
Le caravansérail persan (République islamique d'Iran) No 1668

1 Informations générales

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

Le caravansérail persan

Lieu

Provinces d'Alborz, d'Ardabil, d'Azerbaïdjan-Occidental, d'Azerbaïdjan-Oriental, de Buchehr, du Fars, de Qazvin, du Gilan, de Hamadan, de Hormozgan, d'Ispahan, de Kerman, de Kermanschah, du Khorasan-e Jonubi (du Sud), du Khorasan-e Razavi, du Khorasan-e Shomali (du Nord), de Kohguilouyeh-et-Bouyer-Ahmad, du Khuzestan, du Lorestan, de Markazi, de Qom, de Semnan, de Téhéran et de Yazd

République islamique d'Iran

Brève description

Les caravansérails étaient des relais situés au bord des routes offrant un abri, de la nourriture et de l'eau aux caravanes, aux pèlerins et aux autres voyageurs. Les routes et les emplacements des caravansérails étaient déterminés par la présence de ressources en eau, les caractéristiques géographiques et les questions de sécurité. Les cinquante-six caravansérails inclus dans cette proposition d'inscription ne représentent qu'un petit nombre des nombreux caravansérails construits sur les anciennes routes d'Iran. Ils sont considérés comme les exemples les plus célèbres, influents et opulents d'Iran, présentant un large éventail de styles architecturaux, de modes d'adaptation aux conditions climatiques et de matériaux de construction, répartis sur des milliers de kilomètres et construits sur plusieurs siècles. Ensemble, ils illustrent l'évolution et le réseau des caravansérails en Iran à différentes périodes de l'histoire.

Catégorie de bien

En termes de catégories de biens culturels, telles qu'elles sont définies à l'article premier de la Convention du patrimoine mondial de 1972, il s'agit d'une proposition d'inscription en série de cinquante-six *monuments*.

Inclus dans la liste indicative

2 février 2017, sous le nom de « Caravansérail persan »

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 1er au 23 octobre 2021.

Informations complémentaires reçues par l'ICOMOS

Une lettre a été envoyée à l'État partie le 24 septembre 2021 pour lui demander des informations complémentaires sur l'approche en série, la justification des critères (ii) et (iii), les conditions d'intégrité, les modalités de gouvernance, les ressources humaines et les ressources financières, le cadre de planification, les directives de conservation et le suivi.

Des informations complémentaires ont été reçues de l'État partie le 10 novembre 2021.

Un rapport intermédiaire a été fourni à l'État partie le 20 décembre 2021, qui résume les questions identifiées par la Commission du patrimoine mondial de l'ICOMOS. Des informations complémentaires ont été demandées dans le rapport intermédiaire, incluant : les liens entre les éléments constitutifs ; l'approche en série ; le caractère distinctif des caravansérails persans ; la sélection des éléments constitutifs, l'environnement ; la reconstruction ; et enfin la composition de la Base du caravansérail persan.

Des informations complémentaires ont été reçues de l'État partie le 28 février 2022.

Toutes les informations complémentaires reçues ont été intégrées dans les sections correspondantes de ce rapport d'évaluation.

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

9 mars 2022

2 Description du bien proposé pour inscription

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

Depuis l'époque des Achéménides (559-330 av. J.-C.), un réseau de routes a été construit à travers l'Iran, parmi lesquelles la plus importante était la route reliant Suse et Sardes (en Anatolie, actuelle Turquie) qui s'étendait sur 2 500 kilomètres. Dans le cadre de l'infrastructure soutenant ces routes, les rois achéménides encouragèrent la construction de relais (*chāpār-khānehs*) où les messagers royaux et les voyageurs pouvaient se reposer et trouver des montures fraîches. Ces relais servirent de modèles pour les futurs caravansérails. Sous la dynastie parthe (247 av. J.-C.-224 de notre ère), le commerce entre l'Orient et l'Occident, empruntant les routes de la soie, devint florissant. Sous le règne des Parthes sur la Perse, de nombreux relais et caravansérails furent construits pour

la relier aux steppes d'Asie centrale à l'est et à la Mésopotamie à l'ouest.

La période sassanide (224-651 de notre ère) fut importante dans le développement et l'architecture des caravansérails préislamiques. Du fait de l'économie florissante de l'empire, la construction de routes et la sécurité des voyageurs devinrent une priorité absolue, entraînant la construction de nombreux caravansérails sur les routes principales. Les plus anciens caravansérails inclus dans le bien proposé pour inscription datent de cette période (par exemple *Deyr-e Gachin* et *Noushīrvān*). Jusqu'à la fin de l'époque sassanide, la construction des caravansérails n'était possible que sous l'autorité du roi.

L'avènement de l'islam et son expansion en Iran entraînèrent de grands changements sociaux, culturels, économiques, commerciaux et religieux. Après la chute de l'Empire sassanide, la protection et l'entretien des routes furent négligés. Pendant plus de trois siècles, les guerres et la multiplication des vols rendirent les voyages difficiles. Une amélioration de la sécurité pendant la période seldjoukide permit la construction d'autres caravansérails. Deux exemples de cette époque sont inclus dans la proposition d'inscription : *Parand (Ghal'e Sangi)* et *Robāt-e Sharaf*. Trois autres caravansérails datant de la dynastie ilkhanaïde (1256-1335) font partie du bien proposé pour inscription : *Anjireh Sangi*, *Jamāl Ābād* et *Abbās Ābād Tāybād*. Durant la période timouride (XVe-XVIe siècle) d'autres caravansérails furent construits pour soutenir l'expansion du commerce. À la différence des périodes antérieures, ils étaient également édifiés à l'intérieur des villes. Deux éléments constitutifs illustrent cette période : *Qelli* et *Fakhr-e Dāvūd*.

L'importance grandissante des routes maritimes au XVIe siècle eut un impact important sur les routes terrestres ; le commerce avec les pays d'Europe se développa. Pour répondre à cette dynamique de changement, de nouvelles relations émergèrent sous la dynastie safavide (1501-1722) et, en conséquence, de nouvelles routes furent construites et les anciennes furent réparées. Cette époque est considérée comme l'âge d'or de la construction des caravansérails en Iran. Cela se reflète dans la composition du bien proposé pour inscription avec trente et un éléments datant de cette période : *Sheikhali Khān (Chāleh Siyāh)* ; *Maranjāb* ; *Amin Ābād* ; *Gabr Ābād* ; *Mahyār* ; *Gaz* ; *Mādar Shāh* ; *Kūhpāyeh* ; *Mazīnān* ; *Fakhr Ābād* ; *Sarāyān* ; *Qasr-e Bahrām* ; *Āhovān* ; *Mayāmey* ; *Abbās Ābād* ; *Miāndasht* (une de ses structures) ; *Zeynoddīn* ; *Meybod* ; *Farasfaj* ; *Īzadkhāst* ; *Khājeh Nazar* ; *Dehdasht* ; *Bisotūn* ; *Ganjali Khān* ; *Yām* ; *Goujebel* ; *Khoy* ; *Sāeen* ; *Titi* ; *Mehr* ; et *Zafarāniyeh*. Les caravansérails datant de cette période étaient plus imposants et plus spacieux. Un élément inclus dans le bien représente la dynastie zand (1750-1779) : *Bāgh-e Sheikh (Abdolqafār Khān)*. Il reste peu de caravansérails debout de cette période.

Sous la dynastie qadjar (1794-1925), la construction des caravansérails se poursuivit mais l'activité commerciale était en recul par rapport aux périodes précédentes.

Les derniers caravansérails furent construits sous Naser al-Din Shāh (1848-1896) mais l'émergence du transport motorisé réduisit leur importance. La construction du réseau ferroviaire transiranien et l'utilisation à grande échelle des véhicules à moteur entraînaient de très importantes transformations sociales et, par la suite, de nombreux caravansérails furent progressivement abandonnés et tombèrent en décrépitude. Quinze caravansérails reflètent cette dernière époque : *Yengeh Emām* ; *Neyestānak* ; *Chehel Pāyeh* ; *Khān* ; *Deh Mohammad* ; *Tāj Ābād* ; *Chāh Kūrān* ; *Anjireh Ājori* ; *Kharānaq* ; *Rashti* ; *Borāzjān* ; *Chameshk* ; *Afzal* ; *Bastak* ; et *Sa'adossaltaneh*.

L'un des principaux problèmes rencontrés par les caravanes et les voyageurs en général pendant leur voyage était la rareté de l'eau. Les haltes des caravanes étaient par conséquent déterminées par la présence de réserves d'eau potable. Le long des routes caravanières il y avait habituellement des citernes à distance régulière, grâce auxquelles les voyageurs pouvaient s'approvisionner en eau et se reposer après avoir parcouru de nombreux kilomètres. De nombreux caravansérails possédaient donc des citernes (dans la cour ou à l'extérieur des bâtiments). Dans certains cas, l'eau pouvait être canalisée à partir de sources, de ruisseaux ou de rivières proches.

La distance parcourue par une caravane ou un groupe de voyageurs sur une journée complète dépendait de la topographie, qui elle-même déterminait l'emplacement des caravansérails. En général, dans les régions de plaines, l'espacement entre les caravansérails était en moyenne de trente-cinq kilomètres. Dans les régions montagneuses, la distance dépendait de la déclivité de la route, l'intervalle pouvant par conséquent être réduit à dix ou vingt kilomètres. Dans les basses terres bordant le golfe Persique, la distance entre deux caravansérails pouvait être aussi courte que cinq kilomètres.

Le nombre considérable de caravansérails construits au fil des siècles permet de les catégoriser de multiples manières ou de les regrouper en différentes typologies. Une distinction générale peut être faite entre les caravansérails urbains et ce que l'État partie appelle les caravansérails « hors des villes ». Les premiers étaient habituellement implantés à proximité des bazars et liés aux zones commerçantes de la ville. En raison du prix élevé du terrain, ces caravansérails comportaient en général deux étages. Pour les caravansérails construits hors des villes, la sécurité était un motif essentiel de leur construction et influençait leur conception architecturale. Il s'agissait donc le plus souvent de structures autosuffisantes, surtout s'il n'y avait pas de villages à proximité. Le prix du terrain étant faible, ils comportaient généralement un seul étage et des cours assez vastes.

Les conditions climatiques et géographiques permettent de regrouper les caravansérails en cinq typologies principales : le type de montagne ; le type du golfe Persique (semi-tropical) ; le type de la rive sud de la mer Caspienne ; le type du désert du plateau central et le type de zone de plaine. La plupart des caravansérails construits dans les

montagnes et les régions froides n'ont pas de cour centrale mais un vaste hall pour accueillir les voyageurs. Ces régions présentant rarement un intérêt économique majeur, les caravansérails étaient surtout conçus pour offrir un abri aux voyageurs et protéger les caravanes durant les tempêtes d'hiver.

Le commerce maritime était très important et le transfert des marchandises entre les ports de la côte sud et les villes du centre de l'Iran entraîna la construction de nombreuses routes, et par conséquent d'un grand nombre de caravansérails. Dans les régions côtières chaudes et humides le long du golfe Persique, les bâtiments étaient conçus pour permettre les courants d'air et offrir autant d'ombre que possible. Les caravansérails étaient donc généralement construits sans cour centrale et avaient une structure quadrangulaire avec un hall central en forme de croix ainsi que plusieurs pièces périphériques. Ces dernières étaient généralement accessibles par l'extérieur. La plupart de ces caravansérails furent bâtis sous le règne de la dynastie safavide.

