
Chemin de fer transiranien (République islamique d'Iran) No 1585

Nom officiel du bien tel que proposé par l'État partie
Chemin de fer transiranien

Lieu

Province du Golestan
Province du Mazandaran
Province de Semnan
Province de Téhéran
Province de Qom
Province de Markazi
Province du Lorestan
Province du Khouyzistan
République islamique d'Iran

Brève description

Le chemin de fer transiranien relie la mer Caspienne, au nord-est, au golfe Persique, au sud-ouest. La ligne ferroviaire traverse deux chaînes de montagnes, des rivières, des hauts plateaux, des forêts et des plaines, et passe par quatre zones climatiques différentes. Commencé en 1927 et achevé en 1938, ce chemin de fer de 1 394 kilomètres de long a été conçu et réalisé grâce à une collaboration fructueuse entre le gouvernement iranien et 43 entreprises de construction de nombreux pays.

L'ampleur du chemin de fer et des travaux d'ingénierie nécessaires pour surmonter les difficultés notamment liées à un tracé escarpé est considérable. Dans certaines régions, il a fallu pratiquer de vastes tranchées dans les montagnes. Dans d'autres zones, le terrain accidenté a nécessité la construction de 174 grands ponts, 186 petits ponts et 224 tunnels, dont 11 tunnels en spirale. À la différence de la plupart des précédents projets ferroviaires, la construction du chemin de fer transiranien fut financée par des taxes nationales, évitant ainsi tout investissement et contrôle étrangers.

La construction du chemin de fer a constitué une étape importante dans la modernisation du pays et a permis de relier l'Asie centrale à l'Asie occidentale. Le chemin de fer joua également un rôle important pendant la Seconde Guerre mondiale en tant que voie vitale pour les forces alliées afin d'approvisionner l'Union soviétique. À l'époque de sa construction, il a permis de relier de nombreuses régions et sous-cultures en Iran. Il est toujours en service aujourd'hui.

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 *site*.

1 Identification

Inclus dans la liste indicative

2 février 2017

Antécédents

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

Consultations et mission d'évaluation technique

Des études de documents et rapports ont été fournis par des membres des Comités scientifiques internationaux de l'ICOMOS et des experts indépendants.

Une mission d'évaluation technique de l'ICOMOS s'est rendue sur le bien du 21 septembre au 4 octobre 2019.

Information complémentaire reçue par l'ICOMOS

Une lettre a été envoyée à l'État partie le 24 septembre 2019 pour lui demander des informations complémentaires sur l'intégrité et l'authenticité, les facteurs affectant le bien, les délimitations, la conservation, la protection et la gestion, l'interprétation, la présentation et la gestion des visiteurs.

Un rapport intermédiaire a été fourni à l'État partie le 20 décembre 2019, qui résume les questions identifiées par la Commission du patrimoine mondial de l'ICOMOS. De l'information complémentaire a été demandée dans le rapport intermédiaire, incluant : la justification de la proposition d'inscription, la protection, la gestion et la conservation.

Des informations complémentaires ont été reçues de l'État partie le 28 octobre 2019 et le 26 février 2020 et ont été intégrées dans les sections concernées de ce rapport d'évaluation.

Date d'approbation de l'évaluation par l'ICOMOS

12 mars 2020

2 Description du bien

Note : Le dossier de proposition d'inscription et les informations complémentaires contiennent des descriptions détaillées du bien, de son histoire et de son état de conservation. En raison de la limitation de la longueur des rapports d'évaluation, ce rapport fournit seulement un court résumé des aspects les plus importants.

Description et histoire

Le bien proposé pour inscription est une ligne ferroviaire à écartement normal reliant le port de Bandar-e Torkaman sur la mer Caspienne au nord-est au port de Bandar-e Imam Khomeyni sur le golfe Persique au sud-ouest. Il s'agit d'un bien unique de 1 394 kilomètres de long sur (en général) 34 mètres de large, qui comprend 174 grands ponts, 186 petits ponts, 224 tunnels, 89 gares et un certain nombre de bâtiments annexes. Ces constructions varient d'un point de vue technique, artistique et architectural, et elles possèdent des caractéristiques culturelles et sociales différentes.

Le bien proposé pour inscription peut être divisé en deux segments. La ligne du Nord (de Bandar-e Torkaman à Téhéran) parcourt 461 kilomètres et comporte de multiples virages en spirale pour gravir les pentes spectaculaires de la gorge de Talar. La ligne sud (de Téhéran à Bandar-e Imam Khomeyni), qui parcourt 933 kilomètres, remonte les profondes gorges de la vallée d'Abdiz et traverse de vastes déserts. Le segment nord comprend 93 tunnels d'une longueur totale de 23,599 kilomètres, et le segment sud comprend 131 tunnels d'une longueur totale de 60,067 kilomètres.

La nature du terrain couvert par le bien proposé pour inscription varie considérablement en termes climatiques et géographiques. Le chemin de fer traverse des terres agricoles fertiles, des rizières, des champs de tabac, des champs de coton et des plantations d'agrumes, des forêts épaisses et de hautes montagnes, des terres à blé, un désert de sel, des paysages vallonnés, des gorges profondes et de vastes plaines plantées de cultures tropicales. La ligne ferroviaire traverse quatre zones climatiques : humide et tempérée dans la région de la mer Caspienne ; froide dans les montagnes de l'Elbourz et du Zagros ; aride et chaude sur le plateau central ; humide et chaude dans le golfe Persique.

La construction du chemin de fer transiranien a impliqué de grands travaux structurels et techniques en raison des caractéristiques topographiques et des spécificités du tracé. En plus de la sous-structure et de la superstructure de la ligne ferroviaire elle-même, il a fallu construire des routes temporaires pour mener les opérations de construction, des murs de soutènement, des murs en retour, des parois de couverture, des murs côtiers, des murs de barrage, des canaux de dérivation et autres, des murs lourds, des murs de protection, des tunnels, des ponts, des gares, des structures techniques et des bâtiments résidentiels.

Dans certaines régions, il a fallu pratiquer des tranchées massives dans les montagnes. Dans d'autres, le terrain accidenté a imposé la construction de petits et de grands ponts, dont 47 grands ponts en maçonnerie, 107 ponts en maçonnerie traversant des vallées, 20 grands ponts métalliques, 186 petits ponts métalliques, 1 368 tunnels canaux, 1 475 ponts avec revêtement en béton armé, 421 tubes métalliques, 476 tuyaux en béton armé, six passages supérieurs et un passage inférieur. Parmi ces ouvrages d'art, on peut citer le pont Orim, le pont de Kalantari, le pont de Veresk, le passage souterrain de Veresk, le pont de Rudshur, le pont d'Abdiz, le pont de Karun, le pont de Dom-dom et le pont de Shahbazan.

Dans certaines zones, il a fallu réaliser d'importants travaux de remblayage et de terrassement. Assurer à la ligne une déclivité maximale acceptable a constitué un véritable défi. Quatre types de pentes ont été réalisées, la plus forte étant d'environ 3 %. Pendant la construction, des modifications et corrections du tracé et la construction de tunnels ouverts ou de canaux de

drainage se sont avérées nécessaires dans certaines zones. Deux types de pose de rails ont été utilisés : des rails de 12 mètres de long sur 17 traverses, et des rails de 12,5 mètres de long sur 17 ou 19 traverses.

