
Le Grand Canal (Chine) No 1443

Nom officiel du bien tel que proposé par l'État partie
Le Grand Canal

Lieu

Provinces ou villes à statut provincial, préfectures :

- Beijing
- Tianjin
- Hebei, préfectures de Cangzhou et Hengshui
- Jiangsu, préfectures de Wuxi, Changzhou, Suzhou, Huaian, Yangzhou et Suqian
- Zhejiang, préfectures de Hangzhou, Ningbo, Jiaxing, Huzhou et Shaoxing
- Anhui, préfectures de Huaibei et Suzhou
- Shandong, préfectures de Zaozhuang, Jining, Tai'an, Dezhou et Liaocheng
- Henan, préfectures de Zhengzhou, Luoyang, Shangqiu, Anyang et Hebi

République populaire de Chine

Brève description

Le Grand Canal forme un vaste système de navigation intérieure au sein des plaines de la Chine du Nord-Est et du Centre-Est, dont il traverse huit des provinces actuelles. Il s'étend de la capitale Beijing, au nord, à la province du Zhejiang, au sud. Entrepris par secteurs dès le Ve siècle av. J.-C., il fut conçu en tant que moyen de communication unifié de l'empire pour la première fois au VIIe siècle (dynastie des Sui). Ce fut alors une série de chantiers gigantesques, formant l'ensemble de génie civil le plus important et le plus étendu de tous les temps préindustriels. Réalisé et maintenu par les dynasties successives, il forma l'axe vital des voies de communications intérieures de l'empire. Sa gestion se fit durablement par le système du *Caoyun*, à la fois monopole impérial du transport des grains et des matières premières stratégiques, et système d'imposition et de contrôle de la navigation. Il assura notamment la nourriture des populations à base de riz, l'administration unifiée du territoire et le transport des troupes. Le Grand Canal connut un nouvel apogée au XIIIe siècle (dynastie de Yuan), offrant alors un réseau unifié de navigation intérieure de plus de 2 000 km de voies d'eau artificielles, reliant cinq des plus importants bassins fluviaux de l'espace chinois, dont le fleuve Jaune et le Yangtze. Voie d'échange intérieure majeure, encore aujourd'hui, il assura une part notable de la prospérité économique et de la stabilité de la Chine au cours des âges.

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'une proposition d'inscription en série de 31 *ensembles*.

1 Identification

Inclus dans la liste indicative

28 mars 2008

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

25 janvier 2013

Antécédents

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

Consultations

L'ICOMOS a consulté le TICCIH et plusieurs experts indépendants.

Mission d'évaluation technique

Deux missions d'évaluation technique de l'ICOMOS se sont rendues sur le bien du 16 au 26 septembre 2013.

Information complémentaire demandée et reçue de l'État partie

Une lettre a été envoyée à l'État partie le 2 octobre 2013 pour lui demander des informations complémentaires sur :

- le statut de la propriété foncière des collectivités locales et leur implication dans la gestion du bien ;
- l'information des propriétaires immobiliers concernés par les mesures de protection du bien et de la zone tampon ;
- les mesures de protection le long du canal pour ses sections ordinaires (sans attribut spécifique mais comprises dans le bien) ;
- les limites de la zone tampon des sections ordinaires du canal et les protections associées ;
- l'information sur le projet de système de suivi.

L'État partie a répondu en envoyant une documentation complémentaire le 29 octobre 2013 dont il est tenu compte dans la présente évaluation.

Une seconde lettre a été envoyée à l'État partie en date du 16 décembre 2013 pour lui demander de :

- confirmer que toutes les composantes des sites proposés bénéficient d'une protection nationale maximale ;
- fournir un calendrier pour la mise en place du système de suivi du bien, confirmer ses moyens humains et fournir des informations sur son fonctionnement ;
- d'envisager une extension et une redéfinition de la zone tampon en fonction des types d'environnements.

L'État partie a répondu en envoyant une documentation complémentaire le 26 février 2014 dont il est tenu compte dans la présente évaluation.

Date d'approbation de l'évaluation par l'ICOMOS
6 mars 2014

2 Le bien

Description

Le Grand Canal est situé au sein des vastes plaines de la Chine du Nord-Est et du Centre-Est. Il s'étend de la capitale actuelle Beijing, au nord, à la province du Zhejiang, au sud, jusqu'au port de Ningbo, sur la mer de Chine orientale. Il relie cinq des plus importants bassins fluviaux de l'espace chinois : le fleuve côtier Hai au nord qui débouche dans le golfe de Bohai à Tianjin, le fleuve Jaune qui arrive aujourd'hui au nord du Shandong mais qui eut des trajets au sud au cours de son histoire, jusqu'à 1855, le fleuve Huai dont le cours inférieur se confondit avec le bras méridional du fleuve Jaune, plus au sud le Yangtze et enfin le fleuve côtier Qiantang. Les fleuves s'écoulent globalement depuis l'Ouest montagneux vers la mer Jaune et la mer de Chine orientale à l'est. Le système du Grand Canal tend à les relier suivant un axe nord-sud, et il traverse successivement quatre grandes régions naturelles : la grande plaine de la Chine du nord-est et le bassin aval du fleuve Jaune, la zone des basses collines du Shandong, le delta du Yangtze avec de nombreux lacs, la plaine côtière du Ningbo – Shaoxing et la région de l'estuaire du Qiantang.

Le Grand Canal permet d'associer les régions à caractère tempéré du Nord, à pluviométrie faible ou médiocre, à des régions subtropicales plus au sud, à caractère humide et chaud particulièrement favorables à la culture du riz. De plus, les précipitations sont saisonnières, au nord comme au sud, présentant un caractère de mousson avec des risques importants d'inondation et des contraintes spécifiques pour la construction des ouvrages hydrauliques et la gestion des ressources en eau.

Réalisé et maintenu par l'action constante des différentes dynasties successives, le Grand Canal forma un axe vital des voies de communications de l'empire, notamment pour la nourriture des populations, l'administration unifiée du territoire et les échanges culturels. Au XIII^e siècle, il offre un réseau complet de navigation intérieure de plus de 2 000 km de voies d'eau artificielles. Le bien proposé pour inscription vise à présenter un échantillonnage le plus complet possible des vestiges de ces équipements historiques du Grand Canal, tout au long de son parcours. Soit ils sont de nature archéologique, soit ils présentent un patrimoine hydraulique souvent encore fonctionnel.

Le Grand Canal comporte 10 sections principales de voies d'eau artificielles anciennes. Les noms historiques ont été conservés et les canaux sont présentés dans un ordre chronologique (période du premier achèvement). Le bien en série proposé pour inscription est formé de 31 biens individuels qui correspondent à un peu plus de

1 000 km de voies navigables généralement en eau, mais dont quelques-uns sont des sites archéologiques. Ils comprennent ensemble un total de 85 éléments patrimoniaux majeurs formé de 27 sections de canaux et de 58 sites du patrimoine culturel du Grand Canal. Les biens choisis illustrent des sites archéologiques de son tracé, des paysages de la navigation fluviale, des éléments techniques de la gestion des eaux, des paysages urbains associés aux canaux, des monuments.

Ces biens sont :

Le canal Tongji (7 biens, provinces de Henan et Anhui) :

- Partie 1 (TJ-01), *Hanjia* est le site archéologique d'un comptoir à grains impérial, à l'arrivée du canal dans l'ancienne capitale Luoyang ; il illustre le principe des échanges commerciaux à grande échelle au profit de la capitale et de leur contrôle par l'administration impériale du Caoyun.

- Partie 2 (TJ-02), *Huiluo* est le site archéologique de l'un des plus vastes comptoirs à grains du Grand Canal ; c'est un site en milieu périurbain au nord-est de la ville moderne de Luoyang ; par ses dimensions, il illustre l'extension et la puissance du système impérial du Caoyun.

- Partie 3 (TJ-03), *Zhengzhou* est l'une des rares sections typiques du canal Tongji (20 km) encore en eau, à proximité du fleuve Jaune, une partie à caractère archéologique était un bief de raccordement au fleuve et d'alimentation en eau.

- Partie 4 (TJ-04), *Shangqiu Nanguan* est une section du canal Tongji (1 km) à caractère archéologique qui met en évidence les techniques de construction du canal et de l'usage des revêtements en terre compactée à l'époque des dynasties des Tang et des Song ; elle témoigne également du grand gabarit de ce canal conçu au VII^e siècle.

- Partie 5 (TJ-05), *Shangqiu Xiayi* forme une autre section du canal (0,5 km) à caractère archéologique, dans la ville de Jiyang ; il témoigne également des dimensions exceptionnelles du canal Tongji ainsi que de la forme des digues et des pratiques de navigation.

- Partie 6 (TJ-06), *Liuzi* présente 1° une section du canal (2 km) et 2° le site du pont ; les deux ont un caractère archéologique ; ils montrent les équipements associés au canal, d'une grande qualité architecturale dans l'utilisation de la pierre, ainsi que des vestiges de bateaux qui confirment l'échelle atteinte par le trafic fluvial entre le VII^e et le XI^e siècle.

- Partie 7 (TJ-07), *Si* comprend une section annexe du canal (6 km), qui raccordait la ville de Sicheng à la rivière Xinsui ; c'est une section encore en eau disposant toujours de ses revêtements en terre compactée. C'est un site archéologique.

Le canal Wei (ou Yongji) (2 biens, Henan) :

- Partie 8 (WH-01), *Hua et Xun* comprennent une section assez longue du canal Wei (18 km) ; c'est la mieux conservée et elle forme l'un des paysages les plus typiques pour illustrer la navigation ancienne dans les régions de l'intérieur.

- Partie 9 (WH-02), *Liyang* est le site archéologique d'un vaste comptoir à grains du canal remontant aux Sui ; il est situé dans la ville de Xun, à proximité du fleuve Jaune, et il témoigne de l'évolution des silos et des entrepôts des Sui aux Song.

Le canal Huaiyang (ou Li) (3 biens, Jiangsu) :

- Partie 10 (HY-01), le site de *Qingkou* à proximité de Huai'an comprend 1° une longue section de l'ancien canal (46 km) illustrant un paysage de navigation, 2° les vestiges archéologiques du complexe hydraulique Qingkou pour le franchissement de l'ancien lit du fleuve Jaune et la jonction avec la rivière Huai, 3° l'écluse à bateaux de Shuangjin, 4° l'écluse à bateau de Qingjiang, 5° la digue en pierre du lac Hongze. Bénéficiant de l'alimentation en eau soit de la rivière Huai, soit de l'ancien cours du fleuve Jaune, suivant les époques, et du lac comme déversoir, le site de Qingkou est un véritable nœud du Grand Canal et de son histoire. Il fut achevé au XVI^e siècle et il fonctionna pendant environ 200 ans dans sa forme la plus achevée. C'est l'un des lieux les plus emblématiques des techniques et des connaissances scientifiques liées au Grand Canal.

