



United Nations
Educational, Scientific and
Cultural Organization

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

AMENDEMENT

Point de l'Ordre du jour	7B
Projet de décision amendé	42 COM 7B.14
Amendement soumis par les Délégations de...	Azerbaïdjan, Chine, Cuba, Indonésie, Ouganda
Date	26 juin 2018

TEXTE

Projet de décision : 42 COM 7B.14

Le Comité du patrimoine mondial,

- 1. Ayant examiné le document WHC/18/42.COM/7B.Add.2,*
- 2. Rappelant les décisions **40 COM 7B.43** et **41 COM 7B.96**, adoptées à ses 40^e (Istanbul/UNESCO, 2016) et 41^e (Cracovie, Pologne) sessions respectivement,*
- 3. Reconnaît les efforts effectués par l'État partie pour répondre aux recommandations du Comité s'agissant de la conservation du bien ;*
- ~~4. Regrette toutefois que l'État partie n'ait pas informé le Comité du patrimoine mondial au sujet du projet de la Ligne orange du métro avant que toute décision irréversible soit prise, et ce, conformément au paragraphe 172 des Orientations, particulièrement au regard des impacts de la ligne de métro, et notamment son tracé et son processus de construction, sur la valeur universelle exceptionnelle (VUE) du bien ;~~*
- ~~5. Regrette profondément, malgré les décisions précédentes du Comité, que la Ligne orange du métro soit presque terminée alors qu'aucune évaluation d'impact sur le patrimoine (EIP) satisfaisante et complète du projet n'a été effectuée, et regrette également que l'évaluation menée en 2016 par l'État partie, qui n'a pas été réalisée conformément au Guide de l'ICOMOS de 2011 sur les évaluations d'impact sur le patrimoine pour les biens du patrimoine culturel mondial, minimise significativement les impacts environnementaux très graves du projet de nouvelle Ligne orange du métro et ne reflète aucunement la réalité sur site ;~~*

