

Cabinet Secretary for Social Justice, Communities and Pensioners' Rights
Alex Neil MSP

T: 0300 244 4000
E: scottish.ministers@scotland.gsi.gov.uk



Ms Sue Bruce, Chief Executive
City of Edinburgh Council



LEGACY 2014
XX COMMONWEALTH GAMES
SCOTLAND

Our ref: A10944598

23 April 2015

Dear Sue

I write in my capacity as Cabinet Secretary with responsibility for land use planning on matters relating to the South Queensferry area of the City of Edinburgh Council (CEC).

I recently met with Keith Giblett, the Chair of Queensferry & District Community Council, together with Colin Keir MSP and Councillor Norman Work to discuss a number of issues that South Queensferry is currently facing. This meeting was the result of correspondence I received from Mr Giblett regarding significant concerns of the Community Council over the increasing pressures on the infrastructure and amenity of South Queensferry. In particular, these concerns are focused around proposed new housing development in and around the town and the prospect of an increased level of tourism resulting from Network Rail's Forth Bridge Experience proposals and the nomination of the Forth Bridge for World Heritage listing, which they considered may exacerbate existing problems.

From the discussion at the meeting I felt that to move matters forward it would be constructive to reconvene with those who attended the previous meeting and include senior CEC officials. I understand that there will have been contact in the past with CEC officials but felt that if we convene a meeting to hear of various concerns the community representatives have it would help develop stronger lines of communication with the community to engage with the Council and Government on their various concerns. The focus of the meeting would be the issues around the effects of new development on existing infrastructure, on the village centre and the potential World Heritage listing of the Forth Bridge on South Queensferry.



I would be grateful if you could confirm your support for the meeting and advise of the relevant senior officials to which an invite should be extended.



ALEX NEIL

Document 17: relates to Forth Bridge information and consists of information in scope from the following communications:

Note:

Communications are presented in chronological order, from earliest to latest. However, as email chains are presented with the most recent at the top, each separate email chain is separated by a double horizontal line in order to help the reader identify the order of communications.

Where email communications have attachments, these are appended below the main text of the email, prefaced by **[attachment below]**.

Where attachments to communications are not included in this document because they have already been included elsewhere, this is also explained in square brackets. For example - **[attachment already supplied elsewhere in this document]**

Attachments supplied separately

Email	Document type	Attachment reference
[redacted name]Sent 24 April 2015 16:31	PDF	u413893

From: [redacted name]

Sent: 21 April 2015 11:10

To: Cabinet Secretary for Social Justice, Communities and Pensioners' Rights; Chief Planner

Cc: [redacted name]

Subject:RE: Actions from Tuesday's meeting

[redacted name]

[redacted name]

Thanks for getting back to me about this. I attach a short draft note of the meeting here. There was one surname that I did not catch (see square brackets in the note) but hope that you can add this. I'd be grateful if you could review for your respective interests and amend as necessary before the final note can be agreed and sent to Mr Neil.

I understand that [redacted name] is currently drafting text for the approach to CEC.

Although the letters sent by Q&DCC in advance of the meeting focussed on housing and planning (LDP in particular), Q&DCC seemed keen at the meeting to steer the conversation away from LDP and towards potential tourism impacts (partly tied to World Heritage).

If Q&DCC continues to direct the discussion away from LDP and towards World Heritage, I will need to advise Ms Hyslop, as World Heritage is of course led from the Europe, Culture and External Affairs portfolio. That said, Q&DCC's main ask, that SG supports a holistic strategic plan for the whole of the S Queensferry area, seems to me to relate far more to planning than World Heritage, and goes well beyond anything that could be delivered by a World Heritage management group alone.

Any thoughts on this last point appreciated.

[redacted name]

[redacted name] | Policy Manager

Culture and Historic Environment Division | Scottish Government
Victoria Quay, Edinburgh, EH6 6QQ
[redacted personal details]

From: [redacted name] **On Behalf Of** Cabinet Secretary for Social Justice, Communities and Pensioners' Rights
Sent: Tuesday, April 7, 2015 09:53
To: [redacted 2 names]
Cc: Cabinet Secretary for Social Justice, Communities and Pensioners' Rights
Subject: RE: Actions from Tuesday's meeting

Hi [redacted name]

Thanks for this. The Cab Sec would expect officials to draft a letter or email for him to send to [redacted name]. We will look at dates for a meeting once we have had feedback from how official discussions have gone and been notified who should be invited. Whilst the Cab Sec indicated a meeting a few weeks after recess, this will of course be subject to other diary and Ministerial business.

A note is usually produced by officials from each meeting that the Cab Sec attends. It doesn't need to be hugely detailed.

Thanks
[redacted name]

[redacted name]
PS/Cabinet Secretary for Social Justice, Communities and Pensioners' Rights - Alex Neil MSP
[redacted personal details]

From: [redacted name]
Sent: Thursday, April 2, 2015 4:13 PM
To: [redacted 2 names]
Subject: Actions from Tuesday's meeting

[redacted name]
[redacted name]

My note of main outcome from Tuesday's meeting is that Mr Neil would like to reconvene the same grouping after recess, extending to include CEC, to see how we can move forward. Mr Neil will chair. Mr Neil keen to include WH / tourism dimension to the discussions. Meeting will take place with a view to developing a plan for how to address the issues raised and may eventually result in the constitution of a permanent group. Mr Neil keen to keep grouping tight for now – does not see need to extend to TS, NR, HS at this stage.

I noted the following actions:

- Mr Neil to drop note to Sue Bruce about CEC involvement.
- [redacted name] to contact CEC planning officials.

Does that accord with your own recollections of the meeting? [redacted name], would Mr Neil normally expect an official note to be produced, and is that something you would do? Also, can I assume that Mr Neil's PO will be setting up the next meeting?

I'd be grateful for any thoughts you might have on this. I will of course need to lean on Historic Scotland for briefing ahead of the next meeting but I am working on the assumption that there is nothing further that I need to do at this stage.

Have a good weekend

[redacted name]

[redacted name] | Policy Manager

Historic Environment Policy Unit | Culture and Historic Environment Division | Scottish Government
Victoria Quay, Edinburgh, EH6 6QQ
[redacted personal details]

[attachment below]

Note of meeting between Alex Neil, Cabinet Secretary for Social Justice, Communities, and Pensioners' Rights, and Queensferry & District Community Council, 31 March 2015

Present:

Alex Neil, Cabinet Secretary for Social Justice, Communities, and Pensioners' Rights
[redacted name], Private Office
Colin Keir MSP (Edinburgh Western)
Councillor Norman Work (Almond Ward, City of Edinburgh Council)
Keith Gibblett, Chair, Q&DCC
[redacted name]
John McNairney, Chief Planner
[redacted name], Culture and Historic Environment Division

Discussion centred around Q&DCC seeking SG support for a holistic strategic plan for the whole of the S Queensferry area. In discussion, Q&DCC expressed frustration at difficulties in persuading various public authorities to engage in a joined-up way, stating that:

- Q&DCC expects an increase in visitor numbers to the area in light of possible World Heritage inscription and Network Rail visitor centres proposal and the public interest in the Queensferry Crossing.
- Work by James Rebanks (commissioned by Forth Bridge World Heritage Nomination Steering Group) lends credibility to the Q&DCC argument that a strategic masterplan is required. Rebanks identified issues with infrastructure and made the case that these would need to be addressed, ideally through a masterplan, if the potential benefits of the World Heritage inscription were to be realised. Specific reference to traffic and visitor flows and infrastructure.
- Q&DCC wants better joined-up working among the various authorities. Cited issues with street furniture, bollards, public toilets – all symptomatic of pressure on services.
- There have been three traffic studies, but these have been for very specific purposes. Not joined-up and no attempt to look holistically.
- Existing proposals for housing also likely to impact.

Comment from around the table recognised the issues raised, while noting that they are not all strictly planning-related. Mr Neil concluded the discussion by saying that he would like to reconvene the same grouping after recess, extending to include CEC officials, with a view to developing a plan for how to address the issues raised. Mr Neil will chair. Mr Neil keen to include World Heritage / tourism dimension to the discussions. Mr Neil caveated that any discussion cannot pre-empt LDP. Mr Neil keen to keep grouping tight for time being – does not see need to extend to Transport Scotland, Network Rail or Historic Scotland at this stage.

Actions:

- Mr Neil to write to [redacted name]
- SG Planning to contact CEC planning officials

[redacted name]

Culture and Historic Environment Division

From: [redacted name]

Sent: 21 April 2015 11:55
To: [redacted name]
Cc: [redacted 5 names]
Subject: RE: City of Edinburgh Council - Local Development Plan - MACCS correspondence - Queensferry District Community Council - Draft Letter to Sue Bruce - 21 April 2015

[redacted name]

Thanks for sight of this

I've actually CC'd in [redacted name] who is our lead on the role Bridges will play in 2017 Themed Year. Also [redacted name] in Transport re the Bridges opening and [redacted name] the lead in Regeneration on Business Improvement districts (of which South Queensferry has one I think)

Sorry to spread out so much – but to confirm that this team would also contribute to briefing on the wider tourism issues (especially for Edinburgh)

Hope this helps

[redacted name]

Tourism Team
Tourism and Major Events Division
[redacted personal details]



From: [redacted name]
Sent: 21 April 2015 10:21
To: [redacted name]
Cc: [redacted name]
Subject: City of Edinburgh Council - Local Development Plan - MACCS correspondence - Queensferry District Community Council - Draft Letter to [redacted name] - 21 April 2015

<< File: A10944598#2.doc >>

[redacted name] / [redacted name] (so you are aware, please let me know if I should cc in someone else)

Please see attached draft letter to Sue Bruce from Mr Neil, requesting involvement of CEC Council officials at the next meeting.

Any comments on this draft would be appreciated

Thanks

[redacted name]

From: [redacted name] on behalf of Chief Planner
Sent: 21 April 2015 12:16
To: Cabinet Secretary for Social Justice, Communities and Pensioners' Rights
Cc: [redacted name] Chief Planner
Subject: RE: Actions from Tuesday's meeting

[redacted name]

To Note:

[redacted name]

[redacted name]

From: [redacted name] **On Behalf Of** Chief Planner
Sent: 21 April 2015 11:49
To: [redacted name] Cabinet Secretary for Social Justice, Communities and Pensioners' Rights; Chief Planner
Cc: [redacted 5 names] Chief Planner
Subject: RE: Actions from Tuesday's meeting

[redacted name], thanks for drafting, I am comfortable with the note.

I'm afraid I don't have [redacted name] surname on my notes, hopefully [redacted name] may have.