- Partie 11 (HY-02), le site archéologique de la *demeure du gouverneur du Caoyun* est à proximité du canal, dans l'ancienne capitale provinciale Huai'an, c'est le plus important vestige du système impérial du Caoyun.

- Partie 12 (HY-03), la région de *Yangzhou* comprend 1° une très longue section du canal (134 km) et ses ramifications au sein de la ville de Yangzhou, elle illustre un paysage de navigation et un paysage urbain du canal, 2° le site archéologique de l'écluse de drainage de Luibao, 3° le relais d'étape de Yucheng, 4° les vestiges de l'ancienne digue Shaobo, 5° les docks de Shaobo 6° le lac Slender West, 7° le palais et temple Tianning, 8° le jardin Ge, 9° la résidence Wang Lumen, 10° le temple ancestral du sel, 11° la résidence Lu Shaoxu. C'est l'une des sections du Grand Canal qui a été le plus longtemps en service, témoignant des changements hydrologiques intervenus au cours des âges et du passage graduel d'une navigation sur les lacs et rivières naturelles vers une voie entièrement artificielle ; ville représentative de l'histoire économique du canal, Yangzhou fut le lieu par excellence du fructueux commerce du sel et elle témoigne des richesses urbaines et culturelles qui en résultèrent.

Le canal Jiangnan (5 biens, Jiangsu et Zhejiang) :

- Partie 13 (JN-01), la ville de *Changzhou* comprend une section du canal (23 km) qui traverse l'agglomération ; elle

illustre un paysage typique de la navigation et une grande ville qui lui est associée.

- Partie 14 (JN-02), la ville de *Wuxi* comprend 1° une section urbaine du canal historique de Jiangnan (14 km), avec deux embranchements qui ceinturaient l'ancienne agglomération, 2° le quartier du pont historique Qingming. Wuxi présente des paysages urbains associés au canal, à sa vie populaire et économique.

- Partie 15 (JN-03), *Suzhou* comprend 1° une section du canal au sein des marais puis dans la ville, ainsi que ses nombreuses ramifications urbaines (73 km), 2° la porte Pan sur l'un des embranchements du canal, 3° le pont Baodai, 4° la zone de conservation du canal Shantang, 5° le quartier Pingjiang, 6° l'ancien chemin de halage Wujiang. À proximité immédiate du Yangtze, Suzhou fut de tout temps une importante capitale économique et culturelle régionale ; elle témoigne de l'utilisation la plus intense et la plus continue du système des canaux du Sud, depuis le VI^e siècle av. J.-C. jusqu'à aujourd'hui.

- Partie 16 (JN-04), la région des villes de *Jiaxing* et *Hangzhou* comprend 1° une longue section du canal et ses nombreuses ramifications (187 km), entre le lac Taihu au nord et la rivière Qiantang au sud, ce sont des paysages de navigation, 2° le site archéologique de Chang'an correspond à une première écluse à trois portes (XI^e siècle), puis à l'ajout d'une passe marinière avec un hallage par treuil (XIV^e siècle), 3° le site de la porte hydraulique de Fengshan, 4° le comptoir à grains Fuyi à Hangzhou, 5° le pont Changhong, 6° le pont Gongchen, 7° le pont Guangji, 8° l'aire de conservation Qiaoxi à Hangzhou. Cette partie du canal témoigne d'un réseau diversifié de voies d'eau associées aux rivières et lacs.

- Partie 17 (JN-05), *Nanxun* est un district du canal qui comprend 1° un embranchement urbain du canal Jiangnan ou canal Ditang (2 km), 2° l'aire urbaine de Nanxun. C'est une partie urbaine particulièrement bien conservée, elle est typique du canal comme des richesses qu'il apporta aux populations riveraines.

Le canal Zhedong (4 biens, Zhejiang) :

- Partie 18 (ZD-01), *Hangzhou Xiaoshan-Shaoxing* est le début du canal Zhedong à son départ depuis le fleuve Qiantang, qu'il relie aux agglomérations de Shushan, Shaoxing et Shangyu. Il comprend 1° la section du canal entre ces villes (90 km), 2° les docks du centre de distribution de Xixing, 3° le pont Bazi, 4° la zone urbaine du pont Bazi, 5° une portion de l'ancien chemin de halage. Il s'agit d'une station du trafic fluvial qui fut particulièrement active au cours d'une longue histoire, en lien avec le fleuve et le commerce maritime.

- Partie 19 (ZD-02), *Shangyu-Yuyao* est une section du canal (25 km) qui part de la rivière Cao'e, dans la ville de Shangyu et qui se poursuit durant une vingtaine de kilomètres vers l'est et la rivière Yao ; elle témoigne du rôle économique du canal et de sa prospérité.

- Partie 20 (ZD-03), *Ningbo* est une section du canal (23 km) en direction de la ville de Ningbo ; cette section est latérale à la rivière Yao, dont elle forme une seconde branche artificielle permettant d'éviter les courants de marées.

- Partie 21 (ZD-04), *Ningbo Sanjiangkou* est un site fluvial et urbain au confluent des rivières Yao et Fenghua, dans la ville de Ningbo qui marque la fin du Grand Canal au sud ; son port terminal donne accès à la mer de Chine orientale ; c'était notamment le point de départ de la route maritime de la soie à l'époque des Song.

Le canal Tonghui (2 biens, Beijing) :

- Partie 22 (TH-01), *La Vieille cité de Beijing* comprend 1° une section urbaine du canal (0,5 km), à l'état de site archéologique, 2° l'écluse haute de Chengqing, 3° l'écluse basse de Chengqing, 4° le lac Shixha. Beijing marque la fin du Grand Canal au nord qui est aussi un élément de structuration urbaine et de drainage de la ville historique.

- Partie 23 (TH-02), *Tongzhou* est une section du canal (5 km) à son arrivée dans la rivière Wenyu et au départ du canal Bei en direction de Tianjin. C'était un point important pour le contrôle du trafic à l'entrée de la capitale par le système du Caoyun, durant les dynasties des Ming et des Qing.

Le canal Bei (1 bien, Tianjin) :

- Partie 24 (BY-01), *Sanchakou* est une section du canal comprenant la partie orientale du canal *Bei*, l'arrivée du canal Nan dans Tianjin et leur jonction urbaine (71 km). Le canal Bei suit un parcours sinueux ; après avoir rencontré plusieurs rivières, il forme une voie d'eau urbaine qui se poursuit vers la mer par l'estuaire du Haihe. Point d'inter-modalité entre le trafic fluvial et la mer, le site offre un paysage urbain typique du canal dans les provinces du nord de la Chine.

Le canal Nan (1 bien, Hebei et Shandong) :

- Partie 25 (NY-01), *Cangzhou-Dezhou* est une section du canal Nan qui comprend 1° la section du canal dans la ville de Decheng Qu et dans la région qui l'environne, essentiellement au nord (94 km), 2° le barrage Xiejia de Lianzhen, 3° la levée de terre compactée bien conservée de Huajiakou, édifée sous les Qing. Le site est en outre un exemple de la technique dite des courbes de dérivation à portes, fonctionnant comme une écluse.

Le canal Huitong (4 biens, Shandong) :

- Partie 26 (HT-01), la ville de *Linqing* correspond au point de rencontre historique des voies d'eau en direction de l'ouest et des anciennes capitales, en direction du nord et de Tianjin, et en direction du Shandong et du sud. Le bien comprend 1° les deux embranchements du canal Huitong à sa confluence avec le canal Wei, puis leur réunion en direction du sud (8 km), 2° le poste de douane de Linqing.

C'était un lieu important du contrôle et de l'organisation du trafic fluvial.

- Partie 27 (HT-02), le complexe *Yanggu* comprend 1° une section du canal (19 km) à l'approche de sa confluence avec le fleuve Jaune, 2° l'écluse basse de Echeng, 3° l'écluse haute de Echeng, 4° l'écluse basse de Jingmen, 5° l'écluse haute de Jingmen. Ce site est un lieu emblématique des techniques hydrauliques utilisées sur les canaux chinois durant les Qing.

- Partie 28 (HT-03), le complexe de *Nanwang* comprend 1° une section du canal Huitong à l'état archéologique à la confluence avec 2° la totalité du bief d'alimentation ou canal Xiaowen, venant de la rivière Daqing (102 km), c'est aussi un embranchement navigable, 3° le barrage Daicun constitue la prise d'eau du Xiaowen sur la rivière, 4° les vestiges de l'écluse Shili, 5° le site archéologique de l'écluse de Xujiakou, 6° le site archéologique de Xingtong, 7° les vestiges archéologiques d'une digue en brique, 8° l'écluse Liulin, 9° le site archéologique du temple du dragon royal à la confluence, il y a également les vestiges d'un déversoir pour crues, 10° le site de l'écluse de Siquanpu. Ce lieu rassemble le témoignage de nombreux savoir-faire techniques, dans un contexte crucial pour le fonctionnement d'ensemble du canal.

- Partie 29 (HT-04), *Weishan* est une section du canal (9 km) qui comprend 1° le site archéologique de l'ancien canal dans sa traversée du lac Dushan, 2° les vestiges de l'écluse Lijian. Ce site a un caractère paysager unique, il témoigne aussi des efforts réalisés par l'homme pour s'affranchir des caprices de la nature et des changements des rivières et des lacs au cours de l'histoire.

Le canal Zhong (2 biens, Shandong et Jiangsu) :

- Partie 30 (ZH-01), *Taierzhuang* est une section du canal ancien (3 km) en zone urbaine, aujourd'hui remplacée par le canal Hanshuang un peu plus au sud.

- Partie 31 (ZH-02), *Suqian* est une section du canal (35 km) qui comprend 1° son parcours dans le district de Sucheng et en bordure du lac Luoma, 2° l'emplacement et les vestiges du palais temporaire et du temple du dragon royal. C'est un paysage de navigation qui témoigne des efforts ultimes pour affranchir la navigation fluviale des contraintes naturelles apportées par le fleuve Jaune. Ce principe d'indépendance atteint ici son degré ultime pour le Grand Canal.

Plusieurs des biefs proposés sont en eau et gardent un trafic commercial actif, d'autres sections essentiellement urbaines du canal sont utilisées aujourd'hui seulement pour un trafic touristique. D'autres sections jouent un rôle de déversoir en cas de crue ou un rôle d'irrigation.

