

RAPPORT
de la mission de conseil conjointe
Centre du patrimoine mondial / ICOMOS
au titre du bien du patrimoine mondial
« Bordeaux, Port de la Lune » (France)
24-26 juin 2024



Tables des Matières

REMERCIEMENTS	3
RÉSUMÉ SYNTHÉTIQUE DU RAPPORT.....	4
I. LE BIEN	9
II. LA MISSION.....	10
III. ANALYSE DU PROJET DE TÉLÉCABINES SELON LES DIFFÉRENTS TRACÉS ...	11
1. Les attributs sous-tendant la vue du bien.....	15
2. Les dispositifs accompagnant le transport par câble envisagé.....	16
3. Analyse des franchissements de la garonne proposés	17
4. La continuation des tracés rive droite, depuis Lissandre Nord et Sud	23
5. Le « tracé violet » (nouvelle alternative potentielle).....	26
IV. CONCLUSIONS ET RECOMMANDATIONS.....	29
V. ANNEXES	33
<i>Annexe I : Termes de référence de la mission</i>	<i>33</i>
<i>Annexe II : Composition de l'équipe de la mission</i>	<i>35</i>
<i>Annexe III : Programme de la mission</i>	<i>36</i>
<i>Annexe IV : Liste des personnes rencontrées.....</i>	<i>37</i>
<i>Annexe V : Déclaration de la VUE du bien.....</i>	<i>39</i>
<i>Annexe VI : Liste des documents clés qui ont informé la mission</i>	<i>40</i>

REMERCIEMENTS

L'équipe de la mission tient à exprimer sa gratitude aux services concernés de Bordeaux Métropole et de la Ville de Bordeaux pour leur aimable hospitalité et les excellentes dispositions mises en place pour assurer le bon déroulement de la mission.

Le programme de la mission, qui associait des réunions avec diverses parties prenantes à des visites et des discussions sur le terrain, a permis à l'équipe de la mission de recevoir des informations de première main sur les questions soulignées dans ses termes de référence et d'obtenir une vue d'ensemble complète et détaillée du projet de téléphérique urbain sur la Garonne, au sein du bien du patrimoine mondial « Bordeaux, Port de la Lune ».

L'équipe de la mission tient à adresser ses remerciements particuliers à Mme Anne Laure Moniot (Cheffe de service, Service architecture et patrimoine urbain en projet, Direction de l'urbanisme, Direction générale de l'aménagement, Bordeaux Métropole), ainsi qu'à ses collègues pour les efforts qu'ils ont déployés afin d'assurer le succès de la mission.

Les membres de la mission ont eu le privilège de rencontrer Mme Christine Bost, Présidente de Bordeaux Métropole, et M. Pierre Hurmic, Maire de Bordeaux et Premier Vice-président de Bordeaux Métropole pour la transition des territoires, et d'échanger au cours de la visite avec des représentants de l'État partie, notamment de la Direction régionale des affaires culturelles (DRAC) de Nouvelle-Aquitaine, ainsi qu'avec de nombreux représentants de la Ville de Bordeaux et de Bordeaux Métropole, qui ont tous apporté un soutien précieux à la réalisation des objectifs de la mission. Nous tenons également à remercier toutes les parties prenantes pour leur engagement constant et leur détermination à préserver et promouvoir ce bien du patrimoine mondial.

RÉSUMÉ SYNTHÉTIQUE DU RAPPORT

Le contexte de la mission

Les récents développements de la ville et de la métropole bordelaise ont conduit le Conseil métropolitain à proposer, le 23 septembre 2021, l'étude d'une infrastructure de transport par câble pour résoudre, de manière « décarbonée », les difficultés de connexion des transports publics entre les quartiers situés rive droite, sur les coteaux de la Garonne (secteur Cenon-Lormont), et ceux situés rive gauche. Des études d'opportunité ont confirmé la pertinence de cette proposition par rapport à d'autres moyens de transport public et en complément d'autres mesures adoptées (mais pas encore appliquées), comme les circuits circulaires de bus rapides prévus en 2025, permettant de mailler les lignes de tramways rayonnantes à partir du centre-ville.

Trois tracés (rouge, vert et bleu), se distinguant essentiellement par leur franchissement de la Garonne et leur terminus, ont été proposés et étudiés par Bordeaux Métropole, permettant de dégager neuf variantes susceptibles de répondre au mieux à la question posée, compte tenu d'une fréquentation potentielle estimée à 10.000 voyageurs/jour en 2030, de bonnes connexions avec les transports publics et d'un bon report modal. Au-delà des enjeux de mobilité de l'entreprise, le projet pourrait aussi constituer une attraction touristique selon les acteurs locaux.

Parmi les contraintes à respecter précisées par le Conseil métropolitain :

- la préservation de la valeur universelle exceptionnelle (VUE) du bien du patrimoine mondial, tout en maintenant son usage comme zone portuaire, son développement industriel ainsi que sa valeur patrimoniale et environnementale (site Natura 2000) ;
- l'insertion et la limitation des impacts liés au survol ;
- permettre l'implantation au sol des infrastructures nécessaires au projet (stations, pylônes, parkings).

À ce stade du projet, le CLUB (Comité Local UNESCO) a été consulté et une concertation avec le public a été organisée (2022-2023), qui ont débouché sur un accueil plutôt favorable moyennant des conditions que le Conseil de Bordeaux Métropole a décidé de valider (mars 2023) en soulignant la nécessaire intégration urbaine et paysagère, les précautions de survol à prendre, la connexion au réseau de transport et la bonne intermodalité (P + R) à assurer. Il signalait aussi la volonté de s'orienter vers un système de « transport pour tous », alors que les études effectuées par Bordeaux Métropole avaient pris pour hypothèse le choix du système de transport par câble le plus modeste. Les dimensions des infrastructures du transport par petites cabines (encombrement des pylônes et des stations) figurées dans les études réalisées et mises à disposition de la mission seront donc à majorer dans tous les cas.

C'est dans ce contexte qu'une mission de conseil conjointe du Centre du patrimoine mondial et de l'ICOMOS a été invitée sur place du 24 au 26 juin 2024 pour évaluer l'impact des trois familles de tracés sélectionnées par Bordeaux Métropole et la ville de Bordeaux sur la VUE du bien du patrimoine mondial « Bordeaux, Port de la Lune » et sur ses attributs. Au cœur de ceux-ci figurent les éléments identitaires liés au caractère fluvial et maritime du site, les perspectives entre les deux rives, la qualité visuelle des quais, l'harmonie des lignes horizontales de leurs façades avec le fleuve, mais aussi les coteaux de la Garonne et leurs espaces boisés compris dans la zone tampon et classés.

Les tracés envisagés à l'état actuel se situent tous dans le périmètre du bien en rive gauche tandis qu'en rive droite, ils traversent principalement la zone tampon.

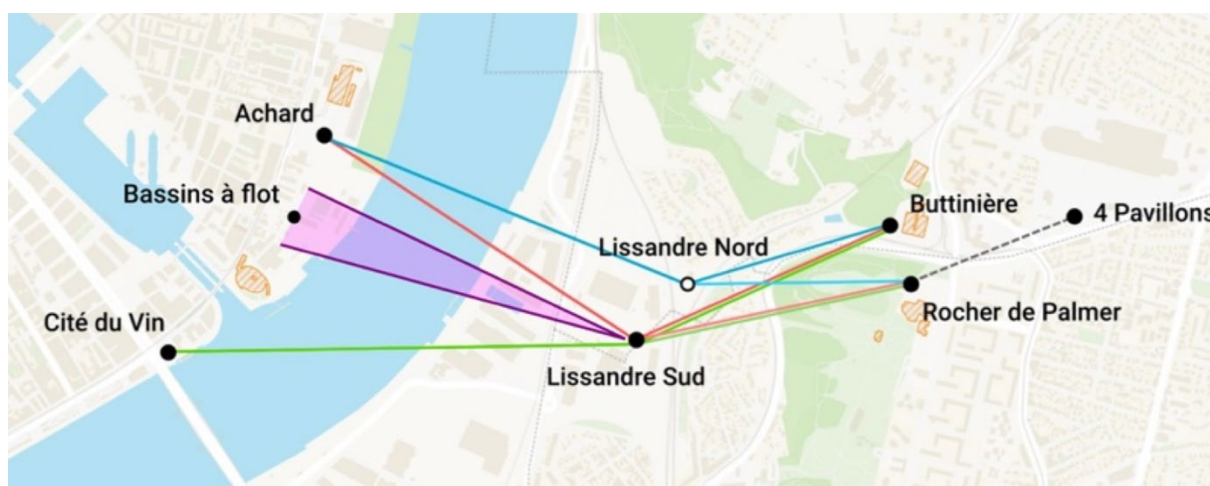
Le calendrier prévisionnel est le suivant : élaboration technique du projet en 2025-2027, instruction des dossiers réglementaires et enquête publique en 2028, construction du transport par câble en 2028-2029.

Résultat de l'analyse du dossier

Sur la base de l'analyse du dossier et des visites sur place, la mission a conclu que le tracé vert aurait un impact négatif sur la préservation de la VUE du bien « Bordeaux, Port de la Lune » et que ce serait également le cas pour les tracés rouge et bleu entre Lissandre et Rocher de Palmer.

Les tracés rouge et bleu compris entre les stations Achard et Buttinière pourraient être conçus de manière à ne pas avoir d'impact sur la VUE du bien si les changements suggérés dans ce rapport étaient apportés. À cette fin, il conviendrait d'effectuer des études supplémentaires avant de prendre toute décision, ainsi que de préparer une étude d'impact sur le patrimoine (EIP) selon le *Guide et boîte à outils pour les évaluations d'impact dans un contexte de patrimoine mondial*, et de la soumettre pour examen par l'ICOMOS en même temps que les plans révisés.

Une quatrième alternative, qui n'a pas été étudiée par Bordeaux Métropole comme les autres, a été évoquée en fin de mission : le « tracé violet ». En l'état actuel de son esquisse, elle aura également un impact négatif sur la préservation de la VUE du bien.



Le projet des trois familles de tracés de transport par câble de Bordeaux Métropole et le tracé violet alternatif.

Le tracé vert

Le franchissement suggéré de la Garonne ne serait pas compatible avec la préservation de la VUE du bien. Le projet propose de franchir le fleuve selon un tracé diagonal, faisant fi de la géographie et de l'histoire du site dont les constructions riveraines sont traditionnellement disposées perpendiculairement. Par ailleurs, la grande distance de la traversée diagonale, qui débiterait sur un terrain exigu et mitoyen du pont Jacques Chaban-Delmas, obligerait à implanter un pylône élevé (100 m) dans le fleuve – qui est au cœur des attributs sous-tendant la VUE du bien – et à proximité du chenal d'accès des Bassins à flots. De plus, l'effet cumulatif des constructions techniques encombrantes du système de transport par câble avec celles, déjà très imposantes, du pont et de la Cité du Vin qui dominent le paysage environnant, engendrerait une cacophonie visuelle qui porterait atteinte au paysage de la Garonne et à l'intégrité du bien. Enfin, l'implantation de la station de départ sur un terrain exigu entraînerait la démolition de deux constructions rue Achard, qui présentent un intérêt patrimonial.

Le tracé rouge

Dans sa version Achard – Buttinière, l'étude de ce tracé devrait être achevée en ce qui concerne les dimensions et l'encombrement des dispositifs fixes découlant du système de transport par câble choisi (y compris le parking). La mission conseille de vérifier l'intégration paysagère de ces dispositifs compte tenu des recommandations formulées ci-dessous dans l'objectif de préserver la VUE du bien, ainsi que d'entreprendre une EIP du projet choisi et de la soumettre pour examen par l'ICOMOS en même temps que les plans révisés.

- Achard – Lissandre Sud (franchissement de la Garonne) : les pylônes (de l'étude actuelle) seraient peu visibles des quais, avec leurs façades du XVIIIe siècle, et se détacheraient loin derrière le pont, sur un paysage industriel et arboré. Ils seraient en revanche très visibles pour la navigation fluviale lors de l'approche du port depuis l'océan. Il s'agirait, en particulier, du premier pylône de la rive droite, côté concave du fleuve, situé dans le périmètre du bien, qui est aussi désapprouvé par le chantier naval où il serait implanté. La mission recommande d'envisager de supprimer ce pylône et de passer de la rive gauche au pylône suivant, qui serait dès lors plus important. La distance de franchissement resterait inférieure à celle du tracé vert et cette modification aurait un impact réduit, car le pylône le plus dérangeant (côté concave) serait déporté de 250 m en retrait, près des infrastructures ferroviaires et en dehors du périmètre du bien.
- Lissandre Sud – Buttinière : les pylônes mériteraient une meilleure intégration au paysage (depuis et vers les coteaux, site classé situé dans la zone tampon). Il est recommandé de ne pas implanter ces dispositifs dans la zone de maraîchage, d'éviter d'en placer en évidence sur un promontoire ou au milieu de massifs boisés, qui nécessiteraient des abattages importants. Des suggestions allant dans ce sens sont émises dans ce rapport.
- Lissandre Sud – Rocher de Palmer : cette variante de prolongation du tracé rouge a un impact sur la VUE du bien et doit donc être évitée. La station Rocher de Palmer serait implantée dans le parc d'une gentilhommière du XVIIIe siècle, jadis entouré de vignobles, complémentaire à la vocation historique de Bordeaux dont elle constitue un attribut important, offrant de belles vues vers la ville et la Garonne. Le tracé et ses infrastructures traverseraient en diagonale la plus importante échappée de ce parc, défigurant le paysage, y compris dans les massifs boisés et les coteaux, par l'implantation de quatre pylônes et par des câbles en suspension. Or, la vocation de la zone tampon est, au contraire, de contribuer à la préservation de la VUE du bien.

Le tracé bleu

Dans sa version Achard – Buttinière, moins performante que le tracé rouge en raison de l'inaccessibilité de la station de virage Lissandre Nord, l'étude de ce tracé devrait être complétée quant aux dimensions et à l'encombrement des dispositifs fixes découlant du système de transport par câble choisi (y compris le parking). La mission conseille de vérifier l'intégration paysagère de ces dispositifs compte tenu des recommandations formulées ci-dessous dans l'objectif de préserver la VUE du bien, ainsi que d'entreprendre une EIP du projet choisi et de la soumettre pour examen par l'ICOMOS en même temps que les plans révisés.

