
Ville historique de Djeddah, la porte de La Mecque (Arabie saoudite)
No 1361

Nom officiel du bien tel que proposé par l'État partie
Ville historique de Djeddah, la porte de La Mecque

Lieu

Région de Makkah Al-Mukarramah (La Mecque)
Royaume d'Arabie saoudite

Brève description

Sur la rive orientale de la mer Rouge, Djeddah fut l'un des plus importants ports sur les routes commerciales de l'océan Indien, par lequel arrivaient les marchandises à destination de La Mecque. La prospérité de ce commerce permit le développement d'une ville multiculturelle entre le XVI^e et le début du XX^e siècle, qui attira des marchands du Maghreb, de l'Arabie et de contrées aussi lointaines que l'Inde et l'Asie du Sud-Est.

Djeddah développa une tradition architecturale originale née de la fusion des traditions de construction en corail de la région côtière de la mer Rouge et d'idées et de savoir-faire glanés le long des routes commerciales. Le faite de sa prospérité coïncida avec l'ouverture du canal de Suez à la fin du XIX^e siècle et l'introduction d'un service régulier de bateaux à vapeur étendant le commerce vers le nord jusqu'à l'Europe. De riches marchands qui bénéficièrent de cette manne financière construisirent de belles maisons-tours de sept étages dotées d'oriels protégés par des jalousies en bois ajouré appelées *roshan*.

Depuis le XIV^e siècle et peut-être plus tôt, Djeddah joua le rôle de port pour les pèlerins visitant La Mecque en provenance de l'Inde et de l'Afrique du Nord, de l'Ouest et de l'Est. Ce rôle s'amplifia notablement à la fin du XIX^e siècle et se traduisit par la capacité de la ville à loger jusqu'à 100 000 pèlerins par an.

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 *ensemble*.

Aux termes des *Orientations devant guider la mise en œuvre de la Convention du patrimoine mondial* (juillet 2013), Annexe 3, il s'agit également d'une *cité historique vivante*.

1 Identification

Inclus dans la liste indicative
28 novembre 2006

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
26 janvier 2010
1^{er} février 2013

Antécédents

Une proposition d'inscription précédente a été soumise en 2010 pour la « ville historique de Djeddah » qui couvrait une zone plus vaste que celle de la proposition d'inscription actuelle. À la suite d'une évaluation négative de l'ICOMOS, l'État partie a retiré sa proposition d'inscription.

Consultations

L'ICOMOS a consulté ses Comités scientifiques internationaux sur les villes et villages historiques et sur le patrimoine de l'architecture en terre, ainsi que plusieurs experts indépendants.

Mission d'évaluation technique

Une mission d'évaluation technique de l'ICOMOS s'est rendue sur le bien du 23 au 26 septembre 2013.

Information complémentaire demandée et reçue de l'État partie

Aucune information complémentaire n'a été demandée à l'État partie. Le 28 février 2014 cependant, l'État partie a présenté deux documents supplémentaires : un volume ajouté au dossier de proposition d'inscription contenant des plans d'action et annexes et des orientations pour les règlements de construction. Ces deux documents ont été pris en compte dans ce rapport.

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

2 Le bien

Description

Djeddah se situe sur la côte orientale de la mer Rouge, dans les plaines de Tihama entre les monts du Hedjaz au nord-ouest et les montagnes Asir au sud-est.

La prospérité de Djeddah reposait sur deux axes de différente nature se recoupant parfois : Djeddah était tout d'abord un grand centre marchand de la mer Rouge situé entre les routes commerciales de l'océan Indien et la région du Hedjaz et au-delà ; c'était aussi la porte d'entrée des pèlerins de La Mecque qui arrivaient par la mer. Ces deux facteurs contribuèrent à créer une société prospère, diverse et vivante. Le XIX^e siècle

marqua l'apogée de cette prospérité grâce à l'ouverture du canal de Suez, qui permit d'étendre les routes commerciales vers l'Europe, et à l'introduction d'un service régulier de bateaux à vapeur.

L'importance stratégique de Djeddah était telle en tant que centre commercial que la ville attira non seulement des marchands du Hedjaz, du Najd et d'autres régions de l'actuelle Arabie saoudite ou de la péninsule Arabique (en particulier d'Hadramaout), mais aussi d'Égypte, de Syrie, de Turquie, du Maghreb, d'Inde, d'Asie centrale, d'Asie du Sud-Est ou d'Afrique. Nombre de ces marchands se fixèrent dans la ville, tant il était facile pour les nouveaux arrivants d'être acceptés et assimilés.

Les habitants de Djeddah vivaient au rythme des pèlerinages, car avant l'introduction des bateaux à vapeur, l'arrivée et le départ de beaucoup de pèlerins venant d'Orient étaient dictés par les moussons. Les pèlerins venaient d'Afrique de l'Ouest et de l'Est ainsi que d'Égypte, d'Afrique du Nord et du nord de l'Empire ottoman et, à certaines périodes de l'année, Djeddah devenait un microcosme du monde musulman. Cela est encore perceptible, même si aujourd'hui l'aéroport de Djeddah a largement supplanté le port comme porte d'entrée.

Ces deux axes, le commerce et le pèlerinage, se reflètent dans le tissu urbain par la présence de caravansérails (bien que la plupart n'aient pas subsisté), de souks (marchés), de lieux d'hébergement et d'accueil des pèlerins (*wikala*, *ribat*, maisons-tours, cafés), ainsi que de mosquées et *zawiya* comme lieux de dévotion.

Bien que par ses rues, la disposition des *ribat* et les parcelles construites, le schéma urbain remonte au XVI^e siècle, il subsiste très peu de bâtiments de cette période – en particulier des parties des deux mosquées. La plupart des structures historiques qui subsistent reflètent la prospérité du XVIII^e siècle et surtout de la fin du XIX^e siècle, bien que le style architectural des maison-tours reflète des périodes bien antérieures.

La ville s'est développée à l'intérieur d'un mur d'enceinte irrégulier, dont les quatre portes étaient liées aux principales voies de circulation. Les murs de la ville furent démolis en 1947. Deux des portes ont été reconstruites.

La partie de la ville qui est proposée pour inscription est la partie centrale de la ville historique d'al-Balad (environ un tiers de la zone incluse à l'intérieur des murs d'enceinte) qui possède les structures historiques les plus denses. Sont exclus de la proposition d'inscription le secteur est du centre historique qui comporte des constructions modernes de grande hauteur, et le secteur ouest comprenant l'ancien port détruit et des terres gagnées sur la mer. Par conséquent, la vieille ville a perdu son lien crucial avec le port.

Aujourd'hui, cette partie centrale de la ville n'est plus la métropole prospère qu'elle fut autrefois et nombre de

ses maisons sont abandonnées et subdivisées en logements locatifs, quelques riches familles de commerçants conservant leur demeure et une boutique éventuellement en signe d'attachement à la ville.

Certains des bâtiments sont fragiles et vulnérables. Au moment du premier inventaire des bâtiments historiques dans les années 1970, un millier de bâtiments avaient été identifiés. Depuis, la pression due au développement a fait son œuvre et une étude datant de 2010 n'a retrouvé que 350 bâtiments, dont 280 sont situés dans la zone proposée pour inscription. Globalement, la proportion de constructions nouvelles par rapport aux bâtiments anciens dans la zone proposée pour inscription est d'environ 50 %.

L'ICOMOS considère que, bien que le dossier de proposition d'inscription fournisse une quantité considérable d'informations sur l'histoire de la ville et de ses caractéristiques, y compris dans les annexes, la section Description manque de détails spécifiques, en particulier concernant l'état existant et la localisation des structures.

Le bien comprend les éléments suivants :

- Axe commercial
- *Souks*
- Axe lié au pèlerinage et *ribat*
- Mosquées et *zawiya*
- Quartiers résidentiels – *hara* - maisons-tours *roshan* du secteur nord de la ville
- Maisons à trois ou quatre étages du secteur sud
- Quartiers mixtes résidentiels et commerciaux

Axe commercial

L'axe commercial a moins bien résisté que celui lié au pèlerinage. Les marchandises étaient débarquées dans le port et alimentaient les souks et les marchés de la ville. D'immenses *wikala* ou caravansérails furent construits pour stocker les marchandises et héberger les marchands.