Histoire et développement

La navigation fluviale a précédé l'idée même de construction de canaux, sur le fleuve Jaune moyen et ses affluents Wei et Fen, au VI^e siècle av. J.-C., pour l'approvisionnement du Shaanxi et de la capitale du royaume de Jin.

À la fin du Ve siècle av. J.-C., les ambitions de conquête par les États régionaux poussent à la construction de canaux afin d'acheminer plus efficacement les troupes et la nourriture. Le royaume de Wu creuse le canal *Hangou* pour relier le Yangtzé à la rivière Huai ; en direction du sud, le canal *Jiangnan* est ouvert jusqu'à Suzhou. Au I^{er} siècle, le royaume de Wei relie le fleuve Jaune à la rivière Huai par le canal *Honggou*.

La dynastie fondatrice des Qin (221-206 av. J.-C.) met en place le système impérial du *Caoyun*, pour contrôler et taxer le commerce des grains, avec des comptoirs à grains impériaux. Ceux-ci sont des réserves de nourriture et des centres de collecte de l'impôt. L'empereur Qin Shi Huang utilise le canal *Honggou* pour ravitailler sa capitale Xianyang dans le Shaanxi.

La période des Han occidentaux (206 av. J.-C. – 25 apr. J.-C.) est marquée par l'extension du canal *Hongghu* et l'amélioration de la navigation fluviale vers la nouvelle capitale Chang'an, dans le Shaanxi central. Les Han orientaux (25-221) installent leur capitale Luoyang dans le Henan, sur la rivière Luo, un affluent méridional du fleuve Jaune moyen. Un canal relie la Luo au fleuve Jaune ; mais l'ensablement du canal *Honggou* dû aux inondations réduit fortement la portée du réseau fluvial. Il s'ensuit une longue période marquée par des constructions intermittentes, des restaurations et des abandons répondant à des besoins circonstanciés. Les guerres du Nord entraînent la création d'un système de voies navigables dans la région de Tianjin.

La dynastie des Sui (589-618), puis celle des Tang (618-907) réunifient l'empire. La capitale demeure Luoyang, mais le centre de gravité économique se déplace vers le Yangtzé et les plaines de l'Est, alors que la menace des peuples nomades au nord persiste. Pour assurer le lien politique, militaire et administratif entre ces zones éloignées et garantir l'alimentation régulière des populations, un vaste projet de canaux à gestion centralisée par système du *Caoyun* est lancé par les Sui. La voie d'eau au départ de Luoyang est entièrement recreusée jusqu'à la rivière Huai, sous le nom de canal *Tongji* ; le canal *Hangou* vers le Yangtzé est profondément rénové, ainsi que les anciens canaux *Jiangnan* et *Zhedong* au sud du fleuve. Pour soutenir ses actions militaires dans le Nord, l'empereur Yang des Sui lance le creusement du canal *Yongji*. Pour la première fois dans l'histoire de la Chine, un réseau complet de canaux interconnectés et à gestion centralisée se met en place, achevé par la dynastie des Tang.

Le Grand Canal devient alors le lieu d'un trafic intense entre les pôles majeurs de l'empire, aux besoins complémentaires. Le système du *Caoyun* est étendu au fer et au sel, il permet un contrôle efficace de l'approvisionnement avec de substantiels revenus pour le pouvoir central. L'empire atteint un apogée, bénéficiant d'un niveau de développement inégalé, dont une part importante repose sur les échanges permis par le système global du Grand Canal, devenu l'artère vitale de la Chine.

Dans l'ensemble, les Tang puis les Song (960-1127) entretiennent convenablement le Grand Canal. Dans les meilleures phases ils l'améliorent, alors que durant les périodes de faiblesse du pouvoir central son entretien diminue ou s'arrête, entraînant l'arrêt momentané de l'interconnexion générale. Il retourne alors à des fonctions régionales. Le fleuve Jaune déborde à plusieurs reprises dans les plaines (Xe et début du XI^e siècle) et son cours terminal se divise en trois branches.

Au début du XII^e siècle, les Song perdent le contrôle du nord de la Chine au profit des Jin, des envahisseurs mongols qui prennent pour capitale Zhongdu (Beijing). Les Song se replient dans le sud et le centre-est du pays. À nouveau le système du Grand Canal se morcelle en un ensemble de voies d'eau régionales surtout actives au sud de la rivière Huai.

À la fin du XIII^e siècle, la dynastie mongole des Yuan (1276-1368) réunifie l'empire. Elle se sinise rapidement et prend de nombreuses mesures pour rétablir les liens entre le Nord, où elle installe sa capitale (Beijing), et le centre-est du pays, poumon rizicole et économique de l'empire. L'axe des communications s'est déplacé vers l'est, et le nouveau Grand Canal est basé sur un axe nord – sud direct, via le Shandong et le franchissement des divers bras du delta du fleuve Jaune. Le canal de jonction, *Huitong*, est entrepris, devant faire face à de nombreux problèmes hydrauliques nouveaux. Il est ouvert en 1289. Le canal *Tonghui* est achevé peu après dans la province de Dadu (Beijing). La nouvelle voie vers le sud économise 500 km par rapport à l'ancienne, et le ravitaillement de la nouvelle capitale mobilise jusqu'à 3000 péniches. Toutefois, à la suite d'une inondation catastrophique, le fleuve Jaune inférieur se stabilise dans un cours unique : sa voie la plus au sud du Shandong (1344). La navigation devient alors plus difficile et plus irrégulière sur cette section fluviale centrale du Grand Canal.

L'un des premiers gestes politiques des Ming (1368-1644) est la confirmation de l'Office du *Caoyun* pour le transport des grains, et sa réorganisation avec l'installation d'un gouverneur général à Huai'an. Suite aux crues du fleuve Jaune qui paralysent régulièrement le fonctionnement du Grand Canal, un canal complémentaire dit *Zhong* est envisagé par la dynastie des Qing (1644-1912), pour relier directement les canaux Huaiyang et Huitong, au prix du franchissement du fleuve par le complexe hydraulique de *Qingkou*. L'ensemble est achevé à la fin du XVII^e siècle.

En 1855, une crue exceptionnelle du fleuve Jaune change à nouveau son cours, cette fois au profit d'une voie au nord en direction du golfe de Bohai. Le système hydraulique du Grand Canal est fortement perturbé, et les mesures prises sont inopérantes. L'affaiblissement des Qing entraîne le manque d'entretien, puis la désorganisation du Grand Canal. Le système original du *Caoyun* est abandonné au profit de taxes en argent. Son fonctionnement se confine aux zones économiques les plus actives, beaucoup d'embranchements s'ensablent.

Suite à la création de la République populaire de Chine (1949), une vaste entreprise de rénovation et de modernisation du Grand Canal est lancée. Elle dura une cinquantaine d'années, revitalisant notamment la section entre Beijing et Tianjin, les canaux au nord du fleuve Jaune puis ceux dans le Shandong. Les grandes voies anciennes du nord du Jiangsu, de la région du Yangtze et de celle de l'estuaire du Qiantang, au sud, sont régulièrement améliorées et elles deviennent le siège de transports de pondéreux de plus en plus intenses. De nombreuses sections sont recreusées et élargies, les villes historiques font l'objet de déviations, et de nombreuses infrastructures hydrauliques et portuaires sont réalisées. Cette période marque l'avènement du machinisme dans l'histoire du Grand Canal, en remplacement du travail multimillénaire de la main de l'homme. Depuis le début des années 2000, la croissance du trafic a été phénoménale, notamment dans les provinces du Jiangsu et du Zhejiang, en lien avec le boom économique sans précédent de la Chine.

L'ICOMOS considère que les éléments historiques du apportés sont importants et qu'ils contribuent beaucoup à la connaissance du Grand Canal. Mais ils sont insuffisants ou même absents dans plusieurs domaines, et il conviendrait de les renforcer pour améliorer la qualité générale de la compréhension du bien et de ses valeurs : fonctionnement hydraulique et technique, vision archéologique d'ensemble, histoire économique et sociale le long des berges, histoire du transport fluvial, etc.

3 Justification de l'inscription, intégrité et authenticité

Analyse comparative

La comparaison est d'abord faite avec les canaux déjà inscrits sur la Liste du patrimoine mondial : canal du Midi, France (1996, critères (i), (ii), (iv) et (vi)), canal Rideau, Canada (2007, critères (i) et (iv)), canal du Centre, Belgique (1998, critères (iii) et (iv)), et Pont-canal et canal de Pontcysyllte, Royaume-Uni (2009, critères (i), (ii) et (iv)), auxquels s'ajoutent des systèmes hydrauliques aux fonctionnalités plus complexes comme Shushtar, Iran (2009, critères (i), (ii) et (v)), ou dédiés à l'irrigation et à l'adduction d'eau comme les systèmes d'irrigation aflaj d'Oman (2006, critère (v)) ou au drainage et à l'urbanisme comme le quartier des canaux du Singelgracht à Amsterdam (Pays-Bas, 2010). D'autres canaux de transport conventionnels sont également évoqués, en Europe, en Amérique du Nord et en Amérique du Sud.

Pour l'État partie, ce qui fonde le caractère unique du Grand Canal ressort aisément de ces comparaisons :

- Les dimensions du Grand Canal sont hors normes en comparaison avec les autres voies d'eau artificielles.
- Le système de monopole gouvernemental du *Caoyun* sur le transport des grains est unique et il montre bien, sur la longue durée de son usage, son rôle dans l'unité chinoise en tant que grand empire agricole.
- Il constitue un ouvrage de référence qui illustre l'apogée du génie hydraulique avant l'ère industrielle. Le Grand Canal apparaît comme un conservatoire des techniques de canalisation mises en œuvre aux différents âges de la civilisation humaine.
- Les origines du Grand Canal remontent à plus de 2 000 ans, ce qui n'est pas le cas des ouvrages hydrauliques européens, tous conçus à l'époque moderne et contemporaine.