Les caravansérails sont moins nombreux sur la côte sud de la mer Caspienne que dans les autres régions de l'Iran. En raison du climat doux et de la densité de population plus élevée, les établissements humains y étaient plus nombreux, ce qui diminuait la nécessité de construire des caravansérails. La plupart des caravansérails situés dans cette région sont structurés autour d'une cour centrale. Bien que ce modèle réduise la circulation de l'air dans les pièces et les écuries, il offre une meilleure sécurité.

La majorité des caravansérails étaient construits dans les plaines du désert central. Ils sont considérés comme étant parmi les plus vastes, les plus somptueux et les plus beaux de leur type. Ils présentent généralement une cour centrale et deux ou quatre grands *iwāns* (porches) ouverts sur deux ou quatre côtés de la cour. Les logements entouraient la cour centrale et les écuries étaient construites à l'arrière de ces pièces qui étaient surélevées de quelques marches par rapport au niveau de la cour, afin d'empêcher l'eau, la boue ou la poussière d'y pénétrer. Les caravansérails « de zone de plaine » sont situés dans la plaine fertile de l'Iran. Ils présentent des caractéristiques mêlant le type du désert et le type semi-tropical du golfe Persique.

La superficie des cinquante-six éléments constitutifs totalise 30,62 ha et celle des zones tampons, 3 347,50 ha. La superficie des éléments constitutifs englobe principalement les bâtiments du caravansérail ou, dans quelques cas, elle inclut d'autres structures auxiliaires situées à l'extérieur du caravansérail (par exemple un qanat ou une citerne).

État de conservation

Un grand nombre, sinon la plupart des caravansérails inclus dans le bien en série ont été agrandis, reconstruits et restaurés au fil des siècles. L'arrivée du chemin de fer et plus tard des véhicules à moteur entraîna des changements radicaux, qui conduisirent à l'abandon progressif et au déclin des caravansérails. Ceux situés dans des lieux isolés, où les conditions climatiques sont

plus rudes, furent les plus touchés. L'inscription des éléments constitutifs sur la liste du patrimoine culturel national à partir de 1934 permit de procéder à d'importantes restaurations au fil des ans.

Mādar Shāh, qui fut le premier caravansérail à être désigné en 1934, subit des transformations considérables à la fin des années 1950 et au début de 1966, lorsqu'il fut transformé en hôtel. Le dossier de proposition d'inscription reconnaît que les interventions effectuées tentaient de créer un bâtiment présentant une architecture similaire à celle de l'époque safavide. La mission d'évaluation technique de l'ICOMOS a confirmé que cet élément constitutif a été considérablement restauré et reconstruit, avec l'ajout de deux niveaux supplémentaires sur une aile et une extension horizontale pour aménager davantage de chambres et de nombreux équipements nécessaires à un hôtel de luxe moderne.

D'autres caravansérails classés jusqu'aux années 1970 – tels que *Ganjali Khān* (1937), *Mahyār* (1942), *Gaz* (1951) et *Miāndasht* (1957) – firent l'objet de premières restaurations lourdes et de reconstructions partielles impliquant l'utilisation de ciment, de béton armé et le blanchiment des murs et des plafonds. Des photographies incluses dans le dossier de proposition d'inscription illustrent les reconstructions passées de *Noushivān*, *Qelli*, *Robāt-e Sharaf*, *Fakhr-e Dāvūd*, *Zafarāniyeh* et *Qasr-e Bahrām*. En outre, la mission d'évaluation technique de l'ICOMOS rapporte que la voûte de couverture de l'une des *shotor-khāns* (écuries) situées à l'est de l'axe d'entrée du caravansérail de *Chameshk* a été détruite. À *Tāj Ābād*, qui est un caravansérail circulaire, une partie des *shotor-khāns* du côté ouest a également été détruite. À *Yengeh Emām*, la voûte de couverture de l'*iwān* sud donnant sur la cour a disparu. Sur la base des informations fournies par la mission d'évaluation technique, ces éléments seront reconstruits avec des matériaux et des savoir-faire traditionnels.

Actuellement, les interventions de conservation sont beaucoup plus contrôlées et se fondent sur un bon niveau de documentation et de recherche. La reconstruction partielle est destinée à protéger le tissu authentique ; ainsi, lorsque des murs ont perdu leur couche de parement, une nouvelle couche est posée afin d'empêcher toute détérioration supplémentaire due à l'impact des intempéries sur le noyau du mur. Dans le cas des coupoles, des voûtes et des arches partiellement endommagées, leurs parties manquantes sont reconstituées afin d'assurer la stabilité structurelle.

Sur la base des informations fournies par l'État partie et des observations de la mission d'évaluation technique, l'ICOMOS considère que l'état de conservation du bien est acceptable pour la plupart des éléments constitutifs, à l'exception de quelques-uns qui sont : *Titi*, *Khoy*, *Sāeen* et *Chameshk*. La mission a observé que ces trois derniers sites n'ont pas de portes, de sorte que leur accès n'est pas contrôlé. Pendant la période de la mission, *Khoy* faisait l'objet de travaux de conservation. Les caravansérails qui ne sont pas utilisés actuellement et ne sont pas considérés

comme des sites archéologiques sont plus exposés aux effets des intempéries. Certaines constructions auxiliaires, telles que les citernes, les tombes ou les fours, qui sont situées à l'extérieur des caravansérails mais incluses dans la zone de l'élément constitutif, présentent un besoin urgent de conservation (par exemple la tombe qui se trouve à côté du caravansérail *Khān* et la citerne à l'extérieur de *Chāh Kūrān*). À *Borāzjān*, l'état du parement en pierre de la cour devrait être évalué de toute urgence.

Facteurs affectant le bien proposé pour inscription

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 proposé pour inscription sont les pressions dues au développement, les contraintes liées à l'environnement, les catastrophes naturelles et les contraintes dues au tourisme.

Les caravansérails situés à proximité de villages ou de petites villes sont moins susceptibles d'être affectés par les pressions dues au développement, dans la mesure où leur développement est encadré par des plans directeurs. Cependant, dans certains cas, l'efficacité de ces mesures est discutable. Par exemple, sur la base des observations de la mission d'évaluation technique de l'ICOMOS, la construction d'une mosquée moderne dans la zone tampon de *Sheikhali Khān* a dû être stoppée par le ministère iranien du Patrimoine culturel, du Tourisme et de l'Artisanat (IMCHTH) pour des raisons de hauteur excessive et d'utilisation inadaptée des matériaux. De même, à *Tāj Ābād*, des maisons ont été construites à proximité immédiate de la partie sud-ouest du caravansérail, de sorte que le *shotor-khān* de cette partie du bâtiment a été partiellement détruit. Des structures modernes, directement reliées aux caravansérails, ont aussi été observées à *Borāzjān* et à *Jamāl Ābād*. Un réservoir de carburant à proximité immédiate de *Maranjāb* a également été remarqué par la mission d'évaluation technique de l'ICOMOS.

À *Khoy*, un tunnel autoroutier est en construction à proximité immédiate du caravansérail. Le caravansérail *Azal* étant situé dans une zone commerciale dense, les changements et transformations négatifs des bâtiments voisins doivent être soigneusement contrôlés. Un certain nombre de tours de transmission ayant un impact visuel négatif ont été observées dans les zones tampons et l'environnement plus large de plusieurs caravansérails (par exemple *Zeynoddīn*; *Sarāyān*; *Rashti*; *Neyestānak*; *Meybod*; *Maranjāb*; et *Deh Mohammad*).

Bastak a été transformé en hôtel et café-restaurant par un investisseur privé. Certaines des interventions ne sont pas adaptées à la conception architecturale du bâtiment.

Les caravansérails situés dans les régions montagneuses ou désertiques sont particulièrement exposés aux contraintes liées à l'environnement. L'érosion éolienne est la principale pression à cet égard. Son impact négatif a été observé par la mission d'évaluation technique de l'ICOMOS sur les murs et les toits des éléments constitutifs

qui n'ont pas bénéficié de travaux de conservation récents. Lorsque l'érosion se produit, elle accélère la détérioration si elle n'est pas traitée à temps. L'humidité est également une menace importante. Bien que l'eau soit rare dans l'environnement désertique, la petite quantité provenant de la rosée et des rares pluies peut entraîner de graves dommages en raison des grandes amplitudes thermiques entre le jour et la nuit et entre les saisons dans le climat désertique. Les dégâts provoqués par l'humidité sont aggravés par l'érosion éolienne, car l'eau pénètre dans les matériaux érodés par des microfissures et des trous. Elle provoque alors d'autres dommages car elle se cristallise avec les changements de température.

Pour les caravansérails situés dans les régions humides et tempérées du nord de l'Iran, l'humidité est la principale cause de détérioration. Le caravansérail *Titi* en est un exemple flagrant. L'humidité élevée et les précipitations ont provoqué un changement de couleur des matériaux dans toutes les parties du caravansérail. La prolifération des mauvaises herbes et d'autres végétaux observable dans cet élément constitutif en résulte.

La construction d'une usine de production de chaux dans l'environnement plus large des caravansérails *Anjireh Ājori* et *Anjireh Sangi* suscite des inquiétudes concernant les effets de la pollution, ainsi que les effets cumulatifs de la potentielle expansion des logements et des bâtiments de service pour les ouvriers et de l'amélioration de l'accessibilité routière.

Les impacts potentiels du changement climatique ne sont pas mentionnés dans le dossier de proposition d'inscription, mais l'ICOMOS considère qu'il s'agit d'un facteur qui mérite une plus grande attention, dans la mesure où il peut avoir un effet multiplicateur sur les contraintes liées à l'environnement existantes. Le bien proposé pour inscription étant situé dans une région à risque sismique, les tremblements de terre constituent une menace potentielle pour les caravansérails. Pourtant, aucun plan de préparation aux risques n'a été élaboré spécifiquement pour répondre aux besoins du bien proposé pour inscription.

Sur la base des informations fournies par l'État partie et des observations de la mission d'évaluation technique de l'ICOMOS, les contraintes dues aux visiteurs et au tourisme ne sont pas, actuellement, une préoccupation majeure. Toutefois, il convient de noter que la mission s'est déroulée dans le contexte de la pandémie de COVID-19. Les chiffres relatifs à la fréquentation indiqués dans le dossier de proposition d'inscription reflètent une forte baisse du nombre de visiteurs étrangers et nationaux en 2020 par rapport aux niveaux enregistrés en 2018. Les données incluses dans le dossier de proposition d'inscription ne remontant que jusqu'à 2017, elles ne fournissent pas d'informations détaillées sur les tendances en termes de visites à long et à moyen terme.

