

## ICOMOS Evaluation Technique

<b>Bien</b>	<b>Trois châteaux, muraille et remparts du bourg de Bellinzone</b>
<b>Etat partie</b>	<b>Suisse</b>
<b>Réf. du bien</b>	<b>884</b>
<b>Date d'inscription</b>	<b>2000</b>
<b>Critères</b>	<b>(iv)</b>
<b>Objet</b>	<b>Projet d'aménagement ferroviaire</b>

Les études techniques et programmatiques fournies par l'Etat partie et reçues par l'ICOMOS le 18 juin 2018 concernent les impacts structurels, historiques, phoniques, vibratoires, visuels et archéologiques, ainsi que la requalification urbaine associée aux travaux. Ils permettent d'évaluer l'impact sur la valeur universelle exceptionnelle d'un projet dont le chantier ne démarrera pas avant 2021.

Le problème posé est d'une certaine complexité. L'Etat partie a choisi de privilégier le train dans le transport des pondéreux et de réglementer strictement la traversée de son territoire sur route par les camions internationaux. Un seul axe ferroviaire Méditerranée/mer du Nord est utilisé, au débouché des cols, qui concentre toutes les liaisons de Berlin et Anvers vers Gènes et Milan au niveau de la ville de Bellinzone. Il passe à proximité immédiate et sous la surface du bien inscrit sur la Liste du patrimoine mondial, une situation ancienne qui existait déjà au moment de l'inscription du bien sur la Liste du patrimoine mondial. L'augmentation du gabarit ferroviaire pour le train voyageur à grande vitesse, le fret marchandises et le portage des camions est une priorité de l'Etat partie qui entraîne d'importants projets de travaux ferroviaires. Il s'agit au niveau du bien inscrit sur la Liste du patrimoine mondial de la création d'une troisième voie avec un tunnel voisin du précédent et de la création d'une halte ferroviaire urbaine complémentaire.

A ce jour, l'Etat partie fait état d'une prise de décision financière à hauteur de 146 millions de francs suisses, afin de créer la troisième voie en parallèle du tracé existant, au niveau de la ville de Bellinzone. Ces travaux seront aussi l'occasion de renforcer la desserte ferroviaire actuelle de l'agglomération. Au demeurant, ce projet de renforcement de la ligne, au niveau du tracé en centre-ville et à proximité du bien, a un caractère de moyen terme. Un contournement ferroviaire de la zone urbaine est envisagé, sous le nom de beltway ou circonvolution, au plus tard pour 2060. Son coût est actuellement estimé à 10 milliards de francs, soit 29 fois plus que les travaux envisagés par la ville, ce qui expliquerait en grande partie son différend.

Le triplement de la ligne intramuros conduit la ville à subir, à 50 m de son cœur historique, 32 trains par heure (soit un toutes les deux minutes). Les études fournies tendent toutefois à démontrer qu'il n'y aurait pas d'augmentation significative du nombre de trains, ni des nuisances sonores et vibratoires par rapport à la situation présente, tout en améliorant la régulation du trafic. Et les engagements pris indiquent que les travaux seront menés dans la plus grande attention aux atteintes possibles au patrimoine : surveillance des monuments lors du creusement du tunnel, études d'impact archéologique réalisées et à venir en suivi de chantier.

D'un point de vue spatial et urbain, les propositions de requalification du centre historique dont ces grands travaux ferroviaires seront l'occasion procèdent d'une démarche volontariste et cohérente, premièrement de respect du patrimoine tel qu'il est, donc de sa valeur universelle exceptionnelle, et secondement d'efforts réels de valorisation associés aux travaux. Les engagements pris par l'Etat partie sont programmés et consolidés financièrement, à savoir :

- Destruction (nécessaire car sur le tracé de la nouvelle voie), aux entrées de tunnel nord et sud, de deux bâtiments contemporains sans qualité qui vont rendre sa lisibilité à la linéarité des deux fronts de la muraille urbaine au moment où elle escalade la pente ;
- Réouverture du chemin d'accès au château de Montebello depuis le centre historique et création de sentiers piétonniers ;
- Fermeture de la brèche brutaliste sous poutrelle béton éventrant la muraille à quelques mètres de l'entrée sud du tunnel, remplacée par un accès souterrain au parking privé Cervia désormais enterré, et requalification de l'espace de surface libéré intramuros ;
- Engagement de fournir, enfin, la cartographie des limites du bien et surtout de sa Zone Tampon, qui sera adressée à ICOMOS en 2019.

ICOMOS note que les aménagements prévus constitueront une restitution d'intégrité et d'authenticité à la perception de la muraille : au nord, elle ne subira pas d'impact direct car le front d'enceinte est à 45 m en retrait du tunnel, qui passe sous 6,5 m de substrat rocheux, au sud, la semelle de fondation et la base sur 2 m de haut et 8 m de large seront détruites, mais sans que cela impacte la superstructure et alors que l'information sur le phasage des deux murs XIV<sup>e</sup> et XV<sup>e</sup> s. a été correctement interprété et constitue un indéniable apport à la connaissance de la chronologie de l'enceinte. Par ailleurs, la halte ferroviaire a été repoussée le plus au sud du front de muraille, pour ne pas l'impacter.

En conclusion, tout en regrettant que le contournement ferroviaire urbain n'ai pas été jugé prioritaire, ICOMOS estime que l'impact potentiel des travaux envisagés sur la valeur universelle exceptionnelle du bien est limité. Ils comprennent un accompagnement cohérent et des mesures compensatoires appropriées.

L'ICOMOS se tient à la disposition de l'Etat partie pour répondre à d'éventuelles demandes de clarification ou toute autre demande d'appui technique.