Recommandations :

- envisager de supprimer le pylône 4 du trajet Achard – Lissandre Nord afin d'éviter son impact visuel dans la courbe concave du fleuve ;
- envisager de dégager le pylône 11 de la zone de maraîchage et d'intégrer soigneusement les pylônes 12 et 13 en bordure du massif boisé ;

- ne pas poursuivre la variante du prolongement du tracé de Lissandre Nord à Rocher de Palmer.

Le tracé violet

Cette nouvelle alternative a été évoquée en fin de mission et n'a pas fait l'objet d'études par Bordeaux Métropole. Elle se distingue du tracé rouge uniquement par le franchissement de la Garonne à partir d'une station de départ « Bassins à flot », implantée sur des terrains bâtis près de la Cité du Vin, entravant ainsi les activités du port alors qu'il serait question d'y accueillir la plupart des grands paquebots de tourisme avant le pont Jacques Chaban-Delmas. Enfin, plusieurs bâtiments de ce site sont des Monuments historiques. En l'état, ce tracé ne semble donc pas compatible avec la préservation de la VUE, ni dans son franchissement de la Garonne, ni dans son prolongement de Lissandre Sud à Rocher de Palmer (voir le tracé rouge, ci-dessus).

Le potentiel urbanistique des futures stations

L'étude des différents tracés proposés et de l'implantation des stations ne semble pas s'inscrire dans un projet urbanistique préalablement étudié. Or, les dispositifs fixes inhérents à un transport par câble sont appelés à durer plusieurs dizaines d'années. Par conséquent, ils impacteront nécessairement l'urbanisation de ces zones.

Il est dès lors conseillé de prendre en compte attentivement le potentiel de développement futur des terrains environnant les stations et pylônes lors du réexamen du transport par câble à la lumière de l'accroissement des structures inhérentes au système qui sera choisi par Bordeaux-Métropole. Cet examen comprendrait :

- l'étude précise (sur le terrain avec ses particularités) de l'accroissement des structures fixes et mobiles du tracé retenu selon le système sélectionné : emprise des stations, pylônes et parkings environnants (y compris accès, entretien et pompiers), câbles et matériel technique annexe, modèle et capacité des cabines, abattages d'arbres, voiries, zones d'élagages ou de rabattages indispensables ;
- l'étude de la faisabilité des modifications techniques suggérées, requérant des interventions d'intégration parfois délicates, afin d'éviter des conséquences négatives sur le paysage ;
- l'évaluation de l'impact cumulé de ces données sur un projet de développement futur de la zone ;
- une réévaluation de la pertinence stratégique globale du transport par câble, compte tenu de ces nouvelles données et de la faisabilité de ces ajustements sur le plan technique.

En conclusion, et compte tenu

- de l'incompatibilité de la traversée de la Garonne depuis la station Cité du Vin (tracé vert) avec la préservation de la VUE du bien du patrimoine mondial ;
- du caractère incompatible de l'esquisse du tracé violet avec la préservation de la VUE du bien, en particulier de sa station de départ située sur un terrain du Port, dans la perspective d'un accueil des paquebots en aval du pont Jacques Chaban-Delmas ;
- de l'impact paysager négatif de tous les tracés envisagés sur les coteaux boisés et sur le parc de Palmer, éléments importants des attributs de la zone tampon du bien ;
- du potentiel urbanistique des abords des installations fixes, qui reste à étudier ;

il est fortement conseillé de procéder à une réévaluation de la pertinence stratégique globale d'un système de transport par câble et de ses performances (impact écologique et paysager, investissement et rentabilité, entretien, durée et nuisance des travaux pour les riverains) par rapport à d'autres solutions (par exemple, le passage des tramways sur le pont Jacques Chaban-Delmas, qui permettrait de relier la ligne A et la ligne B).

Par conséquent, la mission recommande qu'un dossier complet soit étudié pour les tracés rouge et/ou bleu entre Lissandre et Buttinière, intégrant les conseils formulés dans ce rapport ainsi que le dimensionnement exact des installations fixes dépendant du choix du système de transport choisi. Ces dossiers incluront une étude d'impact sur le patrimoine selon le *Guide et boîte à outils pour les évaluations d'impact dans un contexte de patrimoine mondial*. L'État partie est invité à soumettre au Centre du patrimoine mondial le dossier complet du tracé choisi ainsi que l'étude d'impact sur le patrimoine qui s'y rapporte, pour examen technique par l'ICOMOS, avant que des décisions difficilement réversibles ne soient prises (et avant l'élaboration du projet concernant les études de conception détaillées et les choix architecturaux), conformément aux paragraphes 172 et 118bis des Orientations devant guider la mise en œuvre de la Convention du patrimoine mondial.

I. LE BIEN

Le centre historique de la ville portuaire Bordeaux située dans le sud-ouest de la France représente un ensemble urbain et architectural exceptionnel, créé à l'époque des Lumières, dont les valeurs ont perduré jusqu'à la première moitié du XXe siècle. Paris exclu, c'est la ville française qui compte le plus de bâtiments protégés (356). Elle voit aussi reconnaître son rôle historique en tant que centre d'échanges d'influences sur plus de 2.000 ans, en particulier depuis le XIIe siècle du fait des liens avec la Grande-Bretagne et les Pays-Bas. Les plans urbains et les ensembles architecturaux à partir du début du XVIIIe siècle font de la ville un exemple exceptionnel des tendances classiques et néoclassiques et lui confèrent une unité et une cohérence urbaine et architecturale remarquables. Son urbanisme représente le succès des philosophes qui voulaient faire des villes un creuset d'humanisme, d'universalité et de culture.

Le bien 'Bordeaux, Port de la Lune' a été inscrit sur la Liste du patrimoine mondial en 2007 (Décision 31 COM 8B.38). Parallèlement, le Comité du patrimoine mondial a adopté la Déclaration de valeur universelle exceptionnelle du bien (voir l'annexe IV) sur la base des critères (ii) et (iv) :

Critère (ii) : Bordeaux, Port de la Lune constitue un témoignage exceptionnel d'un échange d'influences sur plus de 2 000 ans. Ces échanges ont apporté à cette ville cosmopolite, à l'époque des Lumières, une prospérité sans équivalent qui lui a offert une transformation urbaine et architecturale exceptionnelle, poursuivie au XIXe siècle et jusqu'à nos jours. Les différentes phases de la construction et du développement de la ville portuaire sont lisibles dans son plan urbain, tout particulièrement les grandes transformations réalisées à partir du début du XVIIIe siècle.

Critère (iv) : Bordeaux, Port de la Lune représente un ensemble urbain et architectural exceptionnel, créé à l'époque des Lumières, dont les valeurs ont perduré jusqu'à la première moitié du XXe siècle. Bordeaux est exceptionnelle au titre de son unité urbaine et architecturale classique et néo-classique, qui n'a connu aucune rupture stylistique pendant plus de deux siècles. Son urbanisme représente le succès des philosophes qui voulaient faire des villes un creuset d'humanisme, d'universalité et de culture.

Le bien s'étend sur 1.731 ha et possède une zone tampon de 11.974 ha.

La ville de Bordeaux comporte 356 bâtiments classés, visés dans la loi du 31 décembre 1913. La ville historique est protégée par le Plan de sauvegarde et de mise en valeur (PSMV), adopté en 1988 et révisé en 2022. Les structures de gestion pour la protection et la conservation du bien incluent les responsabilités communes des gouvernements nationaux, régionaux et locaux.

Le système de gestion pour la préservation et la gestion du bien est encadré par différents outils : le Plan de gestion du bien, rendu au moment de son inscription en 2007, ainsi que des plans d'actions complémentaires formant un cadre stratégique et opérationnel.

Le système de protection de la métropole comprend quant à lui la protection des monuments historiques et leurs abords, le Plan de Sauvegarde et de Mise en Valeur (PSMV) concernant la partie centrale du territoire de Bordeaux reconnue Site Patrimonial Remarquable (SPR), le plan local d'urbanisme intercommunal (PLUi) et le plan de prévention du risque d'inondation.

Entre 2007 et 2010, le bien faisait l'objet d'un suivi réactif, avec une mission de suivi réactif conjointe Centre du patrimoine mondial/ICOMOS en janvier 2009.

II. LA MISSION

L'État partie a invité une mission de conseil conjointe Centre du patrimoine mondial/ICOMOS sur le bien du patrimoine mondial « Bordeaux, Port de la Lune » par une lettre de sa Délégation permanente auprès de l'UNESCO le 26 janvier 2024, après que les services de la Direction régionale des affaires culturelles (DRAC) de Nouvelle-Aquitaine aient attiré l'attention de la collectivité sur le risque que représenterait, pour la VUE du bien, un projet de téléphérique urbain réalisé en son sein, au-dessus de la Garonne.

Le projet s'inscrit dans le cadre du Schéma des Mobilités de Bordeaux Métropole voté en 2021 et vise à décongestionner le territoire métropolitain, à renforcer les connexions entre les deux rives de la Garonne et à décarboner les mobilités. La géographie de cette partie de la Métropole et les infrastructures existantes ne permettent pas la mise en place d'un transport public efficace. Aujourd'hui, avec les transports disponibles (et avant la mise en service en 2025 de la ligne circulaire des boulevards de bus express), le trajet rive gauche – rive droite dans ce secteur dure 40 min. Il pourrait être ramené à 7 min avec un transport par câble, dans un contexte où les aménagements en cours et l'évolution démographique augmentent la demande.

Le projet n'a pas fait l'objet d'une notification antérieure auprès du Centre du patrimoine mondial ni d'une étude d'impact sur le patrimoine. Il a toutefois été présenté au Comité Local UNESCO Bordeaux en 2022 et a fait l'objet d'une concertation publique réglementaire de novembre 2022 à février 2023.

La mission, organisée du 24 au 26 juin 2024 inclus, a suivi les termes de référence convenus avec l'État partie (Annexe I). L'équipe de la mission était composée d'Irena Caquet, Spécialiste de programme au sein de l'Unité Europe et Amérique du Nord du Centre du patrimoine mondial de l'UNESCO, et d'Anne Van Loo, experte pour l'ICOMOS.

S'appuyant sur l'analyse de la documentation reçue, des visites sur le terrain et des échanges avec les représentants de Bordeaux Métropole, de la Ville Bordeaux et de la DRAC Nouvelle-Aquitaine (voir Annexes III et IV pour le programme et la liste des personnes rencontrées), la mission avait pour objectifs principaux :

- de définir les attributs sous-tendant la VUE du bien qui sont susceptibles d'être affectés par le projet selon les différents tracés ;
- d'évaluer à titre préliminaire les impacts potentiels du projet, en tenant compte de chacune des alternatives proposées, sur les attributs sous-tendant la VUE du bien ainsi que les éventuels impacts cumulatifs en relation avec l'infrastructure déjà existante ;
- si un tracé devait être retenu, de déterminer ses conditions et émettre des suggestions à prendre en compte dans le projet afin d'accroître son intégration dans le grand paysage et de préserver la VUE du bien.

III. ANALYSE DU PROJET DE TÉLÉCABINES SELON LES DIFFÉRENTS TRACÉS

CONTEXTE

Les récents développements urbains de Bordeaux et, plus largement, de la métropole bordelaise, ont entraîné un accroissement des déplacements quotidiens et de nouvelles dynamiques de déplacement. Bordeaux figure aujourd'hui parmi les cinq villes les plus congestionnées de France. Ce phénomène a mené, en 2021, à l'élaboration d'un nouveau Schéma des Mobilités, adopté par le Conseil métropolitain du 23 septembre 2021, identifiant qu'une infrastructure de transport par câble pourrait répondre aux difficultés de connexion par transport public entre les quartiers situés sur les coteaux de la Garonne, rive droite, et ceux situés rive gauche. Le Schéma prévoit aussi de mailler les lignes de tramways, rayonnantes à partir du centre-ville, par des circuits circulaires de bus rapides (prévus pour septembre 2025) et de « décarboner » les mobilités.

Des études d'opportunité ont été menées pour explorer la pertinence d'un transport par câble reliant les deux rives de la Garonne, avec pour objectif de déterminer des tracés envisageables pour un certain potentiel de voyageurs et sans contraintes insurmontables d'insertion et de survol. Cet examen a montré que seule la proposition de liaison entre le quai de la rive gauche et les coteaux de la Garonne pouvait prétendre à une fréquentation d'environ 10.000 voyages/jours en 2030 ainsi qu'à une bonne connexion au réseau de transport public de l'agglomération (voir Document de synthèse établi par Bordeaux Métropole : *Télécabines. Projet de transport par câble*. Mission de conseil UNESCO – ICOMOS International. 24-26 juin 2024, p. 11).

Plusieurs solutions alternatives ont aussi été comparées au projet de transport par câble (amélioration de la desserte de bus existante, création d'un service combinant transport fluvial et bus, création d'une ligne de tramway, création d'une ligne de bus express). Ces autres solutions ont fait l'objet d'une analyse multicritère au terme de laquelle elles ont été jugées non satisfaisantes pour le territoire retenu.