La mission d'évaluation technique de l'ICOMOS a observé que l'adaptation de certains des éléments constitutifs pour abriter des fonctions hôtelières modernes crée un certain

nombre de situations et de problèmes difficiles. L'ICOMOS recommande donc que l'État partie publie des directives générales pour l'adaptation des caravansérails aux exigences de confort moderne telles que l'électricité, la climatisation, l'eau, les égouts, les équipements de cuisine et le logement du personnel.

L'ICOMOS considère que l'état de conservation est acceptable pour la plupart des éléments constitutifs du bien, mais que certains ont un besoin urgent de travaux de conservation. Les principaux facteurs affectant le bien proposé pour inscription sont les pressions dues au développement et les contraintes liées à l'environnement.

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 :

- Associés à un réseau de routes historiques, les caravansérails offraient un espace exclusif d'interactions humaines, un point de rencontre pour les voyageurs, les marchands, les scientifiques et de nombreux autres érudits qui souhaitaient échanger des connaissances et des idées, en plus de remplir des fonctions de sécurité, de commerce et d'échange.
- En tant que type de construction, le caravansérail est considéré comme étant l'une des réalisations exceptionnelles de la civilisation et de l'architecture persanes, qui fut façonnée et qui évolua au fil des générations dans le contexte géographique de l'Iran, et qui a su maintenir son effet, son importance et sa situation sur plus de deux millénaires.
- Le caravansérail persan est un héritage de la continuité ininterrompue de la tradition architecturale perse à travers les millénaires, répondant à des besoins et à des nécessités. Sa formation, son évolution et son développement au cours des différentes périodes dépendaient des circonstances sociales, économiques, religieuses et politiques.

Il s'agit d'une proposition d'inscription de cinquante-six éléments constitutifs répartis sur des milliers de kilomètres, à travers différentes provinces d'Iran et bénéficiant de conditions climatiques variées. Les caravansérails composant la série ont été sélectionnés parmi plus de 1 000 caravansérails connus, dont environ 700 sont inscrits sur la liste du patrimoine culturel national. L'ICOMOS rappelle que conformément aux exigences du paragraphe 137 des *Orientations devant guider la mise en œuvre de la Convention du patrimoine mondial*, les biens en série doivent inclure des éléments constitutifs reliés entre eux par des liens clairement définis.

L'ICOMOS note que le dossier de proposition d'inscription et les informations complémentaires fournies comprennent de nombreuses références écrites et

graphiques aux routes historiques auxquelles les caravansérails étaient liés – à savoir les routes de la soie, les routes des épices, la route du Khorasan et la route royale. Dans « Les routes de la soie : une étude thématique de l'ICOMOS » publiée en 2014, l'ICOMOS recommandait une approche conceptuelle basée sur une sélection de corridors. Une approche thématique avait été envisagée, mais n'avait pas été privilégiée pour différentes raisons, notamment parce que cela briserait la compréhension de la connectivité globale des villes plus tardives, des plus petites villes de marché, des relais, des sanctuaires, des monastères, etc. De plus, une collection de relais implantés le long de la route, dissociés de leur paysage, de leur contexte de villes plus petites, de la gestion hydraulique, des cols naturels, etc., semblerait moins pertinente. En outre, l'ICOMOS a noté qu'une telle approche irait à l'encontre des recommandations de la réunion d'experts d'Itingen (tenue en Suisse en 2010), qui déclarait que les propositions d'inscription en série ne devraient pas être un simple catalogue de sites sans une définition appropriée des liens fonctionnels entre les éléments constitutifs. Les recommandations d'Itingen ont été reprises au paragraphe 137 des *Orientations devant guider la mise en œuvre de la Convention du patrimoine mondial*.

En conséquence, dans sa demande d'informations complémentaires envoyée en septembre 2021, l'ICOMOS a demandé à l'État partie d'expliquer quels liens existent entre les caravansérails inclus dans la proposition d'inscription en série autres que la nature de leur typologie. L'ICOMOS a considéré que la réponse de l'État partie n'a pas apporté de nouvelles informations par rapport à celles incluses dans le dossier de proposition d'inscription. Par conséquent, dans son rapport intermédiaire, l'ICOMOS a réitéré sa demande concernant cette question de manière plus détaillée. De plus, le rapport intermédiaire a demandé si l'État partie pouvait préciser les raisons qui avaient présidé au choix de mettre l'accent sur la typologie pour justifier l'approche en série et si une approche axée sur des itinéraires culturels avait été envisagée à un certain moment au cours du développement de la proposition d'inscription.

La réponse de l'État partie a réaffirmé l'importance des caravansérails en tant qu'infrastructures vitales des routes. Il a été ajouté que, en tant qu'ensemble, les caravansérails sélectionnés relient d'importants itinéraires historiques et culturels et que la plupart des caravansérails iraniens étaient situés le long de la route de la soie/grande route du Khorasan. L'État partie a expliqué aussi qu'il était impossible de suivre une approche fondée sur des itinéraires culturels étant donné que l'évolution et les transformations architecturales des caravansérails au fil des diverses époques historiques constituaient un critère important de sélection de la série.

L'ICOMOS considère que, compte tenu de leur fonction en tant qu'infrastructures routières, tous les caravansérails – qu'ils fassent partie du bien proposé pour inscription ou non – sont par essence définis par leurs associations avec les routes. Tandis que certains

éléments constitutifs du bien sont associés à la route du Khorasan, d'autres étaient situés sur des routes moins importantes, qui font partie d'un réseau routier complexe. En outre, ce réseau a évolué au fil du temps sur près de deux millénaires. L'ICOMOS considère qu'il reste à expliquer clairement comment les cinquante-six éléments constitutifs, qui font partie du bien proposé pour inscription, sont reliés.

Analyse comparative

L'analyse comparative fournie par l'État partie dans le dossier de proposition d'inscription part du principe que le caravansérail est un type de bâtiment. Elle reconnaît tout d'abord que les caravansérails constituent un patrimoine commun qui s'étend de l'Europe à la Chine, de la région du Maghreb au sous-continent indien. Cependant, seuls cinq pays, considérés comme ayant le plus grand nombre de caravansérails et présentant de meilleures conditions d'intégrité et d'authenticité, ont été sélectionnés : la Turquie, la Syrie, l'Arménie, l'Azerbaïdjan et le Turkménistan. Les paramètres suivants sont ensuite utilisés pour structurer les comparaisons : variation de la situation géographique ; diversité fonctionnelle ; types de ressources pour la construction des caravansérails ; diversité climatique ; histoire ; la diversité des formes et des plans ; matériaux de construction ; systèmes d'alimentation en eau ; détails architecturaux ; décoration ; mécènes/commanditaires. Des paramètres complémentaires sont présentés dans un tableau avec des notations, mais ne sont pas mentionnés dans les comparaisons présentées. Ce sont : le rôle des relais dans la prospérité du commerce dans l'Ancien Monde ; le nombre de caravansérails ; les espaces de vie requis (chambres, écuries, cour, etc.) ; les espaces de services nécessaires (cuisine, toilettes, salle d'eau, magasin, entrepôt, etc.) ; le rôle des caravansérails dans les interactions culturelles ; le niveau de sécurité ; le niveau de fonctionnalité et d'efficacité ; la qualité des logements. L'ICOMOS note que certains de ces paramètres ne sont pas pertinents aux fins de l'analyse comparative.

La comparaison avec les caravansérails de Turquie aboutit à la conclusion que les caravansérails iraniens ont une histoire beaucoup plus longue, qu'ils sont plus nombreux, que la variété de leurs schémas et plans est plus grande, que les routes sont plus diverses et nombreuses en Iran et que la diversité des espaces d'hébergement y est supérieure. Par rapport à la Syrie, l'analyse suggère que la diversité et le nombre des routes en Iran sont plus importants et que la technologie d'approvisionnement en eau dans les caravansérails iraniens est plus élaborée et avancée, entre autres aspects. Les caravansérails du Turkménistan ont un éventail d'éléments décoratifs plus restreint, une histoire plus courte, ils sont moins nombreux, et la diversité ainsi que le nombre des routes anciennes sont moindres. L'analyse des caravansérails d'Arménie aboutit à des conclusions similaires pour ce qui est du nombre, de la diversité et de la longévité historique. Des conclusions similaires sont présentées pour les comparaisons avec les caravansérails d'Azerbaïdjan.

Globalement, cette partie de l'analyse comparative aboutit à la conclusion que les caravansérails situés dans les pays étudiés possèdent des valeurs et des caractéristiques exceptionnelles, en plus d'être bien conservés. Toutefois, l'État partie conclut que les caravansérails iraniens sont uniques par leur nombre, leurs valeurs architecturales et historiques, leur rôle dans l'interaction culturelle de différentes nations, leur situation, leur diversité fonctionnelle, leur rôle effectif dans le développement du commerce dans le monde antique et bien d'autres facteurs exceptionnels.

L'ICOMOS considère que les raisons pour lesquelles l'État partie a choisi de limiter l'analyse comparative à cinq pays seulement sont insuffisamment justifiées. L'ICOMOS considère également que certaines des conclusions présentées par l'État partie sont liées à des mesures quantitatives (par exemple le nombre de caravansérails ou le nombre de routes) plutôt qu'à la combinaison de valeurs et d'attributs exprimée par le bien proposé pour inscription. L'analyse comparative est également exclusivement fondée sur le caravansérail en tant que type de bâtiment et liée au critère (iv), alors que le bien est également proposé pour inscription selon les critères (ii) et (iii).

L'analyse comparative ne parvient pas non plus à expliquer en quoi le caravansérail persan présente des traits distinctifs ou des caractéristiques spécifiques à l'Iran, permettant de le considérer comme une typologie spécifique qui n'existe pas ailleurs dans la région géoculturelle plus large. C'est pourquoi, dans son rapport intermédiaire, l'ICOMOS a demandé à l'État partie de fournir des informations complémentaires sur le caractère distinctif des caravansérails persans par rapport aux caravansérails de la région plus large. Cet aspect est analysé en détail par rapport à la justification proposée du critère (iv).

L'analyse comparative comprend une deuxième partie liée aux comparaisons entre les caravansérails inclus dans la proposition d'inscription et d'autres caravansérails iraniens. Dans cette section, l'État partie explique que les cinquante-six éléments constitutifs ont été sélectionnés parmi plus de 1 000 caravansérails connus, dont environ 700 sont inscrits sur la liste du patrimoine culturel national, sur la base des critères suivants : continuité historique (époque sassanide, début de la période islamique, époques bouyide, ziyaride, seldjoukide, ilkhanide, timouride, safavide et qadjar) ; évolution de l'architecture (par exemple les changements de plan et de conception au cours des différentes périodes) ; géométrie, variété des matériaux et utilisation de modèles architecturaux de de qualité supérieure ; diversité des catégories (selon l'emplacement, l'environnement et le climat) ; état de conservation et gestion.