Souks

Le souk al-Nada, principal souk construit près du rivage qui abrite encore un marché de gros, en particulier pour l'habillement, et le souk al-Khasiqiyya, au sud, ne sont pas inclus dans la zone proposée pour inscription en raison de récents développements, mais se trouvent tous deux dans la zone tampon.

La zone proposée pour inscription comprend deux souks, le souk al-Alawi et le souk al `Bedawi/Juma'a. Les souks étaient de longues constructions linéaires de plain-pied. De plus petits souks pouvaient aussi occuper le rez-de-chaussée de maisons bordant les rues.

Il semble qu'aucun des grands *wikala* (caravansérails) n'ait survécu.

Axe lié au pèlerinage et *ribat*

Du temps où les pèlerins arrivaient essentiellement par mer, l'axe du pèlerinage traversait la ville depuis le port à l'ouest, où accostaient les bateaux de pèlerins, jusqu'à la porte de La Mecque s'ouvrant à l'est dans le mur d'enceinte de la ville, et par laquelle les pèlerins passaient pour rejoindre La Mecque.

Les pèlerins arrivant en masse dans la ville devaient être logés. Les plus pauvres dormaient où ils pouvaient, sur des bancs, des toits, des placettes, etc. Les pèlerins plus riches louaient des chambres dans de grands bâtiments construits à cet effet, appelé *wakala*, ou logeaient dans des maisons privées. Au XIXe siècle, les *wakala*, principalement dans le quartier Yémen au sud de la ville, pouvaient accueillir jusqu'à 10 000 pèlerins.

Bien que les *wakala* soient mentionnés comme faisant partie de la justification de la valeur universelle exceptionnelle, l'ICOMOS note que le dossier de proposition d'inscription ne fournit aucun détail concernant leur survivance ou leur localisation.

Les pèlerins logeaient aussi dans des *ribat*, bâtiments fortifiés construits à l'origine dans un but défensif, mais aussi utilisés pour héberger les marchands et les pèlerins. Le dossier de proposition d'inscription indique qu'il reste onze *ribat* à Djeddah, dont la plupart sont fermés. Trois d'entre eux se trouvent dans la zone proposée pour inscription, dont l'un sert de refuge aux veuves nécessiteuses. L'architecture des *ribat* se distingue par leurs façades horizontales crénelées et leurs décors en stuc. Un programme de restauration est lancé – voir ci-après.

Mosquées et *zawiya*

Djeddah possédait des mosquées dans chaque quartier. La Grande Mosquée, située au centre de la ville, fut démolie dans les années 1990 et remplacée par une mosquée neuve, al-Hanafi. Neuf mosquées historiques se trouvent dans la zone proposée pour inscription. Les deux mosquées anciennes les plus importantes d'un point de vue architectural sont Masjid ash-Shafe'i et Masjid al-Mi'mar. La première fut construite au XIIIe siècle et, à l'exception du minaret, fut reconstruite en totalité en 1539 dans le style indien moghol – exprimant clairement l'une des nombreuses influences qui ont marqué Djeddah. Elle est en cours de restauration. Sans autre précision, Masjid al-Mi'mar est antérieure à 1834.

Les sept autres mosquées ne sont pas décrites.

Le dossier mentionne aussi les *zawiya* – écoles religieuses – ainsi que d'autres institutions religieuses et caritatives associées aux mosquées, mais aucun détail n'est fourni sur les bâtiments qui les hébergeaient.

Quartiers résidentiels – *hara* - maisons-tours *roshan* du secteur nord de la ville et maisons à trois et quatre étages du secteur sud

La façade principale des maisons donne sur l'extérieur. Les maisons n'étaient pas construites autour de cours intérieures. Au contraire, les espaces sociaux étaient les espaces publics. Ce qui distingue Djeddah sont les nombreux espaces de sociabilité aménagés à différents niveaux : cafés, places publiques, terrasses où l'on s'assoit le long des immeubles. Hors des principales voies de circulation, il y a des rues plus étroites, et à l'écart de celles-ci des culs-de-sac ou des placettes.

Les contraintes d'espace des parcelles urbaines ont conduit à la construction de maisons-tours, en particulier dans le nord de la ville. C'est ce type de construction, avec ses décors élaborés en bois et en plâtre, qui caractérise la ville et fut rapporté par de nombreux voyageurs. Ces maisons-tours s'élevaient sur sept niveaux. Celles qui subsistent furent construites principalement à la fin du XIXe siècle.

Les murs des maisons-tours étaient construits avec des débris de corail et du mortier de chaux, renforcés par des pièces de bois horizontales. Les murs étaient protégés par des enduits en mortier de chaux souvent décorés de sgraffites, surtout au rez-de-chaussée. On trouve les plus beaux exemples de ce type de décor à Djeddah ainsi qu'à Farasan et Zabid. Les oriels occultés par des panneaux de bois ajourés (*roshan*) assuraient l'intimité mais aussi aspiraient l'air à travers la maison, qui était rejeté par des ouvertures ménagées en toiture ou tours à vent. Les portes en bois étaient ouvragées avec des motifs reflétant l'influence de l'Inde et les contacts commerciaux avec l'Asie.

La plus connue de ces maisons était Bayt Baghdadi, une demeure construite au sud-ouest de la mosquée Pasha, face à la mer. Construite vers 1880, c'était l'un des plus beaux exemples de l'architecture de Djeddah. Elle fut démolie en 1959 à l'occasion de travaux d'élargissement de la rue.

La description de six de ces maisons-tours est fournie dans le dossier de proposition d'inscription. L'ICOMOS note cependant que le nombre de maisons de ce type qui subsistent n'est pas précisé.

Dans le secteur sud de la ville, les maisons étaient plus basses, ne comportant que trois ou quatre étages, similaires aux maisons construites dans d'autres villes côtières sur les deux rives de la mer Rouge depuis le XVIe siècle. Aucune description de ces maisons n'est fournie ; le nombre de celles qui subsistent n'est pas indiqué.

Quartiers mixtes résidentiels et commerciaux

Djeddah se caractérise par le mélange des usages résidentiel et commercial des quartiers. De nombreuses maisons possédaient des boutiques au rez-de-chaussée. Il semble qu'il y en ait environ 1 300 de ce type dans la zone proposée pour inscription.

Histoire et développement

Les Perses se sont installés dans la ville au VI^e siècle et ont développé le port. Le rôle de Djeddah en tant que port majeur fut fermement établi au VII^e siècle avec la prise du pouvoir par les Arabes.

Avec le développement de La Mecque comme lieu saint de l'islam et centre d'un grand empire, Djeddah devint un centre de commerce actif par lequel transitaient les marchandises en provenance d'Égypte, du sud de l'Arabie et d'Inde à destination de la ville sainte.

Bien que l'importance de l'Arabie occidentale ait diminué avec le déplacement de la capitale à Damas (sous le califat des Omeyyades) puis à Bagdad (sous les Abbassides), La Mecque continua de jouir du prestige et de la prospérité apportés par le pèlerinage annuel.

Djeddah n'a joué qu'un rôle mineur jusqu'au Xe siècle, lorsque Le Caire, où régnaient les Fatimides, éclipsa la ville de Bagdad dominée par les Abbassides. Les flux commerciaux avec l'Inde suivirent le déplacement du pouvoir dans la région et la mer Rouge prit le pas sur le golfe Persique en tant qu'artère principale du commerce avec l'océan Indien. Djeddah commença donc à prospérer comme grand port de la mer Rouge.

La ville traversa une série de soulèvements causés par les changements de situation politique et économique dans le monde islamique, en particulier aux XII^e et XIV^e siècles, au cours desquels elle connut un déclin de sa population.

Après la conquête de Bagdad par les Mongols en 1258 et le transfert de la capitale au Caire sous la protection des sultans mamelouks, le Hedjaz, en tant qu'ancienne province de l'empire musulman, devint rapidement l'objet de tentatives d'annexion par l'Égypte. À partir de 1425, le sultan mamelouk fit stationner une garnison à La Mecque et collecta les droits de douane à Djeddah.

Après 1424, Djeddah prit le dessus sur Aden en tant que port majeur de la région et devint très vite le seul port d'entrée des marchandises d'Asie dans la péninsule Arabique.

Au XV^e siècle, Djeddah profita encore de la chute de Constantinople prise par les Turcs en 1453. La fermeture du Bosphore et de l'accès des routes terrestres d'Asie centrale aux grands ports de la mer Noire fit de la mer Rouge, pour une brève période, la seule voie praticable du commerce international entre l'Orient et l'Occident.