For information, I spoke with [redacted name], who is Director for Community Services and of Corporate Governance last week and separately with [redacted name], Head of Planning at the Council. I explained very briefly the content of the meeting and the actions. [redacted name] was comfortable about the letter being sent to Sue Bruce and was aware of the issues as was [redacted name]. [redacted name] felt that there has been senior officer engagement in the past but further understanding and communication would no doubt be welcomed.

Kind regards

[redacted name]

[email thread continues from: From: [redacted name] Sent: 21 April 2015 11:10]

From: [redacted name]
Sent: 22 April 2015 10:01
To: [redacted name]
Subject: RE: Q&DCC letter

Thanks [redacted name]

From: [redacted name]
Sent: 22 April 2015 09:59
To: [redacted name]
Cc: [redacted 4 names]
Subject: Q&DCC letter

<< File: A10944598#2.doc >>

[redacted name]

I have suggested one or two changes. The most significant of these is to mention specifically the Network Rail Forth Bridge Experience proposal, which Q&DCC expressed concern about during the meeting. Although this proposal has developed alongside the Forth Bridge World Heritage nomination, it is a separate initiative. The World Heritage nomination does not include it, and Network Rail can advance its proposals irrespective of whether WH listing is achieved.

[redacted name]

[redacted name] | Policy Manager

Culture and Historic Environment Division | Scottish Government
Victoria Quay, Edinburgh, EH6 6QQ
[redacted personal details]

From: [redacted name] on behalf of Cabinet Secretary for Social Justice, Communities and Pensioners' Rights
Sent: 23 April 2015 09:19

To: [redacted name] Cabinet Secretary for Social Justice, Communities and Pensioners' Rights; Chief Planner
Cc: [redacted 2 names]
Subject: RE: Actions from Tuesday's meeting

[redacted name],

Thanks for your draft note of the meeting, we are content with this. The letter to Sue Bruce is currently with Mr Neil for signature.

Kind regards,
[redacted name]

[redacted name] | **Deputy Private Secretary | Cabinet Secretary for Social Justice, Communities and Pensioners' Rights**

[redacted personal details]

[email thread continues from: From: [redacted name] Sent: 21 April 2015 11:10]

From: [redacted name]
Sent: 24 April 2015 16:31
To: [redacted name] Cabinet Secretary for Social Justice, Communities and Pensioners' Rights
Cc: Chief Planner [redacted 4 names]
Subject: RE: Actions from Tuesday's meeting

[redacted name]

Thanks. that's gone out. here's a copy for your records:

Thanks

[redacted name]
Assistant Private Secretary (Correspondence) to the Cabinet Secretary for Social Justice, Communities and Pensioners' Rights
[redacted personal information]

From: [redacted name]
Sent: 24 April 2015 14:36
To: Cabinet Secretary for Social Justice, Communities and Pensioners' Rights; [redacted name]
Cc: [redacted 5 names]
Subject: RE: Actions from Tuesday's meeting

[redacted name] / [redacted name]

Could the letter be cc'd to:

[redacted name]

Head of Planning and Building Standards

[redacted name]

If you could email me a copy/pdf of the letter that went out, then would be appreciated.

Regards

[redacted name]

From: [redacted name] **On Behalf Of** Cabinet Secretary for Social Justice, Communities and Pensioners' Rights

Sent: 24 April 2015 11:32

To: [redacted name] Cabinet Secretary for Social Justice, Communities and Pensioners' Rights;

[redacted name]

Cc: [redacted 3 names] Chief Planner

Subject: RE: Actions from Tuesday's meeting

[redacted name]

Thanks – the Cab Sec has noted and signed the letter. Ben will issue later today. Is there anyone else it should be copied to?

[redacted name]

[redacted name] **PS/Cabinet Secretary for Social Justice, Communities and Pensioners' Rights - Alex Neil MSP**

[redacted personal details]

[attachment pdf file reference: u413893]

[redacted name]
Special Project Team
Transport Scotland
22 April 2015

UNESCO's UK Ambassador

Update on Network Rail's - Forth Bridge Experience Consultation Activity

Prior to submitting planning applications later this year (2015) and following earlier community meetings in 2014, Network Rail (NR) chose to consult directly with the community of North Queensferry about the potential issues which could affect the community should NR's proposals for the Forth Bridge Experience progress.

Pre-consultation: In advance of their consultation, NR undertook pre-consultation with representatives of the community council and community pressure group 'Help Our North Queensferry' (HONQ), to agree the principles of NR's consultation and an approach that would satisfy the majority of community representatives. The agreed approach was to hold the consultation in two phases:

- Phase One - focussing on discussion of transport and travel issues.
- Phase Two - identifying preferred transport option and design specifications.

Agreement was reached with both the community council and HONQ to offer meetings in two venues on two consecutive days to allow as many people as possible to offer their views.

In advance of the Phase 1 consultation meetings, a second newsletter was developed and distributed door-to-door in North Queensferry (a copy of both newsletters are attached as **ANNEX A & B**)

Phase 1 Consultation Meetings

The Phase One Consultation Meetings took place in the village on two consecutive days: Tuesday 24th March, 2pm-9pm at the North Queensferry Community Centre and Wednesday 25th March, 1pm to 4pm at the Ferrybridge Hotel, North Queensferry. The meetings were conducted in a drop-in format, allowing people to circulate, talk to the project representatives and find out information on their own terms. Eighty-four members of the public signed in over two days, with approximately 120 people estimated to have participated. At the meetings, dwell times were high, with people spending on average 15-20 minutes in the meeting. To date, NR have received 50 written feedback forms. HONQ representatives were permitted space outside the consultation meetings to express their views and to conduct their own exit poll.

Topics of conversation

Car parking was the main issue of discussion. Views expressed varied greatly, with some wishing to see cars removed from the village of North Queensferry altogether, and others wishing to see no new parking restrictions. In general, there was a clear preference for car parking outwith the village centre however, there is significant remaining concern about the management of parking arrangements currently within the village, the continuation of car parks at both Deep Sea World and Battery Road in North Queensferry, as well as the management of shuttle services to and from any new facility.

Next Steps:

NR have published all traffic assessments and options appraisal documents on the Forth Bridge Experience website: www.forthbridgeexperience.com

NR are currently compiling a summary of all comments to share with the community representatives and Fife Council, the adjacent local authority area. This information will be incorporated into a third newsletter, which will also include information about the Phase 2 consultation meetings.

Phase 2 Consultation will take place in May/June 2015 once the design work is further progressed and further discussions have taken place with Fife Council.

Phase 2 will include a South Queensferry event as well as engaging with North Queensferry.

The planning application is expected to be submitted in Q3 of 2015-16.

[redacted name]

Transport Scotland – Special Projects Team

[redacted personal details]

COMMUNITY UPDATE

ISSUE 1 • AUGUST 2014 • PUBLISHED BY NETWORK RAIL


THE FORTH BRIDGE
EXPERIENCE



WHAT IS THE FORTH BRIDGE EXPERIENCE?

Network Rail believes that there is substantial interest in visiting the Forth Bridge and we have carried out extensive market research which has backed up that assertion.

Our proposal sees two distinct visitor options. In North Queensferry, where the bridge is accessible by land, we propose creating a visitor centre with a glazed ceiling underneath the bridge. The building profile would not interrupt views of the bridge and would be designed to provide visitors with a café, exhibition space and retail opportunities.

The centre would be connected via a step free access to two hoists on the eastern face of the Fife Tower. With a capacity of around 40 people per lift, they would be designed to carry passengers to a viewing platform 110m above ground, on the top of the bridge. The design of the viewing platform will be

such that it will not compromise the bridge structure and would be entirely reversible in the event that it was to be removed in the future.

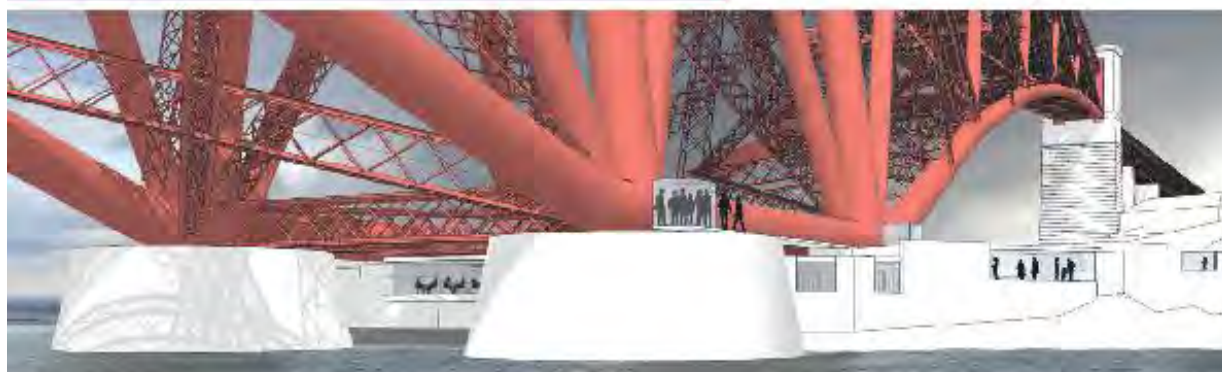
On the south side, we envisage operating a bridge walk aimed at more adventurous visitors. This would include a modest hub building a short walk from Dalmeny Station. Visitors would be given a safety brief, kitted out and hooked on to a continuous safety line. They would then proceed in groups of up to 15 onto the bridge via the south approach walkway and up the southern-most tower before heading back to the hub.

A full summary of our proposal can be viewed at www.forthbridgeexperience.com

COMMUNITY UPDATE

NORTH QUEENSFERRY • PUBLISHED BY NETWORK RAIL • MARCH 2015


THE FORTH BRIDGE
EXPERIENCE



START OF LOCAL CONSULTATION ON FORTH BRIDGE VISITOR PROPOSAL

As many of you will be aware, Network Rail is currently taking forward a proposal to open up the Forth Bridge to visitors for the first time in its history.

In North Queensferry, this proposal consists of a discreet visitor centre underneath the north tower of the bridge, consisting of educational and exhibition spaces as well as a cafe and retail facilities. The centre will be connected to a platform on the top of the Fife Tower by two hoists on the eastern face of the bridge. All visits subject to prior booking. More information about the proposals can be found at www.forthbridgeexperience.co.uk

We believe that these proposals will be enormously beneficial to the local economy and help celebrate this outstanding landmark, but we know from our previous discussions with the community that there is understandable concern about the impact of traffic on North Queensferry.

To help the Forth Bridge Experience project team get a better understanding of the specific issues, we commissioned an independent study to model current traffic and transport

in North Queensferry. We also developed some options which could help manage our estimated 230,000 annual visitors without having an unacceptable impact on the village.

This newsletter aims to provide a clear summary of our findings and outlines the options available to us for managing transport, particularly car movements. We want to hear the views of North Queensferry residents about these options and have arranged two drop-in meetings on 24 and 25 March – details below.