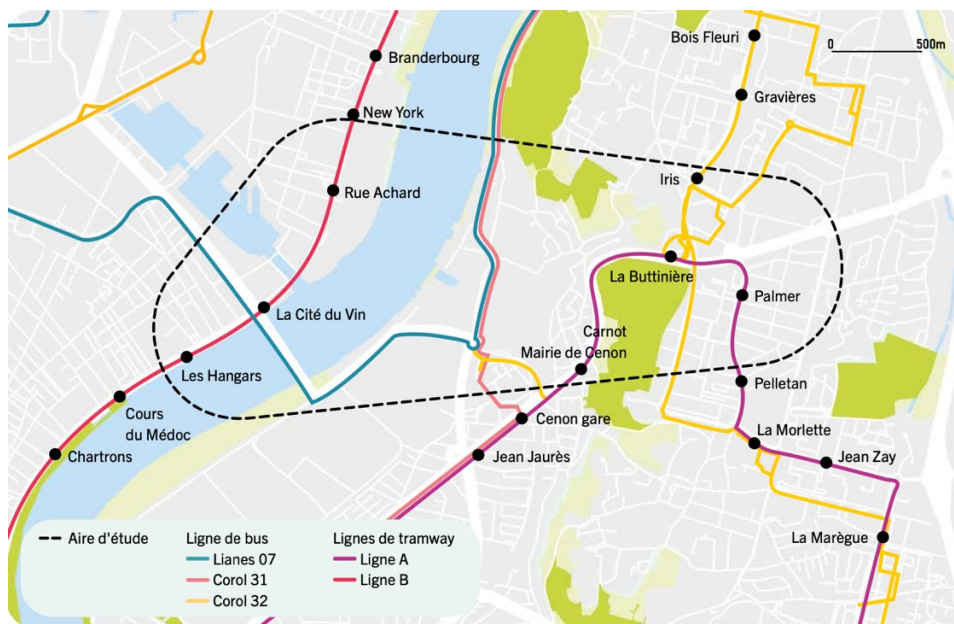
Étant donné que l'absence de projet semblait rédhibitoire au regard de l'augmentation des déplacements entre les deux rives, prévue d'ici 2030, le mode de déplacement par câble a été retenu à l'issue de ces études pour les avantages qu'il apporte. À savoir :

- Nouvelle possibilité de franchissement de la Garonne augmentant les possibilités d'échanges entre les deux rives ;
- Haute qualité de l'offre pour un temps de parcours très court et constant ;
- Fréquentation élevée avec un potentiel supérieur aux alternatives étudiées ;
- Report modal important ;
- Fortes économies de CO₂.

Le transport par câble est donc présenté par Bordeaux Métropole comme l'une des réponses proposées dans le Schéma des Mobilités pour renforcer le maillage du réseau de transport collectif en prévoyant un nouveau lien entre le tramway A (rive droite) et le tramway B (rive gauche) au nord du pont Jacques Chaban-Delmas. L'atout majeur du projet est de permettre de relier le cœur du Port de la Lune aux coteaux de la rive droite en 10 minutes à peine et de faciliter ainsi les échanges entre les deux rives ainsi qu'entre les différents quartiers traversés.

Les principales retombées concrètes attendues du projet sont les suivantes :

- Alléger la circulation automobile et les pollutions qu'elle engendre sur le centre historique en « désaturant » la ligne A du tramway grâce aux parkings de dissuasion aménagés à proximité des stations de télécabines – en particulier sur le tronçon de la ligne le plus chargé : Cenon gare / Porte de Bourgogne ;



Les principales lignes de transports collectifs (extrait du Dossier de concertation du projet).

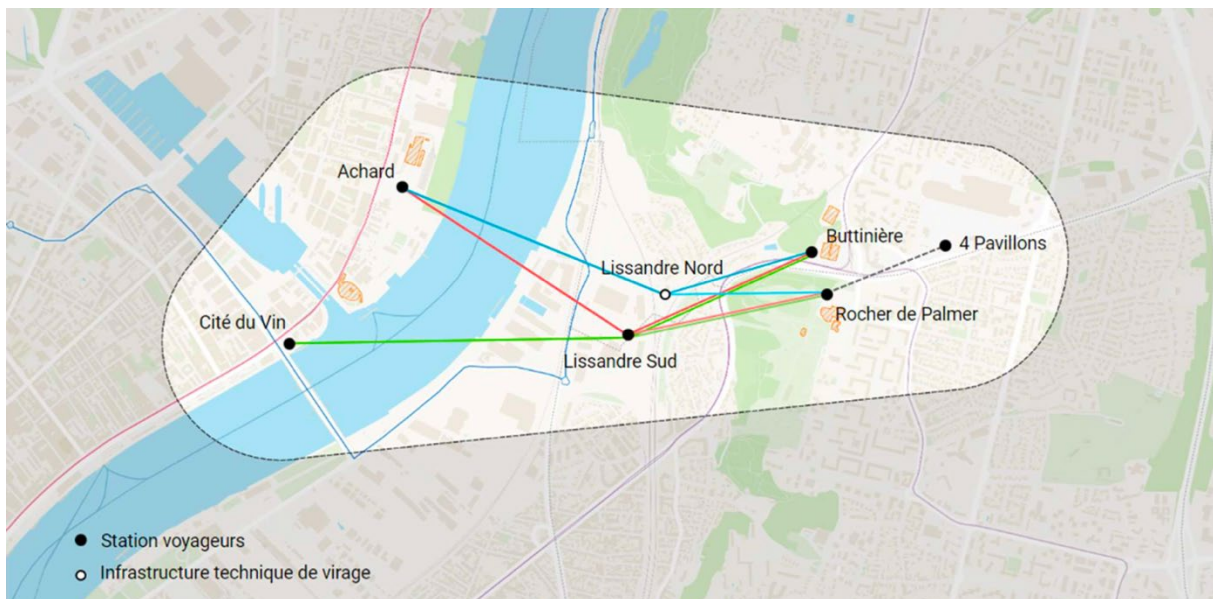
- Améliorer la connexion entre le secteur Lormont-Cenon et la rive gauche, permettant d'assurer une bonne desserte des équipements structurants des deux rives (Cité du Vin, gare de Cenon, polyclinique de Bordeaux nord, salle de spectacle Le Rocher de Palmer, équipements sportifs et, éventuellement, Centre commercial des 4 Pavillons) ;
- Faciliter le franchissement des coupures naturelles (la Garonne et les coteaux) tout en permettant l'accès des grands bateaux au cœur des quais, ce qui exige une hauteur libre de plus de 55 m (à l'exemple du pont Jacques Chaban-Delmas).

Au-delà des enjeux de mobilité présentés comme la principale motivation de l'entreprise, le projet est également susceptible de constituer une attraction touristique au niveau de la ville, ce qui explique en partie la raison d'être de certains trajets, et de contribuer éventuellement au développement économique des zones traversées.

Ceci tout en respectant un certain nombre de conditions :

- Préserver la VUE du bien du patrimoine mondial ainsi que de sa zone tampon, maintenir son usage comme site portuaire et son développement industriel, tout en protégeant sa valeur patrimoniale et environnementale (site Natura 2000) ;
- Prendre en compte les contraintes d'insertion et la limitation des impacts de survol (habitations, secteurs sensibles, espaces boisés classés) ;
- Permettre l'implantation au sol des infrastructures nécessaires au projet (stations terminus et intermédiaires, pylônes, parkings).

Trois grandes familles de tracés en ont résulté, permettant neuf variantes, qui se distinguent essentiellement par leur franchissement de la Garonne et leur station terminus.



Les trois familles de tracés positionnés dans l'aire d'étude (*Document de synthèse de présentation de la documentation relative au projet de transport par câble dans le site Bordeaux, Port de la Lune*).

- Les tracés rouges (au nombre de 3) qui proposent la traversée de la Garonne à partir du site Achard en rive gauche pour rejoindre Lissandre Sud en rive droite, une station intermédiaire accessible, avant de se diriger soit vers Buttinière, soit vers Rocher de Palmer et, éventuellement, vers les « 4 Pavillons ». Ces tracés survolent des sites industriels et des sites boisés.
- Les tracés bleus (au nombre de 3) qui proposent la traversée à partir du même site Achard en rive gauche, mais dont la station intermédiaire, dans le secteur de Lissandre Nord, sur la rive droite, ne serait pas accessible au public. Le tracé se prolongerait ensuite vers les mêmes destinations que le tracé rouge.
- Les tracés verts (au nombre de 3) qui proposent une traversée plus au sud de la Garonne et en oblique, à partir d'une station en rive gauche immédiatement voisine du pont Jacques Chaban-Delmas (dénommée Cité du Vin) vers la même station de Lissandre Sud, sur la rive droite. Cette traversée oblique, plus longue que les deux autres, impose une hauteur de survol de la Garonne plus importante, nécessitant des pylônes d'environ 110 m de haut au lieu de 80 m pour les tracés bleus et rouges. En rive gauche, le pylône serait implanté dans le lit du fleuve. Les autres tracés sont semblables aux rouges vers Buttinière et Rocher de Palmer.

Les instances consultées à ce stade du projet et les études complémentaires menées en vue de confirmer l'opportunité du projet et de retenir un tracé pour le futur transport par câble :

1) Consultation du Comité Local UNESCO Bordeaux (CLUB, mis en place en 2009)

Le CLUB est une instance de réflexion et de dialogue entre des porteurs de projets et des personnalités qualifiées, des experts de la société civile (historiens de l'art, de l'architecture et de l'urbanisme), des acteurs de la vie associative patrimoniale, des représentants des institutions concernées par le patrimoine, l'urbanisme et l'architecture (DRAC, CAUE, UDAP, Ordre des architectes) et des représentants des quartiers témoignant d'un attachement aux valeurs urbaines, architecturales et sociales d'un quartier. Le CLUB se réunit régulièrement et transmet le compte rendu de ses réunions aux représentants du ministère de la Culture, à l'ICOMOS France et à la Délégation permanente française auprès de l'UNESCO (voir le *Document de synthèse*).

Le projet de téléphérique a été présenté à trois reprises au CLUB : en 2021, en 2022 préalablement au lancement de la concertation publique sur les trois familles de tracés, puis en 2023. Le CLUB n'a pas estimé le projet incompatible avec le maintien de la VUE du bien du patrimoine mondial. Il s'est toutefois étonné, dès 2022, de l'idée d'implanter un pylône d'environ 100 m de haut dans le lit de la Garonne en rive gauche (voir tracé vert) et a jugé cette proposition non recevable par rapport à la préservation de la VUE du bien (voir *Compte rendu de la réunion du Comité Local UNESCO Bordeaux du 19 octobre 2022*). En effet, il a considéré que l'implantation d'une station en rive gauche à cet endroit viendrait « brouiller la lecture du paysage urbain marqué dorénavant par le pont Chaban-Delmas – dont il a déjà fallu démontrer la compatibilité avec les valeurs du site dès 2008 – car il ouvre sur le port historique depuis le nord et symbolise une porte de ville, et, d'autre part, cette solution propose une traversée en diagonale de la Garonne qui ignore la géographie du site, ses valeurs et son histoire. Tous les franchissements de fleuve sont, en effet, depuis deux siècles, perpendiculaires aux berges du fleuve, pour des raisons d'économie mais aussi d'esthétique et d'insertion dans le paysage du site inscrit. Déroger à ce principe équivaudrait à nier la présence du fleuve comme élément vital et essentiel des qualités de sa composante paysagère dans la VUE. »

Enfin, le CLUB a rappelé l'importance dans le paysage des boisements des coteaux et des châteaux de la rive droite, avec leur parc ouvrant vers la Garonne ; il a conseillé de minimiser l'impact de la nouvelle infrastructure sur les arbres et les vues (tout en se félicitant que cette contrainte ait retenu l'attention de Bordeaux Métropole).

Par ailleurs, la mission a appris que l'avis de l'architecte des bâtiments de France sur le tracé vert serait également défavorable tenant compte de son impact visuel.

2) Concertation avec le public sur le principe d'un transport par câble et sur les différents tracés proposés

Le projet et ses variantes ont été portés à la connaissance du public de la métropole qui a été invité à s'exprimer sur les différents schémas privilégiés. La concertation a été organisée du 28 novembre 2022 au 13 février 2023. Elle a été accompagnée d'un dossier explicatif et animée par une exposition, des réunions et forums participatifs, des débats dans les communes concernées, etc.

La population de Bordeaux Métropole étant évaluée à 850.000 habitants, 2.588 contributions écrites ont été recueillies. Dans l'ensemble, le nombre d'avis favorables a été supérieur au nombre d'avis défavorables et les réponses apportées à un questionnaire en ligne ont permis de rassembler des informations quant à l'intérêt des répondants en termes de déplacement et sur les services attendus autour du projet (*Extrait du registre des délibérations du conseil de Bordeaux Métropole*, Délibération N° 2023-143, Séance publique du 31 mars 2023).

Les résultats de la concertation ont fait l'objet d'un rapport, adopté par le conseil de Bordeaux métropole le 31 mars 2023, concluant à :

- L'accueil plutôt favorable d'un projet qui doit profiter aux déplacements quotidiens des habitants (aspect pratique et temps de parcours inférieur à 10 min) ;
- Un besoin d'accessibilité à tous (PMR, vélos, familles avec poussettes) ;
- La nécessité de veiller à l'intégration urbaine et paysagère au regard des enjeux du site (UNESCO, Coteaux de Garonne, site Natura 2000) ;
- Des réserves exprimées sur le survol d'habitations et d'activités économiques ;
- Une intégration au réseau de transport ainsi qu'une bonne intermodalité (P+R notamment).

La faisabilité économique et technique de l'entreprise serait démontrée (voir le *Document de synthèse*, p. 19). L'implantation des structures fixes a été vérifiée pour les différentes variantes, de manière à préciser la dimension et l'encombrement des pylônes et des différentes stations (pour le système technique le plus léger, ne correspondant pas aux demandes d'accessibilité formulées par le public et le Conseil de Bordeaux Métropole), ainsi que les zones et les édifices survolés (voir *Plans et profils en long des 9 variantes du projet*). Ont été jointes au dossier des simulations visuelles, toujours pour le système le plus léger.

C'est dans ce contexte de démarches préalables que la présente mission de conseil conjointe du Centre du patrimoine mondial et de l'ICOMOS a été invitée sur place du 24 au 26 juin (conformément aux *Orientations pour la mise en œuvre de la Convention du patrimoine mondial*) pour évaluer, à ce stade, l'impact sur la VUE des trois familles de tracés sélectionnées par Bordeaux Métropole et par la Ville de Bordeaux.

Le calendrier prévisionnel de réalisation est le suivant (voir le *Document de synthèse*, p. 19) :

- 2025-2027 : élaboration technique du projet (études de conception détaillées, choix architecturaux) ;
- 2028 : instruction des dossiers réglementaires, enquête publique ;
- 2028-2029 : construction du transport par câble.