Les découvertes géographiques des marins portugais Bartolomeu Dias et Vasco de Gama ouvrirent de nouvelles routes maritimes qui mirent fin au monopole arabe sur le commerce avec l'Inde à la fin du XV^e siècle.

Une série d'attaques et de batailles navales s'ensuivirent entre les Arabes, les Indiens et les Portugais. L'influence croissante des Portugais, qui cherchaient le contrôle sur

les routes commerciales de la mer Rouge, menaçait directement la ville de Djeddah. Les Portugais tentèrent d'établir leur suprématie sur tout l'océan Indien.

C'est à cette époque-là que la ville de Djeddah commença à construire un nouveau mur d'enceinte pour résister aux éventuelles attaques des Portugais. La flotte portugaise arriva devant la ville le 13 avril 1517. Cette attaque se termina par la déroute des Portugais. Ils tentèrent encore de faire vaciller le contrôle des Turcs sur les rives de la mer Rouge et lancèrent de nouvelles attaques en 1520, 1526 et 1541.

Au XVI^e siècle, malgré la nouvelle route des Indes ouverte par les Portugais, le trafic commercial de la mer Rouge se maintint et les bateaux continuèrent d'accoster à Djeddah pour les échanges de marchandises entre l'Égypte et la Méditerranée.

Au XVII^e siècle toutefois, lorsque les marchands hollandais et anglais supplantèrent le monopole des Portugais et développèrent la route du Cap (hors du contrôle musulman) pour transporter d'énormes quantités d'épices et autres marchandises directement vers les marchés d'Europe, Djeddah traversa une période d'éclipse.

Cette période coïncida avec l'arrivée au pouvoir des Turcs ottomans qui balayèrent les mamelouks de Syrie et de Palestine et annexèrent les provinces de la mer Rouge, y compris Djeddah. Les Ottomans imposèrent aux provinces arabes une occupation sévère qui dura quatre cents ans.

L'histoire de la ville connut un changement majeur avec le développement du mouvement de la réforme qui finit par conquérir la totalité du Hedjaz en 1806, et La Mecque fut conquise par les forces du Najd. Le sultan ottoman décida d'écraser l'influence croissante et le pouvoir des Saoudiens. La campagne militaire d'Arabie fut longue et difficile mais se termina par la destruction de la capitale saoudienne en 1818.

En 1849, la dure loi ottomane de nouveau imposée à l'Arabie provoqua un fort mécontentement dans le Hedjaz. Un *firman* interdisant le commerce des esclaves, émis par Constantinople sous la pression européenne, précipita une période de grande agitation politique à La Mecque. Près de dix ans après, en 1858, des émeutes xénophobes éclatèrent à Djeddah et provoquèrent le retrait des consuls français et britannique et la mort de plusieurs Européens résidant dans la ville. Ces événements suscitérent de vives réactions au niveau international et les meneurs de la révolte furent exécutés.

L'ouverture du canal de Suez en 1869 et l'arrivée des bateaux à vapeur, dont la navigation ne dépendait plus du régime des vents dans la mer Rouge, marquèrent le début d'une nouvelle phase de développement de la ville et de la région.

Bien que le contrôle des Ottomans sur le Hedjaz fût renforcé, la nouvelle voie navigable stimula la croissance de Djeddah en tant que port de commerce. La navigation à vapeur porta un coup aux routes terrestres de pèlerinage et favorisa les routes maritimes.

Djeddah resta sous la domination ottomane jusqu'en 1916, lorsqu'éclata une révolte en faveur de l'autonomie arabe conduite par Sharif Hussein Ibn 'Ali. Cette campagne chérifienne, soutenue par les Britanniques, se termina par l'entrée victorieuse à Damas le 1er octobre 1918. À la suite du succès de la révolte arabe, la ville devint la capitale commerciale de l'éphémère royaume du Hedjaz. Abdelaziz Ibn Saoud devint le chef incontesté du Hedjaz et fut couronné roi du Hedjaz à La Mecque en 1926. En 1932, il proclama la fondation du royaume d'Arabie saoudite, devenant lui-même son premier roi.

Grâce à la sécurité assurée par le roi Abdelaziz, le nombre de pèlerins et les activités commerciales associées, alliés aux revenus du pétrole, s'accrurent et Djeddah commença à se développer hors de ses murs qui furent démolis en 1947.

3 Justification de l'inscription, intégrité et authenticité

Analyse comparative

L'analyse comparative est structurée de manière à comparer Djeddah selon trois axes : en tant que ville de la mer Rouge, en tant que ville arabe et en tant que ville du Hedjaz.

Cette analyse replace Djeddah dans le contexte du réseau des villes côtières de la mer Rouge. Il y avait d'autres ports sur la rive orientale, tels que Yanbu, Al-Wajh et Qunfudhah, tandis que plus au sud, en partie sur la côte de la mer Rouge et en partie sur la côte de la péninsule Arabique, il y avait les centres urbains de Hodeidah, Mokha et Al Mukalla. Sur la côte africaine de la mer Rouge, les principaux centres urbains étaient Suakin (construit par les marchands de Djeddah), aujourd'hui au Soudan, et Massawa, aujourd'hui en Érythrée, et plus au sud le long de la côte de l'Afrique de l'Est, Lamu et Zanzibar, aujourd'hui respectivement au Kenya et en Tanzanie.

Parmi ces villes, seule Djeddah a conservé un grand centre urbain avec des maisons traditionnelles. Suakin a pratiquement disparu, des séismes et des guerres ont détruit l'ancienne Massawa; tandis que Yanbu, Al-Wajh, Hodeidah et Mokha ont perdu beaucoup de leur importance – bien qu'il reste quelques bâtiments traditionnels similaires à ceux de Djeddah. Lamu est inscrite sur la Liste du patrimoine mondial, de même que Zanzibar, et bien que toutes deux possèdent des bâtiments en corail, elles ne présentent pas de maisons-tours complètement ouvragées comme à Djeddah, mais reflètent plutôt un style de construction swahili.

L'analyse comparative met surtout l'accent sur les maisons-tours et s'attache à prouver qu'il n'existe rien de semblable ailleurs. Elle envisage la mer Rouge et la côte orientale de l'Afrique, de même que les maisons arabes du Caire, de Bagdad et de Damas. Dans ces villes, les maisons sont normalement construites autour d'espaces intérieurs, contrairement à Djeddah où les façades principales ouvrent sur la rue.

Concernant les sites inscrits, les comparaisons les plus utiles sont établies avec Le Caire, Sana'a et Shibam, dont les constructions résidentielles partagent quelques caractéristiques architecturales similaires. On considère qu'un type de maisons à patio du Caire, dites à *moucharabiehs*, avec leurs vastes écrans en bois ajourés, a influencé les maisons de Djeddah, même si ces dernières possédaient des écrans faits de types de bois différents et avec des styles de sculpture différents. Bien qu'elles présentent visuellement des similitudes en termes de hauteur, les maisons-tours bien préservées de Sana'a et de Shibam sont censées refléter des zones climatiques très différentes.

La dernière partie de l'analyse compare Djeddah avec d'autres villes de la région du Hedjaz, en particulier La Mecque, Médine et Taïf. Même si ces villes conservent très peu de bâtiments traditionnels, il est clair que bien que le style de Djeddah antérieur au XIXe siècle ait influencé les villes de l'intérieur du Hedjaz, il n'existe rien de comparable à l'ultime apogée des maisons-tours de Djeddah dans la région.

L'analyse comparative s'est concentrée sur les maisons-tours, si bien qu'elle ne présente pas d'analyse globale du schéma urbain de Djeddah, en particulier de l'influence du pèlerinage à La Mecque. Aucune comparaison n'a été faite du point de vue de la forme urbaine avec d'autres villes côtières de la mer Rouge ou de l'Afrique de l'Est ni même avec des villes de la région du Hedjaz.

L'ICOMOS considère que l'analyse comparative présentée doit être complétée dans le but de permettre des comparaisons portant sur l'idée générale de Djeddah en tant que ville formée par le commerce et les nombreux pèlerins de La Mecque qu'elle a hébergés. Les maisons-tours sont un aspect important – mais la proposition d'inscription ne met pas en avant un ensemble de maisons-tours mais plutôt une zone urbaine dont les maisons-tours forment une partie, certes importante.