Les gares du chemin de fer transiranien sont classées en quatre typologies : gares de grandes villes, gares de petites villes, gares d'organisation et gares intermédiaires. Elles ont été construites à trois époques différentes qui ont influencé leur style architectural. Celles construites entre 1921 et 1941 avaient des façades européennes classiques. De 1941 à 1978, les gares secondaires présentaient des façades européennes classiques, tandis que l'architecture des grandes gares suivait les principes du postmodernisme. Et après 1978, année de la révolution islamique, les gares ont été également construites selon les principes de l'architecture classique.

D'autres bâtiments sont inclus dans le bien proposé pour inscription : des ateliers de réparation, des logements pour le personnel, des hangars à marchandises, des structures de stockage de combustibles résiduels et des dépôts. L'architecture locale et les conditions météorologiques ont influencé leur conception. Le bien comprend aussi des routes d'accès temporaires construites pour la construction de la voie ferrée. Dans son rapport intermédiaire, l'ICOMOS a demandé des informations complémentaires sur les aspects culturels et naturels qui influencèrent le tracé de la voie ferrée à travers les huit régions traversées. L'État partie n'a pas traité cette question.

Les éléments du patrimoine culturel meuble, tels que le matériel roulant des locomotives et des wagons, les engins et les matériels de construction routière, sont essentiels pour maintenir le chemin de fer en état de fonctionnement.

L'histoire du chemin de fer transiranien a commencé dans la seconde moitié du XIXe siècle, pendant la période kadjare. La construction de chemins de fer en Iran était une aspiration nationale importante et les pays occidentaux présentèrent des offres concurrentes de concessions. Après un certain nombre de projets et d'essais avortés, la construction du chemin de fer transiranien commença véritablement en 1927. Elle fut financée par les impôts et les contributions publiques, évitant ainsi tout financement étranger, et fut achevée en 1938.

L'arpentage et le choix du tracé ont constitué des défis majeurs en raison de la grande distance à parcourir et de la diversité géographique des régions traversées. La cartographie utilisa des techniques et des outils sophistiqués pour l'époque, tels que la photographie aérienne. Un consortium ferroviaire fut créé et chargé de réaliser le projet. Les travaux commencèrent sur trois sites simultanément, sur les segments nord, sud et central de la ligne de chemin de fer. La jonction de ces segments se fit à la gare de Sefid Cheshmeh (Fuzieh),

qui fut ensuite renommée Somayyeh, à une distance de 542-550 kilomètres de Bandar-e Imam Khomeiny.

Le matériel ferroviaire, tel que le matériel de construction des ponts et les traverses en acier, fut importé des États-Unis. Des retards et des problèmes techniques, principalement sur la ligne sud, entraînèrent l'annulation du contrat du consortium. Les travaux se poursuivirent sous le contrôle direct du gouvernement et de la société danoise Kampsax qui avait l'expérience de la construction ferroviaire en Turquie.

Pendant la Seconde Guerre mondiale, les forces alliées envahirent l'Iran et les armées britanniques et soviétiques utilisèrent le chemin de fer transiranien pour acheminer des vivres et des munitions des mers du Sud, via le golfe Persique, vers l'Union soviétique. C'est ainsi que le chemin de fer iranien joua un rôle important dans la victoire des forces alliées.

À partir des années 1940, le réseau ferroviaire iranien fut complété par de nouvelles lignes. Les opérations de construction, interrompues par la Seconde Guerre mondiale, reprirent dans les années 1950. Le chemin de fer transiranien a continué à fonctionner jusqu'à nos jours, avec des trains de passagers et de marchandises. L'infrastructure et les ouvrages d'art sur lesquels repose l'exploitation du chemin de fer sont toujours en service.

Délimitations

Le bien proposé pour inscription couvre une superficie de 5 784 ha et la zone tampon, 32 755 ha.

Le bien proposé pour inscription est composé de la voie ferrée elle-même et d'un couloir de 17 mètres de large disposé de part et d'autre de l'axe central de la ligne ferroviaire. Dans les villes, le bien est réduit à la voie ferrée elle-même. Les zones d'ateliers à Téhéran, Bandar-e Torkaman et dans d'autres villes sont incluses dans les délimitations du bien proposé pour inscription.

Dans sa première lettre, l'ICOMOS a demandé des informations sur la justification des délimitations de la zone tampon compte tenu des différents contextes locaux et terrains. L'État partie a répondu le 24 octobre 2019 que les délimitations de la zone tampon s'étendent sur 100 mètres de chaque côté au-delà des limites du bien proposé pour inscription, avec des exceptions dictées par la nature des lieux. Les limites sont celles spécifiées dans le règlement de 1975 sur la délimitation des zones tampons pour les chemins de fer.

Une « zone paysagère » protégée a été identifiée en dehors de la zone tampon le long du trajet. L'ICOMOS a demandé des informations complémentaires sur la zone paysagère dans sa première lettre, en particulier sur la distinction opérée avec la zone tampon, et sur le principe de sa mise en œuvre, car il semble qu'elle disparaisse dans certains endroits (par exemple entre C27 et C34). L'État partie a répondu que la zone paysagère est liée à la préservation des paysages qui ont un lien direct avec le chemin de fer, tandis que la

zone tampon se rapporte aux aspects techniques de la protection du lieu. Son principe de base a été déterminé en fonction de l'étendue et du champ du paysage et des éléments naturels visibles depuis le train par le voyageur. Pour les endroits où la zone paysagère est peu visible, cela concerne les zones urbaines denses traversées par le chemin de fer.

État de conservation

Le bien proposé pour inscription est un chemin de fer opérationnel. Tous ses éléments sont entretenus à des fins fonctionnelles et de sécurité, et ce sans interruption depuis son inauguration.

En tant que chemin de fer opérationnel, l'infrastructure du bien proposé pour inscription toujours en usage, y compris les ponts, les tunnels, les murs et les bâtiments, est globalement en bon état de conservation. Les bâtiments qui ne sont plus en service nécessitent toutefois d'être conservés, rénovés ou adaptés à d'autres utilisations. Les anciens systèmes de signalisation, les machines, les outils et les véhicules historiques qui ne sont plus utilisés, ou qui doivent être remplacés par des équivalents modernes, ont également besoin de faire l'objet de mesures de conservation et de présentation.

L'ICOMOS recommande que l'État partie entreprenne un programme de conservation visant les infrastructures, bâtiments, machines, véhicules et outils hors d'usage ayant une importance historique.

Facteurs affectant le bien

Sur la base des informations fournies par l'État partie et des observations de la mission d'évaluation technique, l'ICOMOS considère que les principaux facteurs affectant le bien sont les pressions dues au développement, les contraintes environnementales, les catastrophes naturelles, les tempêtes de sable et les tremblements de terre.