Dans sa demande d'informations complémentaires, envoyée en septembre 2021, l'ICOMOS a noté qu'un certain nombre de caravansérails qui ne sont pas inclus dans le bien proposé pour inscription sont cités comme des exemples dans la section « Description » du dossier

de proposition d'inscription. Par conséquent l'ICOMOS a demandé à l'État partie par quel processus il était arrivé à un total de cinquante-six éléments constitutifs. L'État partie a répondu que certains caravansérails qui figurent dans la section « Description » n'avaient pas été retenus parce qu'ils ne remplissaient pas les critères de sélection établis ou parce que leur état n'est pas assez stable. L'ICOMOS note qu'aucune justification détaillée n'a été fournie concernant la raison pour laquelle ces autres caravansérails n'auraient pas rempli ces critères. Il note aussi que quelques caravansérails inclus dans le bien proposé pour inscription ne semblent pas être dans un état stable ou bien sont en mauvais état de conservation (par exemple *Parand, Anjireh Sangi, Titi, Sāeen et Chameshk*). De même, l'État partie déclare que l'authenticité était un critère de sélection des éléments constitutifs ; pourtant, l'ICOMOS note que certains des caravansérails sélectionnés ont été largement reconstruits par le passé, comme le montrent les photos incluses dans le dossier de proposition d'inscription et les informations complémentaires soumises en février 2022.

Pour ces raisons, dans son rapport intermédiaire, l'ICOMOS a demandé à l'État partie de fournir une description détaillée des processus spécifiques et des étapes suivies pour exclure d'autres caravansérails afin d'atteindre le nombre de cinquante-six éléments constitutifs. Dans sa réponse, l'État partie a expliqué que, sur les 1 000 caravansérails identifiés sur la liste du patrimoine national, plus de 50 % avaient été démolis ou que leur état de conservation était inapproprié. Le processus de sélection a ensuite examiné les différentes périodes historiques – depuis la période sassanide jusqu'à la période qadjar. L'État partie a également expliqué que, s'il reste peu de caravansérails de la période sassanide, les périodes safavide et qadjar sont très bien représentées. Les informations complémentaires indiquent ensuite que 250 caravansérails d'une période historique ont été identifiés sans préciser de quelle période historique il s'agit. Les explications complémentaires fournies répètent que le processus de sélection a appliqué les critères identifiés, à savoir les différences et la diversité des plans et de l'architecture, l'état de conservation, l'intégrité et l'authenticité.

L'ICOMOS reconnaît qu'il serait déraisonnable d'attendre des explications détaillées sur les raisons qui expliquent pourquoi chacun des quelque 500 autres caravansérails qui auraient pu être pris en compte n'ont pas été inclus dans la série. En revanche, il serait opportun de savoir combien parmi ces 500 caravansérails appartiennent à chaque période historique considérée. Ainsi, l'État partie explique qu'il subsiste peu de caravansérails de la période sassanide mais ne donne pas d'information sur leur nombre. Il n'y a pas non plus d'information sur la raison pour laquelle, parmi ces quelques caravansérails subsistants, seuls deux ont été inclus dans la série, ou pourquoi ces deux-là seraient les plus représentatifs, en l'absence d'information sur les autres caravansérails.

L'ICOMOS conclut donc que la sélection des éléments constitutifs ne semble pas élaborée de manière appropriée et justifiée à ce stade, en dépit des informations complémentaires fournies. De plus, l'ICOMOS considère que, au-delà des explications selon lesquelles les caravansérails étaient associés à des routes historiques, les liens clairs entre les cinquante-six éléments constitutifs qui constituent le bien n'ont pas été justifiés de manière suffisante et compréhensible au-delà de leur typologie, comme l'exige le paragraphe 137 des *Orientations devant guider la mise en œuvre de la Convention du patrimoine mondial*.

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), (iii) 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 l'émergence du caravansérail favorisa la richesse des échanges d'influences culturelles. La diversité et la variété que l'on peut percevoir dans ce patrimoine résultent de la très longue période d'utilisation ininterrompue des caravansérails qui ont été des lieux d'interaction entre différentes civilisations au cours des trois derniers millénaires. Les caravansérails, qui sont l'une des structures les plus importantes construites le long des routes historiques, telles que les routes de la soie, Shāhrāh-e-Khorāsān (route du Khorasan) et les routes de pèlerinage, ont livré de précieuses idées.

Dans sa demande d'informations complémentaires envoyée le 24 septembre 2021, l'ICOMOS a noté que la justification proposée par l'État partie est liée aux caravansérails en général et n'est pas spécifique aux caravansérails inclus dans le bien proposé pour inscription. Par conséquent, l'ICOMOS a demandé des informations complémentaires sur la manière dont la série proposée de cinquante-six caravansérails pouvait être considérée comme présentant un échange d'influences considérable et fournissant des témoignages historiques de ces échanges d'idées et d'influences. L'État partie a répondu que les documents historiques, les poèmes, la littérature persane et les divers récits de voyage sont autant d'indications documentaires prouvant l'importance du rôle des caravansérails dans l'échange d'influences. L'État partie a ajouté que les caravansérails ont aussi joué un rôle important dans les échanges et le transfert des connaissances et du savoir-faire traditionnels en ce qui concerne la construction de ces structures.

L'ICOMOS considère que les informations complémentaires fournies restent générales et pourraient s'appliquer à des caravansérails situés sur d'autres territoires. En outre, elles n'expliquent pas quels échanges d'idées ou d'influences humaines – par rapport au développement de l'architecture ou de la technologie, des arts monumentaux, de la planification des villes ou de la création de paysages – doivent être pris en compte, comme le demande ce critère. Enfin, les informations fournies n'expliquent pas comment ces influences se manifestent dans les attributs du bien proposé pour inscription. Par conséquent, l'ICOMOS considère que ce critère n'a pas été justifié.

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

Ce critère est justifié par l'État partie au motif que le caravansérail persan reflète une tradition culturelle exclusive de longs voyages dans les temps passés et est un symbole d'une civilisation de la région de l'Iran qui a duré du Ve siècle avant J.-C. jusqu'aux premières années du XXe siècle. Le réseau de caravansérails et les infrastructures associées à différentes périodes historiques ont joué un rôle important dans l'expansion considérable du commerce entre les différentes régions du monde alors connu, ainsi que dans la progression des interactions économiques et culturelles entre les différents groupes ethniques et les diverses nations.

L'ICOMOS a également demandé des informations complémentaires sur la justification de ce critère dans sa demande envoyée le 24 septembre 2021. L'ICOMOS a demandé si l'État partie pouvait préciser à quelle tradition culturelle il faisait référence exactement et quelles pratiques culturelles lui sont associées, étant donné que ce critère prend largement en compte les processus. L'État partie a expliqué que l'initiative de construire un relais sécurisé et/ou un abri sûr en dehors des établissements humains remontait à 500 avant J.-C. Avec le temps, cette tradition a déterminé l'emplacement des caravansérails ; les exemples de la tradition culturelle de construction et de restauration des caravansérails se sont poursuivis de la période seldjoukide à la période qadjar. L'État partie a précisé que les routes de pèlerinage et les croyances religieuses qui ont débouché sur des services d'utilité et d'intérêt publics, des dotations et des offrandes font partie des caractéristiques des pratiques et des interactions culturelles qui résultent de l'existence des caravansérails.

L'ICOMOS considère que la justification fournie dans les informations complémentaires diffère dans une certaine mesure de celle qui est incluse dans le dossier de proposition d'inscription ; tandis que cette dernière met l'accent sur une tradition associée à de longs voyages et au réseau des caravansérails implantés le long des routes, la première se concentre sur la construction des caravansérails en elle-même. Ces deux aspects, même associés, n'expliquent pas en quoi ces traditions sont mieux exprimées par les caravansérails inclus dans le bien

proposé pour inscription. Comme le montre l'analyse comparative incluse dans le dossier de proposition d'inscription, des milliers de caravansérails furent construits le long des routes commerciales telles que les routes de la soie.

L'ICOMOS note également que la série telle qu'elle est présentée met l'accent sur les caravansérails en tant que typologie, ce qui a pour effet de les dissocier de leur contexte historique, économique et environnemental plus large en tant qu'infrastructures associées à des itinéraires culturels. Par conséquent, l'ICOMOS considère que ce critère n'a pas été justifié.

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

Ce critère est justifié par l'État partie au motif que, d'un point de vue architectural, le caravansérail est un type exceptionnel et unique de bâtiment qui apparut et se développa sur une très longue période dans la région perse et représente le savoir, l'art, la créativité et l'adaptation à la nature des peuples de Perse. Les caravansérails inclus dans le bien proposé pour inscription sont des chefs-d'œuvre de la période sassanide à la période islamique, ainsi que des époques seldjoukide, safavide et qadjar, situés sur tout le territoire iranien – depuis les rives de l'Araxe jusqu'aux rives nord du golfe Persique.

L'ICOMOS considère que les informations et la documentation fournies dans le dossier de proposition d'inscription n'ont pas clairement illustré en quoi les caravansérails d'Iran diffèrent significativement des autres caravansérails situés dans d'autres pays qui se sont développés le long des routes commerciales et culturelles terrestres entre l'Orient et l'Occident. En outre, l'ICOMOS note que les cinquante-six éléments constitutifs expriment une grande diversité de styles architecturaux et même de typologies, en fonction de leur emplacement et de leur époque de construction. Cet aspect complique encore plus la tâche d'identifier les caractéristiques précises qui sont déterminantes pour la définition de ce qui constitue les caravansérails persans. Par conséquent, dans son rapport intermédiaire, l'ICOMOS a demandé à l'État partie de fournir des détails sur ce qui caractérise les caravansérails persans en tant que typologie de construction distincte, à savoir quelles sont les spécificités architecturales, artistiques ou de construction qui permettent de les identifier comme un type de bâtiment différent par rapport à d'autres caravansérails dans d'autres pays. L'ICOMOS a également demandé si cette spécificité, si elle était clairement démontrée, serait mieux illustrée par une période historique ou une dynastie particulière.

L'État partie a répondu en réitérant les références aux origines perses des termes *Karevan* et *Karevansara*. Il a ajouté que les caravansérails tucs se sont inspirés des caravansérails iraniens qui présentent des structures et des styles architecturaux plus variés et des décorations

plus riches. L'État partie a conclu que les décorations sont propres au style architectural local de chaque région et qu'elles sont réalisées selon différentes méthodes et différentes manières d'utiliser les matériaux de construction. Aucune réponse n'a été fournie pour déterminer si le caractère distinctif des caravansérails persans serait mieux illustré par une période historique ou une dynastie particulière.

L'ICOMOS note que l'analyse comparative incluse dans le dossier de proposition d'inscription est structurée autour des caravansérails dans des entités politiques modernes (à savoir les pays), tandis que le bien proposé pour inscription couvre une période de près de deux millénaires, au cours desquels les entités politiques (à savoir les dynasties et les empires) et les territoires qu'elles couvraient étaient très différents de ce qu'ils sont aujourd'hui. Le système des caravansérails s'est étendu bien au-delà des frontières actuelles de l'Iran dans des territoires voisins tels que l'Ouzbékistan, et surtout la Turquie ; certains de ces territoires faisaient effectivement partie de la Perse à l'époque de construction de certains caravansérails.

Pour étayer son analyse, l'ICOMOS a effectué une autre série d'études de documents et rapports en plus de celle déjà entreprise au début du processus d'évaluation. Ce processus de consultation a conduit l'ICOMOS à conclure que la dénomination de caravansérails persans en tant que typologie en elle-même serait injustifiée, en particulier si l'on se réfère à la période de près de deux millénaires que représente la série proposée. L'ICOMOS considère qu'il serait plus approprié de parler des caravansérails d'Iran.