Detailed design of the facility is currently being undertaken and development designs are now available to view and comment on. We intend to offer more public opportunities to comment later this year.

We would like your views on these options. We have arranged two drop-in sessions to help answer your questions and seek your views on the available transport options and draft detailed designs:

- Tuesday 24 March: 2pm to 9pm, North Queensferry Community Centre
- Wednesday 25 March: 1pm to 3pm, Ferrybridge Hotel

If you cannot attend and would like further information, it can be obtained by emailing us: forthbridge@networkrail.co.uk or by calling our National Helpline Number: 03457 11 41 41

We will share the outcome of our discussions with the community at a later date.

Forth Bridges Traffic Impact Assessment

Prepared for
Transport Scotland

April 2015

CH2MHILL®

City Park
368 Alexandra Parade
Glasgow, G31 3AU
GB
+44 141 552 2000

Contents

Section	Page
Introduction	1
Policy and Guidance Review	1
Appraisal of Existing Conditions.....	1
Visitor Centres/Attractions	1
Trip Generation	2
Scenario 1.....	2
Scenario 2.....	2
Scenario 3.....	2
Trip Distribution and Assignment	2
Framework Travel Plan	3
Impacts Assessment.....	3
Traffic Impacts	3
Parking Impacts.....	3
Hub Concept	3
Waterborne Transport.....	4
Cumulative	4
Conclusions	4
Contact & Education Centre Site	4
Network Rail Developments	5
Next Steps	5

Document History

This document has been issued and amended as follows:

Version	Date	Description	Created by	Verified by	Approved by
1	24/04/15	Draft	A Kerr	R Bourne	I Salisbury

Executive Summary

Introduction

CH2M HILL was commissioned by the Forth Bridges Forum to undertake a traffic impact assessment to investigate the traffic impacts of promoting the Forth Bridges as a visitor attraction. The report essentially considers 3 agreed scenarios. These are:

- Scenario 1: the awarding of World Heritage Site Status
- Scenario 2: the awarding of World Heritage Site Status plus a prospective South Queensferry Visitor Centre
- Scenario 3: the awarding of World Heritage Site Status plus a prospective South Queensferry Visitor Centre plus the proposed Network Rail Visitor Attractions

To inform the study information was gathered from various sources, including:

- Traffic Data and models from Transport Scotland;
- Other Visitor Attraction numbers from The Moffat Centre;
- Network Rail's Market Appraisal and Transport Assessment;
- Traffic data and parking data from a previous City of Edinburgh Council report; and
- A traffic study and information on the Coastal Communities Fund bid from Fife Council.

Policy and Guidance Review

A review of the relevant transport planning policy has been undertaken and the study has been developed with reference to the extant guidance and policy. Based on the review, it is imperative that any future development must incorporate the means to allow the use of sustainable transport modes such as walking, cycling and public transport. Any full planning applications should support these national, regional and local transport objectives so as to reduce the demand for car based travel, enable travel demands to be met by a choice of modes and to manage the travel demands arising from the development in a sustainable manner.

Appraisal of Existing Conditions

The existing transport conditions have been considered, which noted that a prospective visitor centre at the Contact & Education Centre (CEC) already connects into the existing network, while the facilities in North Queensferry are less developed with narrow footways and no cycle infrastructure. The appraisal also noted that existing bus services provide connections between nearby settlements and beyond to Edinburgh and Fife, while also observing that there are currently no direct services between South Queensferry and North Queensferry.

Bearing in mind the current provision, improvements are likely to focus on the promotion of providing safe, lit and convenient routes to and from the potential visitor attraction sites using the adjacent foot and cycle network, although any detail would be provided at any detailed planning application stage.

Visitor Centres/Attractions

A prospective South Queensferry Visitor Centre and associated attractions has been considered for the purposes of this study, to be located at the current site of the CEC in South Queensferry. At this stage no building footprint/size or defined development content has been established. It is anticipated however that this would include a visitor centre with ancillary activities in relation to the Bridges e.g. walking; cycling; action sports etc.

The Network Rail proposals consist of:

- A visitor centre experience located on the north side of the bridge in North Queensferry, comprising: hoists and a viewing platform on the top of the bridge; and an exhibition, café and public realm area surrounding the Visitor Centre.
- A guided bridge walk experience with associated welfare facilities on the south side of the bridge in South Queensferry.

Trip Generation

Scenario 1

Consideration of the impact of World Heritage Site Status on its own led to the review of relevant publications which suggests that the designation on its own on visitor motivations is usually very marginal (especially at established sites), and it is complimentary investment, such as marketing or the construction of a Visitor Centre, that is more likely to be the basis for attracting additional visitors to the area. Therefore, the impact of additional visitors is solely considered to occur in Scenarios 2 and 3.

However, it is worth noting that an analysis of the traffic surveys undertaken on Ferrymuir Gait estimates that approximately 50,000 visitors are potentially visiting the CEC and the adjacent viewing platform at present – and these would probably be incorporated into any future visitor numbers.

Scenario 2

The number of trips to and from the potential South Queensferry Visitor Centre has been estimated investigating data from various sources including:

- the Queensferry Museum;
- a now redundant Forth Bridges Visitor Centre;
- the Forth Bridges Festival;
- estimates in the Glamis Consultancy report;
- data for other Scottish Visitors Centre's; and
- Network Rail's market research.

Considering: the prominence of the Bridges; the numbers from other sources; and the similarity with the Network Rail proposals, it has been deemed appropriate, without undertaking further detailed research, to use the same numbers as those used in the Network Rail assessment.

To then estimate the number of vehicle trips information has been utilised from: the Scottish Household Survey; other visitor attractions; and existing weekly and daily traffic flows. Applying this data it has been estimated that the maximum annual visitor numbers of 230,000 can be translated into estimated daily two-way vehicle trips of approximately 400; or peak hourly two-way vehicle trips of approximately 140. This compares favourably with the 390 vehicle trips calculated by the assessment for the Network Rail proposals.

Scenario 3

The third scenario involved applying the estimates from Scenario 2 in addition to the Network Rail Transport Assessment.

Trip Distribution and Assignment

The distribution of the predicted vehicle trips onto the surrounding road network generated by the prospective Visitor Centre at the CEC has been based on census population data to develop a representative gravity model. Based on the local highway network and considering the junctions located in the vicinity of the prospective Visitor Centre, the estimated trips have been assigned to one of six assignment zones: the A90 North; the A90 South; the A904; the B800; the B924, Bo'ness Road; and the B907, Kirkliston Road. In turn, the route to/from these assignment zones and the site has been identified.

Framework Travel Plan

A Framework Travel Plan has also been prepared and provides an assessment of the measures that should be incorporated as part of the development of a Visitor Centre. This takes into account all aspects of travel in order to reduce dependency on single occupancy private car use. Details of monitoring, reviewing and reporting procedures are also outlined.

Impacts Assessment

Traffic Impacts

To determine the potential traffic impacts it was necessary to understand the existing traffic situation, and therefore existing traffic data was collated from established count sites and additional sites installed at various times through 2014.

Assessing the traffic impact based on a threshold of a 5% increase in traffic highlights that the potential provision of a Visitor Centre in South Queensferry at the CEC, on its own, is likely to be feasible. The broad impact assessment considered two sub-scenarios:

- Scenario 2a – WHS status + Visitor Centre and Attractions at CEC assuming all trips only access Visitor Centre before making return trip.
- Scenario 2b – WHS status + Visitor Centre and Attractions at CEC with 1/3 of vehicle trips making a linked trip to South Queensferry town centre.

The assessment confirms that the surrounding road network could operate within capacity with no need for physical mitigation beyond that already committed as part of the Queensferry Crossing works. The results of the percentage impact assessment highlight that most impact can be anticipated along: the road links to the west of Ferrymuir Gait, assuming that the trips are solely to/from the South Queensferry Visitor Centre; and potentially on the B907 and B924, assuming that some vehicle trips are also attracted to the town centre. However it is recommended that further consideration of junction impacts and required parking is undertaken if the concept of a Visitor Centre and attractions is developed. It should also be noted that traffic flows on Builyeon Road and Ferrymuir Road are projected to reduce significantly as a result of the opening of the Queensferry Crossing.

Considering the conclusions of the Network Rail Transport Assessment leads to the conclusion that the impacts will not have a perceptible cumulative impact in South Queensferry, especially considering that it is unlikely that both Visitor Centre's will operate independently and will each attract similar numbers of visitors.

Parking Impacts

A separate parking assessment undertaken for the South Queensferry Visitor Centre suggests that the number of vehicles at peak times will exceed the capacity of the existing car park at the CEC when other existing users of the car park are considered, however the adjacent compound and the 'Echline Triangle', have been identified as potential options for expansion.

It is also noted that any potential increase in traffic into South Queensferry is likely to impact on the available parking within the town centre, especially at peak times. As concluded in a study undertaken in 2013 for The City of Edinburgh Council, there is the potential already of exceeding practical parking capacity during the busiest periods of the year, and it may be that some of the options highlighted in that report need to be considered if a substantial increase in visitors to the town centre is realised.

Hub Concept

The concept of a hub combining attractions into a 'Forth Bridges Visitor Destination' were raised in a report produced by The Glamis Consultancy, published in March 2014. The study presented a range of transport options in order to enable the movement of visitors between the various activities/attractions around the Bridges, with the proposed South Queensferry Visitor Centre functioning as the transport 'hub'. The benefit of the South Queensferry Visitor Centre 'hub' is that there is good access to the trunk road network, which would minimise the traffic impacts on the adjacent towns (North Queensferry and

South Queensferry), assuming that the connecting transport options are commercially viable and attractive to visitors.

However, considering the parking analysis undertaken and the existing/future uses at this site there is the potential that the parking provision will have to be expanded. This will require a more detailed assessment if the proposals are developed, although options that could be developed further include the potential expansion into the compound area to the east of the existing car park, or developing other Transport Scotland owned land in the vicinity. This leads to the potential issues of creating a 'hub' at the South Queensferry site, which may have to be reconsidered with a second alternative car park located north of the Firth of Forth close to North Queensferry.

Waterborne Transport

The assessment of the North Queensferry Harbour improvements estimated that this could lead to an annual increase in visitor numbers to North Queensferry of 24,000. This is likely to be equivalent to a maximum of approximately 40 associated vehicle movements per day, or a maximum of 10 vehicle movements in the peak hour. Splitting this between the two communities it has been deduced that this increase is insignificant and could be accommodated on the network.

Cumulative

Beyond the potential increase in traffic associated with visitors, there are current approved and pending planning applications for housing developments within South Queensferry. These applications conclude separately that there is negligible impact on the surrounding network.