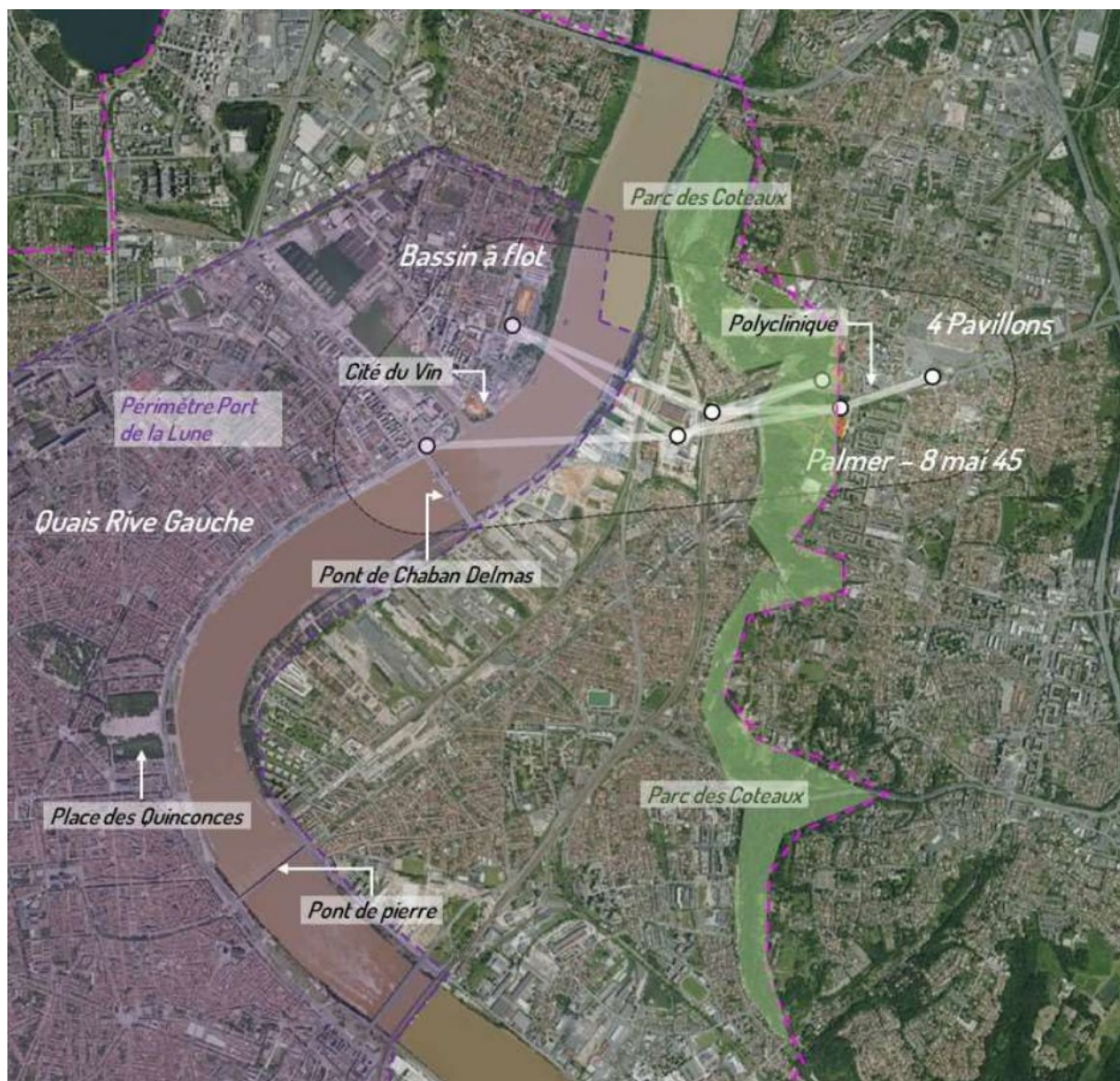
L'IMPACT DU PROJET DE TRANSPORT PAR CÂBLE SUR LA VUE DU BIEN

La mission a pour objet d'évaluer les incidences du projet de transport par câble sur la VUE du bien et son acceptabilité selon les différents tracés étudiés.

1. LES ATTRIBUTS SOUS-TENDANT LA VUE DU BIEN

Les rapports de Bordeaux, une ville portuaire, au fleuve sont au cœur de la VUE du bien du patrimoine mondial « Bordeaux, Port de la Lune ». Ainsi, les éléments identitaires liés au caractère fluvial et maritime du site – le fleuve (sa courbe, ses berges, sa largeur), les perspectives entre les deux rives, la qualité visuelle des quais de la rive gauche, l'harmonie entre les lignes horizontales de la façade des quais et le fleuve – figurent parmi les attributs sous-tendant la VUE qu'il est important de prendre en considération dans le contexte du projet d'un transport par câble franchissant la Garonne au sein du bien. Il est important également de prendre en compte la fonction protectrice de la zone tampon, à savoir : l'impact tant matériel que visuel des installations prévues sur la végétation des coteaux de la Garonne, sur l'ancienne propriété Palmer qui constitue un complément important de la valeur historique du bien et sur les espaces boisés classés compris dans la zone tampon du bien.

Les tracés envisagés à l'état actuel se situent dans le périmètre du bien rive gauche et au-dessus de la Garonne. En rive droite, les tracés traversent principalement la zone tampon du bien.



Le projet de télécabine dans son contexte urbain, avec la délimitation du périmètre du bien (teinté de violet) et de sa zone tampon (pointillé violet) (Document de synthèse de présentation de la documentation relative au projet de transport par câble dans le site Bordeaux, Port de la Lune, p. 16).

2. LES DISPOSITIFS ACCOMPAGNANT LE TRANSPORT PAR CÂBLE ENVISAGÉ

La taille et l'encombrement des dispositifs fixes qui accompagnent le transport par câble (pylônes de plusieurs mètres de diamètre, parfois très hauts, stations de départ et terminus, stations intermédiaires et équipements attenants) ainsi que la fréquence des cabines sont autant de facteurs qui dépendent de la capacité des cabines sélectionnées (de +/- douze à une trentaine de voyageurs) et de leur nombre. Ces facteurs influenceront directement sur le choix du système de transport par câble (1 à 3 câbles).

Ce choix est actuellement toujours ouvert et il est à noter que les plans et profils en long du projet ont été dimensionnés pour les dispositifs les moins encombrants. Or, il résulte des exigences du public en matière de « transport pour tous » et des échanges de la mission avec les techniciens de la Direction des Grands projets mobilité de Bordeaux Métropole, que les petites cabines conviendraient moins bien au transport des vélos et d'autres véhicules encombrants en plus du fait qu'elles peuvent susciter un sentiment de manque de sécurité et qu'elles présentent plus de risques.

Il ne semble toutefois pas exclu qu'une cabine « moyenne » soit étudiée par l'une des quelques firmes spécialisées en télécabines d'ici la mise en œuvre du projet, ce qui permettrait de ne pas recourir aux installations et dispositifs les plus lourds qui avoisinent les 8 m de diamètre et plus pour les pylônes (dont une superficie de 10 m x 10 m est réservée à la base pour les fondations, accès, etc.) et les 40 m x 60 m pour les stations de passage ou même 80 m pour les stations terminus. Ceci sans oublier le déploiement de vastes parkings à proximité des stations.

La disponibilité de cette cabine moyenne reste cependant, à ce stade, une hypothèse. Les dimensions reprises sur les plans et élévations sont donc à majorer dans tous les cas.

3. ANALYSE DES FRANCHISSEMENTS DE LA GARONNE PROPOSÉS

Trois propositions de franchissement de la Garonne, qui présentent des enjeux différents, ont été suggérées dans la partie nord du bien et étudiées par Bordeaux Métropole au départ de deux stations situées en rive gauche : l'une (tracé vert) dénommée « Cité du Vin » (mais en réalité plus proche du pont Jacques Chaban-Delmas que de ce bâtiment), et l'autre dénommée « station Achard » (tracés rouge et bleu) située légèrement plus au nord, de l'autre côté du chenal d'accès aux Bassins à flot depuis le cours sud du fleuve, à proximité du dépôt de tram existant (ligne B).

Ces trois tracés aboutiraient à deux stations intermédiaires situées en rive droite : Lissandre Sud et Lissandre Nord – cette dernière étant une infrastructure technique de virage indispensable mais ne permettant pas l'accès des voyageurs au vu de l'exigüité du terrain où elle est implantée (entre deux voies de chemin de fer). À partir de ces deux points intermédiaires, les trajets se poursuivraient vers le haut des coteaux et les stations Buttinière d'un côté (station terminus) ou Rocher de Palmer de l'autre – ce dernier trajet pouvant éventuellement se prolonger vers le Centre Commercial des 4 Pavillons (terminus).

Une série de simulations visuelles, effectuées à partir de lieux emblématiques, documentent les différents tracés et permettent de se rendre compte de la visibilité des infrastructures qui les accompagneraient. Leur impact a également pu être vérifié de visu, notamment par rapport aux repères des pylônes du pont Jacques Chaban-Delmas pour ce qui est du franchissement de la Garonne, lors de plusieurs visites effectuées sur place en rive gauche comme en rive droite.

A) Les tracés rouge et bleu – départ station Achard (rive gauche) vers Lissandre (rive droite)

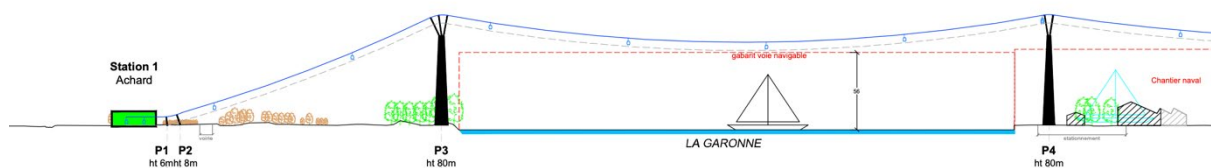
Du point de vue de l'impact strictement patrimonial, il y a peu de différence entre les tracés de franchissement bleu et rouge, qui sont prévus plus ou moins perpendiculairement aux rives.



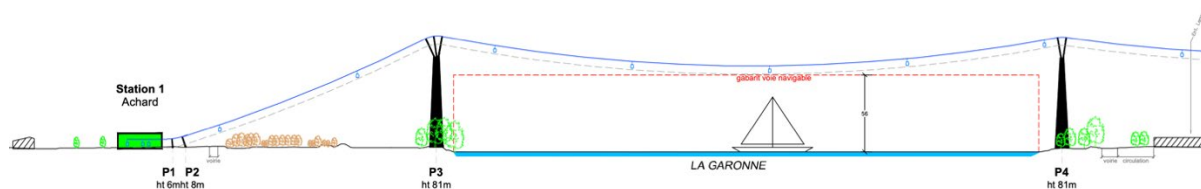
Les trois familles de tracés – bleu, rouge et vert – sur une vue aérienne de 2024.

Côté rive gauche

Les tracés rouge et bleu partiraient d'une même station rive gauche, rue Achard, implantée à environ 250 m du fleuve, sur un emplacement libre, proche d'un parking existant, d'un dépôt et d'un arrêt de tramways (ligne B) permettant une liaison directe avec le centre-ville.



Tracé rouge: départ rue Achard (au sud du dépôt ligne B), pylône n°4 dans le futur parking VIP.



Tracé bleu: départ idem, 2^e pylône implanté au nord du futur parking VIP (abattages d'arbres).

Le choix de la station Achard serait donc adéquat par rapport à l'objectif de maillage des transports publics. La largeur de la Garonne étant supérieure à 400 m et la hauteur libre sous les câbles devant être supérieure à 55 m pour permettre le passage des paquebots touristiques et des grands voiliers, un pylône de 80 ou 81 m de haut serait implanté sur la berge arborée de la rive gauche, dont l'impact visuel serait assez limité pour un piéton.

En effet, depuis la place de la Bourse et le long de la promenade des quais jusqu'aux Quinconces, ce pylône serait invisible car masqué par les berges arborées de la rive droite de la Garonne. Depuis les Quinconces, il apparaîtrait loin en arrière-plan des pylônes du pont Jacques Chaban-Delmas et du bâtiment de la Cité du Vin, se détachant légèrement sur un paysage industriel marqué notamment par les pylônes et le tablier du pont d'Aquitaine. Depuis le quai des Chartrons, en revanche, il serait invisible car caché par le front bâti qui longe la promenade. Si la promenade des quais était prolongée au nord du chenal de pénétration des Bassins à flots, il ne serait pas plus visible pour autant que la masse végétale existante soit préservée ou fasse l'objet d'une replantation d'arbres de haute tige.

Navigation fluviale : les pylônes de franchissement des tracés rouge et bleu implantés sur la rive gauche ne pourraient passer inaperçus des passagers qui entreraient dans le port par bateau. Mais ils seront situés du côté convexe de la courbe du fleuve, c'est-à-dire du côté qui se manifeste le moins à la vue. En revanche, les premiers pylônes implantés au bord de la rive droite du fleuve seront bien visibles pour la navigation fluviale, dans le sens de la sortie comme de l'entrée du port, car ils seront situés dans une courbe concave et particulièrement vue.

Cependant, les uns comme les autres feraient déjà partie du paysage industriel et portuaire qui caractérise plus ou moins fortement les rives de la Garonne au nord du pont Jacques Chaban-Delmas. Ils ne paraîtraient ainsi pas aussi discordants que s'ils étaient implantés dans un parc ou un quartier unitaire.

Côté rive droite

Tracé rouge : un pylône (n°4), identique au précédent (80 m de haut), serait implanté rive droite, à une quinzaine de mètres du fleuve (donc encore dans le périmètre du bien). Depuis les Quinconces, il serait partiellement caché par la masse végétale des arbres de la rive droite (qui cacherait entièrement les autres pylônes du tracé). Depuis le quai des Chartrons, il serait caché le plus souvent par les deux pylônes de gauche du pont Jacques Chaban-Delmas, tandis que les autres pylônes du tracé rouge disparaîtraient dans le lointain d'un grand paysage. Depuis la rue Achard, ce pylône, comme celui de la rive gauche lui faisant face, serait évidemment très visible. Cependant, ils sont tous deux situés dans une zone industrielle non structurée.

Problèmes (mise en œuvre) : le tracé rouge survolerait deux industries importantes, récemment délocalisées du centre-ville, avant de se diriger vers la station de Lissandre Sud.

- Le premier pylône de la rive droite (n°4) serait implanté dans le futur parking VIP d'un chantier naval (anciennement Construction Navale Bordeaux, aujourd'hui Beneteau, 1.200 emplois), à proximité de pontons en cours de développement. Le pylône suivant, de 64 m de haut, serait implanté sur la voie publique (voir illustration p. 29) où, vu depuis les Chartrons, il se fonderait dans le paysage lointain. Les télécabines survoleraient donc partiellement deux ateliers de ce chantier spécialisé dans la construction de catamarans de luxe. Or, le chantier naval ne souhaite aucune intrusion visuelle du public transporté par les télécabines dans ses installations en raison de la préservation de la confidentialité de ses activités.