L'ICOMOS note que, par essence, le critère (iv) requiert que le bien proposé pour inscription démontre qu'il est associé à une période ou des périodes significative(s) de l'histoire humaine et que le bien a pu être créé à cette période, ou en refléter l'impact. Alors que l'approche suivie par l'État partie, qui consiste à inclure des caravansérails de différentes périodes de l'histoire, était censée démontrer leur évolution au fil du temps, il est difficile de comprendre en quoi certains caravansérails inclus dans la série – et la période qu'ils représentent – reflètent cette évolution. Le diagramme inclus dans le dossier de proposition d'inscription, qui illustre le développement des caravansérails au fil de l'histoire de l'Iran, indique par exemple que les périodes ilkhanide et timouride reflétaient la continuation du style et de l'architecture seldjoukides. D'autres références du dossier de proposition d'inscription indiquent que la construction des caravansérails sous les dynasties afsharide, zand et qadjar peut être considérée comme la continuation des Safavides. Plus spécifiquement, le dossier de proposition d'inscription mentionne que sous le règne des Afshar et des Zand, aucun changement majeur n'est intervenu dans la construction des caravansérails, mais que le modèle safavide a été suivi.

L'ICOMOS note que trente et un des cinquante-six éléments constitutifs (c'est-à-dire plus de la moitié) reflètent la période safavide, que le dossier de proposition

d'inscription désigne comme l'âge d'or de la construction des caravansérails en Iran. Les professionnels et les universitaires contactés par l'ICOMOS dans le cadre de son processus de consultation supplémentaire d'études de documents et rapports ont soutenu ce point de vue.

Comme l'indique le rapport intermédiaire et conformément au paragraphe 137 des *Orientations devant guider la mise en œuvre de la Convention du patrimoine mondial*, l'ICOMOS considère que la définition de liens clairs entre les éléments constitutifs est fondamentale pour éviter de réduire un bien en série à un simple catalogue de sites. Le large spectre temporel de la série renforce cette préoccupation, au vu du manque de démonstration claire de la manière dont chaque élément constitutif peut être considéré comme illustrant l'évolution des caravansérails en tant qu'exemple exceptionnel d'un type de bâtiment et comment cette typologie peut avoir été créée par une période ou des périodes significative(s) de l'histoire humaine. L'ICOMOS recommande donc que l'État partie concentre la sélection des éléments constitutifs autour de la période safavide.

L'ICOMOS considère que ce critère n'a pas été démontré à ce stade, en raison des problèmes soulevés par la sélection des éléments constitutifs de la série.

L'ICOMOS considère que les critères (ii) et (iii) n'ont pas été démontrés et que le critère (iv) n'a pas été justifié à ce stade.

Intégrité et authenticité

Intégrité

L'intégrité est une mesure du caractère entier et intact du bien proposé pour inscription et de ses attributs. Pour un bien en série, cela nécessite de l'examiner à deux niveaux : celui des éléments constitutifs et celui du bien proposé pour inscription dans son ensemble.

Au niveau des éléments constitutifs, certains caravansérails conservent leur fonction d'origine en tant que logements temporaires et lieux de repos pour les voyageurs d'affaires, les pèlerins ou les touristes, quand d'autres sont présentés comme des sites archéologiques. Par conséquent, leur intégrité ne peut être évaluée de la même manière. En ce qui concerne les caravansérails qui conservent leur fonction (ou du moins certains aspects de celle-ci), leur caractère complet ou leur intégrité physique sont assurés pour la plupart des éléments constitutifs ; dans certains cas, cela est dû en partie au fait que certains éléments structurels ou architecturaux ont été reconstruits au cours des dernières décennies, en employant des matériaux et des techniques de construction traditionnels similaires. Sur la base des observations de la mission d'évaluation technique de l'ICOMOS, trois éléments constitutifs présentent des problèmes d'intégrité physique : *Tāj Ābād*, *Chameshk* et *Yengeh Emām*.

Pour les caravansérails présentés comme des sites archéologiques, leur caractère complet et intact d'un point de vue physique ne peut être considéré de la même manière. Par conséquent, il est essentiel d'examiner si des effets négatifs du développement ou de la négligence peuvent avoir un impact sur leur stabilité structurelle. Si par le passé la négligence a pu conduire à la détérioration de certains des caravansérails (en particulier ceux qui sont situés dans des endroits reculés), il n'existe actuellement aucun problème majeur à cet égard d'après les observations de la mission d'évaluation technique de l'ICOMOS.

Certains effets négatifs du développement ont été observés par la mission d'évaluation technique de l'ICOMOS dans plusieurs caravansérails ; ces effets touchent essentiellement le cadre des éléments constitutifs. On peut citer à titre d'exemple : la construction d'un tunnel autoroutier à proximité du caravansérail *Khoy* ; l'existence de structures modernes autour de *Borāzjān* et *Jamāl Ābād* ; la présence d'un réservoir de carburant à proximité de *Maranjāb* ; et la présence de tours de transmission à *Zeynoddīn*, *Sarāyān*, *Rashti*, *Neyestānak*, *Meybod*, *Maranjāb* et *Deh Mohammad*.

L'évaluation de l'état des éléments constitutifs requiert également de déterminer si tous les éléments nécessaires sont inclus dans la délimitation du bien et si la zone est de taille appropriée pour assurer une représentation complète des caractéristiques et des processus qui transmettent la signification de l'élément constitutif. L'ICOMOS a noté que les délimitations de chaque élément constitutif sont tracées de manière à n'inclure que le caravansérail. Par conséquent, dans sa demande d'informations complémentaires envoyée en septembre 2021, l'ICOMOS a demandé à l'État partie de clarifier les raisons pour lesquelles l'environnement immédiat et les éléments associés importants n'étaient pas inclus dans les délimitations des éléments constitutifs. L'État partie n'a fourni aucune explication concernant l'environnement immédiat ; concernant les éléments associés, il a précisé que seuls ceux qui rendent directement service à chaque caravansérail sont inclus dans les délimitations, tandis que ceux qui peuvent rendre des services en dehors des caravansérails, par exemple le réseau de routes, n'ont pas été inclus.

La mission d'évaluation technique de l'ICOMOS a observé qu'un certain nombre d'éléments auxiliaires importants ne sont pas inclus dans les délimitations des éléments constitutifs. Par exemple, le pont historique enjambant une vallée inondable qui relie la route à l'entrée du caravansérail *Izadkhāst*. La tour de guet située au sommet de la colline voisine de ce même élément constitutif est un autre exemple. La mission d'évaluation technique de l'ICOMOS a observé une autre tour similaire près de *Chehel Pāyeh*. Ces tours de guet étaient construites afin de protéger ces caravansérails particuliers, même s'il s'agissait d'unités au sein d'un réseau bien plus vaste de structures défensives aménagées le long des routes. Leur exclusion des délimitations du bien proposé

pour inscription n'est pas justifiée et compromet l'intégrité des éléments constitutifs.

L'ICOMOS note que dans la brève synthèse de la valeur universelle exceptionnelle proposée contenue dans le dossier de proposition d'inscription, il est indiqué que les situations et les cadres des caravansérails étaient d'une importance capitale. Cependant cela n'est pas reflété dans les délimitations des éléments constitutifs. L'ICOMOS considère que la situation et le cadre de chaque caravansérail étaient déterminants pour la conception architecturale, par exemple en réponse aux conditions climatiques, à la disponibilité de l'eau ou aux besoins de défense. Pour les caravansérails situés hors des villes, leur situation et leur lien avec la route doivent être considérés comme des attributs importants. Les caravansérails urbains étaient habituellement situés à proximité des bazars et reliés aux centres marchands de la ville. Ces liens doivent aussi être reflétés dans les délimitations des éléments constitutifs.

En conséquence, l'ICOMOS a noté dans son rapport intermédiaire que les délimitations des éléments constitutifs doivent comprendre le cadre immédiat des caravansérails qui reflète les relations fonctionnelles, spatiales et environnementales des caravansérails avec leur environnement rural ou urbain. De même, les bâtiments auxiliaires qui sont déterminants pour la situation et le fonctionnement des caravansérails devraient aussi être inclus dans les délimitations des éléments constitutifs.

Par conséquent, l'ICOMOS considère que les délimitations proposées pour les éléments constitutifs ne garantissent pas la représentation complète des caractéristiques et des processus qui transmettent l'importance du bien proposé pour inscription, comme l'exige le paragraphe 88 des *Orientations devant guider la mise en œuvre de la Convention du patrimoine mondial*.

L'intégrité du bien dans son ensemble est aussi liée au choix et au nombre d'éléments constitutifs inclus dans la série. Comme cela a été exposé en relation avec l'analyse comparative, l'ICOMOS considère que la justification de la sélection des éléments constitutifs n'a pas été suffisamment étayée par rapport à la manière dont chaque élément contribue à la compréhension de l'évolution des caravansérails d'Iran en tant que typologie de construction distincte.

Étant donné que les critères pour justifier la valeur universelle exceptionnelle proposée n'ont pas été démontrés à ce stade, et que tous les attributs ne sont pas inclus dans les délimitations des éléments constitutifs, l'intégrité, telle qu'elle est définie par les *Orientations devant guider la mise en œuvre de la Convention du patrimoine mondial*, ne peut pas être confirmée à ce stade.

Authenticité

L'ICOMOS considère que l'authenticité des caravansérails doit être analysée sur la base du fait que la valeur universelle exceptionnelle est exprimée de manière véridique et crédible à travers leur usage et leur fonction, leur forme et leur conception, leurs matériaux et leur substance ainsi que leur situation et leur cadre.

Le dossier de proposition d'inscription comprend peu d'informations sur les usages actuels des éléments constitutifs, à l'exception de ceux qui sont préservés en tant que sites archéologiques. La mission d'évaluation technique de l'ICOMOS a établi qu'un nombre considérable de caravansérails accueillent encore des pèlerins d'une manière qui n'est pas très différente de celle de l'époque prémoderne. Parmi ces caravansérails, bon nombre ont été adaptés, ou sont en passe de l'être, à une version moderne de leur usage et de leur fonction d'origine, et présentent des altérations plus ou moins importantes de leur forme et de leur conception.

La réutilisation adaptative exige souvent le percement ou la condamnation de portes et des modifications visant à créer des toilettes, des cuisines et d'autres commodités modernes. Plus la fonction d'hébergement est luxueuse et plus l'élément constitutif souffre de pertes de forme et de conception. *Mādar Shāh*, qui fonctionne comme un hôtel cinq étoiles depuis les années 1960, a connu les plus grands changements dans sa forme et sa conception. *Ganjali Khān* a été adapté pour servir de centre des arts et artisanats traditionnels, ce qui ne représente pas une grande différence par rapport à son usage et à sa fonction d'origine, car les caravansérails étaient historiquement utilisés par des caravanes de marchands pour la vente et l'achat de marchandises.