Les pressions dues au développement concernent principalement les zones urbaines, où la zone tampon (et la zone paysagère) est très réduite. L'ICOMOS a demandé des informations sur les pressions actuelles et potentielles dues au développement dans les zones urbaines, rurales et naturelles de la zone tampon. L'État partie a répondu que, dans les zones urbaines, certaines villes préexistaient au chemin de fer et qu'une réglementation a été mise en place pour conserver leurs limites initiales. L'Organisation de la protection de l'environnement fournit des normes et des orientations pour les zones naturelles.

La pression pour moderniser et accroître l'efficacité des chemins de fer en général peut aussi être considérée comme un facteur affectant le bien. L'ICOMOS a demandé des informations complémentaires dans sa première lettre sur l'impact de la modernisation technologique continue. L'État partie a répondu que lorsque des systèmes sont remplacés par de nouvelles installations, les anciens sont conservés en tant que

vestiges historiques précieux, comme ce fut le cas par exemple pour le système téléphonique.

Les contraintes environnementales sont notamment la chaleur et l'humidité, l'affaissement des sols et les glissements de terrain. Les catastrophes naturelles comprennent les inondations ; les zones potentiellement vulnérables ont été répertoriées par les données GPS. Les tempêtes de sable constituent des menaces pour le chemin de fer, en particulier sur le plateau central et dans le sud du pays. Des failles sismiques sont présentes dans tout le pays, ce qui augmente les risques de tremblements de terre.

3 Justification de l'inscription proposée

Justification proposée

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 :

- Il s'agit d'un chef-d'œuvre technologique et architectural représentant des phases majeures du développement à long terme des activités humaines, techniques et économiques au début du XXe siècle en Asie de l'Ouest.
- Le système est considéré comme une prouesse d'ingénierie, remarquable en termes de créativité et d'innovation technologiques et architecturales à grande échelle.
- Le bien symbolise l'utilisation créative de diverses technologies pour accéder aux plaines, aux hautes terres, aux forêts et aux régions côtières des deux extrémités de l'Iran, ce qui a conduit à de nouveaux développements technologiques dans la construction de ponts, de tunnels, d'aqueducs, de murs de soutènement, de routes, ainsi que pour le transport de matériel, l'arpentage et la cartographie, qui ont servi par la suite à des experts internationaux dans d'autres parties du monde.
- Il a entraîné une forte augmentation des échanges commerciaux ainsi que des relations culturelles et économiques entre l'Iran et d'autres pays de la région, marquant ainsi une période importante et décisive dans le développement historique de l'Iran, des États de la région et, par conséquent, d'autres pays du monde.
- L'ensemble technologique représente une période importante de l'histoire humaine en raison de son rôle pour mettre fin à la Seconde Guerre mondiale et établir une paix durable.

L'ICOMOS note que la justification de l'inscription proposée n'a pas été étayée par une argumentation ni par une documentation appropriée.

Analyse comparative

L'analyse comparative est présentée en trois parties : comparaison avec un autre chemin de fer au sein de la République islamique d'Iran ; comparaisons avec des chemins de fer en Asie de l'Ouest ; comparaisons avec des chemins de fer de montagne – y compris des biens inscrits sur la Liste du patrimoine mondial et sur les listes indicatives – tous possédant une combinaison comparable de valeurs et d'attributs. L'analyse comparative se réfère à l'étude thématique de l'ICOMOS de 1999 *Railways as World Heritage Sites* et elle est établie en fonction de onze attributs physiques et huit attributs historiques.

L'ICOMOS a noté dans son rapport intermédiaire que l'analyse comparative ne prend en considération que quelques éléments de comparaison régionaux et internationaux et qu'elle limite ces derniers aux chemins de fer de montagne. L'ICOMOS considère que le chemin de fer transiranien est un exemple de création d'infrastructure de transport à grande échelle qui était un phénomène mondial au moment de sa création. Par conséquent, le rapport intermédiaire a noté que l'analyse comparative devait être faite à l'échelle mondiale. S'agissant d'un chemin de fer national, les éléments de comparaison devaient être choisis parmi des chemins de fer nationaux partageant des valeurs et des attributs similaires, en particulier ceux créés dans le contexte d'un terrain et d'un climat difficiles. En outre, l'ICOMOS a noté que l'utilisation d'évaluations quantitatives plutôt que qualitatives dans l'analyse comparative n'était pas utile pour établir l'importance du bien proposé pour inscription, car il n'est pas toujours possible de comparer les valeurs culturelles d'un point de vue quantitatif.

L'ICOMOS a noté aussi que l'analyse comparative ne comportait pas de comparaison avec les aspects spécifiques du chemin de fer transiranien tels que ses murs de soutènement et de protection et ses canaux de drainage. La longueur remarquable du chemin de fer n'est pas non plus prise en compte dans l'analyse comparative. L'évaluation des caractéristiques spécifiques qui ont été laissées de côté pourrait permettre de renforcer les comparaisons et de fournir une argumentation plus descriptive des aspects historiques, culturels et symboliques du bien proposé pour inscription.

L'État partie a soumis des informations complémentaires qui élargissent et consolident l'analyse comparative notamment concernant le Chemin de fer rhétique dans les paysages de l'Albula et de la Bernina, Italie et Suisse (2008, (ii) & (iv)), la Ligne de chemin de fer de Semmering, Autriche (1998, (ii) & (iv)), les Chemins de fer de montagne en Inde (1999, 2005, 2008 (ii) & (iv)), le chemin de fer du Hedjaz, Arabie saoudite (liste indicative (ii), (iv) & (vi)), le chemin de fer transandine, Équateur (Liste indicative (ii), (iv) & (v)), chemin de fer transsibérien, Russie, et le chemin de fer transcontinental, États-Unis d'Amérique.

Les informations complémentaires soumises par l'État partie avec le renforcement de l'analyse comparative concluaient à l'importance historique, culturelle et symbolique du chemin de fer transiranien du point de vue du rôle qu'il joua dans la victoire des forces alliées durant la Seconde Guerre mondiale, dans la standardisation des voies à écartement de 1435, dans la revitalisation de l'ancienne route de la soie avec la liaison entre les deux mers du nord au sud du pays, dans la synergie des contributions internationales à la construction du chemin de fer et dans le rôle qu'il a joué dans l'introduction d'un nouveau style architectural associant l'architecture iranienne traditionnelle et l'architecture occidentale.

L'ICOMOS considère que les nouveaux arguments avancés comme éléments de comparaison confirment que le chemin de fer était une construction tardive qui ne comportait pas d'aspect novateur particulier. L'ICOMOS considère que l'analyse comparative n'a pas établi l'importance du bien proposé pour inscription au regard de la justification de l'inscription proposée en ce qui concerne le caractère novateur du chemin de fer.