- Les télécabines survoleraient ensuite une voie ferrée, une voirie, puis l'usine Marie Brizard (fabrication et mise en bouteille d'alcools, 500 emplois), présentant également un risque, ce qui implique son survol à une hauteur de sécurité, avant de descendre vers la station Lissandre Sud implantée sur un terrain de réserve de la même usine, aujourd'hui couvert de végétation sauvage.

Alternative à étudier : si la négociation avec le chantier naval s'avère trop problématique, une modification de ce tracé côté rive droite mérite d'être étudiée, comme évoqué lors de la mission. En particulier, il s'agirait de supprimer le pylône 4 et passer du pylône 3 au 5 (boulevard André Ricard), ce qui donnerait une distance de franchissement depuis la rive gauche bien plus importante mais restant largement inférieure à celle de la traversée diagonale proposée pour le tracé vert. Cela supposerait une surhausse des deux pylônes de franchissement, qui resteraient toutefois moins hauts que ceux du tracé vert (97 m de haut rive gauche, et 110 m rive droite). En revanche, l'impact visuel de cette modification sur les attributs de la VUE du bien serait réduit car le pylône le plus visible et le plus dérangeant, celui de la rive droite concave, serait déporté 250 m en arrière (en dehors du périmètre du bien), ce qui constituerait une réelle réduction de l'impact négatif du pylône le plus visible. Si les études de cette alternative s'avéraient concluantes – tant l'étude de faisabilité que l'étude d'impact sur le patrimoine – elle pourrait être retenue comme solution prioritaire.

Avantage (fonctionnel) : la station de Lissandre Sud serait accessible au public et permettrait d'envisager un apport de fréquentation d'environ 500 personnes par jour, pour autant qu'un parking d'environ 300 places soit aménagé sur le même terrain de réserve ou à proximité de la station – hypothèse qui reste à explorer.

Tracé bleu : il différerait peu du tracé rouge pour le premier pylône de la rive droite qui aurait 81 m de hauteur, les deux suivants ayant 68 m de hauteur. Depuis les Quinconces et depuis le quai des Chartrons, la visibilité des pylônes de la rive droite serait quasiment identique à celle des pylônes du tracé rouge, peu distants.

Avantage (mise en œuvre) : le tracé survole essentiellement les voiries du chantier naval et non ses bâtiments.

Désavantage (fonctionnel) : la station de Lissandre Nord, implantée entre deux voies de chemin de fer et en hauteur (sol à environ 20 m de haut et toiture à 30m), n'autorise pas l'accès du public aux télécabines et prive par conséquent cette liaison d'environ 500 voyageurs/jour, ce qui grève lourdement la faisabilité du projet dont l'ambition était, au départ, de transporter autour de 10.000 voyageurs/jour à l'horizon 2030 (voir le *Document de synthèse*, p. 11).

Conclusion

Le tracé rouge semble plus performant que le bleu mais, du point de vue patrimonial, ils ne diffèrent pas essentiellement. Dans tous les cas, le projet choisi, adapté au système de télécabine retenu et intégrant les recommandations proposées, devrait être accompagné d'une étude d'impact sur le patrimoine selon le *Guide et boîte à outils pour les évaluations d'impact dans un contexte de patrimoine mondial* (2023).

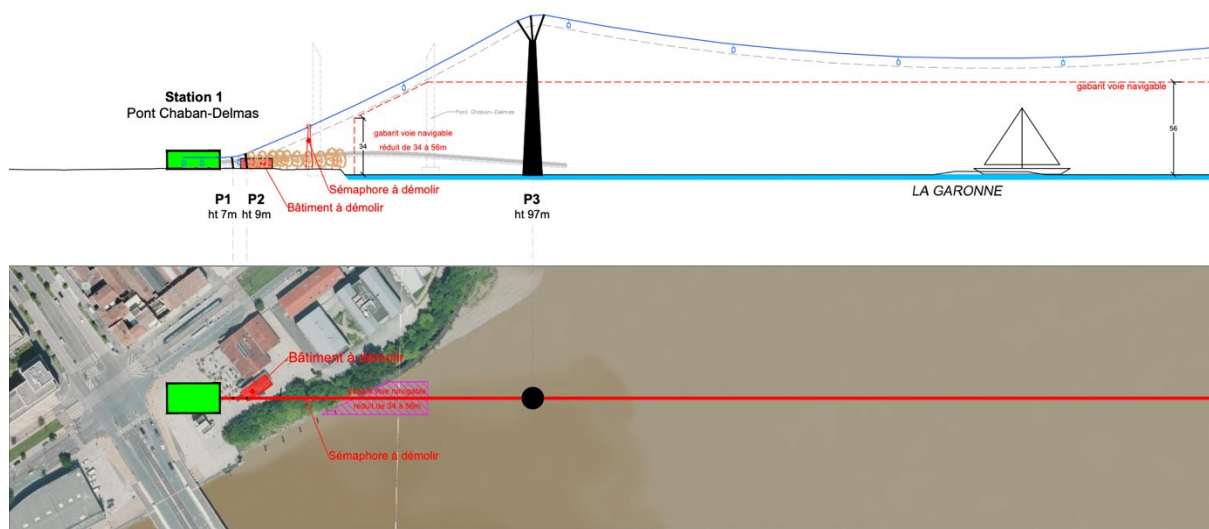
B) Le tracé vert (depuis la Cité du Vin) – départ : terrain au nord du pont Jacques Chaban-Delmas vers Lissandre Sud

La station de départ de ce tracé serait située sur un terrain immédiatement adjacent et en contrebas du pont Jacques Chaban-Delmas, sur la ligne B du tramway menant au centre-ville ainsi que sur les lignes de bus desservant le nouveau quartier des Bassins à flots. Le maillage assuré de la sorte avec le réseau existant offrirait donc plus de possibilités aux utilisateurs des

télécabines que celui de la station Achard des tracés rouge et bleu, ce qui constitue un avantage.

Cependant ce tracé propose, de manière assez inattendue, une traversée diagonale de la Garonne (d'environ 730 m pour une largeur du fleuve d'environ 400 m), au départ d'une station qui jouxte le pont, côté nord, pour aboutir, en rive droite, à la station Lissandre Sud, comme le tracé rouge. La dimension de la traversée du fleuve étant considérablement augmentée par ce choix, les pylônes de franchissement auraient une hauteur d'une centaine de mètres (toujours dans le cas du système de transport par câble le plus modeste).

Côté rive gauche



Tracé vert : implantation de la station de départ à côté du pont et du premier pylône dans la Garonne.

Problème (implantation de la station de départ) : le terrain choisi étant trop exigu pour y édifier à la fois la station de départ (du système le plus modeste) et le premier pylône du franchissement du fleuve, celui-ci est nécessairement implanté dans le lit de la Garonne, réduisant progressivement le gabarit de la voie navigable de 56 à 34 m sur les 50 premiers mètres de survol du fleuve et complexifiant la navigation vers les Bassins à flot depuis les quais historiques.

Cependant, dans le cas du choix d'un système de transport par câble réclamant 3 câbles (ce qui semble davantage répondre aux souhaits du public selon la Concertation), la station de départ passerait d'une trentaine de mètres de longueur (comme indiqué sur les plans et élévations) à environ 80 m de longueur. Ceci semble impossible et empêcherait tout prolongement de la promenade des quais au-delà du pont, ce qui serait regrettable et exigerait la démolition des deux seuls anciens docks qui subsistent à côté du pont, sur le quai de Bacalan – des bâtiments typiques et intéressants, réutilisés, présentant des façades en briques travaillées.

C'est évidemment sans compter la présence nécessaire d'un dégagement au pied de la station de départ (en dépit de son bon maillage avec le réseau de transport public), ne fût-ce que pour permettre la manœuvre aisée des véhicules d'urgence et de secours, ainsi que l'entretien des installations techniques.

Ce tracé semble donc hasardeux du point de vue de l'implantation de la station de départ.



Anciens docks, quai de Bacalan, à proximité desquels la station de départ du tracé vert serait implantée.

Impact visuel :

- Depuis les Quinconces, le premier pylône de franchissement du tracé vert apparaîtrait quasiment sur le même plan que les pylônes de gauche du pont Jacques Chaban-Delmas et les dépasserait donc en hauteur d'une vingtaine de mètres, tandis que les câbles des télécabines, déjà visibles malgré la distance, partiraient en diagonale par rapport à l'élévation du pont perpendiculaire aux rives. La station (représentée toujours dans sa configuration la plus modeste) serait elle aussi implantée en diagonale par rapport au bâti existant orthogonal.
- Depuis le quai des Chartrons, la confrontation du tracé et de sa station de départ réalisés en diagonale par rapport au pont et aux immeubles construits d'habitude orthogonalement au fleuve, le rendrait encore plus visible et discordant que depuis les Quinconces.
- Depuis l'accès au Port de la Lune à partir de l'océan : percuter visuellement le paysage de la Garonne à l'entrée des Bassins à flot par une diagonale en totale rupture avec l'équilibre du site, apparaît comme une véritable atteinte à l'intégrité du bien. En effet, le dispositif technique du tracé vert s'affranchirait ostensiblement de la géographie du site en s'appuyant sur un pylône implanté dans le fleuve-même, alors que celui-ci se présente à la fois comme l'emblème et la raison d'être de la ville, de sa longue histoire et des valeurs patrimoniales qui en sont issues. Le grand paysage qui magnifie cette relation de la ville au fleuve s'en trouverait considérablement altéré. Par ailleurs, le pont Jacques Chaban-Delmas est un dispositif très imposant, édifié après l'inscription de « Bordeaux, Port de la Lune » sur la liste du patrimoine mondial. Y superposer un nouveau dispositif très encombrant, venant brouiller visuellement le paysage de la Garonne à l'entrée des Bassins à flot par une diagonale en rupture totale avec l'équilibre du site, apparaît comme une véritable atteinte à son intégrité étant donné la centralité du Port de la Lune dans la VUE du bien.

Côté rive droite

Toujours dans le périmètre du bien, le second pylône du franchissement de la Garonne, de 110 m de haut dans les plans et élévations (mais plutôt 120 ou 125 m dans le cas d'un système de télécabines à 3 câbles), serait implanté dans le même chantier naval que celui du tracé rouge, mais légèrement en amont et toujours dans le périmètre du bien. Le tracé vert en survolerait plusieurs bâtiments avant de rejoindre la même station de Lissandre Sud, dans le terrain de réserve de la firme Marie Brizard, avant de se prolonger, exactement comme le tracé rouge, vers les stations Buttinière ou Rocher de Palmer, analysées ci-dessous.

Conclusion

Quant à la préservation de la VUE du bien, l'atteinte du tracé vert aux attributs qui la sous-tendent serait inacceptable en raison de l'impact visuel d'une traversée diagonale très en hauteur et des équipements techniques du projet sur le fleuve, sur les perspectives entre les deux rives, sur la qualité visuelle des quais de la rive gauche, l'harmonie entre les lignes horizontales de la façade des quais et le fleuve, ainsi que sur le patrimoine portuaire des Bassins à flot situés à proximité. Dès lors, il est recommandé de se résoudre à abandonner ce tracé vert.

4. LA CONTINUATION DES TRACÉS RIVE DROITE, DEPUIS LISSANDRE NORD ET SUD

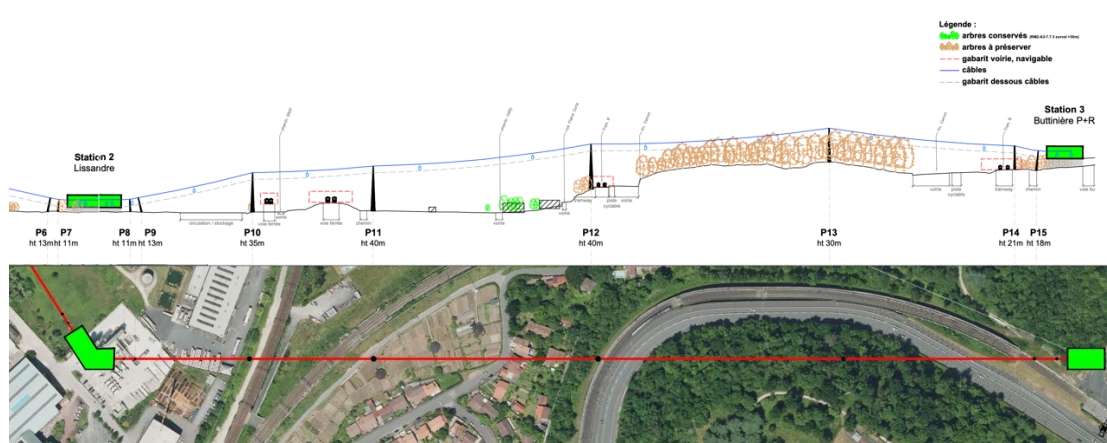
De Lissandre à Buttinière

A) Les tracés rouge et vert (depuis Lissandre Sud)

De Lissandre Sud vers Buttinière, le transport par câble survolerait des zones de circulation et de stockage situées à proximité immédiate de la station, puis deux voies ferrées, un chemin (Le Marais) et une zone de maraîchage, deux maisons situées dans un lotissement, une grande voie de circulation autoroutière joutée par le site propre du tramway et une piste cyclable (avenue Carnot), puis un massif boisé faisant partie des coteaux de Cenon proches du Rocher de Palmer. Il survolerait ensuite à nouveau l'avenue Carnot, la piste cyclable et le site propre du tramway, qui forment une boucle autour du massif boisé, pour finalement arriver à la station terminus Buttinière qui serait aménagée au sud-ouest d'un parking pour bus et voitures.

Avantages : la destination Buttinière aurait le mérite d'offrir un excellent maillage avec les transports publics et d'être voisine de grands équipements en limite de Lormont et Cenon. Elle serait proche de la Polyclinique Bordeaux rive droite (5 min à pied) et du Rocher de Palmer situé pratiquement en face (8 min à pied), de l'autre côté de l'avenue Carnot, auquel son emplacement est relié par un pont. La station terminus serait également située à quelques minutes à pied d'implantations résidentielles récentes de Lormont et d'un complexe sportif. Elle serait implantée dans un parking existant pour bus et voitures.