L'ICOMOS considère que l'analyse comparative doit être complétée afin de justifier d'envisager l'inscription du 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 :

L'ancienne ville de Djeddah :

- représente un développement unique de la tradition architecturale de la mer Rouge, caractérisé par d'imposantes maisons-tours, décorées par de grands *roshan* en bois, construites à la fin du XIXe siècle par les élites marchandes ;
- est le dernier centre urbain survivant de cette région culturelle qui conserve encore son tissu urbain d'origine comportant des maisons-tours isolées, des maisons plus basses en pierres de corail, des mosquées, des *ribat*, des souks et des petites places publiques dont l'ensemble forme un espace vivant ;
- témoigne d'une population cosmopolite composée de musulmans d'Asie, d'Afrique et du Moyen-Orient qui y résidèrent et y travaillèrent, contribuant à la croissance de la ville et à sa prospérité ;
- au fil des siècles, a joué un rôle symbolique en tant que porte de La Mecque pour les pèlerins ralliant l'Arabie par bateau.

L'ICOMOS considère que, en substance, cette justification pourrait être appropriée, mais que concrètement le dossier de proposition d'inscription n'apporte pas de données adéquates sur la planification et les bâtiments de la ville prouvant que les attributs subsistent en quantité suffisante. Bien que les caractéristiques des maisons-tours soient définies, le corpus de ces édifices ne l'est pas. Les maisons-tours sont les éléments les plus caractéristiques de la ville, mais la richesse de l'ensemble urbain mérite une meilleure présentation à travers une description plus détaillée de sa forme, de sa disposition et du caractère distinctif de quartiers tels que Yémen, Mazloum et Sham. L'architecture des souks devrait être plus détaillée, de même que les sept mosquées qui n'ont pas été décrites, les *zawiya* et les *wakala*. Il convient aussi de clarifier la manière dont ces éléments historiques sont reliés au schéma général de la ville.

Étant donné que 50 % du tissu urbain encore debout il y a une cinquantaine d'années est aujourd'hui perdu, dont 650 des 1 000 structures historiques identifiées, il est nécessaire d'identifier avec précision ce qui subsiste afin de servir de base à la conservation future pour assurer une intégrité adéquate.

L'ICOMOS considère que la valeur universelle exceptionnelle doit aussi être liée à une période qui est reflétée dans ce qui subsiste de la ville. L'ICOMOS considère que la forme actuelle de la ville reflète la phase finale d'épanouissement du commerce avec l'océan Indien après l'ouverture du canal de Suez en 1869 et l'introduction des bateaux à vapeur qui reliaient l'Europe à l'Inde et à l'Asie. Cette évolution apporta une immense richesse à de nombreux marchands qui firent construire des maisons somptueusement décorées et conduisit aussi au développement de souks et de mosquées. Parallèlement, l'augmentation du trafic maritime permit à un plus grand nombre de pèlerins de faire le pèlerinage à La Mecque, entraînant une croissance de l'offre d'hébergement pour ces visiteurs.

Intégrité et authenticité

Intégrité

Comme le reconnaît le dossier de proposition d'inscription, la croissance et la transformation importante de Djeddah au cours des 50 dernières années a eu un impact sur son centre ancien, entraînant en particulier la transformation du port et la construction d'immeubles de grande hauteur dans le périmètre de la vieille ville.

Néanmoins, il est suggéré que le tracé de la délimitation du bien a permis d'exclure les secteurs les plus touchés et d'inclure des attributs en quantité suffisante pour exprimer la valeur du bien. La structure traditionnelle de grandes parties des quartiers Yémen, Mazloum et Sham aurait été préservée et, « à l'exception de quelques bâtiments incongrus qui défigurent le centre historique, le bien ne comprend pas de secteurs substantiels ayant perdu leur valeur ».

L'ICOMOS considère qu'il s'agit d'un des points cruciaux de la proposition d'inscription : les attributs appropriés sont-ils inclus dans les délimitations du bien ? D'après les informations disponibles, il est difficile de confirmer que c'est le cas. Il serait nécessaire d'obtenir davantage de données sur ce qui subsiste du centre ancien.

Étant donné qu'il ne reste que 50 % des bâtiments qui existaient il y a cinquante ans et que plus des deux tiers des bâtiments historiques ont été démolis sur la même période, l'ICOMOS considère que, au mieux, l'intégrité est vulnérable.

Il faut reconnaître que Djeddah ne présente plus d'intégrité en tant que ville historique intacte. Il convient par conséquent de démontrer clairement et spécifiquement que, dans la zone proposée pour inscription qui est plus petite que la ville, il existe des éléments anciens en quantité et en qualité suffisantes pour permettre de comprendre le rôle et l'influence de la ville par le passé.

L'ICOMOS considère qu'il est essentiel que soit fournie une étude détaillée pour servir de base à la déclaration d'intégrité, qui établisse clairement ce qui subsiste en termes de forme urbaine et de bâtiments reflétant le rôle central exercé autrefois par la ville en matière de commerce et de pèlerinage.

La proposition d'inscription déclare que la municipalité de Djeddah prépare une étude SIG de l'ancienne ville pour enregistrer toutes ses parcelles et ses bâtiments. Les données de cette étude ainsi que l'actualisation de la liste des bâtiments historiques de 1970 et d'autres études mentionnées devraient fournir la base d'une délimitation précise de ce qui subsiste en termes de bâtiments et de plan urbain, sur laquelle fonder l'intégrité ainsi que les politiques futures de protection et de conservation.

Les pertes étant si importantes, il est nécessaire de bien comprendre l'intégrité de la zone proposée pour inscription par rapport à ce qui subsiste, et le seuil au-delà duquel on ne pourrait plus parler d'intégrité en cas de pertes supplémentaires de bâtiments.

Authenticité

Le dossier de proposition d'inscription déclare que le bien est un environnement urbain authentique qui transmet une image de ce que furent le commerce de la mer Rouge et la ville de pèlerinage.

L'ICOMOS considère que, bien que subsistent la disposition de la ville et une partie du tissu ancien de certains secteurs de la ville, on ne peut pas dire que son ancienne prospérité basée sur le commerce ou son ancien rôle stratégique dans le *hadj* puissent être invoqués d'après ce qui subsiste actuellement. La ville n'est plus que l'ombre de ce que fut ce lieu prospère et dynamique, avec ses nombreux bâtiments abandonnés ou occupés par des habitants qui ne les entretiennent pas. Toutefois, le bien proposé pour inscription comprend certaines structures et des vestiges du schéma urbain qui pourraient permettre de comprendre le rôle autrefois central de la ville dans le commerce avec l'océan Indien et dans le pèlerinage à La Mecque. Mais cette compréhension n'émergera pleinement que lorsque les bâtiments auront été revitalisés.

De même que pour l'intégrité, l'ICOMOS considère que le lien entre l'ensemble urbain et l'ancien rôle de la ville doit être clarifié, ce qui exige plus de détails.

L'ICOMOS considère que les conditions d'intégrité et d'authenticité ne sont pas remplies à ce stade.

Critères selon lesquels l'inscription est proposée

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

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 paysage urbain de la ville historique de Djeddah résulte d'un important échange d'influences, de savoir-faire techniques, de matériaux et de techniques de construction dans la région de la mer Rouge et le long des routes de l'océan Indien entre le XVIe et le début du XXe siècle.

Djeddah fut, pendant des siècles, le plus grand et le plus riche de ces établissements, et aujourd'hui, la *ville historique de Djeddah, la porte de La Mecque* est le dernier site urbain sur la côte de la mer Rouge à conserver encore l'ensemble des attributs de cette culture : une économie basée sur le commerce, un

environnement multiculturel, des maisons isolées dont la façade principale donne sur un espace public, des constructions en pierre de corail, des façades précieusement décorées de bois sculpté et des dispositifs techniques spécifiques assurant la ventilation naturelle des bâtiments.

L'ICOMOS considère que le cœur de l'ancienne Djeddah pourrait être considéré comme la conséquence de la richesse générée par le commerce avec l'océan Indien, reflétant la fusion de diverses influences culturelles provenant de cette activité commerciale avec la culture locale de la mer Rouge ; de même il pourrait être considéré comme ayant influencé les villes de l'intérieur du pays telles que Médina, La Mecque et Taïf.