The Local Authority's Local Development Plan identifies further sites for potential development in South Queensferry which could result in the region of 2,155 additional housing units. An assessment has been undertaken based on the weekday AM and PM peak hour vehicle trip data available from the Transport Assessments and Transport Statements associated with the current approved and pending residential planning applications. The trip rates and distribution of trips have then been extrapolated to determine estimated trips associated with these sites and these trips have been assigned to the local network.

Combining the potential development options and applying these to the base traffic data recorded in 2014, the assessment highlights that, generally, the South Queensferry road network has available road capacity – although more detailed assessment work will be required if further residential development is progressed. The A904, Builyeon Road and the future Queensferry Junction can be anticipated to have to accommodate a significant amount of the estimated vehicular trips associated with the proposed housing developments. It should be noted that the isolated assessment of the link capacities does not take into account any downstream impacts of any congestion.

Conclusions

Contact & Education Centre Site

It is considered that the prospective Visitor Centre is feasible in accessibility terms with the broad assessment undertaken confirming that the surrounding road network should be able to operate within capacity with no need for physical mitigation beyond that already committed as part of the Queensferry Crossing works. Considering the level of traffic estimated to be associated with the prospective development; the theoretical capacity of the surrounding road network; the conclusions from the capacity assessments included in the committed development applications; and the impacts of the construction/opening of the Queensferry Crossing, it can be determined that it is not anticipated to materially impact on the capacity of the surrounding road network, although further consideration of junction impacts and required parking is required if a Visitor Centre is to be developed. The assessment would suggest that the number of vehicles at peak times would exceed the capacity of the existing car park at the CEC when other users are considered however potential sites for additional car parking have been identified. It should also be noted that the assessment provided does consistently use what is considered to be a worst-case scenario.

Network Rail Developments

Based on the estimated additional traffic demand, a substantial percentage increase in traffic movements can be anticipated within North Queensferry, assuming traffic travels along Main Road to reach the development. Considering the theoretical capacity of Main Road and the existing volume of traffic using it, it appears that sufficient capacity exists to accommodate the potential increased traffic associated with the Network Rail proposals. However, the impact of on-street parking on Main Street has the potential to generate congestion at this location with vehicles having to give-way to oncoming vehicles. A parking assessment estimated that up to 210 car parking spaces would be required and ongoing work is considering how this can be accommodated within and close to North Queensferry. It is conceivable that the impact on the roads in North Queensferry could be mitigated by accommodating parking remote from the prospective visitor centre/attraction.

For the South Queensferry development site, the Network Rail assessment concluded that the traffic impact of the proposals, based on the estimated additional traffic demand, is low. It is noted that no consideration has been given to the potential impact of the additional traffic on the surrounding road network beyond Hawes Brae, however, taking account of the more extensive assessment undertaken to assess the prospective Visitor Centre in South Queensferry, it is unlikely that the traffic volumes attracted to the South Queensferry Forth Bridge attraction will have significant impacts that need to be mitigated. The associated parking assessment estimated that approximately 95 car parking spaces would be required and it is intended that this would be accommodated on-site.

Next Steps

While this study aims to provide an impact assessment of the various proposed and prospective visitor attractions and future housing proposals, it is acknowledged that more detailed assessments will be required when proposals for any prospective visitor centre are developed in more detail.



Culture Sector
Division for Heritage

United Nations
Educational, Scientific and
Cultural Organization

Organisation
des Nations Unies
pour l'éducation,
la science et la culture

Organización
de las Naciones Unidas
para la Educación,
la Ciencia y la Cultura

Организация
Объединенных Наций по
вопросам образования,
науки и культуры

منظمة الأمم المتحدة
للتربية والعلم والثقافة

联合国教育、
科学及文化组织

Ms Hannah Jones
Department for Culture, Media and
Sport
Heritage Team
100 Parliament Street
SW1A 2BQ London
United Kingdom

Ref: CLT/HER/WHC/PSM/15/AB/190 4 May 2015

Subject: **Evaluation of the nomination of the Forth Bridge (United Kingdom) for inscription on the World Heritage List**

Madam,

Please find enclosed the Advisory Body evaluation concerning the nomination of the **Forth Bridge** that your authorities have submitted for inscription on the World Heritage List. I would appreciate it if you could transmit the evaluation to all authorities and experts concerned.

I would like to draw your attention to the possibility to submit factual error notifications by using Annex 12 (the electronic version of this annex is available on the following web page <http://whc.unesco.org/en/nominations/>), in compliance with paragraph 150 of the *Operational Guidelines*.

Paragraph 150 of the *Operational Guidelines*

"Letters from the concerned States Parties, submitted in the appropriate form in Annex 12, detailing the factual errors that might have been identified in the evaluation of their nomination made by the Advisory Bodies, must be received by the World Heritage Centre no later than 14 days before the opening of the session of the Committee with copies to the relevant Advisory Bodies. The letters shall be made available as an annex to the documents for the relevant agenda item, and no later than the first day of the Committee session. The World Heritage Centre and the Advisory Bodies may add their comments to the letters, in the relevant section of the form, before they are made available."

I draw your attention to also use this opportunity to identify any potential factual error that you may notice in the proposed Statement of Outstanding Universal Value, so that it could be corrected before its adoption. Please note that only notifications submitted in the appropriate form of Annex 12 of the *Operational Guidelines* will be made available as an annex to the documents for the relevant agenda item. The deadline of reception by the World Heritage Centre of the submission of factual errors notification for this year's session is therefore **15 June 2015**, by 17h00 GMT.

I take the opportunity to thank you for your cooperation and support in the implementation of the *World Heritage Convention*.

Yours sincerely,



Kishore Rao
Director
World Heritage Centre

cc: Permanent Delegation of the United Kingdom to UNESCO
National Commission of the United Kingdom for UNESCO
ICOMOS

Le pont du Forth (Royaume-Uni) No 1485

Nom officiel du bien tel que proposé par l'État partie
Le pont du Forth

Lieu

Estuaire du fleuve Forth
Fife (extrémité nord) et ville d'Édimbourg (extrémité sud)
Écosse

Brève description

Ce pont ferroviaire enjambant l'estuaire du fleuve Forth, en Écosse, est le plus long pont cantilever à travées multiples du monde. Ouvert en 1890, il fonctionne encore aujourd'hui et reste un important pont ferroviaire pour le transport des passagers et des marchandises. Cette structure de grande envergure, longue de plus de 2,5 km, a été élaborée et réalisée grâce à des principes de conception et des méthodes de construction de pointe du génie civil. Son esthétique industrielle caractéristique résulte de la présentation franche et dépouillée de ses éléments structurels. Le pont du Forth, novateur dans son concept, son style, ses matériaux et son envergure, marque une étape importante dans l'histoire de la construction des ponts.

Catégorie de bien

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

1 Identification

Inclus dans la liste indicative
27 janvier 2012

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

Date de réception par le Centre du patrimoine mondial
29 janvier 2014

Antécédents

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

Consultations

L'ICOMOS a consulté plusieurs experts indépendants et le Comité international pour la conservation du patrimoine industriel (TICCIH).

Mission d'évaluation technique

Une mission d'évaluation technique de l'ICOMOS s'est rendue sur le bien du 1er au 3 octobre 2014.

Information complémentaire reçue par l'ICOMOS

L'ICOMOS a envoyé une lettre à l'État partie le 17 septembre 2014 pour lui demander des informations complémentaires sur la relation entre l'environnement et le bien proposé pour inscription, et la délimitation de cet environnement ; la décision de ne pas créer de zone tampon spécifiquement pour le bien proposé pour inscription ; la nature des nouvelles technologies du pont du Forth, de ses principes de conception et de construction, de ses innovations en matière de style et de concept, et son influence sur la pratique et la construction ; les changements apportés au pont au fil du temps ; les corrélations entre le Forth Bridges Forum, le Forth Bridge World Heritage Nomination Steering Group, et le Forth Bridge Partnership Management Agreement Group ; le propriétaire du bien proposé pour inscription, Network Rail ; et le statut actuel de l'avant-projet de plan de gestion du bien proposé pour inscription.

L'État partie a répondu le 24 octobre 2014, en envoyant une documentation complémentaire, et des informations supplémentaires ont été fournies à la mission d'évaluation technique le 4 octobre 2014, dont il est tenu compte dans la présente évaluation.

Une deuxième lettre a été envoyée à l'État partie le 17 décembre 2014, demandant des informations supplémentaires sur ce qui est *de facto* la zone tampon proposée ; les principaux cônes de vision et vues du pont ; la composition et le rôle des organismes gérant le bien et assurant son suivi ; la présomption contre la construction d'éoliennes ; et un plan d'interprétation et de tourisme. L'État partie a répondu le 26 février 2015, en envoyant une documentation complémentaire, dont il est tenu compte dans la présente évaluation.

Date d'approbation de l'évaluation par l'ICOMOS
12 mars 2015

2 Le bien

Description

Le bien proposé pour inscription, couvrant 7,5 hectares, est un pont cantilever à treillis qui enjambe l'estuaire (Firth) du fleuve Forth, dans l'est de l'Écosse, et relie le Fife et Édimbourg par voie ferrée. La structure du pont, qui mesure 2 529 m de long, d'un escarpement à l'autre, prend la forme de trois tours à double cantilever, avec des bras en porte-à-faux de chaque côté. Ces tours s'élèvent à 110 m au-dessus des fondations de leurs piles en granit, et chacun des bras en porte-à-faux dépasse de 207 m par rapport aux tours, reliées par deux travées suspendues, de 107 m de long chacune. Les deux travées formées par les trois tours font donc 521 m de large chacune (pendant 28 ans, la plus grande portée au monde). Les sections en porte-à-faux centrales du pont sont prolongées à chaque extrémité par des viaducs d'approche en acier, reposant

sur de hautes piles de granit. La superstructure est distribuée au-dessus et en dessous du pont, réduisant ainsi le volume apparent de la charpente d'acier.

Cet ouvrage de génie civil de grande envergure fait appel à environ 54 000 tonnes d'acier doux, utilisé sous forme d'entretoises principales en plaques d'acier laminé rivetées sur des tubes de 4 m de diamètre, et de travées plus légères utilisées en traction. L'acier doux était un matériau relativement nouveau dans les années 1880. Son utilisation dans un projet d'une telle envergure était novatrice, et a contribué à renforcer la réputation de l'acier doux. Du fait de sa propension à rouiller, l'acier exposé est protégé par de la peinture (d'un rouge caractéristique dans le cas du pont du Forth), pour prévenir la dégradation structurelle due à la corrosion.

Histoire et développement

John Fowler et Benjamin Baker ont entamé la conception du pont du Forth en 1880. Un contrat de 1,6 million de livres pour sa construction fut passé par la Forth Bridge Railway Company le 21 décembre 1882 avec un partenariat qui devint Tancred, Arrol & Co. Les défis principaux posés par la conception et la construction du pont étaient géographiques (créer des portées libres d'une longueur sans précédent), logistiques (gérer un volume de maçonnerie et d'acier qui surpassait celui de tous les ponts construits antérieurement, ou depuis), techniques (exploiter un matériau relativement nouveau, l'acier doux), et esthétiques (créer une structure fonctionnelle et économique à la fois honnête dans son expression et visuellement attrayante).