L'ICOMOS considère que l'analyse comparative proposée est pertinente sur de nombreux points et qu'elle met en lumière le génie propre du Grand Canal, mais elle souffre de lacunes. Dans l'histoire des grands empires agricoles de l'antiquité, beaucoup ont utilisé de grands réseaux de transport fluviaux, généralement à partir de fleuves majeurs et de leurs affluents : les canaux entre le Tigre et l'Euphrate pour la Mésopotamie, dont Shushtar (Iran, 2009), à proximité, donne une idée de la richesse. Un autre exemple est le système de transport du Nil et du réseau de canaux de son delta pour l'Égypte des pharaons. L'Empire khmer utilise également un vaste système hydraulique artificiel pour le transport, le drainage et l'irrigation d'un royaume rizicole, etc., illustré par Angkor, Cambodge (1992, critères (i), (ii), (iii) et (iv)). Par ailleurs, la comparaison avec les canaux occidentaux, auxquels il conviendrait d'ajouter ceux de la Renaissance italienne et du réseau des Pays-Bas, pourrait être étendue aux éléments techniques. Pour cela, la description même des techniques hydrauliques du Grand Canal mérite un approfondissement. Il n'en demeure pas moins vrai que par son extension, son ancienneté, sa gestion impériale et la longue durée de son fonctionnement jusqu'aux temps présents, le Grand Canal est simultanément unique et exceptionnel.

L'analyse comparative justifie la sélection des éléments effectuée pour composer la série proposée.

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

Justification de la valeur universelle exceptionnelle

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

- C'est le plus vaste et le plus ancien système de navigation intérieur mis en place par un gouvernement afin d'assurer la nourriture de ses

populations, de stabiliser son pouvoir et d'unifier son territoire. Le Grand Canal et ses ramifications ont atteint jusqu'à 3 000 km.

- Les prémices du Grand Canal apparaissent dès le VI^e siècle av. J.-C., et il est complété pour la première fois au VII^e siècle. Avec des intermittences, il a fonctionné régulièrement jusqu'aux temps présents, où il constitue un axe majeur des transports pondéreux.
- C'est un témoin unique de l'histoire de la Chine depuis l'Antiquité jusqu'à aujourd'hui, où presque toutes les dynasties jusqu'aux régimes républicain puis communiste du XX^e siècle ont laissé leurs traces. Il présente des éléments suffisamment bien préservés pour pouvoir être compris dans ses différentes dimensions.
- Au sein d'un immense empire agricole, le Grand Canal réalise dans la durée historique trois objectifs majeurs : 1) maintenir un lien entre ses capitales politiques successives et les plaines fertiles du Centre-Est et de l'Est, 2) effectuer des transports militaires pour protéger la frontière du Nord, 3) favoriser les échanges entre les provinces chinoises du Nord et du Sud.
- La réalisation du Grand Canal a mobilisé des compétences techniques novatrices et une organisation des chantiers de génie civil qui fut très certainement la plus importante de tous les temps.
- Le système de gestion du *Caoyun* est formulé dès la naissance de l'Empire chinois et il est effectif pour le Grand Canal à partir du VII^e siècle. Il consiste en un monopole du transport des grains associé à une collecte de l'impôt, ce monopole fut étendu à d'autres matières premières stratégiques au cours de son histoire.
- Le bien est d'une étendue et d'une richesse de composantes archéologiques, technologiques, urbaines et paysagères qui n'est offerte par aucun autre des canaux de par le monde.

L'approche en série est justifiée par un choix de lieux et de vestiges bâtis qui illustre d'une part son extension territoriale dans différentes provinces de la Chine, d'autre part les différentes périodes de sa conception, de sa construction et de son fonctionnement. La série s'efforce de présenter un ensemble équilibré entre des vestiges archéologiques, des sections de canaux encore utilisées et des paysages diversifiés du canal, notamment en centres urbains historiques. Enfin, la série illustre l'histoire des techniques hydrauliques (digues, portes éclusières, alimentation en eau, déversoirs, drainage et irrigation, etc.), et les aménagements associés (quais, entrepôts, comptoirs à grains, administration du canal, habitat et urbanisme, activités économiques associées au canal, etc.).

L'ICOMOS considère que cette justification est appropriée.

Intégrité et authenticité

Intégrité

Les sections de canal, les vestiges des constructions hydrauliques, les aménagements complémentaires et urbains associés décrivent de manière satisfaisante et compréhensible le tracé du Grand Canal, son fonctionnement hydraulique en lien avec les rivières naturelles et les lacs, le fonctionnement de son système de gestion et les contextes de ses usages historiques. Ces attributs ont une répartition géographique suffisante pour indiquer les dimensions, la répartition géographique des tracés et le rôle historique majeur joué par le Grand Canal dans l'histoire intérieure de la Chine.

Au niveau des 85 éléments individuels composant le bien en série, 71 sont considérés comme convenablement conservés et dans un état pleinement intègre, 14 sont dans un moindre état d'intégrité.

La justification du choix des éléments de la série a été analysée au chapitre précédent, et ICOMOS l'a estimée globalement satisfaisante. Toutefois deux questions liées à l'intégrité se posent : 1) l'intégration des éléments archéologiques récemment fouillés ne permet pas toujours de bien juger de leur contribution à la compréhension d'ensemble du Grand Canal, notamment en termes de fonctionnement technique ; 2) un paradoxe affecte le bien : d'un côté la succession répétitive de longues sections de canaux ne semble pas un apport décisif à la valeur universelle exceptionnelle, de l'autre la continuité du linéaire à l'échelle de la Chine comme la continuité de ses systèmes hydrauliques n'est pas bien mise en valeur par une série discontinue.

L'ICOMOS considère que même si l'intégrité d'un bien aussi immense et aussi ancien pose diverses questions fondamentales auxquelles il conviendrait de réfléchir plus avant (archéologie, paradoxe du discontinu d'une série pour un bien dont la continuité est une valeur essentielle), la force, la complémentarité et l'importance des témoignages apportés font que les conditions d'intégrité des sites individuels qui composent la série sont considérées comme remplies.

Authenticité

Pour l'État partie, tous les éléments du Grand Canal présentés au sein du bien ont un degré satisfaisant d'authenticité dans leurs formes et conceptions, dans leurs matériaux de construction, dans leur emplacement. Ils supportent et expriment convenablement les valeurs du bien. Les fonctions d'usage sont en particulier présentes et bien reconnaissables dans la plupart des éléments. En tant qu'organisme global, les sites du Grand Canal expriment aussi une grande authenticité d'aspect et de ressenti pour le visiteur.

L'ICOMOS considère que cette approche de l'authenticité est par trop optimiste, principalement en raison de deux ambiguïtés importantes dans la présentation du bien. La première touche à l'histoire même de certaines sections du Grand Canal et à leurs nombreux dragages, approfondissements et élargissements successifs, ainsi qu'aux modifications technologiques des équipements associés. Certaines des sections présentées apparaissent clairement comme des restructurations récentes, sur le lit ou même à côté des anciens tracés. Il y a donc un doute dans la perception du bien, d'autant que sa présentation insiste beaucoup sur les origines anciennes de ces canaux et sur leur rôle historique, alors que la partie patrimoine du XXe siècle du Grand Canal a été mise à l'écart.

La seconde difficulté concerne les paysages dans certaines sections urbaines ou périurbaines du canal, toujours dans la perspective d'un canal historique dont les éléments sont censés représenter la longue durée de l'histoire de la Chine. Le canal traverse assez souvent des zones mal conservées en termes de patrimoine urbain ou qui ont fait l'objet d'un développement à grande échelle d'immeubles et d'infrastructures industrielles récentes. Cette difficulté dans la perception paysagère de plusieurs sections du canal est renforcée par une définition du bien qui se limite souvent à la voie d'eau elle-même et à des zones tampons minimalistes le long des berges, ce qui ne permet pas de cerner une véritable politique de conservation des paysages du Grand Canal. En tout cas pas sur les 1 000 km de linéaire proposé.

L'ICOMOS considère que, malgré un certain nombre de réserves, notamment pour l'authenticité historique perçue et pour l'authenticité paysagère de certaines sections d'un patrimoine par ailleurs vivant et toujours en usage, les conditions d'authenticité de la série dans son ensemble comme de ses sites individuels ont été remplies.

L'ICOMOS considère que, malgré un certain nombre de réserves, les conditions d'intégrité et d'authenticité pour la série dans son ensemble sont globalement remplies.

Critères selon lesquels l'inscription est proposée

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

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

Ce critère est justifié par l'État partie au motif que le Grand Canal représente le chef-d'œuvre le plus marquant du génie hydraulique dans l'histoire humaine, par ses origines très anciennes et sa très grande échelle ainsi que par son continuel développement et son adaptation aux circonstances au cours des âges. Il constitue une preuve de la sagesse humaine, de sa détermination et de son courage. C'est un exemple exceptionnel de la créativité humaine qui montre ses capacités techniques et sa maîtrise de l'hydrologie au

sein d'un vaste empire agricole directement issu de la Chine ancienne.

L'ICOMOS considère que les arguments avancés par l'État partie sont recevables.

L'ICOMOS considère que ce critère a été justifié.

Critère (iii) : *apporter un témoignage unique ou du moins exceptionnel sur une tradition culturelle ou une civilisation vivante ou disparue ;*

Ce critère est justifié par l'État partie au motif que le Grand Canal témoigne de la tradition culturelle unique de la gestion du canal par le système du *Caoyun*, de sa naissance, de son épanouissement, de ses adaptations aux différentes dynasties et à leurs capitales successives, puis de sa disparition au XXe siècle. Il s'agit d'un monopole impérial du transport et de stockage des grains ainsi qu'un système d'imposition. Il contribua au lien fondamental entre l'économie paysanne, la cour impériale et le ravitaillement des populations et des troupes. Ce fut un facteur de stabilité de l'Empire chinois au cours des âges.

L'ICOMOS considère que les arguments avancés par l'État partie sont pleinement recevables et qu'il convient d'ajouter que le système du *Caoyun* fut étendu à d'autres matières premières vitales comme le sel et le fer. Plus largement, le développement économique et urbain sur le parcours du Grand Canal témoigne du cœur du fonctionnement d'une grande civilisation agricole et du rôle moteur qu'y joua le développement des réseaux de navigation fluviale. Une histoire du transport et de la vie économique le long du Grand Canal aurait été nécessaire.

L'ICOMOS considère que ce critère a été justifié.

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

Ce critère est justifié par l'État partie au motif que le Grand Canal est le plus long et le plus ancien canal dans le monde. Il témoigne du grand et précoce développement du génie hydraulique. C'est un achèvement technologique essentiel d'avant la révolution industrielle. C'est une œuvre repère dans l'affrontement de conditions naturelles difficiles, dont témoignent de nombreuses réalisations pleinement adaptées à la diversité et à la complexité des circonstances. Il montre pleinement les capacités technologiques des civilisations orientales.