Pour justifier ce critère, l'ICOMOS considère qu'il est essentiel que les attributs qui traduisent cette valeur soient plus spécifiquement définis. Comme il a été précisé concernant l'intégrité, le tissu historique s'est considérablement réduit au cours des cinquante dernières années et une érosion supplémentaire pourrait diminuer la capacité du bien à transmettre pleinement sa valeur. Les attributs doivent donc être plus clairement définis pour montrer ce qu'ils sont (en termes de bâtiments et de forme urbaine), en quoi ils peuvent suffire à refléter l'influence que la ville exerça autrefois et comment ils seront maintenus à l'avenir.

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

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 la *ville historique de Djeddah, la porte de La Mecque* est le seul ensemble urbain subsistant qui témoigne du monde culturel de la mer Rouge et que ses maisons-tours *roshan* sont un exemple exceptionnel d'une typologie de bâtiments unique dans le monde arabo-musulman. La construction des maisons-tours *roshan* dans la deuxième moitié du XIXe siècle illustre l'évolution des modèles du commerce et du pèlerinage dans la péninsule Arabique et en Asie à la suite de l'ouverture du canal de Suez en 1869 et du développement des routes maritimes empruntées par les bateaux à vapeur pour relier l'Europe à l'Inde et à l'Asie. Cette évolution apporta aux marchands de la ville une richesse et un pouvoir exceptionnels qui leur permirent de créer un paysage urbain extraordinaire et sans équivalent le long des côtes de la mer Rouge. Les grandes maisons datant du XIXe siècle se distinguent particulièrement par leur typologie, la qualité de leur architecture et les détails de leur construction et de leurs décors. Ce sont les vestiges uniques d'un style architectural né à Djeddah.

L'ICOMOS considère que, aussi hautement distinctives que soient les maisons-tours, ce n'est pas un ensemble de ces structures remarquables mais plutôt l'ensemble

du tissu urbain d'une partie du centre historique de Djeddah qui fait l'objet de la proposition d'inscription.

Cette zone proposée pour inscription pourrait être considérée comme un témoignage exceptionnel de la manière dont Djeddah s'est développée à la fin du XIXe siècle grâce à la richesse générée par l'essor des échanges commerciaux résultant de l'ouverture du canal de Suez et de la mise en service de liaisons par bateau à vapeur plus rapides et plus régulières. En revanche, il conviendrait de clarifier la manière dont la ville s'est développée à cette époque et de prendre en considération non seulement les maisons-tours, mais aussi tous les autres aspects qui subsistent de cet ensemble urbain. L'ICOMOS considère qu'il est essentiel que ces aspects de la ville historique soient clairement et spécifiquement définis pour montrer comment ils pourraient être considérés comme un témoignage exceptionnel de l'apogée de la prospérité de Djeddah en tant que ville de commerce et de pèlerinage à la fin du XIXe siècle.

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

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

Ce critère est justifié par l'État partie au motif que la *ville historique de Djeddah, la porte de La Mecque* est directement associée au *hadj*, le pèlerinage musulman annuel à la ville sainte de La Mecque, à la fois au niveau symbolique immatériel et au niveau de l'architecture et de la forme urbaine.

L'association avec le *hadj* est immédiatement décelable dans la structure urbaine du bien proposé pour inscription qui comprend des souks traditionnels, les *ribat* et les *wakala* qui hébergeaient les pèlerins ; dans l'architecture, en particulier les façades et la structure intérieure des maisons ; et dans le tissu social même de la ville, où se mêlaient, vivaient et travaillaient ensemble les musulmans du monde entier.

L'ensemble de ces éléments, matériels et immatériels, est unique dans le monde islamique.

L'ICOMOS considère que les pèlerins musulmans ont joué un rôle fondamental dans le développement de la ville, notamment entre le troisième quart du XIXe siècle et le début du XXe siècle, lorsque Djeddah connut une prospérité extraordinaire en partie grâce au plus grand nombre de pèlerins arrivant par la mer (jusqu'à 100 000) et en partie grâce à la croissance de l'activité commerciale.

Depuis la construction de la voie ferrée d'abord, puis l'ouverture de l'aéroport de Djeddah, le lien entre la ville et le *hadj* est devenu plus symbolique, le terminal

spécial de l'aéroport étant la porte d'entrée plutôt que la ville, où les pèlerins n'ont plus besoin de loger.

Néanmoins, l'ICOMOS considère que la ville est directement et matériellement associée à la manière dont le pèlerinage à La Mecque s'est déroulé sur plusieurs centaines d'années, en particulier à la dernière époque faste du transport des pèlerins par la mer.

Comme pour les autres critères, l'ICOMOS considère qu'il convient de définir plus précisément l'influence des pèlerins sur la ville, en particulier pour ce qui concerne le logement qui leur était fourni dans les *wakala* et les *ribat*.

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

L'ICOMOS considère que les conditions d'intégrité et d'authenticité n'ont pas été remplies à ce stade et que les critères selon lesquels le bien a été proposé pour inscription n'ont pas été démontrés à ce stade.

4 Facteurs affectant le bien

En raison du manque d'entretien et de soin dans les processus de construction, de nombreux bâtiments traditionnels et espaces publics sont dans un assez mauvais état. Il en résulte que nombre d'entre eux présentent de sérieux problèmes de structure aggravés par des modifications, des cloisonnements intérieurs, le manque d'infrastructure d'évacuation des eaux et la mauvaise qualité des travaux de réparation. Certains bâtiments sont inoccupés, ce qui accélère leur détérioration.

Le plan stratégique reconnaît le manque d'expertise en matière de conservation et la nécessité d'appliquer les principes internationaux de « conservation intégrée ».

L'incendie constitue un autre risque important pesant sur les bâtiments historiques de Djeddah, qu'il soit d'origine criminelle ou accidentelle. Avant l'application des nouvelles réglementations de 2011, qui limitent la hauteur des nouvelles constructions à celle des bâtiments préexistants, la destruction volontaire de bâtiments par le feu dans le but de construire des bâtiments de grande hauteur à la place n'était pas rare.

Un système de lutte contre les incendies a été installé.

Les conditions sociales généralement mauvaises dans la vieille ville, associées au manque d'entretien et de conservation des bâtiments, contribuent à une mauvaise image de la zone proposée pour inscription et ses environs, d'où la difficulté de considérer le tissu urbain comme étant précieux et digne d'être entretenu.

Selon les informations fournies à l'ICOMOS, la proportion des bâtiments historiques par rapport aux nouvelles constructions est d'environ 50 %, une

statistique confirmée par l'analyse architecturale présentée dans le dossier de proposition d'inscription, qui informe aussi que le bien proposé pour inscription comprend une quarantaine de nouveaux bâtiments, dont moins de la moitié sont d'une hauteur ayant un impact sur le paysage urbain. Construits après l'étude menée en 1970, ces bâtiments sont techniquement « illégaux », mais, actuellement, ce fait reste sans conséquence concrète pour leur avenir.

De nouvelles réglementations urbaines – voir ci-après – devraient garantir qu'aucun autre bâtiment historique ne sera démoli et que les nouvelles constructions respecteront leur contexte.

L'ICOMOS considère que la principale menace pesant sur le bien est le manque d'entretien et de conservation qui laisse une grande part des bâtiments historiques en mauvais, voire très mauvais état, certains étant structurellement instables.

5 Protection, conservation et gestion

Délimitations du bien proposé pour inscription et de la zone tampon

Les délimitations du bien ont été tracées de manière à ce que la densité de bâtiments historiques subsistants dans cette zone soit la plus forte possible. La zone ainsi définie est plus petite que la vieille ville entière, mais elle forme une entité d'une homogénéité raisonnable.

Le zone tampon comprend la totalité du reste de la ville historique et, par endroit, des zones allant au-delà.

L'ICOMOS considère que les délimitations du bien proposé pour inscription et de sa zone tampon sont appropriées.

Droit de propriété

La majorité des 1 200 bâtiments compris dans le bien sont des propriétés privées et, dans le cas des maisons, sont loués à des immigrants pauvres.

Un très petit nombre de bâtiments sont des propriétés publiques, de la municipalité, de la Commission saoudienne pour le tourisme et les antiquités (SCTA) ou d'autres organisations, dont un groupe de bâtiments récemment restaurés et transformés en bureaux pour la municipalité de la ville historique de Djeddah.

Les *Waqf*, un type de fondation caritative, possèdent quelques biens tels que des mosquées, des *ribat*, des boutiques et des maisons.