Dans son rapport intermédiaire, l'ICOMOS a demandé également à l'État partie d'approfondir la question des impacts du développement du chemin de fer sur la société elle-même, dans la mesure où il traversait huit régions différentes. L'État partie a répondu à cette question en énumérant les processus de modernisation déclenchés par la mise en service du chemin de fer transiranien : la transition d'une situation de dispersion démographique dans des oasis éloignées vers des formes de centralisation urbaine, avec la création de villes nouvelles, la naissance d'un nouveau mode de vie urbain, le développement de nouvelles activités agricoles (coton) et de nouvelles branches industrielles liées au pétrole. Toutefois, ces effets induits par le chemin de fer transiranien ne sont qu'énumérés et ne sont pas assez détaillés pour apporter des éléments susceptibles de d'étayer l'importance du bien.

L'ICOMOS considère qu'un aspect intéressant du chemin de fer transiranien pourrait potentiellement reposer non pas nécessairement sur l'histoire des techniques des chemins de fer, mais plutôt sur le fait qu'il représente l'expansion de la puissance d'un État moderne au XXe siècle dans un contexte spécifique de l'Asie non colonisée. Le chemin de fer transiranien, un projet de prestige national entrepris par le nouvel État impérial d'Iran (établi en 1925 par la dynastie Pahlavi), reliait la mer Caspienne au nord au golfe Persique au sud via la capitale iranienne de Téhéran. C'était le noyau central des vastes projets d'infrastructure entrepris par l'État iranien, incluant notamment la construction d'autoroutes et de ports et l'électrification du pays.

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

Critères selon lesquels l'inscription est proposée

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

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 la construction du chemin de fer transiranien a impliqué un échange d'influences, de cultures et de savoir-faire techniques, car elle a employé des ingénieurs, des techniciens, des entrepreneurs et des chefs de projet de nombreux pays. Elle a fait revivre d'anciens itinéraires tels que la route de la soie et la route des épices. Elle a également mis en place des moyens exceptionnels pour résoudre les problèmes d'ingénierie liés aux terrains divers et difficiles qui jalonnent son parcours. Le savoir-faire en résultant a influencé d'autres parties du monde, car les experts étrangers qui ont travaillé sur le chemin de fer transiranien ont ensuite été employés sur des projets hors d'Iran.

L'État partie a soumis des informations complémentaires en février 2020, apportant quelques exemples de nouvelles solutions utilisées en matière d'ingénierie de la construction. Cela comprend l'emploi d'un nouveau type d'isolation, de la méthode autrichienne de percement (NATM) ou de la méthode de revêtement par béton projeté (SCL) qui a révolutionné les techniques de creusement des tunnels. L'un des principaux ingénieurs qui l'ont développé était l'un des ingénieurs de la construction du chemin de fer transiranien. Il existe quelques publications sur l'expérience en ingénierie acquise pendant la construction du chemin de fer transiranien. L'État partie a également soumis des informations complémentaires expliquant que les maîtres constructeurs traditionnels iraniens coopéraient étroitement avec les ingénieurs du chemin de fer transiranien par l'échange de connaissances, qui se manifeste dans la disposition des pierres et la diversité des voûtes.

L'ICOMOS considère que l'échange de connaissances et d'expertise technique qui est censé avoir servi de base à la conception et à la réalisation du chemin de fer transiranien n'est pas démontré. En termes d'influences techniques, les techniques ferroviaires mises en œuvre dans le chemin de fer transiranien étaient une adaptation des technologies occidentales déjà mises en œuvre ailleurs et ne présentaient aucune spécificité technique. Concernant la construction de ponts en maçonnerie et l'influence perse, cet argument est faible car on ne peut pas considérer qu'il s'agit des mêmes structures techniques : par exemple, les arcs circulaires n'étaient pas utilisés à l'époque perse. En revanche, une certaine influence pourrait être éventuellement explorée concernant la conception architecturale, pour laquelle

des analyses détaillées et des travaux de recherche supplémentaires devraient être entrepris.

L'ICOMOS considère que les informations soumises par l'État partie ne fournissent pas d'arguments solides démontrant le rôle de la construction du chemin de fer transiranien dans le développement des innovations technologiques ferroviaires.

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 chemin de fer transiranien représente une phase importante dans le développement des activités humaines, techniques et économiques en Asie de l'Ouest au début du XXe siècle. Il est également justifié par le fait qu'il représente une période significative de l'histoire humaine en raison de son rôle pour mettre fin à la Seconde Guerre mondiale et établir une paix durable. Le bien est aussi considéré comme emblématique d'un style nouveau et créatif, issu de l'architecture iranienne mêlée à l'architecture occidentale.

L'ICOMOS considère que la période significative de l'histoire humaine concernant le développement des activités humaines, techniques et économiques en Asie occidentale au début du XXe siècle, telle qu'elle est proposée, est définie de manière trop large, notamment en ce qui concerne les activités et la période choisie. Les nouveaux développements des connaissances technologiques devraient être mieux documentés pour étayer ce critère, et les améliorations apportées en termes d'adaptation des méthodes traditionnelles ou en termes d'innovations techniques devraient être soulignées. L'importance globale du rôle joué par le chemin de fer transiranien pour mettre fin à la Seconde Guerre mondiale et établir une paix durable est contestable et n'a pas été démontrée dans un contexte comparatif.

L'ICOMOS note le rôle intéressant du chemin de fer transiranien dans la modernisation de l'Iran comme une approche unique concrétisée par l'importation et le transfert des technologies occidentales grâce au financement national et à la gestion de sa construction et de sa mise en œuvre. Dans ce contexte, la modernisation du pays a eu un impact social, économique et culturel unique. L'ICOMOS note également que l'établissement d'une nouvelle route reliant le golfe Persique à la mer Caspienne a introduit un autre aspect de la modernité en reliant deux domaines culturels qui n'étaient pas liés auparavant. Cependant, l'ICOMOS considère qu'il est nécessaire d'améliorer cette narration et de la consolider par une documentation complète des caractéristiques matérielles et une analyse approfondie de leur signification culturelle par rapport à cette narration.

L'ICOMOS considère qu'aucun des critères selon lesquels le bien a été proposé pour inscription n'a été justifié à ce stade.

Intégrité et authenticité

Intégrité

Selon le dossier de proposition d'inscription, l'intégrité du bien proposé pour inscription est basée sur les infrastructures telles que les voies ferrées, les éléments et ensembles technologiques et architecturaux et les fonctions et interactions dynamiques d'un chemin de fer opérationnel.

Sur cette base, le bien proposé pour inscription semble être d'une taille suffisante pour contenir tous les attributs identifiés nécessaires pour démontrer la valeur universelle exceptionnelle proposée. Il comprend l'intégralité des voies ferrées du chemin de fer transiranien historique, avec l'essentiel de ses infrastructures de soutien, ouvrages d'art et éléments architecturaux. Le tissu physique du bien proposé pour inscription est généralement en bon état.

Il existe quelques pressions dues au développement dans les zones urbaines et une demande générale de modernisation et d'amélioration de l'efficacité du chemin de fer. Ainsi est-il prévu d'électrifier la ligne entre Téhéran, Garmsar et Bandar-e Torkaman. Une étude d'impact sur le patrimoine est recommandée pour ce projet. Toutes les menaces éventuelles liées aux risques géologiques et au changement climatique sont traitées par la Direction générale des ensembles ferroviaires et technologiques.