L'ICOMOS considère que plusieurs des éléments présentés au sein du bien en série constituent des exemples de techniques hydrauliques éminents, novateurs et particulièrement précoces. Le bien témoigne aussi de savoir-faire spécifiques dans la construction des digues, des déversoirs et des ponts,

ainsi que de l'utilisation originale et sophistiquée de matériaux comme la pierre, la terre compactée ou l'usage de matériaux mixtes (argile et paille par exemple).

L'ICOMOS considère que ce critère a été justifié.

Critère (vi) : être directement ou matériellement associé à des événements ou des traditions vivantes, des idées, des croyances ou des œuvres artistiques ou littéraires ayant une signification universelle exceptionnelle ;

Ce critère est justifié par l'État partie au motif que le Grand Canal est une démonstration du concept de la philosophie chinoise ancienne de la Grande Unité et qu'il fut un élément essentiel de l'unité, de la complémentarité et de la consolidation du grand empire agricole de la Chine. Il est aussi le lieu de la naissance et du développement d'un mode de vie particulier aux populations de ses rives, agissant sur elles comme un principe maternel.

L'ICOMOS considère qu'en effet le Grand Canal est directement associé à des valeurs humaines importantes et à des traditions culturelles vivantes remarquables. Il s'agit d'un mode de vie et d'une culture spécifiques aux riverains du canal, dont les effets concernent une grande partie du territoire chinois et de son équilibre économique et politique dans la durée. Toutefois, ces valeurs ont été déjà reconnues par le critère (i) pour l'exceptionnalité et les dimensions du projet, et par le critère (iii) pour les traditions culturelles qui supportent son fonctionnement et son utilité durable.

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

L'ICOMOS considère que l'approche en série repose sur un effort important de sélection thématique et géographique des éléments et qu'elle est appropriée.

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

Description des attributs de la valeur universelle exceptionnelle

- C'est le plus vaste et le plus ancien système de navigation intérieur mis en place par un gouvernement afin d'assurer la nourriture de ses populations, de stabiliser son pouvoir et d'unifier son territoire.
- Le Grand Canal et ses ramifications ont atteint jusqu'à 3 000 km et il s'étend sur huit des provinces actuelles de la Chine.
- Les prémices du Grand Canal apparaissent dès le VI^e siècle av. J.-C., et il est complété pour la première fois au VII^e siècle. Avec des intermittences, il a fonctionné régulièrement jusqu'au temps présent.
- C'est un témoin unique de l'histoire de la Chine depuis l'Antiquité jusqu'à aujourd'hui, où presque toutes les dynasties jusqu'aux régimes du XX^e siècle

ont laissé leurs traces. Il présente des éléments suffisamment bien préservés pour pouvoir être pleinement compris.

- Au sein d'un immense empire agricole, le Grand Canal réalise dans la durée historique les objectifs de maintenir un lien entre les capitales successives et les plaines fertiles du Centre-Est et de l'Est, d'effectuer des transports militaires pour protéger la frontière du Nord, et de favoriser les échanges entre les provinces du Nord et du Sud.
- La réalisation du Grand Canal a mobilisé des compétences techniques novatrices et une organisation des chantiers de génie civil qui fut très certainement la plus importante de tous les temps.
- Le système de gestion du *Caoyun* est effectif pour le Grand Canal dès le VII^e siècle. Il consiste en un monopole du transport des grains associé à une collecte de l'impôt, ce monopole fut étendu à d'autres matières premières stratégiques au cours de son histoire.
- Le bien est d'une étendue et d'une richesse de ses composantes archéologiques, technologiques, urbaines et paysagères qui est unique.

4 Facteurs affectant le bien

Le Grand Canal traverse des provinces qui ont toujours figuré parmi les plus peuplées et les plus riches de la Chine, tout au long de son histoire. Le fort développement économique connu depuis les années 1990 affecte forcément l'environnement du canal en de nombreux endroits : ponts, autoroutes, équipements modernes du canal lui-même (écluses, zones portuaires, chantiers navals, etc.), zones industrielles souvent en lien avec lui, zones d'expansion urbaines, etc.

La pression touristique concerne plusieurs zones précises du Grand Canal : 1) les complexes hydrauliques en forme de parcs, comme Nanwang et Quingkou, 2) les zones de lacs et de canaux qui constituent des espaces de loisirs populaires et de développement urbain recherché, 3) les grands centres urbains historiques qui ont déjà en eux-mêmes une forte réputation. L'État partie juge ces pressions comme relativement modérées et tolérables dans le cadre des installations actuelles.

Compte tenu de l'importance du développement urbain et démographique le long du Grand Canal, les conditions environnementales actuelles ne sont pas jugées trop mauvaises par l'État partie. Elles concordent avec les standards préconisés nationalement. Le principal facteur environnemental affectant le bien est une pression permanente sur la qualité des eaux, car il est en lui-même et avec ses éléments hydrologiques associés une réserve d'eau et, souvent, un émissaire des eaux usées après traitement plus ou moins poussé suivant les lieux. Le canal est affecté, comme toutes les régions très urbanisées mais moins directement que pour l'eau, par la qualité de l'air, qui est affectée par l'activité industrielle, le boom des déplacements individuels et l'urbanisme galopant.

Par rapport aux risques naturels, le Grand Canal est directement menacé par les risques d'inondation en lien avec le régime des pluies et des orages, occasionnellement des ouragans. Il joue à leur égard, et jusqu'à une certaine limite un rôle important de régulation des niveaux d'eau et de prévention des risques d'inondations. Les autres risques de catastrophes naturelles ne sont pas absents, mais à des taux de probabilité plus faibles. Le risque d'incendie en milieu urbain est le plus notable, compte tenu d'un usage important du bois dans nombre de constructions.

L'impact du changement climatique pourrait accroître les déséquilibres pluviométriques existants entre les provinces et donc intervenir directement sur les ressources en eau, tant pour le canal que pour la vie des riverains. Les périodes sèches des provinces du Nord pourraient être plus longues et plus intenses ; les épisodes de la mousson plus violents et plus longs dans les provinces subtropicales.

L'ICOMOS considère que les principales menaces pesant sur le bien sont le développement économique et urbain ainsi que le risque d'inondation. Ponctuellement, le risque d'incendie en milieu urbain historique est à considérer. La pression du développement touristique pourrait devenir un phénomène plus important que prévu dans les années à venir, au moins dans certaines zones du Grand Canal.

5 Protection, conservation et gestion

Délimitations du bien proposé pour inscription et de la zone tampon

Les 31 biens formant la série et leurs zones tampons ont les surfaces et les populations suivantes :

Ref. bien	Nom	Surface (ha)	Habitants du bien	Zone tampon (ha)	Habitants ZT
1	Hanjia	0,11	0	58	12 000
2	Huiluo	24	0	44	350
3	Zhengzhou	561	0	307	21 800
4	Shangqiu Nanguan	92	410	140	720
5	Shangqiu Xiayi	12	360	13	680
6	Liuzi	41	1 975	89	3 120
7	Si	16	353	334	5 870
8	Hua et Xun	267	10 638	693	12 848
9	Liyang	7	2 100	16	0
10	Qingkou	3 967	8 000	6 275	10 000
11	Demeure du gouverneur Caoyun	3	0	14	0
12	Yangzhou	4 045	11 500	4 359	52 500
13	Changzhou	140	50 000	137	60 000

14	Wuxi	95	39 759	121	66 265
15	Suzhou	642	5 000	675	40 000
16	Jiaxing-Hangzhou	1 442	6 666	6 464	383 816
17	Nanxun	92	12 761	99	18 445
18	Hangzhou Xiaoshan - Shaoxing	683	9 200	1 745	63 000
19	Shangyu-Yuyao	158	4 011	1 113	32 240
20	Ningbo	270	262	882	5 520
21	Ningbo Sanjiangkou	13	0	18	3 182
22	Vielle cité de Beijing	35	0	13	47 000
23	Tongzhou	30	0	42	0
24	Sanchakou - Tianjin	975	188 279	2 483	55 930
25	Cangzhou - Dezhou	3 382	3 570	1143	5 150
26	Linqing	42	0	56	8 000
27	Yanggu	99	360	368	7 000
28	Nanwang	2 930	4 330	22 677	24 900
29	Weishan	54	6 000	53	14 000
30	Taierzhuang	24	0	36	1 000
31	Suqian	678	50 000	2 270	60 000
Totaux		20 819 ha	415 534 habitants	52 743 ha	1 020 304 habitants

L'ICOMOS considère que les délimitations du bien en série tel qu'il est proposé sont globalement acceptables, même si un certain nombre de questions restent ouvertes, mais aux réponses parfois délicates (meilleure intégration de l'archéologie des éléments hydrauliques à la compréhension de l'ensemble, paradoxe de la série discontinue et de la continuité du bien comme valeur du bien, place du patrimoine du XXe siècle).

L'ICOMOS a demandé à l'État partie de reconsidérer la question des zones tampons, de leur définition et de leur régulation dans la lettre du 16 décembre 2013, en raison d'une approche parfois minimaliste, notamment le long des sections ordinaires du Grand Canal (sans attributs spécifiques). La mise en place des zones tampons paraît avoir été faite rapidement et des oublis ont manifestement été commis. Dans une série de biens très étendue et complexe, aux situations environnementales pouvant être très différentes les unes des autres et variables le long des abords d'un même bien, des types différents de zones tampons devraient être envisagés et chaque site devrait avoir une zone tampon bien adaptée, étudiée avec les représentants des collectivités locales. Son système de protection pourrait ainsi réunir de manière crédible les grandes directives générales de la préservation des environnements culturels et naturels, les projets intégrés

régionaux en lien avec le canal (qualité de l'eau, développement touristique, transport, développement économique, etc.) et des protections spécifiques adaptées à la nature locale de l'environnement culturel et naturel. Il semble également indispensable de définir des cônes de vision privilégiés à protéger des agressions visuelles possibles par les projets de développement.

Enfin, la possibilité d'une zone tampon complémentaire continue, de niveau réglementaire faiblement contraignant mais engageant les habitants et les collectivités riveraines dans l'adhésion aux valeurs du canal, pourrait être envisagée. Elle aurait pour vocation de montrer la continuité du linéaire du Grand Canal et d'englober ses variantes contemporaines.

Dans sa réponse de février 2014, l'État partie montre qu'il a déjà réalisé un travail de révision des zones tampons pour quatre des biens proposés pour inscription, en les étendant largement. Ce travail est en cours pour six autres biens. Une typologie générale pour différents types de zone tampon et pour la mise en place de mesures appropriées de protection est en cours d'élaboration à l'échelon de l'autorité d'État pour la conservation du patrimoine (SACH).

