période 2007-2011. Conformément au plan de gestion, les travaux entrepris doivent ajouter aux objectifs techniques une recherche d'amélioration de l'authenticité.

Les permis de construire et les autorisations de travaux sont gérés par les autorités locales. Elles comprennent des mesures d'aides aux propriétaires privés et des recommandations pour guider les travaux.

L'étude paysagère de 2007 a montré le besoin de mise en place d'un plan de gestion végétal des abords immédiats du canal et d'un suivi de l'évolution paysagère de la zone tampon.

La présentation au public d'un bien historique de 18 km, aux multiples facettes, et de son environnement complexe est un véritable challenge. Un centre d'interprétation au pont-canal de Pontcysyllte et un autre au bassin de Trevor sont prévus depuis le programme des travaux de 2004-05. D'autres initiatives sont nécessaires ; elles dépendent généralement des communautés riveraines locales et des associations de citoyens en lien avec le canal et ses valeurs. Certains aménagements touristiques d'accueil et de visite sont nécessaires, la réfection de certains passages du chemin de halage également.

Compte tenu du nombre élevé de visiteurs et de sa probable croissance dans les années à venir, l'ICOMOS considère comme utile la rédaction d'un plan de développement touristique approfondi, comme section autonome du plan de gestion, et concernant l'ensemble des questions liées au tourisme et à sa coordination entre les partenaires du bien.

Préparation aux risques

British Waterways effectue un contrôle permanent des eaux et dispose des installations techniques (barrage, déversoirs) ainsi que des personnels compétents pour une gestion hydraulique en cas de crise ou d'accident majeur. En amont, l'agence du bassin de la Dee peut mettre en place un plan de prévention et de gestion des inondations.

Les risques industriels d'explosion et d'incendie sont pris en compte dans un plan d'intervention d'urgence des autorités locales et des services de la protection civile.

Implication des communautés locales

Les Amis de Pontcysyllte est un groupe établi par les communautés locales pour travailler en partenariat avec le *Comité directeur* du bien.

Un processus de consultation de la population a été organisé pendant douze semaines, notamment à propos du plan de gestion et des attendus de la protection – conservation du bien pour les habitants riverains.

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

British Waterways dispose d'un budget annuel d'environ 150 000 £ pour le canal (2007). Il est garanti par son plan d'investissement financier pour la période 2007-2011.

Le pays de Galles et les comtés impliqués dans la gestion du bien assurent des services spécifiques d'entretien du bien : chemin de halage, ponts de franchissement du canal, routes et parkings, facilités d'accueil des touristes, etc. Des fonds sont garantis pour un ensemble de travaux planifiés à court terme.

British Waterways dispose d'une expérience de gestion des canaux et des sites patrimoniaux importante. Il dispose de personnels formés et de conseillers scientifiques. Les personnels permanents sur site sont au nombre de 24, auxquels il convient d'ajouter des saisonniers.

Les organismes publics de protection – conservation *Cadw* (pays de Galles) et *English Heritage* peuvent mobiliser des spécialistes reconnus dans tous les domaines de la conservation des biens culturels : archéologues, architectes, ingénieurs, historiens.

Les trois comtés disposent également de personnels permanents formés à la conservation du patrimoine.

Différentes institutions fournissent aussi leur aide : *Countryside Council for Wales*, *The Institution of Civil Engineers*, *The Royal Commission on the Ancient and Historical Monuments of Wales*.

Efficacité de la gestion actuelle

L'ICOMOS considère que la gestion actuelle est efficace.

L'ICOMOS considère que le plan de gestion du bien et sa coordination sont satisfaisants. Toutefois, une vision plus approfondie et une gestion plus coordonnée des questions liées au développement touristique et à l'interprétation du bien enrichiraient le plan de gestion.

6. SUIVI

British Waterways dispose d'un système d'entretien et de suivi technique des canaux qui a fait ses preuves depuis une cinquantaine d'années, appuyé sur un personnel compétent. C'est un système d'évaluation et de gestion des risques pouvant affecter le canal, ainsi qu'une méthode de suivi obéissant à un programme, à des objectifs et à un calendrier stricts. La question de la sécurité des usagers du canal est également un objectif du suivi.