Authenticité

La voie ferrée et ses paysages environnants semblent être en grande partie authentiques en termes de situation, de cadre, de forme, de conception, de matériaux, d'usage et de fonction, même si certains éléments ont été modernisés ou remplacés. Les gares et leurs bâtiments sont également authentiques pour l'essentiel (intégrant en complément de nouvelles demandes telles que la technologie de signalisation), tout comme la conception et la substance de la plupart des ponts et tunnels.

Certains tronçons du tracé d'origine ont été élargis pour accueillir une double voie, ou légèrement modifiés en raison des caractéristiques géologiques, et plusieurs dispositifs historiques associés aux locomotives à vapeur, tels que les grues hydrauliques et les caisses à charbon, ont été supprimés. Suite à un bombardement, les arches centrales du pont en maçonnerie de Talezang ont été remplacées par une poutre en acier en 1988.

L'ICOMOS considère qu'il est inévitable que des éléments de l'infrastructure d'une ligne ferroviaire en état de marche soient remplacés de temps en temps pour répondre aux exigences de sécurité et de fonctionnement. L'ICOMOS considère par conséquent que ces modifications sont tolérables et que le bien répond aux conditions d'authenticité.

L'ICOMOS considère que les conditions d'intégrité et d'authenticité ont été remplies. Une étude d'impact sur le patrimoine du projet d'électrification de la ligne Téhéran-Garmsar-Bandar-e Torkaman est recommandée.

Évaluation de la justification de l'inscription proposée

L'ICOMOS considère que l'analyse comparative ne justifie pas d'envisager l'inscription de ce bien sur la Liste du patrimoine mondial à ce stade car elle n'établit pas de manière convaincante l'importance universelle du bien par rapport à ses éléments de comparaison.

L'ICOMOS considère que le critère (ii) n'a pas été démontré.

L'ICOMOS considère que le critère (iv) n'a pas été démontré à ce stade. Le rôle du chemin de fer transiranien dans le développement d'un processus unique de modernisation pour l'Iran dans la région géo-culturelle et ayant entraîné un processus de modernisation et d'industrialisation qui a transformé des zones auparavant isolées en établissements urbains modernes, pourrait être exploré plus avant afin de démontrer si ce critère pourrait être justifié.

Les conditions d'intégrité et d'authenticité ont été remplies. Une étude d'impact sur le patrimoine de l'électrification prévue de la ligne Téhéran-Garmsar-Bandar-e Torkaman est conseillée.

Caractéristiques

Les caractéristiques principales du bien comprennent, entre autres, la voie ferrée, longue de 1 394 kilomètres, les ponts, les tunnels, les gares et les bâtiments annexes tels que les ateliers, les logements du personnel, les hangars à marchandises, les structures et dépôts de stockage du carburant, les murs de soutènement et de protection, les canaux dont ceux de dérivation et de drainage. Son utilisation continue pourrait aussi être un élément contributif. En ce qui concerne les fonctions dynamiques, les attributs potentiels pourraient inclure les liens entre les éléments physiques.

Tout en n'étant pas des attributs de la valeur universelle exceptionnelle proposée, les éléments du patrimoine culturel meuble tels que le matériel roulant des locomotives et wagons, les engins et les matériels de construction routière sont essentiels pour maintenir le chemin de fer en état de fonctionnement.

L'ICOMOS considère qu'il est difficile d'identifier de manière concluante les attributs de ce bien sans une justification appropriée de la valeur universelle exceptionnelle.

4 Mesures de conservation et suivi

Mesures de conservation

Dans une large mesure, le dossier de proposition d'inscription assimile la conservation du bien proposé pour inscription aux activités de réparation et d'entretien qui y sont entreprises. La section sur la conservation se concentre sur les interventions « préventives » et les interventions « indispensables » de réparation et d'entretien. Les premières concernent des travaux planifiés et réactifs destinés à préserver la sécurité et à prévenir les problèmes structurels ; les secondes comprennent des travaux visant à garantir la continuité du service.

Des plans directeurs des gares ainsi qu'un inventaire et un historique de ces bâtiments ont été récemment produits. Un inventaire des zones d'atelier en préparation permettra d'établir un plan directeur. Le plan de gestion présente de nombreuses mesures pour protéger et conserver le bien proposé pour inscription, mais aussi pour moderniser le chemin de fer.

L'ICOMOS considère que le principal défi en matière de conservation est d'équilibrer les mesures qui visent la sécurité et la viabilité opérationnelle du chemin de fer, d'une part et la conservation des éléments du patrimoine, d'autre part. L'ICOMOS considère par conséquent qu'il est essentiel de créer un plan de gestion de la conservation global pour le bien proposé pour inscription, qui inclue la voie ferrée ainsi que les caractéristiques historiques et architecturales associées, afin de compléter le plan de gestion existant.

Suivi

Le programme de suivi porte sur les principales caractéristiques du bien proposé pour inscription, notamment les ouvrages d'art (ponts, tunnels, voies ferrées et structures de protection), le matériel roulant (marchandises, passagers et locomotives), les bâtiments (gares et équipements) ainsi que les infrastructures ferroviaires, la publicité, la formation, le tourisme, les éléments naturels et l'environnement. Il vise à contrôler l'état de conservation et les aspects historico-culturels et techniques mis en avant du bien proposé pour inscription, notamment en lien avec les facteurs qui l'affectent. Une équipe spécialisée est chargée du suivi et de l'entretien de 13 types de ponts au sein du bien.

Le programme de suivi est divisé en sept catégories : flotte (matériel roulant), bâtiments, ouvrages d'art, équipements ferroviaires (signaux, systèmes d'aiguillage, etc.), formation et éducation, zone tampon

et tourisme. Les indicateurs comprennent des énoncés tels que « *vérifier l'aspect et la propreté des bâtiments* ».

L'ICOMOS considère que, bien qu'ils soient essentiels pour maintenir le chemin de fer pleinement fonctionnel, les éléments du patrimoine culturel mobilier, tels que le matériel roulant, ne sont pas des attributs de la valeur universelle exceptionnelle proposée, pas plus que ne le sont la formation, l'éducation, la zone tampon ou le tourisme.

L'ICOMOS considère que les indicateurs principaux ne sont pas liés aussi étroitement qu'il serait souhaitable aux attributs identifiés de la valeur universelle exceptionnelle proposée et aux menaces identifiées. Un indicateur principal pour les bâtiments, par exemple, devrait être l'état des éléments qui définissent leur caractère et soutiennent la valeur universelle exceptionnelle proposée.

L'ICOMOS considère également que le régime de suivi devrait inclure les éléments historiques du bien qui ne sont plus en usage.

L'ICOMOS considère que les mesures de conservation devraient considérer de façon équilibrée les impératifs d'un chemin de fer en exploitation avec ceux d'une ressource du patrimoine culturel ; qu'un plan de conservation global devrait être créé pour le bien ; que les indicateurs clés de suivi devraient se référer plus directement aux attributs identifiés qui soutiennent la valeur universelle exceptionnelle proposée, et que le régime de suivi devrait inclure également les éléments historiques qui ne sont plus en usage.