Protection

La loi sur les antiquités, comme l'indique le dossier de proposition d'inscription, ne comprend pas de dispositions pour la protection du « patrimoine urbain ». Le nouveau projet de loi sur les antiquités, qui offrirait

une base légale pour la protection, est en cours d'examen depuis 2007.

Les nouvelles réglementations urbaines mises en place en 2011 assurent la protection des bâtiments historiques existants, définis comme les bâtiments construits avant 1950, à l'intérieur des murs de la vieille ville. Elles limitent aussi la hauteur des nouvelles constructions à 22 mètres ; de plus, toute nouvelle construction, édifiée à la place d'un bâtiment historique détruit, est limitée à la hauteur du bâtiment préexistant.

Pour la zone tampon, quatre zones de protection ont été définies, la première entourant le bien et chacune des autres entourant la précédente. La première zone comprend les bâtiments les plus historiques, qui seront protégés ; quant aux nouveaux développements, ils seront moins limités que dans la zone proposée pour inscription. Dans la zone deux, qui contient de nombreux bâtiments de grande hauteur, une nouvelle réglementation vise à réduire la hauteur des futures constructions mais aussi à protéger les structures historiques restantes. La zone trois, en dehors de la ligne des remparts, contient peu de bâtiments historiques et sera gérée de manière à contrôler la hauteur et la densité des constructions. Enfin, la zone quatre, au-delà de la route périphérique, sera protégée de manière à assurer un développement harmonieux.

En février 2014, l'État partie a présenté des orientations pour les règlements de construction devant s'appliquer dans les délimitations du bien proposé pour inscription et de sa zone tampon. Ces orientations n'ont pas de statut juridique formel ; elles apportent la base conceptuelle et technique pour les réglementations qui seront mises au point par la municipalité de Djeddah et intégrées dans les règlements de construction municipaux. Elles garantiront que tous les bâtiments historiques subsistants dans le bien proposé pour inscription et la zone tampon soient préservés et restaurés selon les normes approuvées internationalement. Elles exposent aussi les principes directeurs pour tous les principes architecturaux concernant la restauration des bâtiments historiques, la reconstruction des bâtiments historiques et la construction de nouveaux bâtiments.

L'ICOMOS considère que la protection légale en place a besoin d'être renforcée et que la priorité devrait être accordée à l'approbation de la nouvelle loi sur les antiquités en cours d'examen depuis 2007.

Conservation

Le manque de conservation est le plus grand défi auquel doit faire face la zone proposée pour inscription, de même que le manque d'études détaillées et d'inventaires des bâtiments historiques individuels.

La municipalité prévoit de mener une étude SIG des bâtiments historiques qui subsistent depuis la dernière étude datant de 1970. Cela sera une base très

importante pour les travaux de conservation en cours et la planification des travaux prioritaires.

La stabilisation et la conservation de 280 bâtiments historiques compris dans le bien proposé pour inscription ainsi que leur adaptation à des services modernes est un projet d'une ampleur considérable. Étant donné les graves problèmes structurels que présentent beaucoup de ces bâtiments, l'ICOMOS note que des interventions d'urgence sont nécessaires dans certains cas. Par ailleurs, préserver le caractère et l'authenticité du cœur de la vieille ville exige un travail de conservation lent et réfléchi, basés sur des témoignages probants, faisant intervenir des artisans formés aux techniques traditionnelles, sachant travailler le corail, le mortier de chaux, les enduits et le bois, afin d'optimiser la conservation du tissu d'origine, de renforcer les capacités nécessaires et d'utiliser les méthodes traditionnelles de mise en œuvre ; tout cela demande du temps. L'ICOMOS considère qu'il existe une tension inévitable entre l'urgence des interventions et une préparation minutieuse.

Les travaux de conservation ont commencé en 2008 sur quatre maisons qui sont aujourd'hui utilisées par la municipalité de la ville historique et la section de Djeddah de la SCTA (Commission saoudienne pour le tourisme et les antiquités). Les informations supplémentaires fournies indiquent que les appels d'offres pour les futurs projets de restauration ont d'ores et déjà été lancés pour sept édifices patrimoniaux de la ville historique de Djeddah sur 18 mois, et pour vingt-sept bâtiments patrimoniaux sur 36 mois, ainsi que pour des projets de consolidation urgents concernant des édifices patrimoniaux en péril.

Il est également reconnu qu'un plan à plus long terme est de la plus haute importance et que la municipalité de Djeddah est en train de planifier un programme quinquennal. Un soutien financier devra être approuvé dans les plans de financement publics à venir.

La conservation des bâtiments résidentiels est rendue difficile entre autres par l'absence de beaucoup des propriétaires. Pour résoudre ce problème, les informations supplémentaires fournies indiquent que le gouvernement saoudien prévoit de prendre possession de ces biens et de créer un fonds spécial chargé de les gérer. À ce stade, pas plus de détails n'ont été fournis.

La restauration de Masjid ash-Shafe'i a commencé en 2011 et devrait s'achever en 2013. Les travaux de recherche préliminaires pour la conservation et la réhabilitation de Masjid al-Mi'mar sont terminés et les travaux devraient commencer bientôt.

La SCTA et le ministère des Affaires islamiques sont parvenus à un accord concernant la préservation des mosquées historiques. Cet agrément confié à la SCTA, sous la tutelle du ministère des Affaires islamiques, la supervision de la restauration des principales mosquées

du pays, la Fondation Turath se chargeant de la mise en œuvre. La restauration en cours de la mosquée Ash-Shafe'i est inscrite dans ce programme.

Un projet de restauration est prévu pour trois *ribat* dans la zone proposée pour inscription (Khonji al-Kabeer, Khonji al Sareer et Manoufi), suivi par huit autres dans le reste de la vieille ville, qui accueilleront des événements sociaux et culturels pour les habitants du quartier. Les informations complémentaires expliquent que ce programme a été reporté.

Les informations supplémentaires mentionnent également que la SCTA est en passe de finaliser un accord avec le ministère des Affaires islamiques concernant l'acquisition de l'ensemble des biens *awqaf* (les édifices associés aux institutions religieuses) dans la ville historique de Djeddah. Quelque 115 bâtiments seraient concernés, dont les 11 *ribat*.

Le financement de ces projets est en place – voir ci-après.

Quelques initiatives privées émergent aussi. La Société de conservation du patrimoine architectural de Djeddah, une association de propriétaires, envisage la restauration de trois petites maisons qui serviraient d'ateliers ou de salles d'exposition.

Concernant le renforcement de capacités, des ateliers de formation ont été organisés dans quatre bâtiments historiques restaurés par la municipalité entre 2008 et 2010. Ils étaient destinés à des entrepreneurs, des ouvriers et quelques ingénieurs de la région. Néanmoins, à l'heure actuelle, les employés et le personnel technique de la municipalité, et de la municipalité de la ville historique de Djeddah, n'ont pas reçu de formation spécifique en matière de conservation ou de gestion de site.

Un manuel de conservation a été commandé à l'École d'Avignon.

Globalement, il existe une pleine conscience de la nécessité de proposer une formation appropriée en matière de techniques de construction traditionnelles, de recourir à des professionnels du patrimoine reconnus, d'identifier des sources de matériaux traditionnels, et surtout d'identifier et de documenter les sites inclus dans le bien d'importance archéologique et historique.

L'ICOMOS considère qu'il reste à établir, financer et approuver une feuille de route détaillée exposant le projet de conservation à long terme pour redonner vie au bien proposé pour inscription grâce à la stabilisation et à la conservation des bâtiments historiques et à la création de nouvelles utilisations.

Cette feuille de route devra s'appuyer sur des initiatives privées autant que sur le soutien public et sur la capacité des entreprises à trouver des modèles d'investissement novateurs. Elle aura aussi besoin du soutien des

propriétaires et de l'implication des occupants, et devrait également être étayée par des études et des analyses détaillées des biens.

Le développement de l'industrie du tourisme étant aujourd'hui considéré comme une priorité politique et économique, les dispositions prises pour les visiteurs et les pèlerins sont vues comme des composantes de plein droit de la revitalisation du centre urbain.

L'ICOMOS considère que la conservation du bien proposé pour inscription est un projet à long terme de grande ampleur qui doit être guidé par une feuille de route bien plus précise et étayé par une base de données détaillée.