- ~~6. — Regrette en outre que les tracés alternatifs de la Ligne orange du métro, qui auraient évité les impacts préjudiciables sur le bien, n'aient pas été appliqués ;~~
- ~~7. — Réitère ses profonds regrets quant au fait que l'État partie n'ait pas invité de mission de suivi réactif en 2016 ou en 2017, comme cela était demandé dans la décision **40 COM 7B.43**, pour examiner le projet de Ligne orange du métro ;~~
- ~~8. — 4. Note que le bien pâtit des impacts visuels de la Ligne orange du métro récemment construite sur les principaux points de vue vers et depuis le bien, et sur son apparence à l'extérieur et à l'intérieur du jardin, et note également que la pollution sonore importante qui sera générée par la ligne de métro s'ajoutera aux impacts de la pollution de l'air et sonore déjà substantiels de la Grand Trunk Road (GT Road) Note que l'État partie a bien mis en œuvre toutes les mesures d'atténuation pendant la phase de construction de la Ligne orange du métro et demande que l'on garantisse, pour la phase d'exploitation de la Ligne orange du métro, la mise en œuvre d'une surveillance très attentive du contrôle des vibrations, ainsi que des mesures d'atténuation de la pollution sonore et atmosphérique et des impacts visuels, telles qu'ordonnées par la Cour suprême du Pakistan et suggérées dans de nombreuses études ;~~
- ~~9. — Considère que cet impact diminue grandement l'intégrité et l'authenticité de ce chef-d'œuvre de la créativité moghole, et l'écarte encore plus de sa conception initiale d'oasis de paix et de tranquillité ;~~
- ~~10. — Considère également que la construction de la Ligne orange du métro comporte des impacts irréversibles sur les attributs relatifs aux réalisations artistiques et esthétiques illustrées par le bien au moment de son inscription, et que la Ligne orange du métro représente une menace pour la VUE du bien, notamment son authenticité et son intégrité, conformément au paragraphe 179 des Orientations ;~~
- ~~11. — **Décide par conséquent d'inscrire Fort et jardins de Shalimar à Lahore (Pakistan) sur la liste du patrimoine mondial en péril ;**~~
- ~~12. — Demande à l'État partie d'élaborer, en concertation avec le Centre du patrimoine mondial et les Organisations consultatives, une proposition d'État de conservation souhaité en vue du retrait du bien de la liste du patrimoine mondial en péril (DSOCR) et un ensemble de mesures correctives, qui seraient soumis d'ici le **1^{er} février 2019** au plus tard, pour examen par le Comité du patrimoine mondial à sa 43^e session en 2019 ;~~
- ~~13. — 5. Prend note des conclusions de la mission de suivi réactif conjointe sur le bien Centre du patrimoine mondial/ICOMOS d'avril 2018, y compris l'évaluation de l'état actuel du bien, et demande également à l'État partie de mettre en œuvre ~~toutes les recommandations de la mission~~, dans la mesure du possible/de ce qui est réalisable, les recommandations de la mission en gardant à l'esprit les réalités techniques, sociales et de terrain ;~~
- ~~14. — Reconnaissant qu'une atténuation totale des impacts préjudiciables est impossible, prie néanmoins instamment l'État partie de mettre en œuvre les mesures d'atténuation proposées par la mission de 2018 s'agissant des impacts de la Ligne orange du métro sur les jardins de Shalimar, et notamment de :
 - ~~a) — Rediriger le trafic automobile de la GT Road située sous le viaduc existant de la Ligne orange du métro en utilisant exclusivement les voies de la voie rapide (deux fois deux voies) allant dans une seule direction, et construire plus au sud du bien une voie rapide pour le trafic allant dans la direction opposée,~~
 - ~~b) — Associer la construction de la voie rapide supplémentaire à la création d'une ceinture verte intermédiaire afin d'assurer une séparation entre le bien et les voies rapides, et aménager une zone verte plus étendue avec de grands arbres, ce qui permettra de créer un « cache » naturel pour la Ligne orange du métro récemment construite,~~~~

- ~~e) Déplacer le trafic automobile vers les rues environnantes, en mettant en place une zone sensible au bruit autour du site élément;~~
 - ~~d) Réviser la zone tampon de protection des jardins de Shalimar pour inclure les trois réservoirs hydrauliques restants, mettre en évidence la GT Road historique à son niveau inférieur d'origine et créer une zone piétonne le long de la façade sud. Ce chemin piétonnier pourrait être aisément relié à un futur chemin piétonnier le long des autres côtés des jardins et pourrait inclure également le pavillon moghol adjacent, qui est probablement lié au système hydraulique des jardins de Shalimar;~~
 - ~~e) Restaurer sans délai la voie d'eau externe le long de la façade extérieure du mur d'enceinte qui faisait partie du système hydraulique moghol des jardins;~~
 - ~~f) Construire entre les stations Shalimar Garden et Pakistan Mint un tube insonorisant de triple vitrage transparent le long des voies, qui pourrait également atténuer l'impact visuel sur le site élément, et fixer des vitrages au bord de la route et sur les piliers le long du viaduc pour lutter contre la pollution sonore et de l'air;~~
45. 6. Demande en outre à l'État partie, conformément au paragraphe 172 des Orientations, de soumettre, *s'agissant des projets à venir*, des études de projet détaillées au Centre du patrimoine mondial pour examen par les Organisations consultatives et de veiller à ce que leur mise en œuvre ne commence qu'après réception d'un retour positif du Centre du patrimoine mondial et des Organisations consultatives ;
46. 7. Demande à l'État partie de soumettre au Centre du patrimoine mondial, d'ici le **1^{er} février 2019**, un rapport actualisé sur l'état de conservation du bien et sur la mise en œuvre des points ci-dessus mentionnés, pour examen par le Comité du patrimoine mondial à sa 43^e session en 2019.