5 Protection et gestion

Documentation

Le Bureau du chemin de fer transiranien, qui fait partie de la Compagnie des chemins de fer iraniens, est chargé de conserver les archives et documents relatifs aux aspects patrimoniaux du bien proposé pour inscription.

Les archives et les documents de recherche plus anciens relatifs au chemin de fer transiranien sont conservés à la Division de la recherche du Centre pour l'éducation et la recherche internationales du ministère des Affaires étrangères. Les archives, rapports et études relatifs aux aspects techniques et à la gestion du bien sont conservés par les Chemins de fer de la République islamique d'Iran.

L'ICOMOS apprécie la qualité des informations contenues dans le dossier de proposition d'inscription sur les aspects techniques du chemin de fer transiranien. Il note toutefois que le dossier de proposition d'inscription ne comprend pas d'inventaire détaillé, de documentation ni d'analyse des aspects du patrimoine culturel du chemin de fer. Il conviendrait

d'établir un inventaire des attributs qui soutiennent la valeur universelle exceptionnelle proposée, qui inclurait l'état de conservation et l'architecture des gares, des ateliers et des autres bâtiments. Les éléments historiques qui ne sont plus utilisés devraient aussi être parfaitement documentés à des fins de conservation, de protection et de gestion.

En réponse à la demande de l'ICOMOS, l'État partie a précisé que COSWIN est un programme de conservation et de gestion du chemin de fer transiranien portant sur les aspects techniques du chemin de fer. L'État partie a fourni des informations sur les documents existants relatifs aux aspects du patrimoine culturel. Cela concerne ma machinerie (locomotives, machines, outils et matériel roulant), l'architecture (gares, ateliers et autres bâtiments annexes), pour lesquels des rapports et un plan de conservation de la gare de Sari sont fournis, mais aussi des archives historiques conservées par la Compagnie des chemins de fer iraniens et d'autres organisations, et des objets conservés dans des dépôts ou au musée des Chemins de fer lorsqu'ils ne sont pas utilisés.

L'ICOMOS note que les dossiers soumis ne sont pas complets pour toutes les caractéristiques du bien proposé pour inscription. L'ICOMOS note aussi la nécessité d'établir une liste complète de toutes les gares, ateliers et autres éléments et caractéristiques du bien. De même, l'ICOMOS note que les fiches techniques que l'État partie a soumises sur les moteurs sont incomplètes et ne sont pas utiles pour la conservation car elles manquent d'informations sur l'historique et l'état de conservation. L'ICOMOS note enfin la nécessité d'obtenir une documentation sur la zone tampon de chaque gare et bâtiment ferroviaire compris dans le bien.

Protection juridique

Le bien proposé pour inscription et son infrastructure sont la propriété des Chemins de fer de la République islamique d'Iran, organisme légalement responsable de la protection, de la réparation et de l'entretien du chemin de fer transiranien. Le bien est visé par un grand nombre de lois et de réglementations diverses, en raison de sa fonction et de son envergure mais aussi de la variété de ses contextes culturels et naturels.

Le bien, la zone tampon et la zone paysagère sont protégés par les lois du ministère de l'Environnement, en vertu des articles 45 et 50 de la Constitution de la République islamique d'Iran ; la loi sur la conservation et l'optimisation de l'environnement ; la loi pénale islamique sur la destruction du patrimoine naturel (1996) et le cinquième livre du Code pénal islamique (sanctions dissuasives).

Le bien proposé pour inscription est inscrit sur la liste des monuments nationaux (n° 31906, « Chemin de fer transiranien de Bandar-e Torkaman à Bandar-e Imam Khomeyni ») ; il est régi par la loi sur le patrimoine culturel depuis 2017. Ainsi bénéficie-t-il du plus haut niveau de protection à l'échelon national.

Vingt-deux bâtiments et structures individuels sont aussi inscrits sur la liste nationale des monuments, et sont donc protégés par la loi sur le patrimoine culturel à la fois en tant que bâtiments individuels et éléments du chemin de fer transiranien. Parmi ceux-ci figurent la gare de Téhéran (n° 3639), la gare de Savadkuh (n° 14130), la gare de Bandar Gaz (n° 12563), le petit viaduc du chemin de fer de Veresk (n° 13096), le viaduc noir / Pol-e Siah de la ville d'Ahvaz (n° 2599), le viaduc d'Orim (n° 13090), le viaduc de Sorkhabad (n° 13087) et l'ensemble résidentiel ferroviaire d'Ahvaz (n° 2587).

Toutes les opérations de construction, d'organisation, d'entretien et de développement portant sur le bien proposé pour inscription sont entreprises par les Chemins de fer publics de la République islamique d'Iran, conformément à la loi de 1956 sur les équipements de l'Institut national des chemins de fer d'Iran ; à la loi de 1941 sur la répression des infractions liées aux chemins de fer ; au troisième plan de développement de l'Iran de 1967 ; à la loi et aux réglementations de 1970 sur la sécurité des routes et des chemins de fer (et amendements) ; à la loi de 2005 sur le libre accès au réseau ferroviaire ; et à la loi de 2007 sur le développement des transports publics et la gestion des carburants. Les Chemins de fer de la République islamique d'Iran sont supervisés par le ministère des Routes et du Développement urbain et contrôlés par le Conseil suprême de l'urbanisme et de l'architecture.

Système de gestion

Le bien proposé pour inscription est géré de façon centralisée par le Bureau du chemin de fer transiranien, qui fait partie de la Compagnie des chemins de fer iraniens. Le Comité directeur du Bureau est responsable de l'examen des questions liées à la conservation du bien proposé pour inscription et de la zone tampon ainsi que de la consultation et de la coordination portant sur les questions inter-organisationnelles. Un représentant de l'Organisation iranienne du patrimoine culturel, de l'artisanat et du tourisme est membre de ce comité et prend en charge les questions patrimoniales de la gestion du bien. Un Comité technique est responsable des politiques et des décisions relatives aux questions de conservation ainsi que de la coordination interservices des questions techniques au sein de l'entreprise.

La gestion, l'entretien et le développement du chemin de fer transiranien ont été inclus dans les plans quinquennaux de développement national depuis 1989, la version en cours étant le « Sixième plan de développement : 2017-2021 ». La « Vision IRAN 2026 », ratifiée en 2009, comprend un document sur le transport ferroviaire.

Un plan de gestion du bien proposé pour inscription a été préparé avec pour objectif principal de protéger les valeurs du chemin de fer transiranien tout en respectant son authenticité, son intégrité et sa fonction. Le plan définit l'approche de gestion, la stratégie et les

orientations. Il comprend un plan d'action divisé en trois catégories : objectifs à court terme (deux ans), à moyen terme (cinq ans) et à long terme (dix ans). Dans sa première lettre, l'ICOMOS a demandé des informations sur l'état d'avancement des objectifs à court terme du plan d'action. L'État partie a répondu que les objectifs à court terme sont classés en trois catégories. La première concerne la préservation, l'entretien et le suivi, celui des éléments dépendants étant effectué dans le cadre des plans directeurs des gares. La première phase, qui incluait onze gares, est terminée. La documentation et la recherche pour les bâtiments historiques est effectuée pour certains bâtiments. Certains contrats ont été passés pour améliorer la qualité de l'entretien des équipements ferroviaires. La seconde phase concerne le développement durable : des événements se préparent, tels que des conférences, des réunions et des cérémonies, qui sont gérés par des organisations et des ONG partenaires. Enfin, la troisième phase concerne les stratégies de marketing, le tourisme et le développement des ressources humaines : des cartes, des guides et des brochures sont élaborés régulièrement. Des études de faisabilité pour la création de musées des chemins de fer de tailles différentes ainsi que la conception du musée central du patrimoine ferroviaire sont en cours.