L'impact des pylônes sur le grand paysage vers et depuis les coteaux est ici un élément défavorable : des pylônes seraient implantés juste avant la première voie de chemin de fer (pylône 10, 35 m), puis dans la zone de maraîchage (pylône 11, 40 m), ensuite juste avant le survol de l'avenue Carnot (pylône 12, 40 m), puis dans le massif boisé (pylône 13, 30 m) et, enfin, juste après le site propre du tramway et devant la station terminus (14 et 15).



Élévation et vue aérienne des tracés rouge et vert depuis Lissandre Sud vers Buttinière.

Dans l'objectif d'une meilleure préservation / intégration paysagère, il serait souhaitable de déplacer trois pylônes. Ces travaux réclameront une mise en œuvre plus délicate, mais indiscutablement rentable à long terme d'un point de vue urbanistique et paysager :

- Le pylône 11 gagnerait à longer les infrastructures techniques ferroviaires plutôt qu'à être isolé dans la zone de maraîchage (et hypothéquer une future urbanisation éventuelle). Déplacé de quelques mètres à gauche du chemin (Le Marais), il pourrait être soigneusement intégré en bordure du talus.
- Le pylône 12 (situé à gauche de l'avenue Carnot), serait très visible car isolé et situé en promontoire par rapport à la déclivité du terrain, et l'implantation du pylône 13 occasionnerait des abattages importants et une « trouée » dans le massif boisé. Il serait préférable que ces pylônes soient déplacés (quitte à être plus élevés) et intégrés très soigneusement en bordure du massif, en limite sud-ouest (pour le bas) et nord-est (pour le haut) du terrain, c'est-à-dire du côté convexe et le moins vu de la courbe de l'avenue Carnot, afin de limiter au maximum leur emprise sur le paysage et de survoler le massif d'une seule traite.

B) Le tracé bleu (depuis Lissandre Nord)

Le tracé bleu pose un peu moins de problème de survol que le tracé rouge. Cependant, s'il est moins perturbant que ce dernier entre Lissandre Nord et Buttinière, il traverse tout de même le massif boisé des coteaux. Dès lors, les recommandations relatives aux pylônes du tracé rouge sont valables pour ceux du tracé bleu.

De Lissandre à Rocher de Palmer

Le « Rocher de Palmer » abrite trois salles de concerts, des espaces d'expositions, de congrès et d'activités musicales diverses. Réalisé en 2010 par l'architecte Bernard Tschumi, il a été édifié dans le parc du château Palmer, une gentilhommière du XVIII^e siècle toujours en place, achetée en 1813 par Charles Palmer (1777-1851), un ancien militaire et propriétaire terrien anglais qui investit sa fortune à cette époque dans les vignobles de Margaux et qui posséda aussi le château Palmer de Cantenac, grand cru classé. À Cenon, le domaine viticole s'étendait à l'origine jusqu'au bas du coteau.



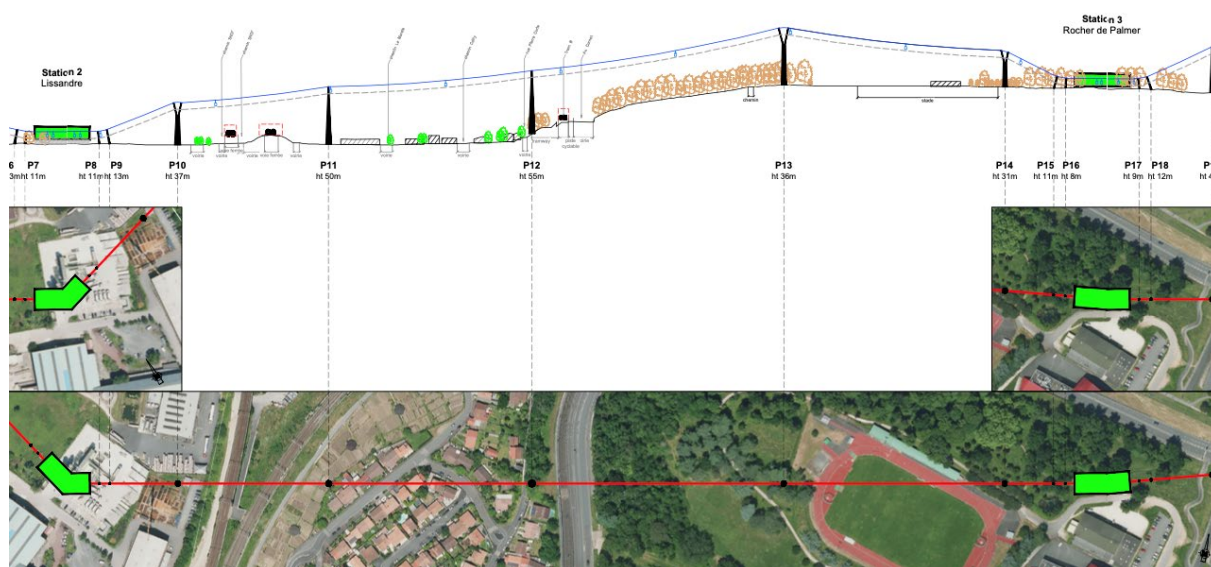
Le château Palmer, carte postale ancienne.

Le château est dédié à un centre culturel tandis que le domaine, amputé par plusieurs équipements, est devenu un parc public (25 ha), dont les prairies vallonnées offraient de belles vues sur Bordeaux et la Garonne, parfois fermées aujourd'hui par méconnaissance de cette relation visuelle essentielle entre le domaine et la ville ou par manque d'entretien des lisières. Il s'agit donc bien d'un attribut important et d'un paysage complémentaire à la vocation historique de Bordeaux, ville portuaire centrée sur le vin et son commerce, dont les

caractéristiques répondent exactement aux objectifs de protection de la zone tampon. L'ensemble mériterait une revalorisation en ce sens.

A) Les tracés rouge et vert (depuis Lissandre Sud)

C'est dans le massif végétal situé au nord du parc que serait implantée la station de passage menant vers le Centre commercial, destination rendue obligatoire pour sa grande capacité de parking puisqu'il ne serait pas envisageable d'installer un parking de 300 places dans les espaces boisés classés. La station, dessinée sur les plans et élévations comme un bâtiment d'une trentaine de mètres sur vingt, en compterait probablement le double dans l'hypothèse envisagée d'un transport par câble accessible à tous. Depuis Lissandre Sud, les télécabines survoleraient un quartier résidentiel et exigeraient l'implantation de 9 pylônes, dont 7 dans le parc Palmer (3 de 30 à 40 m de hauteur pour le système de transport le plus modeste).



Tracé rouge, depuis Lissandre Sud au Rocher de Palmer (plans et élévations établis par Bordeaux Métropole).

Les trois quarts du trajet survolant le parc (et, par conséquent, ses câbles et pylônes), seraient implantés en diagonale de l'une des principales vues dégagées du coteau vers la Garonne et depuis le château Palmer en direction des prairies vallonnées et du grand paysage de Bordeaux – le tout étant situé dans les espaces boisés classés des coteaux.

Le parc ayant été fortement sollicité ces vingt dernières années au profit d'équipements qui participent plutôt de son exploitation que de sa mise en valeur, il serait inopportun et fâcheux, puisque sa valeur est légitimée par son classement, de poursuivre son altération. En effet, le rôle principal attendu de la zone tampon est précisément de contribuer à la protection de la VUE d'un bien du patrimoine mondial.

B) Le tracé bleu (depuis Lissandre Nord)

Pour le tracé bleu, comme pour le rouge, 21 pylônes au total seraient nécessaires, variant entre 81 m (traversée de la Garonne) et 11 m de hauteur (aux stations), ceci toujours dans le cas du système de transport le plus modeste.

Partant de Lissandre Nord, le tracé bleu empièterait légèrement moins que le rouge sur le massif boisé des coteaux et le parc Palmer. Cependant, toutes les remarques effectuées à propos du tracé rouge restent valables.

Conclusion

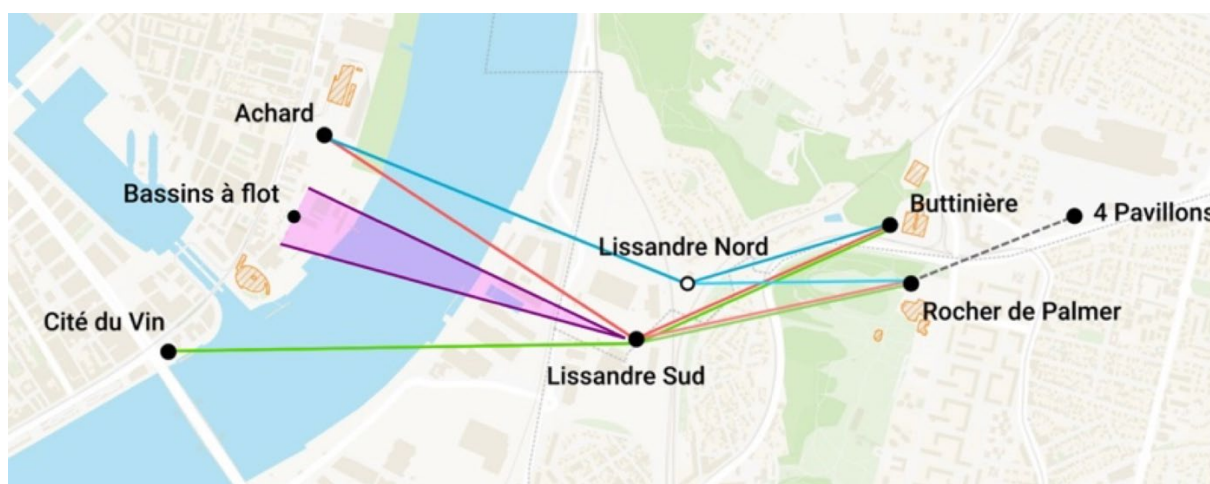
L'analyse qui précède sur la poursuite des tracés rive droite depuis Lissandre Nord et Sud montre que seuls ceux qui mènent à Buttinière pourraient être mis en œuvre de manière à ne pas avoir d'incidence négative sur la VUE du bien. À cette fin, les études devraient être poursuivies sur leurs équipements fixes (dimensions et encombrement en fonction du système de transport par câble choisi, parking compris) et compte tenu des améliorations suggérées pour leur intégration paysagère. Ceci afin de réaliser une EIP détaillée de l'un et/ou l'autre de ces tracés révisés et de communiquer l'ensemble au Centre du patrimoine mondial pour un examen technique par l'ICOMOS avant l'élaboration technique du projet (études de conception détaillées et choix architecturaux).

Par contre, les tracés Lissandre – Rocher de Palmer ne permettant pas de respecter plusieurs attributs importants et la fonction protectrice de la zone tampon du bien, ils sont identifiés par la mission comme ayant un impact négatif sur la VUE du bien.

Le prolongement potentiel des tracés de Rocher de Palmer au Centre commercial « 4 Pavillons »

Le prolongement potentiel du transport par câble depuis Rocher de Palmer jusqu'au Centre commercial, 1 km plus loin, est identique pour les trois tracés et ne poserait pas réellement de problèmes de survol insurmontables, d'implantations de pylônes ou de station terminus. L'objectif principal de cette dernière station serait de desservir une vaste zone de parkings située à moins d'un km du trèfle routier des nationales N 230 et N 89, lien direct avec l'autoroute A 10 (Paris), permettant un transfert important de modes de déplacement. Sa situation est proche des zones résidentielles de Lormont situées de l'autre côté (au sud) de l'avenue Carnot. Mais, du fait qu'il s'agit d'une voie rapide à 2 x 2 voies, cet axe est infranchissable dans la situation actuelle. Étant situé en dehors de sa zone tampon et ne survolant pas les coteaux, ce prolongement n'aurait pas d'impact sur la VUE du bien. Cependant, compte tenu de la conclusion défavorable au prolongement des tracés jusqu'à Rocher de Palmer et étant donné l'infaisabilité d'un tracé reliant Buttinière au Centre commercial « 4 Pavillons », le prolongement vers ce dernier est compromis.

5. LE « TRACÉ VIOLET » (NOUVELLE ALTERNATIVE POTENTIELLE)



Le tracé violet, alternative au tracé vert communiquée le 28 juin 2024, avec sa station de départ située dans la zone portuaire.

Lors de la réunion de conclusion de la mission, une alternative au tracé vert a été mentionnée, visant à relier le quartier des Bassins à flots en construction et leurs emplois en développement, au Centre commercial « 4 Pavillons » (en passant par Lissandre Sud et

Rocher de Palmer), dont le parking permettrait un délestage important des trajets motorisés et cèderait peut-être la place un jour à un nouveau quartier.

Le tracé violet n'a pas été étudié par Bordeaux Métropole pour ce qui est de l'implantation des stations et des pylônes – du moins pour son implantation rive gauche et le segment « franchissement de la Garonne » car le restant du trajet serait pratiquement semblable au tracé rouge. Il ne peut donc être analysé et assorti de conseils circonstanciés comme les trois autres tracés.

Toutefois, il est possible de lister quelques questions et remarques qu'il suscite à ce stade. La station de départ « Bassins à flot », nécessairement plus encombrante que les stations de passage, surtout dans l'hypothèse de télécabines spacieuses (PMR, poussettes, vélos), serait implantée sur des terrains appartenant au Port, occupés actuellement par de nombreux bâtiments non documentés (contrairement à la station Achard).



Vue aérienne (2024) des installations du port au point de départ du tracé violet.

La mission ne dispose d'informations ni sur la destination de ces bâtiments, ni sur les intentions du Port concernant ces terrains. Cependant, ils figurent sur les vues aériennes actuelles (Google Maps) comme accueillant notamment le « Terminal de Bordeaux – site de Bacalan » ou « Bordeaux Port atlantique. Entrée livraison », etc. Or, il ne peut être question de condamner (ou de favoriser l'abandon) d'activités qui confortent la vocation portuaire de Bordeaux et, en ce faisant, d'impacter de manière négative l'un des attributs de la VUE du bien. D'autant que, comme signalé par le Maire de Bordeaux lors de l'entrevue du 25 juin, il est question, dans un avenir proche, de repousser le plus possible l'accueil des grands paquebots touristiques en aval du pont Jacques Chaban-Delmas – ce que l'on ne peut qu'encourager.