La construction du pont s'est déroulée en deux phases. La première, de 1882 à 1885, s'est focalisée sur l'infrastructure, notamment l'immersion des caissons et la construction des fondations et piles sur lesquelles repose la structure supérieure du pont. La deuxième phase, de 1886 à 1889, s'est concentrée sur la superstructure, notamment l'édification des trois tours cantilever et des viaducs d'approche. Environ 4 600 hommes étaient employés au plus fort de la construction ; 73 d'entre eux trouvèrent la mort. Le pont fut achevé le 15 novembre 1889, testé avec succès en janvier 1890, et ouvert officiellement le 4 mars 1890.

Les modifications entreprises depuis 1890 comprennent le renforcement de l'auge à ballast qui supporte les trains en 1913, l'installation d'un éclairage par projecteurs dans les années 1990, et l'ajout d'une passerelle autour de la Jubilee Tower, en 2012. Peindre la charpente d'acier d'une couleur rouille a été un processus plus ou moins continu jusqu'à très récemment. Des boulons à tête bombée sont désormais souvent employés dans les réparations pour imiter les rivets d'origine.

Le pont du Forth a été utilisé sans interruption depuis 1890, et reste un élément important du réseau ferroviaire du Royaume-Uni et d'Écosse. La conservation et l'entretien du pont ont décliné de façon significative au cours des dernières années de la propriété d'État (1947-1993). Le propriétaire actuel du pont, Network Rail, a

achevé une restauration qui aura duré dix ans, et coûté 130 millions de livres, en 2011, comprenant le décapage à nu de toute la charpente d'acier, qui a été repeinte avec un système époxy à écailles de verre, plus durable, mis au point pour l'industrie du pétrole et du gaz offshore. En outre, quelques cornières plus petites, qui avaient subi une corrosion importante, ont été remplacées à l'identique durant le programme de restauration. On estime que le pont a conservé environ 99,5 pour cent de sa charpente d'acier d'origine.

3 Justification de l'inscription, intégrité et authenticité

Analyse comparative

L'État partie présente une analyse comparative des ponts au sein d'une zone géoculturelle qu'il définit comme mondiale, eu égard à la nature internationale des ouvrages de génie civil de grande envergure à la fin du XIXe siècle. Des comparaisons sont faites avec des grands ponts, sur la base de leurs matériaux de construction (en se concentrant sur l'acier doux), de leur forme et de leur portée. L'État partie fait particulièrement référence à l'étude thématique *Context for World Heritage Bridges*, préparée par Eric DeLony en 1996 pour le Comité international pour la conservation du patrimoine industriel (TICCIH) et l'ICOMOS. Cette étude conclut que trois ponts cantilever seulement pourraient avoir le potentiel nécessaire pour démontrer une valeur universelle exceptionnelle : le pont du Forth ; le pont de Poughkeepsie (1886-1899), dans l'État de New York, États-Unis d'Amérique ; et le pont de Québec (1903-1919), au Québec, Canada. L'étude note que le pont du Forth en acier, « peut-être le plus impressionnant cantilever du monde », a marqué « la réussite suprême de ce matériau au XIXe siècle ».

Des comparaisons sont également faites avec les quatre biens déjà inscrits sur la Liste du patrimoine mondial où un pont est le motif principal de l'inscription : le Pont Mehmed Pacha Sokolović de Višegrad (Bosnie-Herzégovine, 2007, (ii), (iv)) ; le Quartier du Vieux pont de la vieille ville de Mostar (Bosnie-Herzégovine, 2005, (vi)) ; la Gorge d'Ironbridge (Royaume-Uni, 1986, (i), (ii), (iv), (vi)) ; et le Pont Vizcaya (Espagne, 2006, (i), (ii)). À l'exception possible de ce dernier pont, aucun n'est comparable de façon significative.

Des comparaisons sont également faites avec des ponts faisant partie de biens plus grands déjà inscrits sur la Liste du patrimoine mondial, dont le plus pertinent est le pont Louis Ier à Porto, Portugal (1885) (Centre historique de Porto (Portugal, 1996, (iv))). S'il constitue la plus grande portée en fer forgé au monde, le pont Louis Ier ne figure pas dans la justification de l'inscription sur la Liste du patrimoine mondial, qui se concentre sur le tissu urbain de Porto et ses nombreux bâtiments historiques. Et, finalement, des comparaisons sont faites avec les trois grands ponts qui se trouvent sur les listes indicatives : le pont de l'Occident, un pont suspendu de Medellín, en Colombie ; le viaduc en treillis

du Malleco, au Chili ; et le pont ferroviaire bow string du lenisseï, aujourd'hui démoli, à Krasnoïarsk, Fédération de Russie.

L'ICOMOS considère que l'État partie a démontré de manière convaincante que les ponts de grande portée représentent une classe de monuments qui n'est pas bien représentée actuellement sur la Liste du patrimoine mondial. L'analyse de l'État partie montre qu'il y a de la place sur la Liste pour le bien proposé pour inscription, et qu'il existe peu de biens similaires qui puissent être proposés.

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

Justification de la valeur universelle exceptionnelle

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

- Le pont du Forth, construction de type cantilever en acier, sans aucune décoration, est une réussite esthétique d'une formidable élégance.
- Sa conception représente un niveau unique de génie créateur surmontant l'ampleur et la profondeur d'une barrière naturelle qui n'avait jamais été franchie auparavant.
- En matière de génie civil, il s'agissait d'un défi pour l'application de nouveaux principes de conception et de nouvelles méthodes de construction.
- Il a exercé une grande influence sur les pratiques du génie civil dans le monde entier, et est une icône pour les ingénieurs à l'échelle mondiale.
- Il constitue un symbole puissant de l'ère ferroviaire, dans le cadre de la révolution des transports et des communications, qui représente une période significative de l'histoire humaine.
- C'est un jalon unique dans l'évolution des ponts et autres constructions en acier, novateur dans son style, son concept, ses matériaux et son énorme envergure.
- Il marque une étape cruciale dans l'application de la science à l'architecture, qui a profondément influencé l'humanité d'une manière qui ne se limite pas à la construction des ponts.

L'ICOMOS considère que, de manière générale, cette justification est appropriée : le pont du Forth, jalon extraordinaire et impressionnant dans l'histoire de la construction des ponts, est novateur dans son concept, son style, ses matériaux et son envergure énorme ; il a été conçu et bâti à l'aide de principes de conception et de méthodes de construction de pointe du génie civil ; et il possède une esthétique industrielle caractéristique qui résulte de la présentation franche et dépouillée de ses éléments structurels. Cependant, l'ICOMOS considère que son influence directe n'a pas été démontrée ; plutôt que d'être le prototype de structures ultérieures, il était

l'aboutissement d'une typologie, un exemple singulier exceptionnel, quasiment jamais répété, mais largement admiré comme une merveille du monde en matière d'ingénierie.

Intégrité et authenticité

Intégrité

L'ICOMOS considère que le bien proposé pour inscription contient tous les éléments nécessaires pour exprimer sa valeur universelle exceptionnelle, qu'il est de taille suffisante pour garantir la représentation complète des caractéristiques et procédés traduisant l'importance du bien, et qu'il ne souffre pas d'effets négatifs dus au développement ou au manque d'entretien. L'ICOMOS considère également qu'une base logique et scientifique a été présentée pour la sélection de la zone proposée pour inscription – bien que limitée au pont lui-même, c'est la zone la plus petite envisageable, et justifiable, pour cet ouvrage de génie civil. L'ICOMOS est d'accord avec l'État partie pour dire que le pont du Forth est dans un excellent état de conservation après l'achèvement de sa restauration sur une période de dix ans en 2011, et que le risque de dégradation ou de manque d'entretien est faible dans un avenir proche.

Authenticité

L'ICOMOS considère que les liens entre la valeur universelle exceptionnelle potentielle du bien proposé pour inscription et ses attributs sont exprimés fidèlement, et que les attributs traduisent pleinement la valeur du bien proposé pour inscription. En particulier, le bien proposé pour inscription est parfaitement authentique dans sa forme et sa conception, qui sont pratiquement inchangées ; dans ses matériaux et sa substance, qui n'ont subi que des changements minimes ; et dans son usage et sa fonction, qui se sont perpétués comme il était prévu à l'origine. L'emploi de rivets à chaud traditionnels est une option qui mérite d'être étudiée pour certaines réparations très visibles du pont du Forth à l'avenir.

En conclusion, l'ICOMOS considère que les conditions d'intégrité et d'authenticité sont remplies.

Critères selon lesquels l'inscription est proposée

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

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

Ce critère est justifié par l'État partie au motif que le pont du Forth est un triomphe esthétique dans sa façon d'éviter toute décoration, et pourtant une réussite d'une élégance formidable pour un ouvrage aussi massif. Sa construction en acier de type cantilever représente un niveau unique de génie créateur humain novateur, surmontant l'ampleur et la profondeur d'une barrière naturelle qui n'avait jamais été franchie auparavant par l'homme.

L'ICOMOS considère que le pont du Forth est un chef-d'œuvre du génie créateur du fait de son esthétique industrielle caractéristique, qui résulte d'une présentation franche, dépouillée de ses éléments structurels fonctionnels massifs. L'ICOMOS considère cependant que le point concernant le génie créateur humain requis pour conquérir une barrière naturelle pourrait s'appliquer à la plupart des ponts de grande taille qui sont les premiers à leurs emplacements respectifs.

L'ICOMOS considère que ce critère a été justifié.

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

Ce critère est justifié par l'État partie au motif que le pont du Forth, en matière de génie civil, représentait un défi pour l'application de nouveaux principes de conception et de nouvelles méthodes de construction. Il était à l'époque le projet de construction le plus visité et le mieux documenté au monde. Il a donc exercé une grande influence sur les pratiques du génie civil dans le monde entier et est une icône pour les ingénieurs à l'échelle mondiale.

L'ICOMOS considère que le pont du Forth est remarquable par les principes de conception et les méthodes de construction employés au cours de son édification, notamment les approches innovantes liées à la charge exercée par le vent, aux changements thermiques, au matériel hydraulique et à l'organisation de l'effort de construction, mais qu'un échange d'influences considérable pendant une période donnée ou dans une aire culturelle déterminée n'a pas encore été démontré.