L'ICOMOS considère que les délimitations du bien en série tel qu'il est proposé sont globalement acceptables. Par contre, l'ICOMOS considère qu'il conviendrait de permettre à l'État partie de revoir en profondeur le système des zones tampons, tant dans leur définition géographique que dans leur réglementation et dans leur mise en place négociée avec les autorités régionales et locales ; éventuellement d'envisager une zone tampon de niveau 2 afin d'indiquer la continuité du Grand Canal et d'englober ses composantes contemporaines.

Droit de propriété

Conformément à la Constitution de la République populaire de Chine et à la loi sur la gestion des territoires, les biens proposés pour inscription sont soit une propriété publique d'État (88 %) soit une propriété collective d'échelle locale (12 %). La propriété publique concerne les canaux, leurs berges et bas-côtés, et le territoire des villes. La propriété rurale ou suburbaine concerne des collectivités rurales définies conformément aux textes constitutionnels et légaux. 162 communautés locales sont concernées par les biens et 632 par les zones tampons actuelles.

Protection

Des mesures de protection et de conservation spécifiques et prioritaires sont accordées aux biens déjà inscrits sur la Liste du patrimoine mondial et à ceux inscrits sur la liste indicative de la Chine, en accord avec la Loi de protection des vestiges culturels. Cette mesure s'applique pleinement depuis 2008. Parallèlement, la liste des six exemples clés du patrimoine culturel de la Chine était promulguée, comprenant 18 sections et 49 éléments du Grand Canal. Cette reconnaissance par le Conseil d'État leur confère une situation de site protégé en priorité.

Comme indiqué dans la documentation complémentaire de février 2014, la totalité des biens proposés pour inscription sur la Liste du patrimoine mondial ont reçus ce niveau maximal de protection de la part de l'État partie en 2013.

Le bien en série est géré dans le cadre des lois nationales de régulation le concernant à un titre ou un autre. La mise en œuvre de la loi s'effectue par le biais de textes de régulation administrative s'appliquant à l'ensemble des biens concernés, et par des plans provinciaux ou locaux de protection propres à des biens spécifiques. Le bien dans son ensemble a fait l'objet de la promulgation de 54 textes de ce type, dont les principaux sont évoqués ci-après.

La gestion hydraulique des canaux dépend de la loi instituant l'Administration de la régulation des rivières (1988) (y compris les canaux), complétée par la loi sur le contrôle des inondations, la loi sur l'eau et la loi sur la pollution des eaux. Les documents d'application sont édictés par les administrations provinciales compétentes, l'ensemble est regroupé sous forme de plans de régulation propres à chacun des canaux et bassins hydrographiques, définissant des aires de gestion de la voie navigable et de ses constructions techniques.

La loi nationale de régulation de la protection des villes historiques, des villages et des aires de conservation (2008) assure une protection nationale maximale. Six aires urbaines du bien sont concernées, disposant de textes de régulation spécifiques régionaux et locaux.

La loi sur la régulation des sites spectaculaires (2006) peut conduire à l'institution d'un parc national de conservation. Un bien de la série est concerné.

La loi sur la régulation des réserves naturelles. Un bien de la série est concerné, la réserve naturelle de Nansihu (2003) comprend le site de Weishan (bien n° 29).

Les autres lois nationales qui concernent le bien, avec les textes administratifs et locaux de régulation applicables aux sites concernés, sont : la loi sur la protection de l'environnement, la loi sur l'administration du territoire, la loi de la planification urbaine et rurale et la loi sur la conservation des eaux et des sols.

En 2008, le ministère de la Culture et l'autorité d'État pour le patrimoine culturel de la Chine ont pris la direction, avec les huit gouvernements provinciaux concernés, de la mise en place d'une protection patrimoniale avancée du Grand Canal. Un document assorti d'une organisation d'harmonisation entre les villes riveraines : Alliance contractuelle pour la protection du Grand Canal, a été signé et mis en œuvre en 2012 par les principales municipalités concernées. Il garantit une convergence des réglementations municipales dans le domaine de l'urbanisme et des règles de construction, dans la définition des aires protégées, etc.

En pratique, les quartiers urbains historiques ont en général l'ensemble des éléments bordant le canal (voies de passages, ponts, façades des maisons, arbres) sous un régime de protection stricte qui est celui du district urbain reconnu et protégé en association avec le canal. Dans les parties ordinaires du linéaire du canal, sans attribut spécifique, les berges sont considérées comme appartenant au canal par leur rôle technique et elles sont protégées comme le canal. Toutefois les éléments immédiatement voisins jouant un rôle dans l'intégrité patrimoniale du canal et de ses paysages (arbres, chemins, façades...) ne sont pas toujours protégés par les zones tampons actuelles.

Les zones tampons ont pour rôle de prévenir la pression des constructions et du développement dans les zones les plus sensibles du canal. Elles sont généralement régulées par la même réglementation que le bien proposé pour inscription. Lorsque ce n'est pas le cas, les constructions sont réglementées en densité et en hauteur par les dispositions du plan directeur local.

L'ICOMOS considère que la protection légale en place est généralement appropriée, mais elle nécessite diverses améliorations ou extensions. Il est nécessaire d'élargir systématiquement la protection des berges aux éléments immédiatement voisins par une extension des zones tampons aux abords du canal.

Conservation

Depuis les années 1950, d'importants travaux de maintenance et de dragage des canaux ont marqué le regain d'intérêt pour les voies navigables en Chine. Plusieurs des sections qui composent le bien proposé pour inscription ont été affectées par ces travaux. La documentation associée est disponible auprès de l'Administration de la régulation des rivières de la République populaire de Chine, auprès des organismes et services provinciaux, enfin au niveau des municipalités et des autorités locales. Ces canaux sont aujourd'hui le siège d'un trafic fluvial intense ; ils ont parfois été élargis et ils ont souvent fait l'objet du creusement de nouvelles sections et d'aménagements portuaires nouveaux. Si leur état de conservation hydraulique est généralement bon, l'état de la conservation patrimoniale peut être aléatoire, car les caractéristiques techniques ont pu être fortement modifiées et l'authenticité paysagère a été affectée par de nombreux passages en zones périurbaines ou industrielles, souvent suscitées par le canal lui-même.

Les sections non navigables des canaux ont souvent été gardées comme biefs de drainage pour évacuer les eaux de pluie et protéger des inondations, elles servent aussi pour l'irrigation. Elles ont donc été maintenues pour la gestion des eaux, mais sans modification structurelle importante. Ce sont les sections les plus authentiques et les plus représentatives du canal historique. Il existe depuis peu des projets de remise en eau pour la navigation pour certains d'entre eux.

Des plans de conservation concernent chacun des canaux proposés au sein du bien ; ils prévoient des constructions techniques dont les matériaux et les formes sont en concordance avec les équipements traditionnels, une régulation des densités et hauteurs de bâtiments neufs déjà évoquée. Chaque plan fait office de guide des bonnes pratiques pour la restauration et l'entretien du canal lui-même, de ses zones hydrologiques associées (lacs, marais, zones d'irrigation, etc.) et de ses équipements existants. Il impose aussi une série de mesures propres à améliorer la qualité environnementale en général et la qualité de l'eau en particulier. Il concerne également un plan de répartition des eaux entre les différentes zones le long du Grand Canal.

Depuis 2006, un suivi systématique de la conservation patrimoniale de l'ensemble est venu s'ajouter à la gestion hydraulique. Une politique de fouilles archéologiques avec conservation et protection des vestiges mis au jour s'est également développée. Les sites archéologiques appartiennent à deux catégories principales : ceux connus depuis les années 1970-1980, et ceux découverts récemment, dans le cadre des recherches entreprises pour le dossier de candidature au patrimoine mondial. Ils ont fait l'objet de campagnes de fouilles récentes, parfois en cours. Des mesures de protection ont été prises pour éviter les dégradations et les visites inopportunes, y compris par des remblaiements après ouverture.

En 2008, en réponse aux problèmes de développement économique et urbain dans de nombreuses zones traversées par le canal, les autorités provinciales et municipales se sont entendues pour coordonner un plan de conservation global du bien, comprenant un contrôle du développement urbain dans les zones proposées pour inscription et dans les zones tampons (densité urbaine, hauteur des bâtiments, équipements industriels et logistiques). La documentation associée est disponible auprès de l'Administration d'État du patrimoine culturel de la Chine (SACH) et auprès des unités de gestion à caractère local en charge d'une section ou d'un site du bien. Le projet de suivi de la conservation aura également un rôle de centralisation de la documentation afférente au canal, sous forme de base de données et de système d'information géographique (SIG).

La conservation des espaces urbains historiques présents dans le patrimoine du Grand Canal a conduit à la création d'organismes nationaux de protection et de gestion de la conservation des cités historiques et des zones de conservation urbaine. Six ont été instituées depuis 1982 : à Wuxi, Hangzhou, Shaoxing, Naxum-Hugzhou et deux à Suzhou. Les zones urbaines historiques du Grand Canal font l'objet d'une attention particulière, notamment par un usage touristique du canal en plein développement. Les programmes de conservation ont un caractère global comprenant le traitement des berges, la conservation des rues et des quartiers historiquement associés à la vie et à l'économie du Grand Canal. Les principales difficultés ont un caractère social, car la requalification du bâti d'habitation pose de nombreux problèmes de compatibilité entre l'accès au confort moderne et le maintien des

maisons et des quartiers dans leur apparence ancienne. De nombreux travaux de réseaux (eau, égouts, électricité...) sont également nécessaires.

Quelques programmes ponctuels, généralement en milieu urbain ou pour des zones de parc proches des centres-villes, s'attachent à des requalifications paysagères et environnementales d'ensemble. Des mesures sectorielles concernant l'environnement apparaissent aussi comme la gestion contrôlée des terrains et des constructions, ou encore d'amélioration de la qualité des eaux.

La conservation de la section du canal Huaiyang et de son environnement dans la région de Yangzhou (n° 12 ou HY-03) a le statut d'un parc national (2006).