Vingt-cinq structures ou éléments structurels du canal sont identifiés comme pouvant causer un risque majeur en cas de défaillance. Ils font l'objet d'une attention particulière au sein du programme principal de suivi du bien.

Les rapports effectués à l'issue de chaque inspection comportent une évaluation indiquant l'état de conservation de l'élément et si nécessaire l'urgence des travaux à effectuer (voir *État actuel de conservation*).

Le suivi de l'état de conservation des monuments et des sites relevant les différentes listes de protection nationale est assuré par les organismes *Cadw* et *English Heritage*, sur une base périodique de six ans.

Le suivi des constructions et des paysages du bien et de sa zone tampon est assuré par les autorités locales des comtés et des municipalités sur une base périodique de six ans.

L'ICOMOS considère que le suivi du bien est approprié.
--

7. CONCLUSIONS

L'ICOMOS reconnaît la valeur universelle exceptionnelle du pont-canal et du canal de Pontcysyllte.

Recommandations concernant l'inscription

L'ICOMOS recommande que le pont-canal et le canal de Pontcysyllte, Royaume-Uni, soient inscrits sur la Liste du patrimoine mondial sur la base des *critères (i), (ii) et (iv)*.

Déclaration de valeur universelle exceptionnelle recommandée

Le pont-canal et le canal de Pontcysyllte ont une valeur universelle exceptionnelle :

- Le canal de Pontcysyllte est un exemple remarquable de construction d'une voie d'eau artificielle dans un environnement géographique difficile, à la fin du XVIIIe siècle et au début du XIXe siècle. Il a nécessité des travaux de génie civil importants et hardis.
- Le pont-canal de Pontcysyllte est un chef-d'œuvre pionnier d'ingénierie et d'architecture monumentale, par le célèbre ingénieur civil Thomas Telford. Il a été réalisé par des arches métalliques sur de fines et hautes piles maçonnées.
- Ce sont des exemples précoces et exceptionnels des innovations apportées par la révolution industrielle en Angleterre, où ils ont permis un développement décisif des capacités de transport.
- Ils témoignent des échanges internationaux et d'influences très importants dans la navigation intérieure, dans le génie civil, dans l'aménagement du territoire et dans l'application du fer à la conception des structures.

Critère (i) : Le pont-canal de Pontcysyllte est un ouvrage d'art monumental très novateur, réalisé au moyen d'arches métalliques posées sur de hautes et fines piles maçonnées. C'est le premier grand chef-d'œuvre de l'ingénieur civil Thomas Telford, à la base d'une notoriété internationale exceptionnelle. Il témoigne des capacités de production alors uniques de l'industrie sidérurgique britannique.