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

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

Ce critère est justifié par l'État partie au motif que le pont du Forth représente une période significative de l'histoire humaine, à savoir la révolution dans les transports et les communications. L'ère ferroviaire, dont il est un symbole puissant, a été rendue possible par la révolution industrielle, et en a influencé la vitesse et la connectivité. Le pont constitue un jalon unique dans l'évolution de la construction des ponts et autres ouvrages en acier, il est innovant dans son style, son concept, ses matériaux et dans son énorme envergure. Il marque une étape cruciale dans l'application de la science à l'architecture, qui a continué d'influencer profondément l'humanité d'une manière qui ne se limite pas à la construction des ponts.

L'ICOMOS considère que le pont du Forth est un jalon exceptionnel et unique dans l'évolution de la conception et la construction des ponts durant la période où les lignes de chemins de fer en sont venues à dominer les voyages longue distance par voie terrestre, qu'il est innovant par son concept, son emploi de l'acier doux et son énorme envergure. L'ICOMOS considère cependant que l'importance planétaire du pont en tant que symbole de l'ère ferroviaire, et/ou son influence sur l'humanité au-delà de la construction des ponts, n'ont pas été démontrées de façon appropriée.

L'ICOMOS considère que ce critère a été justifié.

En conclusion, l'ICOMOS considère que le bien proposé pour inscription remplit les conditions d'intégrité et d'authenticité, répond aux critères (i) et (iv).

Description des attributs de la valeur universelle exceptionnelle

La valeur universelle exceptionnelle du pont du Forth est exprimée par sa structure massive, sans ornement, qui comprend des piles en granit soutenant une superstructure de plaques laminées en acier doux rivetées sur des tubes utilisés en compression et des travées plus légères utilisées en traction, le tout peint d'une couleur rouge caractéristique, et par ses portées libres d'une longueur sans précédent. L'impact visuel du pont sur l'environnement, et son utilisation continue, font également partie des attributs.

4 Facteurs affectant le bien

Il y a peu de pressions dues au développement possibles dans le cadre de ce bien très étroitement délimité. Les menaces potentielles pesant sur la valeur universelle exceptionnelle proposée du bien, identifiées par l'État partie, comprennent la création de structures pour l'accès des visiteurs et l'éventuelle électrification future de la voie ferrée. Une option pour l'accès des visiteurs envisage un centre d'accueil des visiteurs avec un plafond en verre sous le pont, et des ascenseurs pour faire monter les passagers par la façade est de la tour du Fife jusqu'à une plateforme d'observation au sommet. Ce type d'accès des visiteurs est actuellement dans une phase préalable à la demande d'agrément. Les projets détaillés des bâtiments, ascenseurs, passerelles et infrastructures associées proposés pour la « Forth Bridge Experience » n'ont pas encore été préparés par Network Rail, et aucune proposition officielle n'a été soumise.

Les pressions dues au développement en dehors du bien proposé pour inscription, mais dans ses environs, pourraient comprendre une augmentation significative du nombre de visiteurs, à la fois à Queensferry et à North Queensferry ; des pressions accrues sur les services et infrastructures existants, notamment les routes et les transports publics ; les modifications ou ajouts potentiellement nuisibles apportés aux propriétés dans le voisinage immédiat du pont ; la destruction de

caractéristiques et de vues de valeur autour du pont en réponse à des pressions dues au développement ; l'influence sur la valeur des propriétés dans les quartiers proches du pont ; une demande accrue de développement dans l'environnement du pont ; et des éoliennes.

Le Queensferry Crossing, nouveau pont routier à haubans, qui est actuellement en construction à environ 1 km à l'ouest du bien proposé pour inscription, doit ouvrir en 2016. Entre ce pont et le pont du Forth proposé pour inscription se trouve le Forth Road Bridge (pont autoroutier du Forth), un pont suspendu construit en 1964 et édifice classé en catégorie « A ». Il deviendra un couloir de transport public réservé aux bus, aux cyclistes et aux piétons quand le nouveau pont routier aura ouvert. Ces deux très grands ponts sont proches du bien proposé pour inscription, mais pas au point d'avoir un impact négatif sur sa valeur universelle exceptionnelle proposée.

Aucune contrainte grave liée à l'environnement n'est mentionnée. La gestion des risques de catastrophe sera assurée par le plan de gestion du bien. L'État partie note une inquiétude au sein des communautés en tête de pont concernant toute augmentation du nombre de visiteurs qui devra être gérée de façon appropriée.

L'ICOMOS considère qu'il n'existe aucune menace immédiate pesant sur le bien lui-même, mais qu'il y a des menaces potentielles en dehors du bien, liées aux accroissements possibles du nombre de visiteurs et aux développements dans l'environnement. L'ICOMOS recommande de développer, dans le cadre du plan de gestion du bien et en pleine consultation avec les résidents, un plan d'interprétation et de tourisme associé à la valeur du bien proposé pour inscription. Ce plan devrait envisager des stratégies qui évitent de submerger North Queensferry et Queensferry, tels que des parkings éloignés, des systèmes de navettes et des alternatives aux déplacements en voiture. Si un centre d'accueil des visiteurs est officiellement proposé, il devrait être soumis le plus tôt possible au Centre du patrimoine mondial pour être examiné, selon le paragraphe 172 des *Orientations*. L'ICOMOS considère également qu'une présomption plus claire contre la construction d'éoliennes à l'intérieur des cônes de vision essentiels du pont devrait figurer dans les instruments de planification appropriés et le plan de gestion du bien.

5 Protection, conservation et gestion

Délimitations du bien proposé pour inscription et de la zone tampon

Les délimitations du bien proposé pour inscription sont définies par le contrat unique qui a été passé en 1882 pour la construction de la maçonnerie et des éléments en acier du pont du Forth, telles qu'elles sont représentées dans les dessins contractuels d'origine. En termes physiques, le bien proposé pour inscription se limite aux éléments en pierre et en acier du pont lui-même, long de

2 529 m, d'escarpement à escarpement. Il comprend les piles cantilever sur lesquelles le pont repose, et les caissons installés dans l'eau pour supporter la pile centrale, mais pas les rochers immergés de l'île d'Inchgarvie ni les rochers de North Queensferry sur lesquels les deux autres piles se dressent. Les talus et déblais raccordant le pont au reste du réseau ferroviaire ne sont pas compris dans les délimitations proposées, pas plus que les îles ou les parties marines du Firth of Forth lui-même.

Aucune « zone tampon » destinée à protéger le bien proposé pour inscription contre des menaces plus larges n'a été spécifiquement créée pour cette proposition. L'État partie soutient que le bien proposé pour inscription est protégé de façon appropriée par le système de planification local et, en particulier, par l'ensemble de systèmes de classement (culturel et naturel) existants. Ces derniers sont appuyés par des analyses détaillées des vues et cônes de vision, entreprises pour soutenir de cette proposition d'inscription. Ces analyses, qui n'ont aucun statut en ce qui concerne les mécanismes de contrôle de planification, permettent aux autorités de planification de prendre en considération, dans leurs prises de décision, la protection des vues qui ont été identifiées comme ayant de la valeur.

L'État partie a proposé en octobre 2014 que les zones de conservation à chaque extrémité du pont, désignées par la loi sur la planification (bâtiments et zones de conservation répertoriés) (Écosse) de 1997, combinées avec l'ensemble des autres classements en tant que patrimoine culturel et naturel existants, constituent collectivement une zone tampon *de facto* (« Zone de tête de pont »). L'État partie a également indiqué le 26 février 2015 que cet ensemble de désignations de planification comprendra aussi la zone marine de l'estuaire (qui avait été omise dans le dossier de proposition d'inscription), et que la protection marine sera également incluse dans une version actualisée des actions contenues dans le plan de gestion du bien et coordonnée avec les cônes de vision essentiels. Ces révisions ont été amorcées, et seront achevées à la fin de l'année 2015. La surface totale estimée de la zone polygonale de tête de pont proposée, qui comprend les zones marines concernées, couvre 1 233 hectares, dont 40 pour cent environ sur terre.

L'ICOMOS considère que les délimitations du bien proposé pour inscription sont appropriées, et que les délimitations de la zone tampon *de facto*, telles qu'elles ont été révisées en février 2015 pour inclure la zone marine concernée de l'estuaire, sont également appropriées. Un nombre limité de vues et de cônes de vision essentiels du pont devrait également être sélectionné et inclus dans les instruments de planification appropriés et le plan de gestion, avec pour objectif d'assurer leur protection.

Droit de propriété

Le bien proposé pour inscription est la propriété de, et est géré par Network Rail Limited, un organisme indépendant du ministère des Transports au sein du secteur public.

Protection

Le pont du Forth est classé en catégorie « A », en tant que « construction d'intérêt architectural ou historique particulier », par le City of Edinburgh Council, Edinburgh Burgh HBNUM : 40370 Item No : 30 QF; et le Fife Council, Inverkeithing Parish HBNUM 9977 Item No : 6. Ce classement, qui a pris effet en 1973, donne au bien proposé pour inscription le plus haut degré de protection statutaire pour une structure en service.

Toutes les modifications affectant l'intérêt particulier que présente le pont nécessitent l'accord des deux conseils de la Ville d'Édimbourg et de Fife, avec l'avis, dans certaines circonstances, de Historic Scotland au nom des ministres écossais. Les instructions destinées aux autorités chargées de la planification en ce qui concerne les bâtiments classés sont exposées dans la loi sur la planification (bâtiments et zones de conservation répertoriés) de 1997, telle qu'amendée.

L'ICOMOS note que l'environnement d'un bien du patrimoine mondial en Écosse est protégé par la politique écossaise de planification de 2014, selon laquelle l'autorité chargée de la planification doit protéger et préserver la valeur universelle exceptionnelle.

L'ICOMOS considère que la protection légale en place, avec l'inclusion de la zone marine concernée de l'estuaire dans la zone tampon *de facto*, et la sauvegarde des vues et cônes de vision essentiels du pont, est appropriée.

Conservation

Le bien proposé pour inscription a été documenté et sera cartographié et scanné numériquement en 2015. Son état actuel de conservation est bon, et les mesures de conservation mises en place comprennent des inspections régulières : en pratique, un sixième du pont est inspecté visuellement par Network Rail chaque année. Il n'y a aucune menace discernable pesant sur la poursuite de son usage. L'avant-projet de plan de gestion identifie des mesures pour protéger davantage et améliorer l'état du tissu historique. Les mesures de conservation sont appropriées pour conserver la valeur, l'authenticité et l'intégrité du bien proposé pour inscription. Le financement des travaux d'entretien et de conservation a été identifié par l'État partie, et ces travaux sont effectués par des personnes possédant le niveau de qualification et d'expertise approprié. Il n'y a aucun problème urgent suite au récent projet de restauration mené sur dix ans.

L'ICOMOS considère que l'état de conservation du bien est bon, et que les mesures de conservation adoptées sont efficaces.