Le fait que les écuries soient devenues inutiles constitue un changement important dans l'usage et la fonction des caravansérails. Les écuries étaient un élément essentiel de l'organisation spatiale et de la conception architecturale des caravansérails. Les structures d'alimentation en eau (par exemple les qanats, les points de collecte et les citernes) sont des parties essentielles des caravansérails, ou leur sont étroitement liées. Certaines de ces structures hydrauliques fonctionnent encore aujourd'hui, en particulier dans des lieux reculés du désert. D'autres sont conservées comme reliques historiques.

En termes de forme et de conception, il est difficile de déterminer dans quelle mesure les reconstructions et les interventions passées ont été réalisées sur la base d'une documentation détaillée et complète, et non fondées sur des conjectures ; une partie de la documentation photographique incluse dans le dossier de proposition d'inscription renforce cette crainte. L'ICOMOS a constaté que certains des caravansérails semblent avoir été fortement restaurés par le passé et qu'un nombre significatif d'entre eux ont connu un certain degré de reconstruction. Étant donné que ces interventions passées ont été réalisées avec des matériaux traditionnels et suivant des techniques traditionnelles de construction, il est

souvent impossible de distinguer les parties anciennes et nouvelles. De même, les traces de stratification sur les structures sont également très limitées.

Dans son rapport intermédiaire, l'ICOMOS a demandé à l'État partie de préciser si les reconstructions passées avaient influencé la sélection des éléments constitutifs et a demandé plus d'information sur l'approche de la reconstruction dans les directives de conservation préparées et utilisées actuellement. L'État partie a répondu que seul un très petit nombre de caravansérails (ou de parties de ceux-ci) avait été reconstruits par le passé dans le but de maintenir leur intégrité et leur authenticité, et que les documents historiques et témoignages de terrain à ce sujet sont à disposition. L'État partie a ajouté que seul le caravansérait de *Yām* avait été reconstruit sur la base de fouilles archéologiques et de photographies historiques, dont certaines sont incluses dans les informations complémentaires fournies. Comme indiqué dans son rapport intermédiaire, l'ICOMOS rappelle que, sur la base du paragraphe 86 des *Orientations devant guider la mise en œuvre de la Convention du patrimoine mondial*, la reconstruction de vestiges archéologiques ou de bâtiments ou quartiers historiques n'est justifiable que dans des circonstances exceptionnelles.

Sur la base des informations rassemblées par la mission d'évaluation technique de l'ICOMOS, les interventions de conservation récentes et en cours suivent les bonnes pratiques de conservation concernant la différenciation des nouveaux matériaux et substances de ceux d'origine et s'appuient sur des documents antérieurs fiables. Toutefois, la mission a également noté que certains éléments architecturaux et techniques avaient été ajoutés au caravansérait de *Bastak*, ce qui affecte son intégrité et son authenticité.

Les éléments décoratifs qui subsistent dans les caravansérails, d'une haute valeur archéologique, ont été préservés et présentés avec une grande attention quant à leur authenticité. L'authenticité des matériaux et des substances des parties basses ou souterraines des murs de tous les éléments constitutifs est intacte dans une large mesure. Quant aux matériaux et substances des parties supérieures des murs et des toits, leur authenticité est très variable. Les caravansérails qui se trouvent dans des lieux isolés et n'ont pas été utilisés pendant de longues périodes ont souffert de détérioration.

La plupart des interventions passées et présentes, à de très rares exceptions près, ont été réalisées par des maîtres d'œuvre traditionnels utilisant des techniques et des matériaux anciens. Il n'est cependant pas possible d'affirmer que les matériaux et l'artisanat traditionnels n'ont pas été altérés par des matériaux de construction contemporains. Sur la base des informations de la mission d'évaluation technique de l'ICOMOS, il a été compris que le ciment ou les mortiers hybrides sont parfois utilisés avec des mortiers de chaux traditionnels.

La situation et le cadre des caravansérails par rapport à différentes routes historiques demeurent évidents et compréhensibles. Dans les zones reculées, les routes historiques conservent leur largeur et leur forme d'origine en tant que routes de terre. Toutefois, dans de nombreux éléments constitutifs situés à proximité de villages, les zones bâties se sont étendues. En ce qui concerne les caravansérails urbains, leur cadre reste largement le même que par le passé.

Les critères justifiant la valeur universelle exceptionnelle n'ayant pas été démontrés à ce stade, l'authenticité de l'ensemble du bien telle que définie dans les *Orientations devant guider la mise en œuvre de la Convention du patrimoine mondial* ne peut être confirmée à ce stade. L'ICOMOS considère également que les conditions d'authenticité du caravansérail de *Yām*, qui a été largement reconstruit, et des caravansérails de *Bastak* et *Mādar Shāh*, dont l'architecture et la conception ont subi de considérables modifications, ne sont pas remplies.

En conclusion, l'ICOMOS considère que les conditions d'intégrité et d'authenticité de l'ensemble de la série et de chaque élément constitutif ne sont pas remplies à ce stade.

Délimitations

Il n'y a pas d'habitants permanents à l'intérieur des délimitations des éléments constitutifs. En revanche, la population résidant dans la zone tampon varie considérablement en fonction de l'emplacement des éléments constitutifs – selon qu'ils se trouvent dans une zone urbaine ou rurale ou dans un lieu isolé.

La plupart des questions liées à l'adéquation des délimitations des éléments constitutifs du bien ont déjà été évoquées dans la section Intégrité du présent rapport d'évaluation. L'ICOMOS considère que la manière dont les délimitations sont tracées actuellement présente essentiellement les caravansérails comme des objets architecturaux isolés. L'ICOMOS considère que les situations et les cadres des caravansérails font partie intégrante de leur identité et doivent être inclus dans les délimitations des éléments constitutifs. Cela s'applique aux caravansérails urbains comme aux caravansérails situés hors des villes.

Quant à l'inclusion des bâtiments auxiliaires dans les délimitations des éléments constitutifs, l'ICOMOS considère que les systèmes développés pour l'alimentation en eau doivent être pris en compte, en particulier au vu de l'aridité de la région et de son caractère stratégique tant pour les hommes que pour les animaux. Cet aspect des caravansérails est insuffisamment développé dans le dossier de proposition d'inscription. Les stratégies techniques mises en œuvre pour obtenir et distribuer l'eau permettent de mieux comprendre les dynamiques environnementales qui ont déterminé la conception et la situation des caravansérails à l'échelle du paysage.

L'ICOMOS rappelle que le caravansérail de *Behistun* est inclus dans Behistun (Iran, critères (ii) et (iii)), bien inscrit sur la Liste du patrimoine mondial en 2006.

Évaluation de la justification de l'inscription proposée

En résumé, l'ICOMOS conclut que la démarche et le processus de sélection des éléments constitutifs ont été insuffisamment expliqués, en particulier en ce qui concerne la comparaison avec d'autres bâtiments similaires et la justification du choix effectué. Les informations fournies ne justifient pas clairement en quoi chaque élément contribue à la compréhension de l'évolution des caravansérails d'Iran en tant que typologie de construction distincte, de manière substantielle, aisément définie et visible.

L'ICOMOS considère que, au-delà de l'explication selon laquelle les caravansérails étaient associés avec les routes historiques, les liens évidents entre les cinquante-six éléments constitutifs qui forment le bien proposé pour inscription n'ont pas été suffisamment et complètement justifiés au-delà de leur typologie. Le tracé des délimitations des éléments constitutifs n'inclut pas leurs environnements immédiats, qui font partie intégrante de leur identité. L'ensemble de ces remarques conduit l'ICOMOS à conclure que les conditions d'intégrité ne sont pas démontrées à ce stade.

Concernant les conditions d'authenticité, l'ICOMOS note qu'il est difficile de déterminer dans quelle mesure les reconstructions et interventions passées ont été basées sur une documentation complète et détaillée. L'ICOMOS reconnaît que les matériaux et les techniques de construction traditionnels sont toujours utilisés et sont essentiels pour la conservation du bien proposé pour inscription. Néanmoins, l'ICOMOS note que certaines reconstructions passées semblent avoir été entreprises parce que certains caravansérails ont été abandonnés et sont tombés en ruine, à la suite de l'introduction de systèmes de transport modernes, comme le reconnaît le dossier de proposition d'inscription. Ce type de reconstruction doit être distingué des nécessaires interventions de consolidation et d'entretien au fil du temps.

De plus, étant donné que les critères (ii) et (iii) n'ont pas été démontrés et que le critère (iv) n'a pas été justifié à ce stade, l'authenticité, telle que définie par les *Orientations devant guider la mise en œuvre de la Convention du patrimoine mondial*, ne peut être confirmée à ce stade.

4 Mesures de conservation et suivi

Documentation

Tous les éléments constitutifs sont cartographiés et enregistrés ; les plans, coupes et élévations sont disponibles pour chacun d'eux. La documentation est consultable sur place ou au bureau provincial du ministère iranien du Patrimoine culturel, du Tourisme et de l'Artisanat (IMCHTH) et à la Base du caravansérail persan à Téhéran.

Des documents détaillés et des illustrations des interventions et des reconstructions passées, permettant de comparer l'état de conservation avant et après travaux, sont disponibles – certains de ces éléments sont inclus dans le dossier de proposition d'inscription. L'ICOMOS note toutefois avec quelque inquiétude que la documentation et les recherches sur les structures auxiliaires telles que les citernes, les qanats et d'autres éléments historiques distincts ne sont pas disponibles pour tous les éléments constitutifs ou ne présentent pas le même niveau d'information.

Mesures de conservation

Sur la base des informations rassemblées par la mission d'évaluation technique de l'ICOMOS, les matériaux de construction et l'artisanat traditionnels sont encore largement utilisés dans toutes les pratiques de conservation. Les briques, qui sont le principal matériau de construction, pouvant toujours être produites selon les techniques traditionnelles pratiquées depuis des siècles, on préfère la remplacer plutôt que de prolonger la vie du matériau. Toutefois, comme a pu l'observer la mission d'évaluation technique, du ciment ou des mortiers hybrides sont parfois utilisés avec les mortiers de chaux traditionnels. De même, il a été observé que la qualité des interventions peut varier d'un projet à l'autre ; certains bâtiments bénéficient de projets très complets et détaillés, tandis que des détails manquent pour d'autres.

L'ICOMOS, dans sa première demande d'informations complémentaires envoyée en septembre 2021, a demandé à l'État partie de fournir des informations sur les procédures et les documents de conservation qui doivent orienter les travaux d'entretien et de conservation du bien proposé pour inscription et, en particulier, les principes de conservation qui doivent guider ces travaux. L'État partie a expliqué que les pratiques de conservation et de restauration qui prévalent comprennent : l'intervention minimale, l'adhésion aux principes de restauration et le respect de l'authenticité et de l'intégrité du bien (tant dans l'exécution que dans l'utilisation des matériaux de construction), sans autres détails. L'État partie a ajouté que les décisions concernant les interventions sont généralement prises par un conseil technique composé d'architectes spécialistes de la construction traditionnelle, de maîtres restaurateurs et d'ingénieurs. L'État partie a aussi expliqué qu'il existe un certain nombre de manuels de conservation au niveau national pour guider de telles interventions.