D'autre part, plusieurs bâtiments et/ou installations situés sur les terrains où le tracé violet implanterait la station « Bassins à flot » figurent sur « La carte des Enjeux paysagers et patrimoniaux » (p. 18 du *Document de synthèse*), où ils sont indiqués comme monuments historiques.



Carte des enjeux paysagers et patrimoniaux (Document de synthèse, p. 18).

Par conséquent, dans l'état actuel du dossier, la mission considère que ces éléments ont un impact défavorable sur la VUE du bien.

En tout état de cause, si le tracé violet était documenté à l'instar des trajets Achard – Butinière révisés et s'il était complété en tenant compte de son intégration paysagère et en fonction du système de transport par câble choisi, il devrait également faire l'objet d'une EIP selon le *Guide et boîte à outils pour les évaluations d'impact dans un contexte de patrimoine mondial* et être communiqué au Centre du patrimoine mondial pour un examen technique par l'ICOMOS avant l'élaboration technique du projet (études de conception détaillées et choix architecturaux).

IV. CONCLUSIONS ET RECOMMANDATIONS

Les analyses qui motivent ces conclusions et les recommandations effectuées par la mission sont synthétiquement reprises ci-dessous sous forme d'un examen des différents segments des trois trajets proposés de transport par câble, tout en tenant en compte de l'alternative du « tracé violet » évoquée en dernière minute, le 25 juin.

Compte tenu de l'état d'avancement des études dont la mission a connaissance, seuls les tracés rouge et bleu compris entre Achard et Buttinière mériteraient d'être étudiés davantage au regard des conséquences du système de transport par télécabines choisi sur leurs installations fixes. Si ces tracés sont maintenus, l'intégration paysagère de leurs dispositifs doit être améliorée conformément à plusieurs recommandations formulées par la mission de conseil dans l'objectif de préserver la VUE du bien « Bordeaux, Port de la Lune » avant la réalisation de l'EIP du projet.

Cependant, les structures inhérentes à ce mode de déplacement sont lourdes et loin d'être anodines – en particulier les pylônes, difficiles à insérer dans les paysages, et les stations qui supposent la réalisation de parkings afin de diminuer la pression automobile sur le centre-ville. L'impact visuel global ne sera donc jamais nul pour un tel nouveau mode de transport dans le périmètre du bien.

Le tracé vert

Cité du Vin – Lissandre Sud (franchissement de la Garonne)

Le franchissement de la Garonne proposé par ce tracé ne serait pas compatible avec la préservation de la VUE du bien :

- la traversée de la Garonne en diagonale ferait fi de l'histoire et de la géographie du site dont les constructions riveraines sont traditionnellement édifiées orthogonalement par rapport au fleuve ;
- la dimension de cette traversée diagonale nécessiterait l'implantation d'un pylône élevé d'une centaine de mètres dans le lit même de la Garonne (côté rive gauche), qui est au cœur des attributs sous-tendant la VUE du bien ;
- visuellement, les structures techniques imposantes du transport par câble sembleraient percuter le pont Chaban-Delmas en diagonale. Leur effet cumulatif avec les pylônes également imposants du pont et avec le complexe de la Cité du Vin, deux ouvrages qui dominent le paysage environnant, proches l'un de l'autre et édifiés après l'inscription du bien sur la liste du patrimoine mondial, constituerait une véritable atteinte à l'intégrité du bien ;
- l'implantation de la station de départ sur un terrain exigu entraînerait la démolition de deux anciens docks existants rue Achard, qui présentent un intérêt patrimonial.

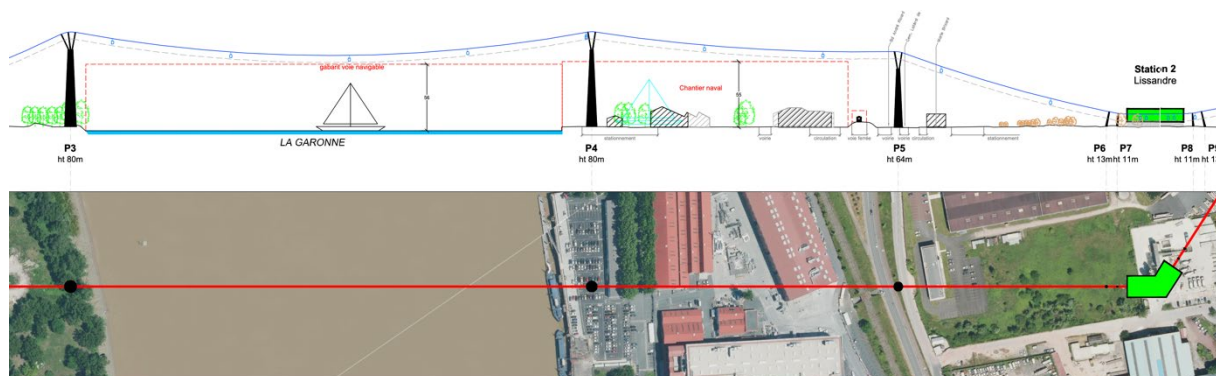
Le tracé rouge

Dans sa version Achard – Buttinière, l'étude de ce tracé devrait être achevée en ce qui concerne les dimensions et l'encombrement des dispositifs fixes découlant du système de transport par câble choisi (y compris le parking). L'intégration paysagère de ces dispositifs doit être vérifiée sur la base des recommandations de la mission dans l'objectif de préserver la VUE du bien, et le projet doit être assorti d'une EIP.

Achard – Lissandre Sud (franchissement de la Garonne)

La station Achard serait bien connectée au centre-ville (tramway B). Le franchissement de la Garonne proposé serait peu ou pas visible depuis les Quinconces et le quai des Chartrons. Se détachant loin derrière le pont, sur un paysage industriel et arboré, les pylônes

n'interféreraient pas de manière sensible sur la VUE. Ils seraient en revanche très visibles de la navigation fluviale, en particulier celui de la rive droite, côté concave du fleuve.



Tracé rouge : franchissement de la Garonne et implantation du pylône 4 dans le parking VIP du chantier naval.

Ce pylône 4 semble poser problème pour le chantier naval (1.200 emplois) dans lequel il serait implanté.

Recommandation : envisager de supprimer le pylône 4 et de passer du pylône 3 au 5 (boulevard André Ricard), ce qui donnerait une distance entre pylônes légèrement supérieure (80 m de plus) à celle entre les pylônes de la traversée en diagonale du tracé vert. En revanche, l'impact visuel de cette proposition sur les attributs de la VUE du bien serait considérablement réduit, car le pylône le plus visible et le plus dérangeant (en rive droite concave) serait déporté de 250 m en arrière, en dehors du périmètre du bien. Cette modification constituerait ainsi une réelle amélioration.

Lissandre Sud – Buttinière

La destination Buttinière offrirait un bon maillage avec les transports publics. Elle serait voisine de grands équipements, en limite de Lormont et de Cenon (Polyclinique Bordeaux rive droite, Rocher de Palmer) et de sites résidentiels. En revanche, l'implantation des pylônes mériterait une intégration plus attentive au grand paysage, vers et depuis les coteaux (site classé, situé dans la zone tampon).

Recommandation : envisager de déplacer le plus possible le pylône 11 de la zone de maraîchage vers le chemin de fer et, surtout, d'intégrer soigneusement les pylônes 12 et 13 en bordure du massif boisé des coteaux (partie convexe de la courbe), plutôt que de les placer en promontoire et au milieu du massif (abattages, accès, entretien et pompiers).

Lissandre Sud – Rocher de Palmer

Cette variante du prolongement du tracé rouge a un impact négatif sur la VUE du bien et devrait être évitée.

Le château Palmer est une gentilhommière du XVIII^e siècle, implantée dans son parc, jadis entouré de vignobles, complémentaires à la vocation historique de Bordeaux. C'est aujourd'hui une promenade publique qui fait partie des coteaux protégés et offre de belles échappées vers Bordeaux et la Garonne. La gentilhommière est située dans la zone tampon du bien, dont elle constitue un attribut important. La station de transport par câble serait implantée au nord du parc, après la traversée en diagonale de l'une des principales vues dégagées du coteau et du château vers la ville. Le rôle de la zone tampon étant de contribuer à la protection de la VUE du bien du patrimoine mondial, ce serait y contrevenir gravement que d'envisager une intervention défigurant les lieux par l'implantation d'au moins quatre pylônes et la suspension

de câbles, y compris dans les massifs boisés du parc et des coteaux. Ce tracé étant à éviter, sa prolongation éventuelle jusqu'aux 4 Pavillons est compromise.

Le tracé bleu

Bien que moins performant que le tracé rouge en raison de l'inaccessibilité de la station de virage Lissandre Nord, le tracé bleu, dans sa version Achard – Buttinière, nécessiterait le même complément d'étude que le tracé rouge (voir ci-dessus).

Recommandations : envisager de supprimer le pylône 4 du trajet Achard – Lissandre Nord afin d'éviter son impact visuel dans la courbe concave du fleuve ; envisager de dégager le pylône 11 de la zone de maraîchage et intégrer soigneusement les pylônes 12 et 13 en bordure du massif boisé ; ne pas poursuivre la variante du prolongement du tracé de Lissandre Nord à Rocher de Palmer.

Le tracé violet

En l'état actuel du schéma et des informations disponibles, cette proposition ne semble pas être compatible avec la préservation de la VUE du bien.

Le tracé violet se distingue des tracés rouge et vert uniquement par le franchissement de la Garonne. Cette nouvelle alternative, suggérée lors de la mission, n'a pas fait l'objet de la même étude que les trois autres tracés. Elle n'est pas documentée et n'a pas été soumise aux mêmes avis et concertations préalables. Le site n'a d'ailleurs pas été visité lors de la mission.

Son point de départ serait la station « Bassins à flot ». Localisée sur des terrains du Port, non loin de la Cité du Vin et de ce nouveau quartier, la station empiéterait sur des bâtiments et des fonctions existants, entravant ainsi les activités du Port, qui représente la vocation fondatrice de la ville. Cela serait en contradiction avec le projet d'accueillir les paquebots touristiques en aval du pont Jacques Chaban-Delmas, comme le souhaite le Maire de Bordeaux. Par ailleurs, plusieurs bâtiments et/ou installations situés sur ces terrains sont repris comme monuments historiques sur « la carte des Enjeux paysagers et patrimoniaux ». Ces éléments ayant un impact négatif sur la VUE du bien, cette alternative devrait être évitée.

Le potentiel urbanistique des futures stations

Une idée suggérée par le CLUB en 2022 était d'envisager les stations futures du transport par câble « comme des lieux stratégiques pour le développement des espaces urbains qu'elles connecteront de manière plus fluide (...) », ceci pour autant que la proposition découle d'une approche systémique (relevant à la fois des politiques d'urbanisme, de mobilité, de qualité des espaces publics, de durabilité et de protection du patrimoine), plutôt que d'une approche sectorielle (fondée sur la mobilité et les déplacements), comme dans le cas qui nous concerne.

Il est donc conseillé de prendre attentivement en compte cette considération sur le potentiel de développement futur des abords des stations lors du réexamen du projet de transport par câble (à la lumière de l'accroissement des structures inhérentes au système qui sera choisi par Bordeaux-Métropole), car l'importance et la longue durée dans le temps de celles-ci risquent de peser sur la qualité des aménagements urbains des quartiers concernés ou des réalisations futures.

Pour les tracés retenus et en fonction du système de transport par câble sélectionné, l'examen comprendrait :

- l'étude précise (sur le terrain, avec ses particularités) de l'accroissement des installations fixes (dimensions propres et nécessaires) : pylônes, stations, câbles et

matériel technique annexe, parkings environnants (y compris voies d'accès, entretien et pompiers), modèle et capacité des cabines ;

- l'étude de la faisabilité des modifications techniques suggérées, réclamant des interventions d'intégration parfois délicates ;
- l'étude précise des abattages d'arbres, des zones d'élagages ou de rabattages indispensables ;
- l'étude de l'impact cumulé de ces dispositifs sur un projet de développement futur de la zone (urbain et/ou paysager).

À ce terme, compte tenu de ces nouvelles données, il est fermement recommandé de procéder à une réévaluation de la pertinence stratégique globale de ces deux trajets de transport par câble et de leurs performances (impact écologique et paysager, investissement et rentabilité, entretien, durée et nuisance des travaux pour les riverains) par rapport à d'autres solutions (par exemple, le passage des tramways sur le pont Jacques Chaban-Delmas, permettant de relier les lignes A et B).

En conclusion, la mission recommande de réaliser une étude plus détaillée sur les tracés rouge et bleu uniquement, entre Lissandre et Buttinière. Celle-ci intégrera les dimensions exactes des installations fixes selon le choix du système de transport par câble et les recommandations relatives à l'intégration paysagère formulées dans ce rapport. Le dossier inclura une étude d'impact du projet révisé sur le patrimoine selon le *Guide et boîte à outils pour les évaluations d'impact dans un contexte de patrimoine mondial*, afin de vérifier si la construction d'un tel système de transport par câble peut être envisagée sans remettre en cause la VUE du bien. L'État partie est invité à soumettre au Centre du patrimoine mondial le dossier complet du tracé choisi ainsi que l'étude d'impact sur le patrimoine qui s'y rapporte, pour examen par l'ICOMOS, avant que des décisions difficilement réversibles ne soient prises (et avant l'élaboration du projet portant sur les études de conception détaillées et les choix architecturaux), conformément aux paragraphes 172 et 118bis des Orientations devant guider la mise en œuvre de la Convention du patrimoine mondial.

V. ANNEXES

Annexe I : Termes de référence de la mission

I. Contexte de la mission

- Paragraphes 28f et 172 des Orientations devant guider la mise en œuvre de la Convention du patrimoine mondial

« Bordeaux, Port de la Lune » est inscrit sur la Liste du patrimoine mondial depuis 2007.

En 2006, en demandant l'inscription de Bordeaux, Port de la Lune sur la Liste du patrimoine mondial de l'UNESCO, la Ville de Bordeaux s'est engagée à valoriser son patrimoine dans la poursuite de son développement.