Les chemins de fer de la République islamique d'Iran sont une entreprise commerciale. Celle-ci bénéficie en outre d'un budget alloué par le gouvernement, qui s'est élevé à 16 000 milliards de rials en 2018. Selon le plan de gestion, des budgets sont alloués pour les opérations d'entretien et de renouvellement en cours. Aucune information n'est fournie sur le financement des opérations de conservation portant sur les aspects patrimoniaux du bien proposé pour inscription, de la zone tampon ou de la zone paysagère.

Le Centre de formation et de recherche ferroviaire est responsable de la formation du personnel et organise des ateliers de formation de courte durée ainsi que des programmes de formation internes et externes. En outre, les universités locales et nationales gèrent d'importants programmes d'enseignement et de recherche aux niveaux du baccalauréat, du master et du doctorat.

L'ICOMOS a demandé dans son rapport intermédiaire des explications sur le rôle et les activités du Bureau du chemin de fer transiranien de la Compagnie des chemins de fer iraniens et sur le rôle des représentants de l'Organisation iranienne du patrimoine culturel, de l'artisanat et du tourisme. L'État partie a soumis des informations complémentaires précisant que le Bureau du chemin de fer transiranien est une subdivision de la Direction adjointe des infrastructures et des affaires techniques, qui la plus importante dans la hiérarchie de la Compagnie des chemins de fer iraniens. Il existe aussi un Comité stratégique technique. Le groupe de travail du Bureau du chemin de fer transiranien prend des mesures en fonction des objectifs du plan de

gestion. Par ailleurs, la recherche est menée par des experts issus du Bureau et de la Subdivision.

Gestion des visiteurs

Le tourisme ferroviaire est à un stade très peu avancé en République islamique d'Iran. Afin d'attirer davantage de touristes, la Division du tourisme des Chemins de fer de la République islamique d'Iran a été récemment créée. Les politiques de développement du tourisme sont élaborées à court, moyen et long terme dans le cadre du plan de gestion du bien proposé pour inscription.

Les grandes gares sont envisagées comme des centres pour accueillir les visiteurs. Des lieux touristiques et des hébergements seraient en projet dans certaines gares et des trains exclusivement destinés au tourisme sont en service ou en cours d'acquisition. Une étude a examiné le potentiel du chemin de fer transiranien pour relier de nombreux sites patrimoniaux culturels et naturels, y compris des biens déjà inscrits sur la Liste du patrimoine mondial.

Des plaques commémoratives ont été apposées sur des bâtiments classés situés dans le bien afin de présenter un court résumé de leur histoire. En outre, des écrans de télévision à l'intérieur des gares donnent des informations sur l'histoire du chemin de fer transiranien et sur les destinations touristiques desservies. Des trains touristiques spéciaux peuvent être affrétés au départ de Téhéran vers le nord, et il est prévu d'informer et de proposer des circuits touristiques dans le bien proposé pour inscription.

Dans sa première lettre demandant des informations complémentaire, l'ICOMOS a demandé des précisions sur les futurs plans d'interprétation et de présentation des différentes phases de développement du chemin de fer, en particulier sur les éléments qui ne sont plus utilisés (locomotives, machines, etc.). L'État partie a répondu que des études de faisabilité étaient en cours pour la création d'un grand musée ferroviaire. Un grand nombre des éléments qui ne sont plus utilisés seront exposés au musée ou *in situ*.

Implication des communautés

Il est fait mention de la participation de la communauté dans le plan de gestion (« Favoriser la participation du public ») et en différents points du plan d'action du plan de gestion. L'implication de la communauté dans la candidature et la sensibilisation à celle-ci ne sont pas explicitement mentionnées.

La stratégie de gestion décrite dans le plan de gestion comprend des objectifs spécifiques qui engageront et bénéficieront aux communautés locales le long du chemin de fer transiranien. Cette stratégie vise notamment à déléguer la gestion du tourisme et à distribuer les revenus localement ; accroître les investissements du secteur privé pour développer le tourisme et préserver le patrimoine ferroviaire ; donner aux habitants le pouvoir d'améliorer leur situation

économique ; donner la priorité aux produits culturels et ajouter différentes activités sociales ; identifier et mettre en valeur des cérémonies et des coutumes appartenant à des sous-cultures sur le trajet du chemin de fer ; créer des interactions sociales entre les villages et les gares ; développer les activités culturelles, éducatives et muséales.

Évaluation de l'efficacité de la protection et de la gestion du bien proposé pour inscription

Bien qu'une documentation importante soit soumise, sur le bien proposé pour inscription, en particulier sur les aspects techniques du bien, le dossier de proposition d'inscription ne comprend pas d'inventaire, ni de documentation et d'analyse appropriés des aspects du patrimoine culturel du chemin de fer qui sont potentiellement pertinents pour la valeur universelle exceptionnelle proposée. Les informations complémentaires soumises par l'État partie ont partiellement abordé cette question avec informations incomplètes, ne comprenant pas les détails requis pour une gestion et une conservation efficaces du bien en tant que ressource du patrimoine culturel.

La protection juridique est globalement satisfaisante.

La structure du système de gestion place le Bureau du chemin de fer transiranien assez bas dans l'organigramme de la Compagnie des chemins de fer iraniens. En outre, l'Organisation iranienne du patrimoine culturel, de l'artisanat et du tourisme n'est pas en position de prendre des décisions pour le bien proposé pour inscription. Cela soulève des inquiétudes quant à la possibilité d'atteindre un équilibre approprié entre les aspects opérationnels du chemin de fer et la conservation des valeurs patrimoniales du bien proposé pour inscription. L'absence d'une allocation budgétaire dédiée aux activités de conservation du patrimoine culturel est également préoccupant. Il conviendrait de développer un plan de gestion global de la conservation.

La gestion des visiteurs est appropriée. Un suivi régulier du bien devrait être effectué afin d'évaluer l'impact des touristes sur le bien proposé pour inscription au cas où le nombre de visiteurs augmenterait à la suite des initiatives touristiques prévues.

Un point positif de la stratégie de gestion du bien proposé pour inscription est l'inclusion d'objectifs spécifiques pour impliquer les communautés locales situées le long du chemin de fer et leur en faire bénéficier. Toutefois, il n'y a pas d'informations explicites sur la sensibilisation, la participation ou le soutien des communautés à la proposition d'inscription.

L'ICOMOS considère que la protection du bien est appropriée mais que sa gestion ne l'est pas à ce stade.