Gestion

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

La gestion du bien proposé pour inscription est actuellement placée sous la responsabilité de son propriétaire, Network Rail. Au cas où le pont serait inscrit sur la Liste du patrimoine mondial, l'une des premières mesures de l'avant-projet de plan de gestion du bien sera de mettre en œuvre un accord de gestion en partenariat. Cet accord fait appel aux membres du Forth Bridge World Heritage Nomination Steering Group (un sous-groupe du Forth Bridges Forum), qui ont des fonctions de planification statutaires, dont Network Rail, Historic Scotland, le Conseil de Fife et le Conseil de la Ville d'Édimbourg. Le rôle du Forth Bridge Partnership Management Agreement Group sera de protéger la valeur universelle exceptionnelle du bien, tout en l'aidant à perdurer en tant que structure en fonctionnement.

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

Le dossier de proposition d'inscription comprend un avant-projet de plan de gestion du bien proposé pour inscription. Désormais opérationnel, son plan d'action sur six ans, auquel la priorité a été donnée, a débuté en 2014. Outre des informations de référence, le plan inclut la déclaration de valeur universelle exceptionnelle ; les responsabilités statutaires des principaux organismes et autres mesures de gestion existantes ; la mise en œuvre des mesures de protection du patrimoine et de l'aménagement du territoire ; un résumé des pressions et menaces, et des opportunités de changements ou d'améliorations ; les moyens pour mettre en œuvre le plan, et les mesures qui serviront à son suivi.

La loi d'aménagement du territoire rural et urbain (Écosse) de 1997 et la loi de planification (Écosse) de 2006 (qui modifie et amende bon nombre des dispositions de 1997) fournissent le cadre légal de la politique de planification locale. Ces lois font office de législation principale guidant la planification et le développement en Écosse. Les plans de développement local d'Édimbourg et du Fife – des interprétations locales de la politique de planification régionale et nationale – doivent tous deux être achevés en 2015 ; la version du Fife devrait comporter une politique spécifiquement destinée à protéger le contexte du pont du Forth. Les deux plans de développement local seront liés aux deux désignations des zones de conservation correspondantes.

En ce qui concerne la gestion des visiteurs, il n'y a pas actuellement d'accès public piétonnier au pont, et aucun moyen de comptabiliser les visiteurs individuels. Le nombre de personnes qui fréquentent le pont dans leur vie quotidienne, cependant, est très élevé, car jusqu'à 200 trains de passagers traversent le pont ferroviaire chaque jour. L'État partie a exposé les initiatives envisageables pour gérer les visiteurs, comme la création de nouvelles installations leur étant destinées et des expériences de présentation. Les ressources actuelles, y

compris le niveau des effectifs, l'expertise et la formation, semblent être appropriées. Network Rail est actuellement engagé à hauteur d'environ 1 million de livres par an, pendant les cinq prochaines années, pour les travaux d'entretien courants de la structure du pont. La gestion des risques sera traitée via le plan de gestion du bien.

Implication des communautés locales

Les communautés locales ont été impliquées dans l'élaboration de la proposition d'inscription et du plan de gestion du bien, et les conseils de Fife et de la Ville d'Édimbourg ont officiellement accepté de soutenir la proposition d'inscription.

L'ICOMOS considère que le système de gestion du bien est approprié. L'ICOMOS recommande que les diverses améliorations amorcées par l'État partie, telles qu'elles ont été exposées en février 2015, soient achevées, y compris la clarification concernant l'institutionnalisation de l'actuel Groupe directeur (Steering Group) ; d'intégrer officiellement le patrimoine mondial dans les attributions du Forth Bridge Partnership Management Agreement Group ; et de développer un plan d'interprétation et de tourisme dans le cadre du plan de gestion du bien.

6 Suivi

Le suivi de l'état du bien proposé pour inscription fait partie du programme d'entretien obligatoire de Network Rail, et les résultats sont consignés dans son registre des biens civils et son système de rapport électronique, qui est adapté aux besoins d'entretien et de suivi du pont. Network Rail possède également un plan de gestion des biens. Le dossier de proposition d'inscription comprend quatre indicateurs clés : deux font référence au registre des bâtiments en péril ; un autre à la mise en valeur des vues essentielles, ou leur détérioration par la végétation ou de nouveaux développements ; et un dernier aux billets de train vendus à North Queensferry et Dalmeny. L'ICOMOS considère que ces indicateurs clés, de même que leur périodicité, sont vagues. Les indicateurs clés devraient être plus directement reliés aux attributs qui traduisent la valeur universelle exceptionnelle potentielle (c'est-à-dire ne pas se limiter à l'état physique du pont), pour garantir que ces attributs soient protégés, conservés et gérés afin de soutenir cette valeur. Les indicateurs clés n'énoncent pas une référence qui indique un état de conservation souhaité.

L'ICOMOS considère que les indicateurs clés proposés devraient être plus spécifiques et reliés plus directement aux attributs qui traduisent la valeur universelle exceptionnelle potentielle.

7 Conclusions

L'ICOMOS considère que la valeur universelle exceptionnelle du bien proposé pour inscription a été démontrée. Le pont du Forth constitue un jalon extraordinaire dans l'histoire de la construction des ponts, remarquable par son énorme envergure, par son emploi innovant des matériaux, par ses principes de conception et ses méthodes de construction de pointe, et son esthétique industrielle caractéristique. Les attributs pertinents traduisant la valeur universelle exceptionnelle du bien proposé pour inscription sont inclus dans ses délimitations. Le bien proposé pour inscription est dans un bon état de conservation, et bénéficie du plus haut degré de protection au niveau national. Sa zone tampon *de facto*, telle qu'elle a été proposée en octobre 2014 et révisée en février 2015 pour inclure la zone marine concernée, est appropriée. Les vues et cônes de vision essentiels du pont devraient être sauvegardés, y compris face à la construction d'éoliennes. Le système de gestion du bien, même s'il est approprié, bénéficiera des clarifications organisationnelles qui ont été entamées, et le plan de gestion du bien devrait comprendre un plan d'interprétation et de tourisme.

8 Recommandations

Recommandations concernant l'inscription

L'ICOMOS recommande que le pont du Forth, Royaume-Uni, soit inscrit sur la Liste du patrimoine mondial sur la base des **critères (i) et (iv)**.

Déclaration de valeur universelle exceptionnelle recommandée

Brève synthèse

Le pont du Forth, qui enjambe l'estuaire (Firth) du fleuve Forth, dans l'est de l'Écosse, pour relier le Fife à Édimbourg par voie ferrée est, avec sa longueur de 2 529 m, le plus long pont cantilever à travées multiples du monde. Ouvert en 1890, il fonctionne encore aujourd'hui et reste un important pont ferroviaire pour le transport des passagers et des marchandises. Cette énorme structure, avec son esthétique industrielle caractéristique et sa couleur rouge frappante, a été élaborée et réalisée grâce à des principes de conception et des méthodes de construction de pointe du génie civil. Le pont du Forth, novateur dans son style, ses matériaux et son envergure, marque un jalon extraordinaire et impressionnant dans la conception et la construction des ponts durant la période où les lignes de chemins de fer en sont venues à dominer les voyages longue distance par voie terrestre.

L'apparence de cet ouvrage de génie civil de grande envergure résulte de la présentation franche et dépouillée de ses éléments structurels. Le pont fait appel à environ 54 000 tonnes de plaques d'acier doux laminé rivetées sur des tubes de 4 m de diamètre utilisés en compression, et à des travées en acier plus légères utilisées en traction.

L'emploi de l'acier doux, matériau relativement nouveau dans les années 1880, pour un projet d'une telle envergure, était novateur, et a contribué à renforcer la réputation de ce matériau. La superstructure du pont prend la forme de trois tours à double cantilever, s'élevant à 110 m au-dessus des fondations de leurs piles en granit, avec des bras en porte-à-faux de chaque côté. Chacun des bras cantilever dépasse de 207 m par rapport aux tours, et ils sont reliés par deux travées suspendues, de 107 m de long chacune. Les travées de 521 m qui en résultent, formées par les trois tours, ont été individuellement les plus longues du monde pendant vingt-huit ans, et restent collectivement les plus longues dans un pont cantilever à travées multiples. Le pont du Forth est l'aboutissement de sa typologie, quasiment jamais répété, mais largement admiré comme une merveille du monde en matière d'ingénierie.

Critère (i) : Le pont du Forth est un chef-d'œuvre du génie créateur du fait de son esthétique industrielle caractéristique, qui résulte d'une présentation franche, dépouillée de ses éléments structurels fonctionnels massifs.

Critère (iv) : Le pont du Forth constitue un jalon extraordinaire et impressionnant dans l'évolution de la conception et de la construction des ponts, durant la période où les lignes de chemins de fer en sont venues à dominer les voyages longue distance par voie terrestre, innovant dans son concept, son emploi de l'acier doux et son énorme envergure.

Intégrité

Le bien proposé pour inscription contient tous les éléments nécessaires pour exprimer la valeur universelle exceptionnelle du pont du Forth, y compris les piles en granit et la superstructure en acier. Le bien de 7,5 hectares est de taille suffisante pour garantir la représentation complète des caractéristiques et procédés traduisant l'importance du bien, et il ne souffre pas d'effets négatifs dus au développement ou au manque d'entretien.

Authenticité

Le pont du Forth est parfaitement authentique dans sa forme et sa conception, qui sont pratiquement inchangées ; dans ses matériaux et sa substance, qui n'ont subi que des changements minimes ; et dans son usage et sa fonction, qui se sont perpétués comme il était prévu à l'origine. Les liens entre la valeur universelle exceptionnelle du pont et ses attributs sont donc exprimés fidèlement, et les attributs traduisent pleinement la valeur du bien proposé pour inscription.