L'ICOMOS souligne le caractère impressionnant des travaux effectués par l'État partie pour la conservation d'un bien aussi vaste et aussi complexe que le Grand Canal. Ils ont d'ores et déjà conduit à des résultats importants et convaincants pour la préservation de ses multiples valeurs culturelles et environnementales. Le Grand Canal manifeste bien les défis de la conservation du patrimoine aujourd'hui dans un grand pays en phase de développement économique rapide. Les réussites sont incontestables et en même temps les difficultés rencontrées au cœur d'enjeux majeurs, tant sociaux qu'économiques, mais aussi de philosophie du développement. Face à de tels efforts et à une telle mobilisation, l'ICOMOS félicite l'État partie, mais tient également à formuler quelques observations :

- La multiplication des chantiers de fouilles risque d'en brouiller la compréhension. Ils doivent être conduits avec soin, dans la durée, et leurs résultats faire l'objet d'analyses critiques et de mises en perspectives plus poussées. Le rythme actuel des fouilles semble excessif et les résultats devraient être mis en perspective avec la critique scientifique internationale.
- La requalification hydraulique du Grand Canal de ces soixante dernières années et le boom d'usage des voies d'eau en Chine doit être mis en perspective par rapport au bien, pour que chaque section soit bien comprise dans ce qu'elle est réellement aujourd'hui et éviter les confusions. Il convient de bien distinguer les restaurations en l'état des modifications apportées.
- Une attention plus grande doit être portée aux questions environnementales et aux paysages du Grand Canal.
- La question de la place du patrimoine du XXe siècle dans l'héritage du Grand Canal demeure et elle doit être identifiée pour elle-même et pas seulement pour la part de passé dont elle témoigne.

L'ICOMOS considère que l'état de conservation du bien est généralement bon et qu'une politique importante et diversifiée a été conduite en sa faveur. Toutefois, une attention plus importante doit être portée à : une mise en perspective plus critique des résultats archéologiques, une clarification des époques historiques réellement représentées par les sections de canaux et un effort plus

poussé de la conservation environnementale et paysagère.

Gestion

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

Le système de gestion implique plusieurs niveaux de responsabilité. À un niveau national, sous l'égide du Conseil d'État, la coordination de la gestion du bien est confiée à un Groupe de négociation interprovincial et interministériel pour le Grand Canal. Il comprend les gouvernements des six provinces et des deux villes à statut provincial, l'Administration d'État du patrimoine culturel (SACH), l'Office pour la répartition des eaux, le ministère des Ressources hydrauliques et d'autres services ministériels concernés. Il travaille par sessions plénières et par sous-groupes de travail. Le Groupe constitue l'organe général suprême de la gestion du bien, par son rôle de coordination, d'harmonisation et de contrôle des planifications provinciales et municipales. Il a mis en place huit comités de direction provinciaux sous la responsabilité des gouvernements de province. Ils impliquent les services de la province, les services décentralisés de l'État et les organismes de bassins hydrologiques. Ils ont une vocation de concertation et d'élaboration des décisions. 25 conseils municipaux ont constitué l'Alliance contractuelle des villes pour la protection du Grand Canal. Son rôle est la coordination inter-citées et l'harmonisation des pratiques de protection et de conservation. Les comités de direction provinciaux et l'Alliance ont mis en place les institutions responsables de la protection et de la gestion quotidienne des différents biens. Elles sont au nombre de 80, correspondant le plus souvent à la gestion d'un élément d'un bien, parfois de plusieurs.

Dans le cadre du Plan directeur, il existe un Plan actualisé de suivi et de contrôle du risque d'inondation tout au long du Grand Canal, dans la continuité des mesures prises depuis les années 1950. Ses moyens matériels sont régulièrement améliorés en fonction des progrès techniques dans la gestion et le contrôle des eaux (digues, dragage, réservoirs, etc.), comme de l'amélioration des équipements de régulation (barrages, déversoirs, vannes, etc.). Il comprend trois niveaux d'application : le bassin fluvial, la province et la municipalité.

Chaque zone urbaine historique concernée par le risque d'incendie doit disposer d'un plan d'intervention, de moyens de lutte contre le feu et de voies d'accès rapide.

Les fonds pour la protection et la conservation du Grand Canal viennent principalement du gouvernement central, par les autorités culturelles et par l'autorité de gestion des rivières, et des fonds affectés par les différentes autorités locales aux plans et institutions en charge de la gestion. Un complément assez modeste pour l'instant est apporté par les revenus touristiques directs. Sur les cinq dernières années, jusqu'à 2012, le gouvernement

central a investi 96 millions de US\$; et les autorités locales un total de 1 600 millions de US\$. Ces sommes comprennent la maintenance des voies navigables, la réfection des berges et des digues, la conservation des sites culturels, les recherches archéologiques, l'amélioration de l'environnement, la recherche scientifique et le fonctionnement des institutions.

Les ressources humaines employées le long du canal à sa protection, à sa conservation et à son interprétation pour les visiteurs varient beaucoup d'un site à l'autre. Quatre services principaux se trouvent généralement au sein de l'institution de gestion d'un site : le patrimoine culturel, la conservation hydraulique, le transport et l'administration urbaine. Des services spécialisés sont ajoutés en fonction de la nature du bien : archéologie, histoire, promotion et éducation, etc. En 2012, 3 559 personnes étaient affectées à la gestion du Grand Canal.

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

Les plans nationaux actuels sont le Plan directeur général du bien (2012-2030) et le Plan de gestion du Grand Canal établi dans le cadre de la candidature au patrimoine mondial et qui découle du précédent. Ces documents cadres sont issus d'une synthèse faite à partir des démarches de protection, de conservation et de gestion par les municipalités puis par les provinces. Les plans municipaux et provinciaux se font en application des règles légales de la protection et des décisions de régulation associées. Ces règles s'appliquent également au niveau des zones tampons. Les provinces et les municipalités se concertent sous l'égide du Groupe, qui harmonise et valide ces plans et les regroupe. Le Plan directeur actuel, à caractère fédéral, a été établi sur ce principe à partir de 2008.

Le Plan directeur se décline en 35 plans de conservation de secteurs, tous promulgués et en cours d'application, jusqu'à l'horizon 2030 ; 5 plans de conservation des villes historiques, jusqu'à 2020, 8 plans provinciaux d'utilisation du territoire, jusqu'à 2020 ; 24 plans d'urbanisation des villes le long du canal, et le plan du site spectaculaire de Shugang-Slender West Lake.

Le Plan de gestion (2013-2015) du bien a été établi dans le cadre de la candidature à la Liste du patrimoine mondial. Il rassemble, sur une période de 3 ans, les éléments de gouvernance, de gestion et de protection du bien en conformité avec les attentes du Comité. Cela a conduit à affiner les niveaux de la protection, à améliorer et renforcer la conservation, à enrichir et normaliser les mesures de gestion, à préciser et harmoniser la protection des zones tampons, et à développer des plans d'action à court terme pour sa connaissance.

La fréquentation touristique concerne une série de lieux bien identifiés et en général convenablement organisés (sites urbains historiques du canal et jardins, complexes hydrauliques, lacs et parcs associés) ou en voie de l'être

(sites archéologiques). Les lieux les plus fréquentés du canal sont : Slender West Lake à Yangzhou (3,2 millions de visiteurs en 2012), Suzhou (2,3 M), Jiaying-Hangzhou (1,3 M), Nanxun (4,0 M), la vieille ville de Beijing (3,0 M), et Taierzhuang (1,8 M). Les éléments d'accueil des visiteurs ont été standardisés : signalétique, guides formés et systèmes de sécurité. Quatre musées nationaux à rôle de centre d'interprétation du Grand Canal sont ouverts : Jining, Huai'an, Hangzhou et Huaibei. Sur les 31 sites, 10 ne disposent pas encore de centre d'accueil des visiteurs. 23 des sections de canaux offrent des possibilités de visites en bateau.

Implication des communautés locales

Elle se fait par une forte implication institutionnelle des communes riveraines dans la gestion de la conservation, et par les plans d'intervention en cas de risques. Elle se fait d'autre part via le développement local des structures d'accueil pour les visiteurs et par l'animation commerciale et culturelle des lieux les plus visités.

L'ICOMOS considère que le système d'ensemble de gestion d'un bien aussi complexe a été rationnellement pensé et organisé, depuis 7 à 8 ans, et mis en œuvre depuis 4-5 ans. Il semble fonctionner de manière satisfaisante et l'État partie est encouragé à poursuivre ses efforts dans ce sens, tout en portant une attention plus particulière à la gestion de la qualité des eaux, à renforcer la qualité des plans d'accueil touristique dans les zones nouvelles du canal (centre d'interprétation, guides qualifiés) et à la formation des personnels aux valeurs du Grand Canal.

6 Suivi

Un acquis important existe dans le suivi du bien, en lien avec son fonctionnement hydraulique, avec les différentes politiques urbaines de préservation et avec la politique volontariste récente de sa conservation et de sa mise en valeur. Cet acquis se présente sous forme de rapports et d'études sur la conservation, notamment réalisés dans le cadre de la préparation du dossier de proposition d'inscription. Il existe également un archivage des informations techniques sur la gestion des canaux, en train de se réaliser à un échelon à la fois local et national. On trouve actuellement (2012) 21 rapports récents de suivi individuel de sites ; 8 de suivi de la qualité de l'eau ; 16 de projets majeurs de conservation - restauration d'éléments du bien et 21 sur le suivi local ou de district de la gestion hydraulique.

Compte tenu de la diversité des questions et des situations rencontrées, les champs généraux suivants sont proposés :

- *Éléments matériels constitutifs* : 1- la situation des composantes individuelles (forme, structure, matériaux, etc.) ; 2- les usages ; 3- les relations des éléments entre eux et avec l'environnement.

- *Facteurs affectant la conservation* : 1- les facteurs naturels (temps, géologie, environnement, écologie, etc.) ; 2- les facteurs humains (développement urbain, implantations économiques, pollution, etc.).
- *Conservation et gestion* : 1- le tourisme (nombre, impacts financiers et économiques) ; 2- les pratiques d'intervention (fouilles archéologiques, maintenance habituelle, améliorations environnementales, projets de conservation, etc.) ; 3- Mise en valeur du patrimoine (expositions, centres d'interprétation, équipements touristiques, etc.) 4- Gestion et ressources humaines (réalisation du Plan de gestion, bilan des organismes de gestion, personnels de gestion, finances, etc.).
- *Sécurité* : 1- sécurité générale et sécurité incendie ; 2- mesures et capacités d'intervention en cas d'événement exceptionnel.

Il est prévu par l'État partie que le suivi du bien conduise à des pratiques normalisées dans le cadre du Plan directeur et du Plan de gestion du bien. Elles seront organisées en cohérence entre les différents niveaux, national, provincial et local. Pour mettre en place un tel système de suivi et de partage de l'information entre tous les acteurs, l'État partie est en train de mettre en place un *Centre de suivi et d'archives du Grand Canal*, disposant de personnels en propre et de centres locaux sur les sites du bien. Un *Guide pour le suivi et les archives* du Grand Canal a été édité pour harmoniser les pratiques. Alors que la mise en place du Centre apparaissait comme un projet au moment de la rédaction du dossier (fin 2012), la documentation complémentaire fournie par l'État partie (octobre 2013 et février 2014) fait état de la mise en place de 41 agences locales et régionales. Toutefois, sa mise en place définitive n'est prévue que pour 2015.