6 Conclusion

L'ampleur et les travaux de génie civil du chemin de fer transiranien sont notables. Sa construction a permis de mettre en relation de nombreuses régions et sous-cultures de la République islamique d'Iran et a représenté une étape importante vers la modernisation du pays.

Néanmoins, l'analyse comparative ne justifie pas de manière convaincante d'envisager l'inscription de ce bien sur la Liste du patrimoine mondial à ce stade.

L'ICOMOS considère que le critère (ii) n'a pas été démontré. L'échange des connaissances et de l'expertise technique qui a servi de base à la conception et à la réalisation du chemin de fer transiranien n'a pas été justifié. De plus, il est actuellement difficile de déterminer si le bien peut être considéré comme un ensemble architectural et/ou technologique exceptionnel. En outre, l'importance globale du rôle du bien pour mettre fin à la Seconde Guerre mondiale et établir une paix durable n'a pas été étayée dans un contexte comparatif.

L'ICOMOS considère que le critère (iv) n'a pas été démontré à ce stade. Toutefois, le rôle du chemin de fer transiranien dans la modernisation de l'Iran, qui s'est faite selon une approche et un processus différents des autres pays non-occidentaux, pourrait être exploré plus avant avec une étude approfondie de ses manifestations dans les spécificités et les caractéristiques du bien proposé pour inscription.

L'ICOMOS considère que les conditions d'intégrité et d'authenticité ont été remplies – bien qu'il ne soit pas encore possible d'identifier de manière certaine les attributs de ce bien sans une solide justification de la valeur universelle exceptionnelle. Une étude d'impact sur le patrimoine de l'électrification prévue de la ligne Téhéran-Garmsar-Bandar-e Torkaman est conseillée.

Les mesures de conservation doivent être mises en œuvre de façon équilibrée, entre les impératifs d'un chemin de fer en service et les exigences d'une ressource du patrimoine culturel. À cette fin, un plan de conservation global, en complément du plan de gestion existant, est essentiel pour le bien proposé pour inscription.

Les principaux indicateurs de suivi devraient être plus directement liés aux attributs identifiés qui soutiennent la valeur universelle exceptionnelle proposée, et le régime de suivi devrait inclure les éléments historiques qui ne sont plus utilisés.

En termes de documentation, une approche globale et plus équilibrée est requise pour traiter les éléments du patrimoine culturel (tels que les bâtiments) avec le même niveau de détails que les éléments d'ingénierie.

La protection du bien proposé pour inscription peut être considérée comme appropriée, mais sa gestion ne l'est pas à ce stade. La place relativement basse du Bureau du chemin de fer transiranien dans l'organigramme de la Compagnie des chemins de fer iraniens, et la position de l'Organisation iranienne du patrimoine culturel, de l'artisanat et du tourisme se trouvant en dehors du processus de prise de décision soulèvent des inquiétudes quant à la possibilité de gérer de façon équilibrée les aspects opérationnels du chemin de fer et la conservation des valeurs patrimoniales du bien proposé pour inscription.

7 Recommandations

Recommandations concernant l'inscription

L'ICOMOS recommande que l'examen de la proposition d'inscription du Chemin de fer transiranien, République islamique d'Iran, 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 :

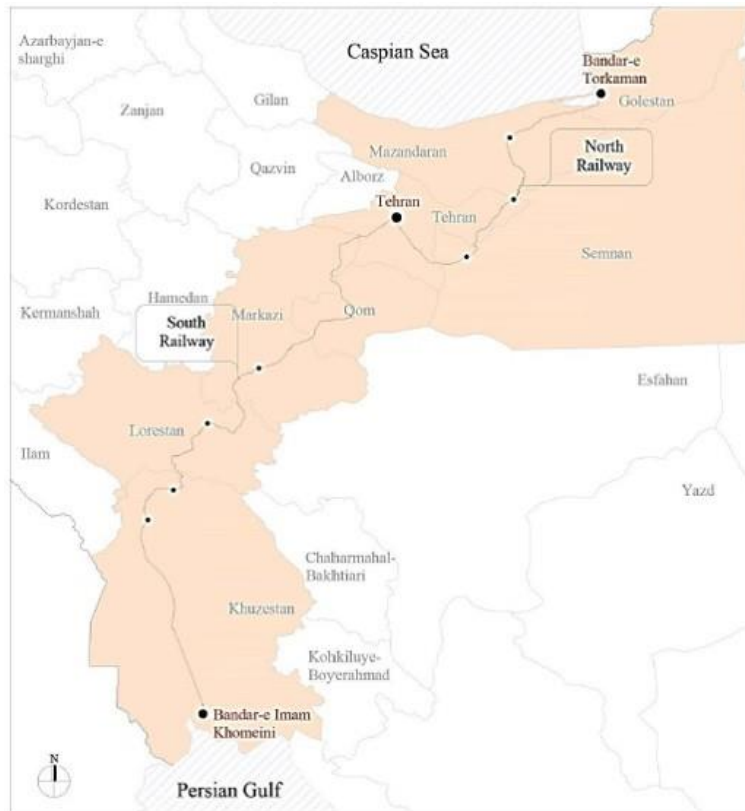
- reconsidérer le champ de la proposition d'inscription sur la base d'une recherche approfondie et étendue du rôle du chemin de fer transiranien dans la modernisation du pays ;
- créer un inventaire complet et une documentation détaillée de tous les éléments matériels qui pourraient soutenir une révision de la justification de l'inscription, analyser de manière approfondie leur importance culturelle par rapport à la révision du champ de la proposition d'inscription ; et, de manière plus globale, traiter les éléments culturels du patrimoine (tels que les bâtiments) avec le même niveau de détail que les éléments d'ingénierie ;
- réviser l'analyse comparative, la justification de l'inscription et les critères, en se concentrant sur ceux qui sont les plus appropriés par rapport au potentiel du bien et à la révision du champ de la proposition d'inscription ;
- établir un plan de conservation afin de compléter le plan de gestion existant, dans le but d'assurer un meilleur équilibre entre les mesures qui concernent la sécurité et la viabilité opérationnelle du chemin de fer d'une part, et la conservation du bien proposé pour inscription comme ressource culturelle d'autre part ;
- reconsidérer la hiérarchie organisationnelle afin de s'assurer que les prises de décision concernant le patrimoine culturel du bien proposé pour inscription soient placées au niveau le plus efficace.

Toute proposition d'inscription révisée devra faire l'objet d'une mission qui se rendra sur le site.

Recommandations complémentaires

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

- a) effectuer la documentation, le suivi et la conservation des bâtiments historiques et des autres éléments qui ne sont plus en usage,
- b) préparer une étude d'impact sur le patrimoine pour l'électrification prévue de la ligne Téhéran-Garmsar-Bandar-e Torkaman,
- c) encourager l'implication des communautés par le biais d'une participation pleine et active d'une grande variété de parties prenantes et d'ayants droits ;



Trans-Iranian Railway

Zone	Length (km)	Stations
North	461	30
South	933	59

Carte indiquant la localisation du bien proposé pour inscription