Mesures de gestion et de protection

Le pont du Forth est classé en catégorie « A », en tant que construction d'intérêt architectural ou historique particulier, ce qui donne au bien proposé pour inscription le plus haut degré de protection statutaire. Ses environs immédiats sont également protégés par le biais d'un ensemble de classements au patrimoine culturel et

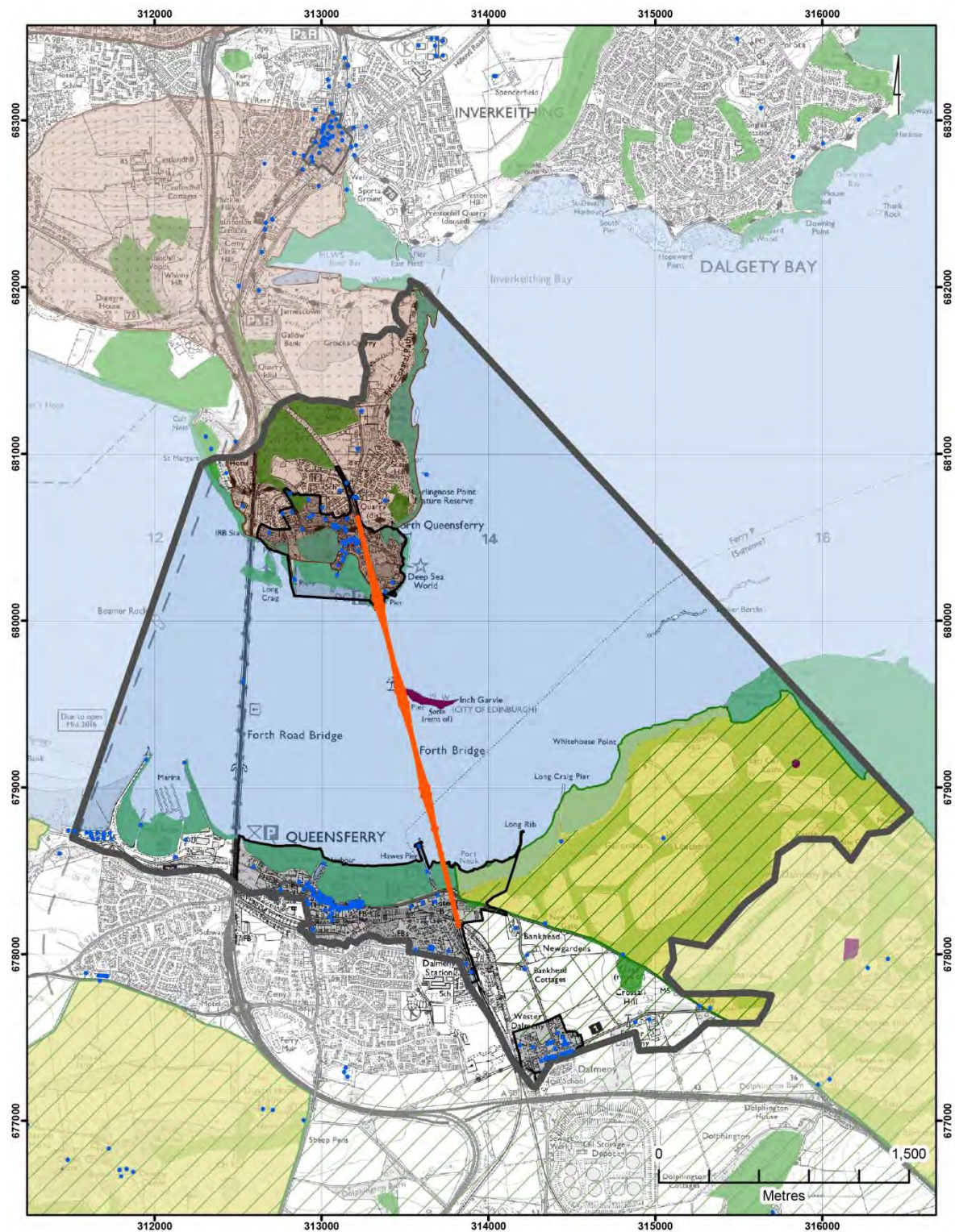
naturel. Propriété de Network Rail Limited, le bien sera géré conformément à un plan de gestion du bien par les organismes qui ont une fonction de planification statutaire. Le partenariat du Forth Bridges Forum a été établi pour garantir que les intérêts des parties prenantes locales restent au cœur de la gestion des ponts du Forth.

Parmi les attentes spécifiques à long terme, liées à des questions cruciales, figurent le maintien d'un fort soutien des communautés, une meilleure compréhension dans le contexte des ponts dans le monde, l'attention portée aux développements au sein des vues essentielles, la gestion des risques, et d'autres retombées qui s'en inspirent.

Recommandations complémentaires

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

- créer des indicateurs clés plus spécifiques et plus directement reliés aux attributs traduisant la valeur universelle exceptionnelle potentielle ;
- étendre le plan de gestion du bien pour inclure un plan d'interprétation et de tourisme ;
- soumettre au Centre du patrimoine mondial, d'ici au 1er décembre 2016, un rapport sur la sélection des vues et cônes de vision essentiels du pont, pour inclusion dans les instruments de planification appropriés et le plan de gestion, avec une analyse de leur efficacité pour assurer la protection de ces vues et cônes de vision essentiels, pour examen par le Comité du patrimoine mondial lors de sa 41e session en 2017 ;
- soumettre des plans pour toute proposition de centre d'accueil des visiteurs le plus tôt possible au Centre du patrimoine mondial pour examen, conformément au paragraphe 172 des *Orientations devant guider la mise en œuvre de la Convention du patrimoine mondial*.

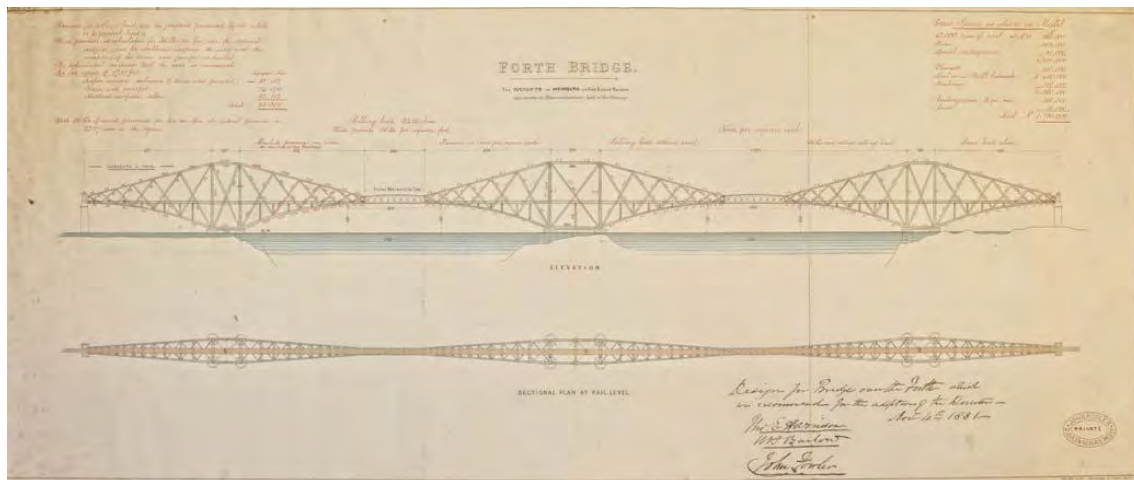


Contains public sector information and
Ordnance Survey data © Crown
Copyright 2015 Ordnance Survey
[Licence Number 100021521]

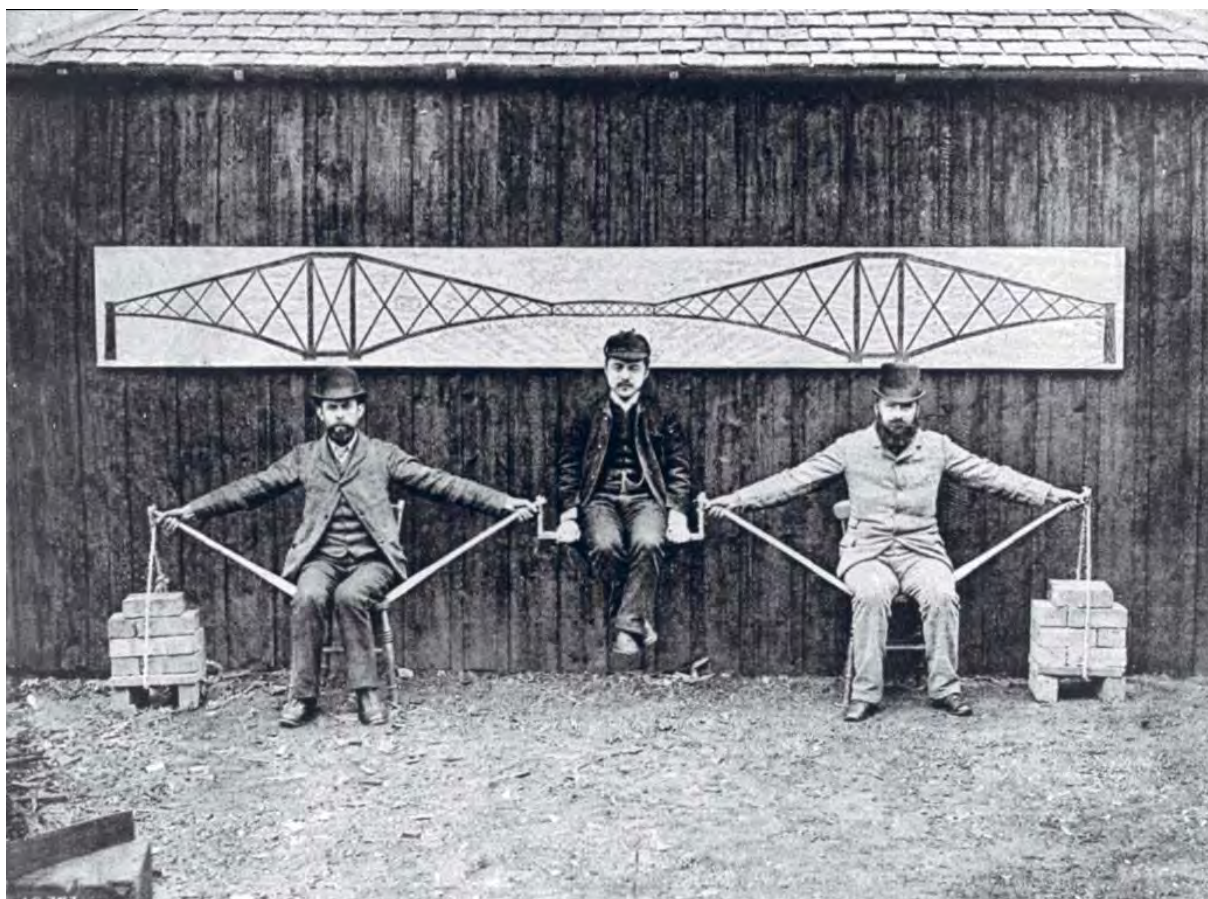
Title: The Forth Bridge: Bridgehead Zone	Key	
Scale: 1 : 30,000 @ A4	Nominated Property	Listed Building
Projection: British National Grid	Bridgehead Zone Boundary	Scheduled Monument
	Inventory Battlefield	Natural Heritage Protected Sites
	Conservation Area	Marine Planning Area
	Gardens and Designed Landscape	Green Belt



Plan indiquant les délimitations du bien proposé pour inscription



Dessin du projet du pont du Forth signé par M. Barlow, Sir Fowler et M. Harrison (1881)



Cantilever humain



Photographie de la construction du pont (1887)



Vue du pont du Forth depuis South Queensferry



Vue du pont du Forth depuis South Queensferry