Selon le dossier de proposition d'inscription, chaque élément constitutif possède son propre plan de restauration. Après la demande de l'ICOMOS concernant le contenu de ces plans, l'État partie a expliqué que leur structure consiste en : des études, un travail de terrain (documentation, suivi, pathologie) et une planification (comprenant des cartes détaillées pour les interventions, ainsi que les calendriers et les prévisions budgétaires associés). Des échantillons des illustrations et d'autres informations incluses dans ce type de plan ont également été fournis.

Sur la base des observations de la mission d'évaluation technique, l'ICOMOS recommande que l'État partie publie des directives générales pour l'adaptation des caravansérails à des fonctions commerciales et d'accueil modernes.

Suivi

Le programme de suivi inclus dans le dossier de proposition d'inscription est structuré autour de quatre axes : la conservation et l'entretien ; la recherche et l'éducation ; le tourisme ; le développement.

Dans sa demande d'informations complémentaires envoyée en septembre 2021, l'ICOMOS a noté le grand nombre d'indicateurs de suivi identifiés. Il a donc demandé des précisions concernant la manière dont les informations collectées seront conservées et partagées entre les différents acteurs impliqués dans le système de gestion du bien proposé pour inscription ; en particulier, la manière dont les données collectées au niveau de chaque élément constitutif seront compilées afin de permettre une compréhension globale de l'état de conservation de l'ensemble du bien proposé pour inscription et comment ces informations seront utilisées pour éclairer les futures décisions de gestion et de conservation. L'État partie a répondu que les informations de suivi de chaque caravansérail sont conservées séparément dans l'unité de suivi des bureaux provinciaux de l'IMCHTH ; certains éléments seront regroupés puis examinés à la Base du caravansérail persan par des experts du suivi.

L'ICOMOS considère que le programme de suivi pourrait être trop ambitieux en termes de nombre d'indicateurs identifiés et surtout de périodicité (c'est-à-dire de fréquence) de la collecte des données, étant donné le nombre important d'éléments constitutifs. En l'état, le programme de suivi semble être conçu essentiellement au niveau de l'élément constitutif. Malgré les informations complémentaires fournies par l'État partie, la manière dont le programme de suivi fonctionnera pour le bien proposé pour inscription dans son ensemble reste à clarifier. Par conséquent, l'ICOMOS considère que le suivi nécessite d'être considérablement renforcé à cet égard.

L'ICOMOS considère que les méthodes de documentation et les mesures de conservation actuelles sont appropriées, même si certains éléments pourraient être améliorés et davantage alignés sur les principes internationaux de conservation. Le programme de suivi

devrait être renforcé pour faciliter la collecte et la compilation des données afin d'éclairer les décisions de gestion pour le bien proposé pour inscription dans son ensemble. Il serait également souhaitable que le système de suivi soit adapté de manière à faciliter l'intégration de ses résultats dans le questionnaire du Rapport périodique.

5 Protection et gestion

Protection juridique

Tous les éléments constitutifs sont inscrits sur la liste du patrimoine culturel national. Ils sont par conséquent protégés par différents instruments juridiques, à savoir la loi sur la protection du patrimoine national (1930), le règlement concernant la prévention des fouilles non autorisées (1980) et la loi concernant l'acquisition de terrains, de bâtiments et de locaux pour la protection des biens historiques (1969).

Les zones tampons sont soumises à des réglementations qui interdisent toute activité préjudiciable ou perturbatrice comme les activités industrielles polluantes ou l'accumulation de déchets. Les activités de construction à l'intérieur de la zone tampon des éléments constitutifs suivants sont interdites : *Abbās Ābād-Tāybād* ; *Robāt-e Sharaf* ; *Qelli* ; *Maranjāb* ; *Gabr Ābād* ; *Deyr-e Gachin* ; *Qasr-e Bahrām* ; *Sāeen* ; *Chehel Pāyeh* ; *Chāh Kūrān* ; *Goujebel* ; *Zeynoddīn* ; *Anjireh Ājori* ; *Anjireh Sangi* ; et *Bastak*. Les constructions dans les zones tampons des autres caravansérails sont soumises à des règles de hauteur. Les changements d'utilisation des sols de jardins et de terrains agricoles sont interdits dans les zones tampons de tous les éléments constitutifs.

L'ICOMOS considère que la protection juridique de tous les éléments constitutifs et de leurs zones tampons est appropriée. Toutefois, la mise en œuvre effective doit être garantie. La mission d'évaluation technique de l'ICOMOS a observé que la construction d'une mosquée moderne dans la zone tampon de *Sheikhali Khān* a dû être arrêtée par le ministère iranien du Patrimoine culturel, du Tourisme et de l'Artisanat (IMCHTH) en raison d'inquiétudes sur la hauteur excessive et l'utilisation de matériaux non conformes.

Système de gestion

Selon la loi, l'IMCHTH est l'autorité responsable de la conservation de tous les monuments et sites artistiques, historiques et culturels du pays. Dans le but de gérer le bien proposé pour inscription, l'IMCHTH a établi la Base du caravansérail persan sous l'autorité de l'adjoint au patrimoine culturel. Les travaux de la Base du caravansérail persan sont soutenus par deux comités – le Comité technique et le Comité directeur – et par des bureaux techniques locaux (aussi appelé provinciaux). L'ICOMOS, dans sa première demande d'informations complémentaires envoyée en septembre 2021, demandait à l'État partie de fournir des détails supplémentaires sur le rôle et les responsabilités de chacun des acteurs dans le système global de gestion du bien proposé pour inscription. Les informations fournies ont repris largement ce qui était déjà inclus dans le dossier de proposition d'inscription.

L'État partie a expliqué que le Comité technique est un comité consultatif qui propose des conseils sur tous les détails techniques, tels que les interventions ou l'utilisation de matériaux. Il est donc constitué de spécialistes expérimentés dans divers domaines, dont la restauration et la conservation, le tourisme, les artisanats, l'anthropologie, l'archéologie, l'ingénierie routière et l'architecture. Le Comité directeur est composé de représentants de différentes institutions liées à la gestion du bien proposé pour inscription, à savoir l'IMCHTH, le ministère des Routes et du Développement urbain, le ministère des Affaires intérieures, le ministère de l'Agriculture, l'Organisation de la protection de l'environnement, les maires et les conseils municipaux des villes, les conseils des villages, l'Organisation de la dotation iranienne ainsi que des ONG et le secteur privé.

Concernant les bureaux techniques locaux, l'État partie a expliqué que ce sont des bureaux situés dans les provinces, qui sont responsables d'un ou plusieurs caravansérails, opérant sous la supervision de la Base du caravansérail persan. D'après l'organigramme présenté, l'ICOMOS comprend qu'il existe vingt-quatre de ces bureaux.

Au vu de la complexité de ces dispositions de gouvernance, l'ICOMOS a aussi demandé comment les différents acteurs coordonnent leurs actions et diffusent l'information entre les différents niveaux administratifs. L'État partie a expliqué que les différents comités tiennent des réunions sur une base régulière. L'ICOMOS comprend que ces réunions sont mensuelles, mais sans certitude étant donné le peu d'informations données. Aucun détail n'a été fourni sur la coordination ou la diffusion des informations entre les différents niveaux administratifs.

Dans son rapport intermédiaire, l'ICOMOS s'est aussi enquis de la composition du personnel de la Base du caravansérail persan et de leurs compétences. Sur la base des informations reçues, il s'agit d'un groupe composé de quatorze professionnels, dont les postes sont liés à la conservation, à la documentation, au suivi, à l'entretien, à la recherche, au tourisme et aux affaires financières.

Étant donné que l'information concernant la protection et la gestion incluse dans le dossier de proposition d'inscription était très limitée, en particulier pour une proposition d'inscription en série de ce type avec un grand nombre d'éléments constitutifs, l'ICOMOS, dans sa demande d'informations complémentaires envoyée en septembre 2021, a aussi demandé des précisions concernant les ressources humaines et financières disponibles ainsi que le fonctionnement du cadre de planification.

Les informations concernant les ressources financières contenues dans le dossier de proposition d'inscription étaient limitées à un tableau relatif au financement total disponible pour l'entretien, la conservation et la restauration sur la période allant de 2016 à 2020. L'État partie a ajouté que l'allocation budgétaire pour chaque caravansérail dépendait des priorités de conservation et du degré d'importance des pratiques de conservation.

Concernant le cadre de la planification, l'ICOMOS reconnaît qu'un plan de gestion a été soumis avec le dossier de proposition d'inscription. Toutefois, son contenu reflète largement l'information incluse dans le dossier de proposition d'inscription concernant la description du bien proposé pour inscription, son histoire et son développement, les mesures légales et les dispositions de gouvernance. Ce plan de gestion se réfère à un plan d'action divisé entre des plans à court terme (deux ans), à moyen terme (cinq ans) et à long terme (dix ans). L'information incluse dans ces plans est structurée en « documentation et recherche », « conservation et restauration », « gestion du tourisme, présentation, formation et éducation ». Toutefois, cette information se limite à ce qui peut être qualifié d'objectifs de gestion d'ordre général, dont certains sont répétés dans les plans à court, moyen et long terme. Étant donné la difficulté à comprendre l'articulation entre ces plans, l'ICOMOS a demandé des précisions à l'État partie concernant leur nature et la manière dont ils s'articulent avec le plan de gestion. L'État partie a répondu que la catégorisation du plan d'action en plans à court, moyen et long terme est basée sur la nature continue des plans de restauration et de conservation des caravansérails.

Tous les caravansérails inclus dans le bien proposé pour inscription disposent d'un plan de restauration individuel. De plus, les caravansérails urbains, situés dans les villes et villages, sont pris en considération dans des plans directeurs urbains et ruraux. Les dispositions incluses dans ces plans visant les caravansérails et leurs zones tampons devraient être approuvées par l'IMHTH. Pour les caravansérails implantés hors des villes et villages, l'IMCHTH a notifié leurs délimitations au ministère des Routes et du Développement urbain.

Gestion des visiteurs

Le plan national pour développer le tourisme à l'échelle nationale intitulé *Document pour le développement sur quinze ans de l'industrie du tourisme en République islamique d'Iran* est considéré comme le document de base des plans d'expansion du tourisme pour toutes les provinces. Il n'existe pas de stratégie de gestion du tourisme spécifique pour le bien proposé pour inscription.

La mission d'évaluation technique de l'ICOMOS a observé que la plupart des éléments constitutifs disposent d'un panneau d'information standard avec le nom du bâtiment, son histoire et son importance en farsi et en anglais, ainsi qu'un plan du rez-de-chaussée, identifiant les différents éléments du caravansérail. Les caravansérails qui sont adaptés à une fonction moderne d'hôtellerie disposent de panneaux d'information supplémentaires et de dépliants à destination de leurs hôtes. L'interprétation et la présentation de certains éléments constitutifs comprennent des informations sur des personnages importants, des artisanats locaux ou des caractéristiques de la localité, telles que l'artisanat traditionnel ou les plantes typiques.

Sur la base du dossier de proposition d'inscription, l'État partie entend développer un plan directeur du tourisme pour les caravansérails, qui inclura les routes historiques.

L'ICOMOS considère qu'une stratégie touristique, qui place la conservation au centre de toutes les activités proposées, est nécessaire pour le bien proposé pour inscription.