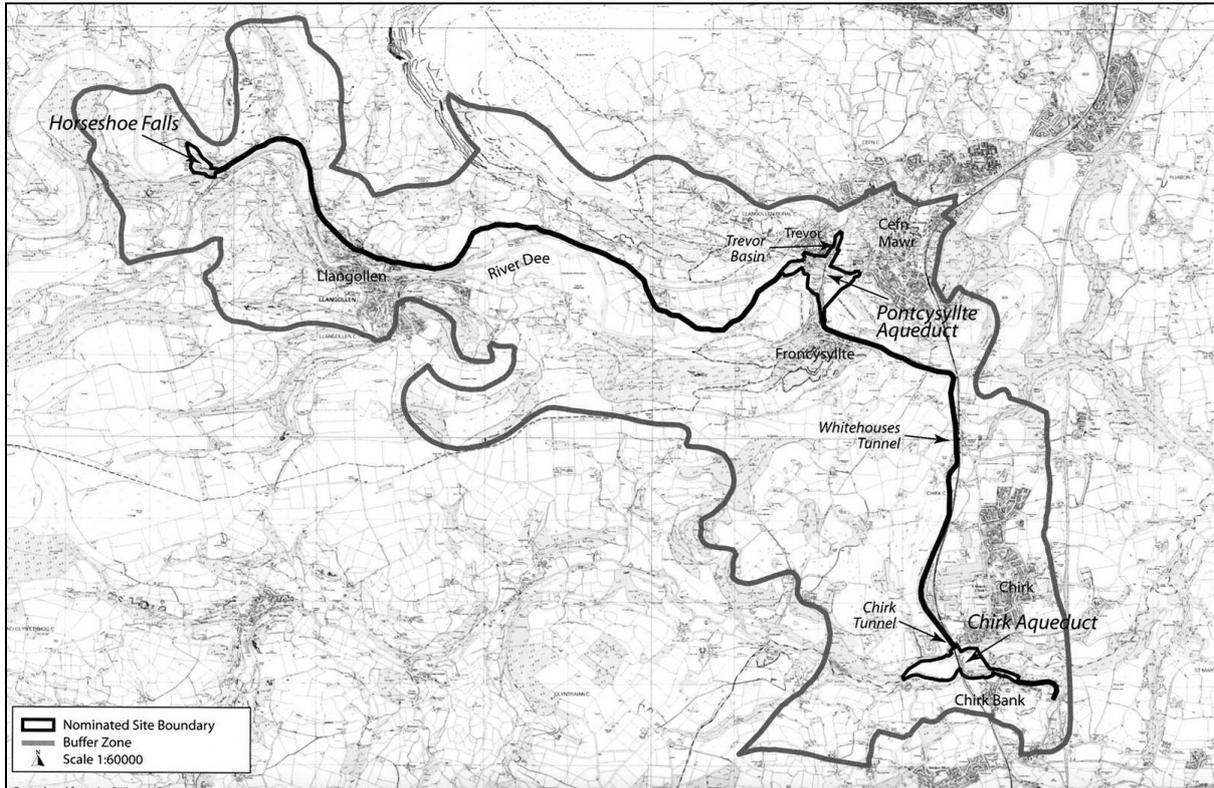
Critère (ii) : La construction intensive des canaux en Grande-Bretagne, à compter de la seconde moitié du XVIIIe siècle, et particulièrement de celui de Pontcysyllte dans une région difficile, témoigne d'échanges techniques considérables et de progrès décisifs dans la conception et la réalisation des voies d'eau artificielles.

Critère (iv) : Le canal de Pontcysyllte et ses ouvrages d'art témoignent d'une étape marquante dans le développement des transports lourds au profit de la révolution industrielle. Ils sont des représentants exceptionnels de ses nouvelles possibilités techniques et monumentales.

L'authenticité et l'intégrité du pont-canal et du canal de Pontcysyllte sont satisfaisantes. Leur gestion technique et monumentale par *British Waterways* également. Le plan de gestion est convenable ; il définit bien les objectifs de la conservation, mais il gagnerait à unifier la préservation de la zone tampon et à définir un plan du développement touristique et d'interprétation du site.

L'ICOMOS recommande que l'État partie prenne en considération les points suivants :

- Inscrire le bien en totalité sur la Liste des monuments anciens du Royaume-Uni (*Schedule of Ancient Monuments*) ;
- Harmoniser la protection au sein de la zone tampon par la rédaction d'un document unique de planification de l'occupation des sols en rapport avec la protection paysagère et environnementale du bien et rassemblant les différentes réglementations territoriales dont ils dépendent ;
- Suivre avec attention notamment le projet de reconversion de l'usine chimique en lien direct avec l'aqueduc de Pontcysyllte et sa valorisation, et faire part du développement de ce projet et des options paysagères retenues, et tenir informé le Comité du patrimoine mondial de tout projet de développement en accord avec le paragraphe 172 des *Orientations* ;
- Compte tenu du nombre élevé de visiteurs et de sa probable croissance dans les années à venir, préparer un plan de développement touristique approfondi, comme section du plan de gestion ; il devrait concerner l'ensemble des questions liées au tourisme, à sa coordination entre tous les partenaires du bien et à une politique homogène de son interprétation.



Plan indiquant les délimitations du bien proposé pour inscription



Vue aérienne



Pont-canal de Pontcysyllte



Aqueduc de Chirk



Roche taillée pour créer une terrasse le long du canal à Wern-Isaf