Le projet du pont Bacalan-Bastide, aujourd'hui Jacques Chaban-Delmas, exposé dans la candidature, a posé question dès 2008. De 2009 à 2010, des ateliers d'experts, des débats et des études complémentaires ont permis de répondre aux questions posées par le Centre du patrimoine mondial et d'accompagner les évolutions du projet. Le pont Jacques Chaban-Delmas a ainsi été inauguré en 2013 et s'intègre à présent dans le grand paysage bordelais.

Dans ce contexte, la Ville de Bordeaux a créé une instance dédiée au suivi des transformations architecturales et urbaines dans le site inscrit et sa zone tampon : le Comité Local UNESCO Bordeaux (CLUB) en 2009. Il a notamment pour mission d'échanger avec les porteurs de projet et de formuler des avis pour que les projets puissent garantir le maintien de la valeur universelle et exceptionnelle (VUE).

Bordeaux Métropole, dans le cadre du renforcement nécessaire des connexions entre les deux rives de la Garonne et du développement de son schéma des mobilités, a le projet de réaliser un transport par câble (téléphérique) entre la rive droite et la rive gauche. Ce projet a fait l'objet d'études d'opportunités et de faisabilité qui ont permis de confirmer la nécessité de réaliser un projet de transport performant et de proposer à la concertation plusieurs tracés entre Bordeaux et Lormont/Cenon, au nord de Bordeaux, soit à l'intérieur du périmètre de Bordeaux port de la Lune et dans sa zone tampon.

La concertation réglementaire, ouverte du 16 novembre 2022 au 13 février 2023, a permis aux riverains, usagers et aux différents acteurs locaux de s'exprimer sur le projet. Il en ressort une perception globale positive, avec néanmoins des réserves exprimées notamment par le CLUB quant à l'intégration du projet dans le grand paysage. À l'issue de cette concertation réglementaire, Bordeaux Métropole, en tant que maître d'ouvrage du projet, doit à présent confirmer sa volonté de faire et définir les caractéristiques essentielles à retenir pour la suite des études.

II. Objectif de la mission de conseil

Ainsi, au titre du bien « Bordeaux, Port de la Lune » inscrit sur la Liste du patrimoine mondial et afin qu'aucune décision irréversible qui porterait atteinte aux fondements de sa valeur universelle et exceptionnelle ne soit prise, la mission de conseil conjointe Centre du patrimoine mondial / ICOMOS portera sur les points suivants :

- Quels sont les attributs sous-tendant la VUE de « Bordeaux, Port de la Lune » susceptibles d'être affectés par le projet de télécabines selon les différents tracés (emplacements des stations et pylônes) ?

- Quels pourraient être, à titre préliminaire, les impacts de cette proposition de projet, en tenant compte de chacune des alternatives proposées, sur les attributs sous-tendant la valeur universelle exceptionnelle du bien ainsi que les éventuels impacts cumulatifs en relation avec l'infrastructure déjà existante ? Toutes les alternatives sont-elles égales en termes d'impacts potentiels sur les attributs sous-tendant la valeur universelle exceptionnelle ou non ? L'une d'entre elles mérite-t-elle d'être explorée plus avant par le biais d'une étude d'impact sur le patrimoine indépendante afin d'évaluer plus précisément les impacts de la proposition et de déterminer s'ils peuvent être acceptables ?
- Au cas où l'une des options envisagées pour le projet mériterait d'être étudiée plus en détail du point de vue de son impact potentiel sur les attributs sous-tendant la valeur universelle exceptionnelle du bien :
 - A quelles conditions le projet de télécabines peut éventuellement s'intégrer dans le paysage de Bordeaux, Port de la Lune ?
 - Quelles seraient les éventuelles suggestions à intégrer au projet de télécabines pour permettre son intégration dans le grand paysage et préserver la VUE de « Bordeaux, Port de la Lune » ?

L'État partie s'engage à fournir aux experts désignés toute la documentation pertinente et les informations nécessaires à la bonne exécution de leurs tâches, au plus tard une semaine avant la mission. Au cas où des informations supplémentaires seraient nécessaires, telles qu'identifiées au cours de la mission, elles devraient être fournies par l'État partie au plus tard une semaine après la fin de la mission.

III. Rapport à livrer

La mission préparera un rapport détaillé (en format électronique) conformément à son mandat et fournissant des éléments de réponses aux questions ci-dessus pour chacun des scénarii proposés, qui sera transmis à l'État partie trois mois après l'achèvement de la mission pour vérification d'éventuelles erreurs factuelles.

Conformément aux pratiques établies de l'UNESCO et de l'ICOMOS, leurs experts ne s'adresseront pas aux médias et ne discuteront pas des conclusions et recommandations de la mission, qui ne devraient être présentées que dans le rapport final de la mission.

Annexe II : Composition de l'équipe de la mission

- Irena Caquet, Spécialiste de programme, Unité Europe et Amérique du Nord, Centre du patrimoine mondial, UNESCO
- Anne Van Loo, experte pour l'ICOMOS

Annexe III : Programme de la mission

24 juin 2024

9.00 – 12.30 : Réunion d'accueil au T2 Hôtel de Bordeaux Métropole, en présence de Michel Vayssié, directeur général des services de Bordeaux Métropole, et présentation du contexte et des attendus du projet

9.30 : présentation des éléments de compréhension des enjeux du projet

11.00 : échanges et validation des temps de visites et d'échanges

14.00 – 15.00 : Visite de « Bordeaux, Port de la Lune » : prise de connaissance des attributs de la VUE, parcours à pied vers le quai des Chartrons

15.00 – 18.00 : Départ de la Bourse maritime, visite des sites d'implantation du projet

15.15 : débouché du pont Chaban-Delmas, Achard en rive gauche

16.00 – 16.30 : trajet vers le parc de l'Ermitage en rive droite

17.00 – 17.30 : trajet vers les 4 Pavillons et la Buttinière en rive droite

18.00 : Rocher de Palmer

25 juin 2024

9.00 – 12.30 : Visites des sites d'implantation du projet

9.00 : départ de l'hôtel en tramway vers Cenon Gare

9.30 – 10.00 : Trajet vers Lissandre

11.00 – 11.30 : Retour en tramway vers Mériadeck, Laure Gatet (Salle de réunion)

12.30 – 14.00 : Déjeuner de travail avec Christine Bost, Présidente de Bordeaux Métropole et Pierre Hurmic, Maire de Bordeaux, en présence de Michel Vayssié, Directeur général des services de Bordeaux Métropole

14.00 – 17.00 : Visite des quais de la Garonne rive gauche

26 juin 2024

9.00 – 11.00 : Rencontre avec Maylis Descazeaux, Directrice régionale des affaires culturelles de la région Nouvelle-Aquitaine

14.00 – 16.00 : Réunion conclusive en présence des élus Jean Touzeau (Maire de Lormont et Vice-président de Bordeaux Métropole pour la Valorisation du Fleuve), Clément Rossignol Puech (Maire de Bègles), Didier Jeanjean (adjoint au Maire en charge de la Nature en ville et des quartiers apaisés), Baptiste Maurin (adjoint au Maire chargé du patrimoine et patrimoine, de la mémoire, de l'éducation artistique et culturelle), et Stéphane Pfeiffer (adjoint au Maire chargé de l'urbanisme résilient, du service public de l'habitat et de l'économie sociale et solidaire)

Annexe IV : Liste des personnes rencontrées

Direction régionale des affaires culturelles (DRAC) de Nouvelle-Aquitaine

- **Maylis DESCAZEAX**, Directrice régionale des affaires culturelles de la région Nouvelle-Aquitaine
- **Aurélie FOURNIER-MERLE**, Correspondante UNESCO, Directrice régionale des affaires culturelles de la région Nouvelle-Aquitaine
- **Emmanuelle MAILLET**, Conseillère pour l'architecture, DRAC Nouvelle-Aquitaine
- **Vincent CASSAUGNAUD**, Architecte des Bâtiments de France, DRAC Nouvelle-Aquitaine

Ville de Bordeaux et Bordeaux Métropole

- **Christine BOST**, Présidente de Bordeaux Métropole
- **Pierre HURMIC**, Maire de Bordeaux, Premier Vice-président de Bordeaux Métropole pour la transition des territoires
- **Jean TOUZEAU**, Maire de Lormont, Vice-président de Bordeaux Métropole pour la Valorisation du Fleuve, franchissements et rééquilibrage rive droite
- **Clément ROSSIGNOL PUECH**, Maire de Bègles, Vice-président de Bordeaux Métropole pour la Stratégie des mobilités et mobilités alternatives / Prospective 2030-2050 (SDODM Mobilités douces et actives)
- **Baptiste MAURIN**, Adjoint au Maire chargé du patrimoine et patrimoine, de la mémoire, de l'éducation artistique et culturelle
- **Stéphane PFEIFFER**, Adjoint au Maire chargé de l'urbanisme résilient, du service public de l'habitat et de l'économie sociale et solidaire
- **Didier JEANJEAN**, Adjoint au Maire en charge de la Nature en ville et des quartiers apaisés
- **Michel VAYSSIE**, Directeur général des services de Bordeaux Métropole
- **François CORBIER**, Directeur général des services de la Ville de Bordeaux
- **Franck DESCOUBES**, Directeur général de l'Aménagement, Bordeaux Métropole
- **Nathalie BOUCHAIN**, Directrice de l'urbanisme, Direction générale de l'Aménagement, Bordeaux Métropole
- **Karine MABILLON**, Directeur général des Mobilités, Bordeaux Métropole
- **Emmanuel MAZET**, Directeur des Grands projets mobilité, Bordeaux Métropole,
- **Charles SENEZ**, Responsable de projet mobilité, Direction des Grands projets mobilité, Bordeaux Métropole,
- **Mathieu KARCHER**, Responsable de projet mobilité et Adjoint au Directeur des Grands projets mobilité, Bordeaux Métropole

- **Anne Laure MONIOT**, Cheffe de service, Service Architecture et patrimoine urbain en projet, Direction de l'urbanisme, Direction générale de l'aménagement, Bordeaux Métropole
- **Sylvain SCHOONBAERT**, Chargé de mission Inventaire, Service Architecture et patrimoine urbain en projet, Direction de l'urbanisme, Direction générale de l'aménagement, Bordeaux Métropole

Annexe V : Déclaration de la VUE du bien

Le Port de la Lune constitue un exemple exceptionnel d'échange d'influences sur plus de 2.000 ans, par son rôle de capitale d'une région vinicole de renommée mondiale, et par l'importance de son port dans le commerce régional et international. L'urbanisme et l'architecture de la ville sont le fruit d'extensions et de rénovations continues de l'époque romaine jusqu'au XXe siècle. Les plans urbains et les ensembles architecturaux à partir du début du XVIIIe siècle font de la ville un exemple exceptionnel des tendances classiques et néo-classiques et lui confèrent une unité et une cohérence urbaine et architecturale exceptionnelles.

Critère (ii) : Bordeaux, Port de la Lune constitue un témoignage exceptionnel d'un échange d'influences sur plus de 2.000 ans. Ces échanges ont apporté à cette ville cosmopolite, à l'époque des Lumières, une prospérité sans équivalent qui lui a offert une transformation urbaine et architecturale exceptionnelle, poursuivie au XIXe siècle et jusqu'à nos jours. Les différentes phases de la construction et du développement de la ville portuaire sont lisibles dans son plan urbain, tout particulièrement les grandes transformations réalisées à partir du début du XVIIIe siècle.

Critère (iv) : Bordeaux, Port de la Lune représente un ensemble urbain et architectural exceptionnel, créé à l'époque des Lumières, dont les valeurs ont perduré jusqu'à la première moitié du XXe siècle. Bordeaux est exceptionnelle au titre de son unité urbaine et architecturale classique et néo-classique, qui n'a connu aucune rupture stylistique pendant plus de deux siècles. Son urbanisme représente le succès des philosophes qui voulaient faire des villes un creuset d'humanisme, d'universalité et de culture.

Du fait de son port, Bordeaux, ville d'échanges et de commerce, a conservé ses fonctions originales depuis sa création. Son histoire est aisément lisible dans son plan urbain, depuis le castrum romain jusqu'au XXe siècle. La ville a conservé son authenticité pour ce qui est des bâtiments et espaces historiques créés au XVIIIe et au XIXe siècle.

La ville de Bordeaux comporte 347 bâtiments classés, visés dans la loi du 31 décembre 1913. La ville historique est protégée par le Plan de sauvegarde et de mise en valeur (PSMV), adopté en 1988 et révisé en 1998 et 2002. Les structures de gestion pour la protection et la conservation du bien incluent les responsabilités communes des gouvernements nationaux, régionaux et locaux. Les interventions sur les monuments classés doivent avoir le feu vert du ministère de la Culture. Le plan de gestion est élaboré sur la base de quatre grandes orientations : préserver le caractère historique et patrimonial, permettre l'évolution contrôlée du centre historique, homogénéiser les règles d'urbanisme et contribuer à la stature internationale du Bordeaux métropolitain.

Annexe VI : Liste des documents clés qui ont informé la mission

Documents reçus avant la mission

- Document de synthèse présentant la documentation relative au projet de transport par câble dans Bordeaux Port de la Lune, de Bordeaux métropole
- Liste prévisionnelle des participants
- Programme prévisionnel de la mission
- Décision 31 COM 8B.38 d'inscription de « Bordeaux, Port de la Lune » sur la Liste du patrimoine mondial
- Projet de plan d'actions complémentaire au plan de gestion de « Bordeaux, Port de la Lune »
- Compte-rendu du Comité Local UNESCO Bordeaux du 3 novembre 2021 des études préalables à la décision de réalisation d'un transport par câble
- Compte-rendu du Comité Local UNESCO Bordeaux du 19 octobre 2022 des études préalables à la décision de réalisation d'un transport par câble
- Compte-rendu du Comité Local UNESCO Bordeaux du 10 février 2023 des études préalables à la décision de réalisation d'un transport par câble
- Simulations visuelles des différents tracés proposés
- Schéma des mobilités de Bordeaux métropole, délibération N°2021-430
- Dossier de concertation du projet de transport par câble (du 28 novembre 2022 au 13 février 2023)
- Extrait du registre des délibérations du conseil de Bordeaux métropole concernant la délibération N°2023-143
- Plans et profils en long du projet de transport par câble

Documents reçus après la mission

- Carte du projet de transport par câble comprenant la nouvelle proposition de tracé violet
- Programme détaillé final