Implication des communautés

Sur la base des observations de la mission d'évaluation technique de l'ICOMOS, les communautés locales sont impliquées dans la gestion des éléments constitutifs qui sont situés dans les villes ou à proximité des villages. Dans certains, quelques membres des communautés locales sont employés à différents postes. De plus, certains projets de réutilisation adaptative visent à servir la communauté de manière directe en attribuant des espaces de l'élément constitutif à des ONG locales ou à des fonctions localement nécessaires, telles qu'une bibliothèque, un centre de soin pour les enfants ou un centre de formation. L'IMCHTH étant chargé de nombreuses missions ayant trait au patrimoine culturel, au tourisme et aux artisanats, l'approche de la gestion de nombreux éléments constitutifs aborde ces domaines de manière intégrée.

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

En résumé, l'ICOMOS considère que le système de gestion du bien proposé pour inscription dans son ensemble doit être renforcé. Le tracé des délimitations des éléments constitutifs n'incluant pas leur environnement immédiat, qui pourtant fait partie intégrante de leur identité, devrait être révisé. Bien que des dispositions légales en vigueur visant les zones tampons contribuent à la protection de leur environnement immédiat, l'ICOMOS considère que ce n'est pas simplement une question de protection et de gestion mais que cela a trait à l'identification et au caractère complet de chacun des éléments constitutifs.

L'ICOMOS considère que les mesures législatives sont appropriées, car tous les éléments constitutifs sont inscrits sur la liste du patrimoine culturel national. Les lois et réglementations qui s'appliquent aux zones tampons sont appropriées mais doivent être strictement appliquées.

Les adaptations visant à accueillir des fonctions modernes devraient respecter la conception architecturale de chaque caravansérail. L'ICOMOS recommande que l'État partie publie des directives générales sur la conservation pour la réutilisation adaptative des caravansérails, mais aussi sur la manière de traiter le confort moderne, comme la climatisation, les tours de communication, les toilettes et les générateurs d'électricité. L'ICOMOS considère que les travaux d'entretien devraient être effectués sur une base régulière de manière à réduire les interventions nécessaires au minimum. Tous les travaux de conservation doivent être soigneusement documentés, et basés autant que possible sur les matériaux et techniques de construction traditionnels. Les reconstructions de toute sorte ne devraient être justifiées que dans des circonstances exceptionnelles, lorsqu'il n'existe pas d'autre option, sur la base d'une documentation complète et détaillée et en aucun cas sur des conjectures.

L'ICOMOS considère que, en l'état, la conservation des éléments constitutifs individuels est guidée au mieux par les plans de conservation. Toutefois, pour la gestion de l'ensemble du bien proposé pour inscription, l'ICOMOS considère que le contenu du plan de gestion, tel qu'il est soumis, n'est pas adapté. Un tel document devrait plutôt définir des objectifs de gestion clairs pour le bien proposé pour inscription, détailler les dispositions de gouvernance et la manière dont les différents acteurs coordonnent leurs actions, définir les processus de prise de décisions, exposer les principaux défis de gestion et les facteurs affectant le bien proposé pour inscription et inclure un plan d'action détaillé, avec des activités concrètes, couvrant des domaines tels que l'interprétation, la recherche, la gestion des visiteurs et la gestion des risques de catastrophes. Ce plan de gestion global concernant l'ensemble du bien proposé pour inscription devrait avoir un calendrier clair, articulé avec la durée des plans de conservation individuels. L'ICOMOS considère que le contenu de ces différents plans doit aussi être mieux intégré.

Le programme de suivi de l'ensemble du bien proposé pour inscription doit aussi être renforcé. Ce programme devrait être basé sur un ensemble d'indicateurs clairs, simples à mesurer et économique, en termes de collecte, d'analyse et d'interprétation des données. Étant donné la dispersion géographique des éléments constitutifs, il est essentiel que ce programme soit soutenu par des systèmes d'information appropriés, qui facilitent la compilation et la transmission des données entre les différents niveaux administratifs. Les éléments essentiels de ce système de suivi devraient aussi être décrits dans le plan de gestion global du bien proposé pour inscription.

L'ICOMOS note également qu'il n'y a pas d'information concernant une interprétation et une présentation commune pour l'ensemble du bien. Selon les informations réunies, aucun itinéraire ou circuit culturel n'a été formulé, développé ou mis en œuvre pour aider les visiteurs et les touristes à avoir une compréhension globale de l'ensemble du bien.

6 Conclusion

Le paragraphe 137 des *Orientations devant guider la mise en œuvre de la Convention du patrimoine mondial* requiert que les biens en série incluent des éléments constitutifs reliés entre eux par des liens clairement définis, et que chaque élément constitutif contribue à la valeur universelle exceptionnelle du bien dans son ensemble de manière substantielle, scientifique, aisément définie et visible. L'ICOMOS considère que, au-delà des explications selon lesquelles les caravansérails étaient associés à des routes historiques, les liens clairs entre les cinquante-six éléments constitutifs qui forment le bien proposé pour inscription n'ont pas été suffisamment ni complètement justifiés au-delà de leur typologie. L'ICOMOS note que les routes historiques ne sont pas restées les mêmes sur la période de près de deux millénaires reflétée par la série telle que proposée, mais qu'elles ont varié dans le temps. L'ICOMOS considère que

ce qui aurait dû être clairement expliqué, c'est la manière dont les cinquante-six éléments constitutifs, qui composent le bien proposé pour inscription, sont reliés.

L'ICOMOS considère que le processus suivi pour exclure d'autres caravansérails afin d'atteindre le nombre final de cinquante-six éléments constitutifs reste difficile à comprendre. Par conséquent, il n'est pas possible d'évaluer si les caravansérails proposés sont effectivement les plus représentatifs, en l'absence d'informations sur les autres caravansérails. L'ICOMOS considère que les critères de sélection identifiés par l'État partie n'ont pas été appliqués systématiquement. Par exemple, alors que l'État partie explique que l'authenticité était un critère de sélection des éléments constitutifs, l'ICOMOS note que certains des caravansérails sélectionnés ont été considérablement reconstruits par le passé. L'ICOMOS considère également que la manière dont chaque élément constitutif contribue à la compréhension de l'évolution des caravansérails d'Iran en tant que typologie de construction distincte n'a pas été suffisamment expliquée.

L'ICOMOS considère en outre que la manière dont le caravansérail persan pourrait être compris comme représentant une typologie de construction distincte n'a pas été suffisamment justifiée. Au lieu de cela, l'ICOMOS estime qu'il serait plus approprié de parler de caravansérails d'Iran. À cet égard, et conformément aux termes du critère (iv), le bien proposé pour inscription doit illustrer une période significative de l'histoire humaine, d'une manière exceptionnelle. L'ICOMOS considère que l'approche adoptée par l'État partie, qui consiste à inclure des caravansérails de différentes périodes de l'histoire – dans le but de démontrer l'évolution des caravansérails au fil du temps – compromet la justification potentielle du critère (iv). Au contraire, comme le montrent le dossier de proposition d'inscription et les informations recueillies par l'ICOMOS lors de la consultation des études de documents et rapports, c'est la période safavide, considérée comme l'âge d'or de la construction des caravansérails en Iran, qui se distingue. Par conséquent, l'ICOMOS considère que les caravansérails datant de cette période présentent le potentiel pour justifier d'envisager leur considération sur la Liste du patrimoine mondial.

L'ICOMOS note que trente et un des cinquante-six éléments constitutifs (c'est-à-dire plus de la moitié) reflètent la période safavide. Toutefois, deux caravansérails, *Yām et Mādar Shāh*, datant de cette période, ne remplissent pas les conditions d'authenticité et devraient être exclus de la série révisée.

En conclusion, l'ICOMOS considère qu'un travail supplémentaire est nécessaire pour réorienter la justification de la valeur universelle exceptionnelle proposée vers les caravansérails en tant qu'exemples exceptionnels de relais historiques situés au bord des routes offrant un abri, de la nourriture et de l'eau aux caravanes, aux pèlerins et aux autres voyageurs, durant la période safavide, lorsqu'un grand nombre de caravansérails furent construits entre les grandes villes ;

réduire la série aux caravansérails illustrant cette période de l'histoire humaine et remplissant les conditions d'intégrité et d'authenticité ; réviser les délimitations des éléments constitutifs afin d'inclure l'environnement immédiat des caravansérails qui font partie intégrante de leur identité ; et renforcer le système de gestion du bien proposé pour inscription dans son ensemble. Ces révisions n'impliqueraient pas la nécessité d'envisager d'autres critères du patrimoine mondial que ceux déjà proposés dans le dossier de proposition d'inscription, et les changements de superficies des éléments constitutifs seraient contenus à l'intérieur des zones tampons, qui ont déjà été visitées par la mission d'évaluation technique de l'ICOMOS, de sorte qu'une nouvelle mission ne serait pas strictement nécessaire.

7 Recommandations

Recommandations concernant l'inscription

L'ICOMOS recommande que la proposition d'inscription Le caravansérail persan, République islamique d'Iran, soit **renvoyée** à l'État partie afin de lui permettre de :

- réorienter la justification de l'inscription pour qu'elle porte sur les caravansérails en tant qu'exemples exceptionnels de relais historiques situés au bord des routes, sous la dynastie safavide, lorsqu'un grand nombre de caravansérails furent construits entre les grandes villes, afin de justifier le critère (iv) ;
- réduire la série aux vingt-neuf caravansérails illustrant la période safavide, considérée comme l'âge d'or de la construction des caravansérails en Iran, et remplissant les conditions d'intégrité et d'authenticité, c'est-à-dire en excluant les caravansérails de *Yām* et *Mādar Shāh* ;
- réviser les délimitations des éléments constitutifs afin d'inclure les environnements immédiats des caravansérails et les bâtiments auxiliaires importants qui sont liés à chacun ;
- renforcer le plan de gestion du bien proposé pour inscription dans son ensemble afin d'inclure des objectifs de gestion clairs, détailler les dispositions de gouvernance et la manière dont les différents acteurs coordonnent leurs actions, définir les processus de prise de décisions et inclure la préparation aux risques de catastrophes, une interprétation globale et des stratégies de tourisme pour tous les éléments constitutifs ;
- renforcer le programme de suivi du bien proposé pour inscription dans son ensemble afin d'inclure un ensemble d'indicateurs clairs, simples à mesurer et économiques en termes de collecte, d'analyse et d'interprétation des données et qui facilite la compilation et la transmission des données entre les différents niveaux administratifs.

L'ICOMOS recommande en outre que le nom du bien soit changé afin de refléter la réorientation de la justification de l'inscription et la réduction de la série.

Recommandations complémentaires

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

- a) publier des directives générales pour l'adaptation des caravansérails à des fonctions modernes commerciales et d'accueil,
- b) s'assurer que les lois et réglementations qui s'appliquent aux zones tampons soient strictement appliquées,
- c) entreprendre des travaux d'entretien sur une base régulière de manière à réduire les interventions nécessaires au minimum et respecter les principes de conservation internationaux et les bonnes pratiques de conservation ;



Plan indiquant la localisation des éléments proposés pour inscription