Gestion

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

La municipalité de la ville historique de Djeddah est une branche de la municipalité de Djeddah qui a été constituée en 2010 dans le but de coordonner la gestion d'al-Balad, le quartier autrefois compris dans les murs de la ville. Elle englobe donc la zone proposée pour inscription et une grande partie de la zone tampon.

Elle assure la gestion quotidienne du bien proposé pour inscription conjointement avec la Commission saoudienne pour le tourisme et les antiquités (SCTA).

Une équipe de gestion du bien est composée de représentants de la municipalité de la ville historique de Djeddah et de la section de Djeddah de la SCTA. Cette équipe rend des comptes à un comité dirigé par le gouverneur de la région de La Mecque et est soutenue par un comité technique créé en 2012. Contrairement aux dispositions envisagées en 2008, lors de la première proposition d'inscription, lorsque la réhabilitation de la ville était liée à un « promoteur privé », l'ICOMOS note que sont à présent envisagées des initiatives publiques-privées sous l'égide de la municipalité.

Le dossier de proposition d'inscription indique que le personnel actuel de la SCTA de Djeddah ne comprend pas d'architecte et « ne peut pas prendre en charge la complexité des projets en cours ». À l'époque de la mission d'évaluation technique de l'ICOMOS, des mesures ont été prises afin de compléter l'équipe du bureau local de gestion du bien de la SCTA, ce qui devrait être fait d'ici à la fin de 2013. Les informations supplémentaires fournies indiquent qu'un nouveau directeur de l'Office de la ville historique de la SCTA a été nommé et confirmé que le personnel de cette agence est au complet.

Le gouvernement saoudien a déjà alloué un budget de 55 millions de dollars sur les quatre prochaines années pour financer des études et des interventions de conservation urgentes ainsi que les projets en cours et

devrait permettre de protéger temporairement des bâtiments instables.

Quant aux futures ressources, le dossier de proposition d'inscription précise que le gouvernement s'est engagé à soutenir les programmes prévus et en cours. Les informations supplémentaires fournies indiquent que le gouvernement saoudien prévoit la création d'un « fonds spécial » destiné à soutenir financièrement le processus de revitalisation de la ville historique de Djeddah.

Deux programmes nationaux sont en cours de développement afin de soutenir les initiatives privées : le programme Tamkeem, qui vise à développer la coordination locale administrative, financière et technique pour des projets patrimoniaux ; le programme Crédit, qui propose des prêts à taux zéro. Actuellement appliqué à al-Ghat, il est prévu qu'il soit étendu au bien proposé pour inscription.

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

Un court plan de gestion a été élaboré en 2008 au moment de la première proposition d'inscription et mis en œuvre depuis 2010. Ce plan définit des objectifs économiques, sociaux, de conservation et de réhabilitation du patrimoine et des orientations pour l'action et la structure de gestion de base qui, depuis lors, a été complétée et affinée comme indiqué ci-avant.

Le dossier de proposition d'inscription indique qu'un nouveau plan de gestion est en cours d'élaboration par la SCTA et la municipalité de Djeddah, qui sera mis en œuvre grâce à un financement que le gouvernement saoudien prévoit d'allouer dans les années à venir.

Le champ et l'étendue de la proposition d'inscription ayant changé depuis la première fois qu'elle a été soumise, de même que l'organisation de la conservation et de la réhabilitation, l'ICOMOS considère que le plan de gestion révisé doit être complété et approuvé aussitôt que possible afin de guider la manière de faire face aux défis considérables auxquels le bien est confronté.

L'emplacement de Djeddah entre Médine et La Mecque, qui est située à proximité, a fait de la ville une des principales portes d'entrée des pèlerins vers les deux villes saintes. La plupart des pèlerins accomplissant le Hadj et la Omra traversent Djeddah soit à l'allée soit au retour de leur pèlerinage.

Selon les statistiques collectées par la SCTA et la municipalité, la ville de Djeddah reçoit quelque 12 millions de pèlerins par an. Les pèlerins atterrissent à Djeddah avant d'aller à La Mecque et on estime qu'environ 30 % d'entre eux s'arrêtent.

Le tourisme culturel en est au tout premier stade de développement et le nombre de touristes dans la vieille ville est encore très limité, bien que des festivals récents commencent à attirer des visiteurs venus d'autres villes

d'Arabie saoudite. Le développement de structures d'accueil appropriées pour recevoir les touristes est un des éléments des plans élaborés conjointement par la municipalité de Djeddah et le secteur privé. Trois nouveaux musées sont prévus, dont un dans la zone proposée pour inscription.

Il est indiqué dans les informations supplémentaires que la SCTA et la municipalité de Djeddah finalisent un accord d'expropriation des 10 bâtiments historiques situés le long des principaux axes historiques / chemins touristiques devant être restaurés et réutilisés pour des activités à caractère touristique.

Des programmes de sensibilisation sont développés sur le site Web officiel de la SCTA, afin de donner un aperçu des projets en cours et prévus ainsi que des efforts de la SCTA pour la revitalisation du bien proposé pour inscription.

Globalement, la structure de gestion est encore en gestation et devra prouver son efficacité en matière de promotion des programmes de conservation et de régénération. Toutefois, elle semble pouvoir compter sur un fort soutien au niveau local et national.

L'ICOMOS considère que le système de gestion en tant que structure semble satisfaisant mais doit encore faire ses preuves sur la manière dont il pourra faciliter et faire avancer les grands travaux de conservation qui sont nécessaires dans la zone proposée pour inscription en encourageant les initiatives publiques-privées. Il est nécessaire de compléter, d'approuver et de mettre en œuvre le plan de gestion révisé aussitôt que possible afin d'encadrer les grands travaux de réhabilitation et de conservation qui doivent être entrepris.

6 Suivi

Le suivi est un processus qui s'applique par excellence à ce bien, permettant d'évaluer pleinement l'importance des biens, leur stabilité et leur état de conservation, et les futurs projets de conservation et de développement.

Un certain nombre d'indicateurs sont définis dans le dossier de proposition d'inscription : taux de détérioration, nombre d'incendies, nombre de projets de restauration, statistiques touristiques, etc., pour la plupart sur une base annuelle. Ces indicateurs pourraient convenir pour un bien dont les bâtiments sont correctement conservés mais ils ne conviennent pas du tout pour le centre de la vieille ville, où il est admis qu'une action urgente est nécessaire pour stopper la dégradation, traiter les bâtiments abandonnés et squattés et impulser un programme majeur de régénération urbaine.

L'ICOMOS considère que le premier outil de suivi à mettre en place de toute urgence serait une base de données appropriée portant sur le tissu historique, le plan urbain et le corpus des bâtiments historiques.

L'ICOMOS note que le dossier de proposition d'inscription indique que le nouveau plan de gestion et le financement promis pour le mettre en œuvre permettront la mise en œuvre d'une stratégie de suivi. Le suivi apparaissant comme étant de la première urgence, la finalisation du plan de gestion et le déblocage du financement pour le mettre en œuvre sont également urgents.

L'ICOMOS considère que le processus de suivi doit être soutenu par une base de données détaillée des biens patrimoniaux et mis en place dans un avenir immédiat.

7 Conclusions

D'un point de vue général, l'importance de Djeddah en tant que port prospère et stratégique pour le commerce de l'océan Indien et en tant que base pour les pèlerins arrivant par la mer en chemin pour La Mecque, en particulier au cours de sa dernière période de prospérité à la fin du XIXe siècle, est bien décrite dans le dossier de proposition d'inscription en termes généraux ; ce qui manque sont les spécificités de la ville.

Seule une partie de la ville historique est proposée pour inscription et, dans cette zone, une grande partie du tissu urbain est détériorée ou a disparu au cours des cinquante dernières années.

Si ce qui subsiste dans les zones proposées pour inscription doit être considéré comme un microcosme de ce qui fut autrefois une ville portuaire multiculturelle prospère, en reflétant tous les aspects, en particulier ceux qui ont soutenu sa prospérité : le commerce et le pèlerinage à La Mecque, alors les attributs qui témoignent de ces liens doivent être clairement et spécifiquement exposés.

Bien que le dossier de proposition d'inscription ait été largement complété depuis la première proposition d'inscription, il ne fournit pas les détails nécessaires pour montrer comment ce qui a survécu suffit à donner corps à la valeur proposée de la zone en question.