L'ICOMOS considère que le suivi d'un bien complexe comme le Grand Canal doit être établi sous une forme permanente et cohérente pour l'ensemble des composantes. Ce travail a été engagé mais il est nécessaire d'achever sa mise en place.

7 Conclusions

L'ICOMOS reconnaît la valeur universelle exceptionnelle du Grand Canal de Chine. C'est le plus grand chantier de génie civil de l'histoire humaine, dont les premiers travaux remontent à l'Antiquité chinoise pré-impériale et qui constitue, encore aujourd'hui dans sa version modernisée, la plus grande voie de navigation intérieure artificielle et la plus fréquentée au monde. Il est porteur d'une histoire technique, sociale, économique et politique exceptionnelle. C'est le pendant civil de la Grande Muraille, dans le domaine militaire, témoignages essentiels de la civilisation chinoise.

L'ICOMOS félicite l'État partie de s'être lancé dans le challenge de la conservation patrimoniale d'un tel bien, au cœur d'un réseau de navigation intérieure de près de 2 500 km, actuellement le plus actif qui soit et au sein

d'une des régions les plus densément peuplées du monde.

8 Recommandations

Recommandations concernant l'inscription

L'ICOMOS recommande que la proposition d'inscription du Grand Canal, République populaire de Chine, soit **renvoyée** à l'État partie afin de lui permettre de :

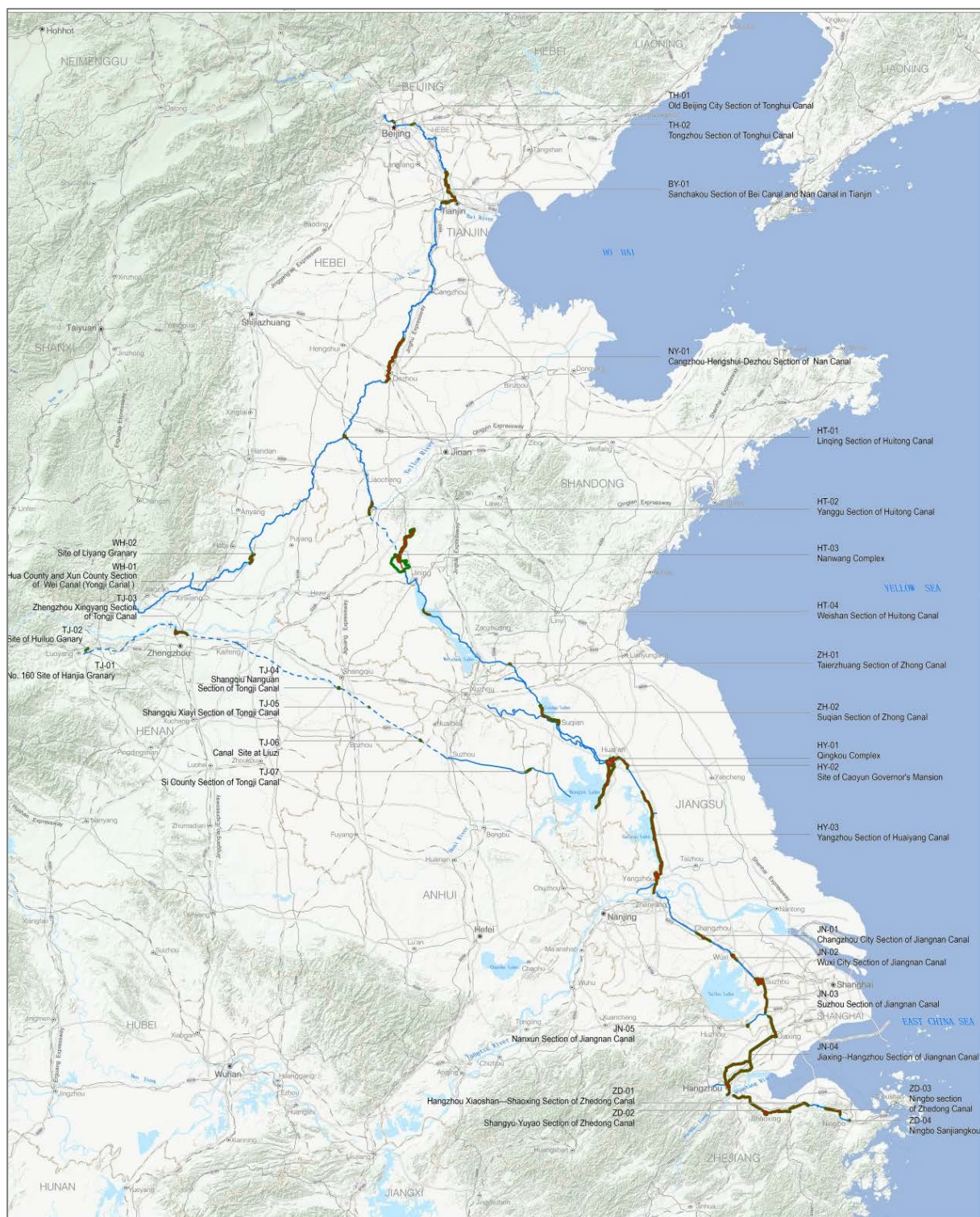
- poursuivre le travail de révision engagé du système des zones tampons pour leurs définitions territoriales, par grand type de zones d'environnement du canal, et pour édicter des mesures de protection pleinement adaptées aux situations locales et négociées avec les autorités municipales et régionales. Dans ce cadre, élargir systématiquement la protection des berges, au-delà des zones urbaines historiques, aux éléments qui forment le paysage rapproché du canal : chemins, arbres, façades des maisons en bordure, etc. ;
- achever la mise en place du Centre de suivi et d'archives documentaires sur la conservation du bien.

Recommandations complémentaires

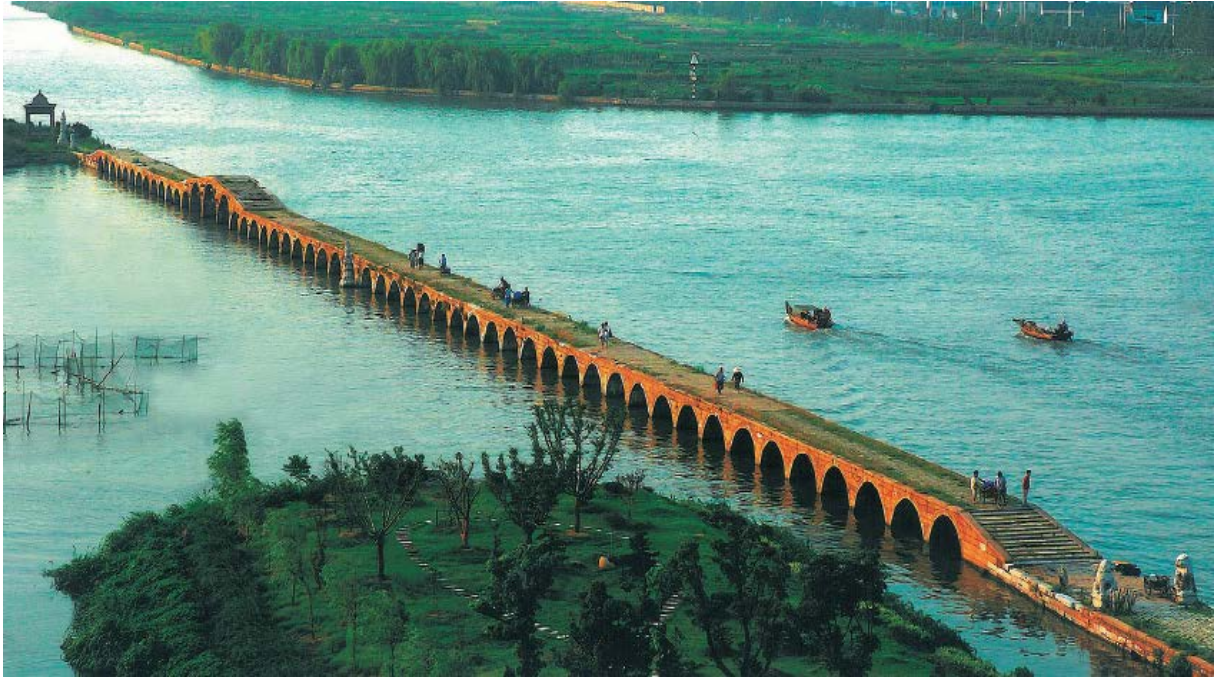
L'ICOMOS recommande également que l'État partie prenne en considération les points suivants :

- mieux expliquer les éléments technologiques constitutifs du canal, notamment le fonctionnement hydraulique des parties archéologiques du Grand Canal. Une mise en perspective plus critique des résultats archéologiques devrait être faite ;
- clarifier les époques historiques réellement représentées par les sections de canaux conservées ;
- réaliser un effort plus poussé de la conservation environnementale et paysagère en définissant par exemple des cônes de vision prioritaires des biens et en les protégeant de l'impact de constructions nouvelles ;
- renforcer la qualité des plans de développement et d'accueil dans les zones du canal nouvellement ouvertes au tourisme (centre d'interprétation, guides qualifiés) ;
- examiner la possibilité d'une zone tampon complémentaire continue de faible niveau de contrainte qui pourrait d'une part indiquer la valeur de continuité fonctionnelle du Grand Canal et impliquer dans l'adhésion à ses valeurs l'ensemble des riverains ;

- clarifier les financements récents et projetés en distinguant mieux le fonctionnement de l'investissement, et en distinguant ce qui correspond à la conservation hydraulique de la voie d'eau, de sa conservation comme patrimoine culturel et naturel et des programmes de développement touristiques ;
- continuer et approfondir les efforts d'amélioration de la qualité des eaux, en les intégrant systématiquement dans les programmes de conservation et de développement en lien avec le Grand Canal ;
- renforcer la formation permanente des personnels permanents ou temporaires des différents sites aux valeurs d'ensemble du Grand Canal ;
- encourager une coopération internationale afin de favoriser le partage des savoir-faire en termes de gestion/conservation des canaux.



Carte indiquant les délimitations du bien proposé pour inscription



Le pont Baodai



Site archéologique de la demeure du gouverneur du Caoyun



Barrage Daicun



Zone de conservation du canal Shantang



Canal Zhong



Ville de Changzhou, canal Jiangnan