L'ICOMOS considère qu'une telle base de données détaillée devrait être fournie pour montrer les détails précis et spécifiques du tissu bâti historique subsistant, non seulement les maisons-tours à l'esthétique remarquable, mais aussi les accumulations denses de maisons plus basses, les ensembles de structures liées au commerce, à la religion et à l'hébergement des pèlerins, la forme urbaine globale et sa division en quartiers clairement définis.

La zone proposée pour inscription est aujourd'hui un pâle reflet de ce que fut autrefois cette ville prospère. Nombre de bâtiments qui furent construits pour montrer la richesse, l'influence et la réussite de leur propriétaire s'écroulent en raison du manque d'entretien, et certains ont des structures instables. Dans la zone proposée

pour inscription ne subsistent qu'environ 50 % des bâtiments qui existaient il y a cinquante ans. L'intégrité est donc mise à rude épreuve et il est essentiel que le tissu urbain ne subisse plus d'érosion supplémentaire. La base de données détaillée devrait aussi définir l'intégrité de la zone proposée pour inscription et le seuil au-delà duquel on ne pourrait plus parler d'intégrité si d'autres bâtiments devaient encore disparaître.

La majorité de ses structures historiques étant des propriétés privées dont les propriétaires sont absents, leur conservation future est une tâche considérable. Bien que le dossier de proposition d'inscription affiche une certaine confiance à cet égard et présente des engagements pour soutenir ce processus, il ne faut pas sous-estimer la difficulté de mettre en place des partenariats publics-privés afin d'atteindre cet objectif ni celle de contrôler le processus global.

L'ICOMOS considère que le bien proposé pour inscription pourrait actuellement être considéré comme étant en péril en raison de sa vulnérabilité face à l'érosion du tissu historique.

L'ICOMOS considère qu'il conviendrait de définir un état de conservation souhaité du bien qui établisse ce qui serait réalisable une fois la dégradation actuelle de nombreux bâtiments enrayerée.

Il conviendrait aussi de fournir une feuille de route globale sur la marche à suivre, dans le cadre d'un plan de gestion révisé et approuvé, afin de montrer comment cet état de conservation pourrait être réalisé. Les informations supplémentaires communiquées en février 2014 suggèrent qu'une telle feuille de route est envisagée et doit être élaborée.

8 Recommandations

Recommandations concernant l'inscription

L'ICOMOS recommande que l'examen de la proposition d'inscription de la ville historique de Djeddah, la porte de La Mecque, royaume d'Arabie saoudite, sur la Liste du patrimoine mondial soit **différé** afin de permettre à l'État partie, avec l'aide de l'ICOMOS et du Centre du patrimoine mondial, si nécessaire, de :

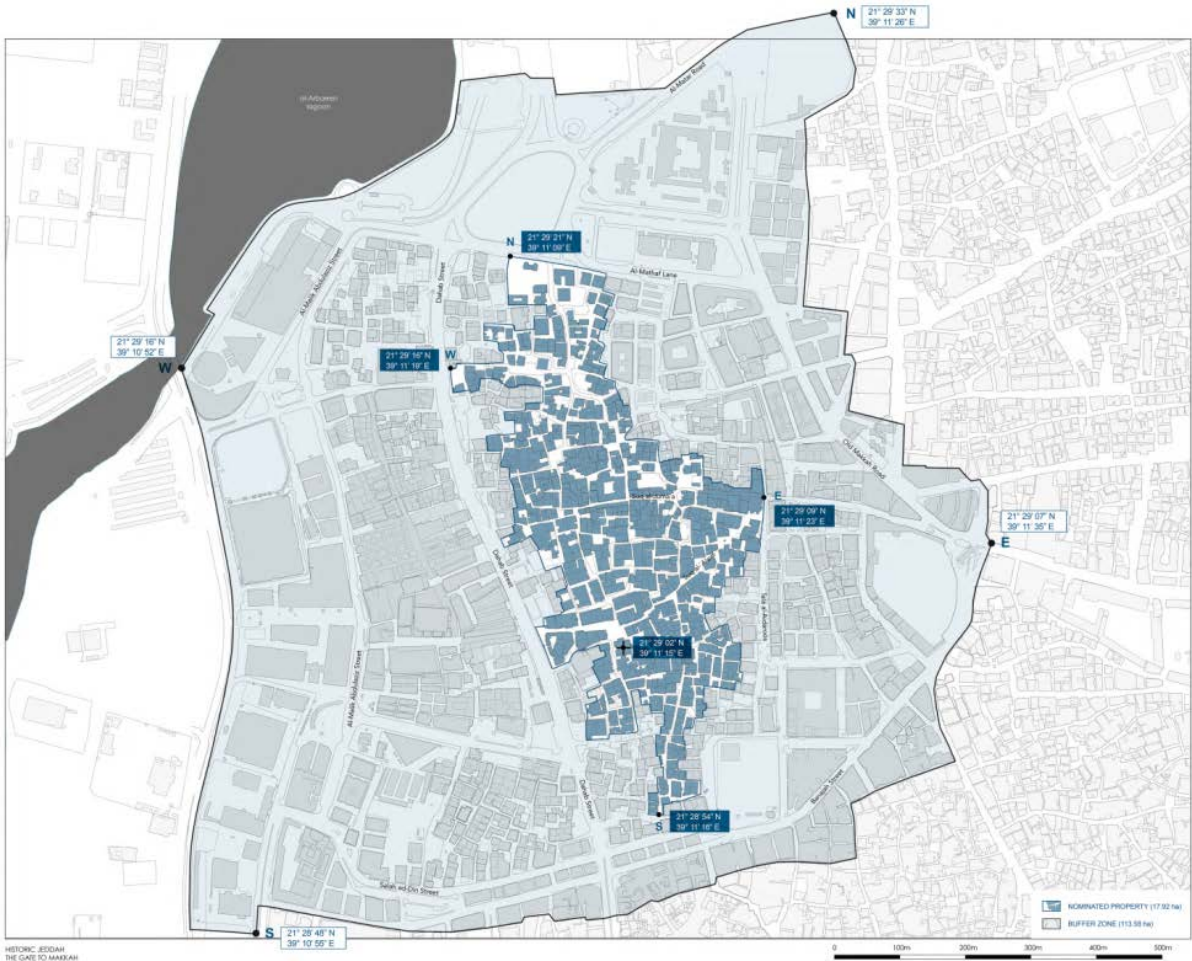
- fournir une base de données détaillée de tous les attributs relatifs à la valeur universelle exceptionnelle potentielle du bien et en particulier des détails sur toutes les maisons-tours, les autres maisons de ville, les *wikala*, les *wakala*, les *ribat*, les mosquées et les *zawiya*, ainsi que sur les formes urbaines et les différents quartiers, afin de montrer en quoi ils reflètent tous les aspects de la ville portuaire multiculturelle autrefois prospère, en particulier grâce au commerce et au pèlerinage à La Mecque ;
- renforcer l'analyse comparative afin d'englober des éléments liés à la planification urbaine, au commerce et à l'hébergement des pèlerins ;

- mettre en place une protection nationale, grâce à l'approbation et à la mise en œuvre de la loi sur les antiquités de 2007 actuellement en cours d'examen ;
- compléter, approuver et mettre en œuvre le plan de gestion révisé ;
- fournir une évaluation globale de l'état de conservation des 280 bâtiments historiques de la zone proposée pour inscription ainsi qu'un état de conservation souhaité pour l'ensemble de la zone proposée pour inscription, avec une définition de l'intégrité de celle-ci et le seuil au-delà duquel on ne pourrait plus parler d'intégrité en cas de pertes supplémentaires de bâtiments ;
- définir une feuille de route détaillée et un calendrier pour montrer comment l'état de conservation souhaité de la zone proposée pour inscription sera atteint et comment seront établis des systèmes qui assureront une conservation à long terme.

L'ICOMOS recommande que le nom du bien soit changé pour devenir « Ville historique de Djeddah, porte de La Mecque ».

L'ICOMOS reste à la disposition de l'État partie dans le cadre des processus en amont pour le conseiller sur les recommandations ci-avant.

L'ICOMOS considère que toute proposition d'inscription révisée devra être étudiée par une mission d'expertise qui se rendra sur le site.



Plan indiquant les délimitations du bien proposé pour inscription



Tissu urbain de la ville historique



Souk al-Alawi



Masjid al-Mi'mar



Maison-tour