

Les grands projets urbains de Damas

Natalia Atfee, Département d'urbanisme et d'environnement,
Faculté d'Architecture de Damas

Résumé : Face aux problèmes de congestion et de dégradation du centre-ville de Damas, de grands projets urbains ont été lancés dans le cadre du schéma directeur de 1999. Parmi eux, figure le projet de la gare El Hejaz qui participe à la création d'un axe structurant est-ouest qui doit relier la place des Omeiyades à la vieille ville. Le projet urbain de la gare El Hejaz est le symbole d'une volonté de régénération urbaine reposant sur le développement durable mais qui rencontre d'énormes difficultés quant à sa concrétisation.

Abstract: Vis-a-vis the problems of congestion and degradation of the downtown area of Damascus, great urban projects were launched within the framework of the directing diagram of 1999. Among them, the project of the station El Hejaz which takes part in the creation of East-West axis which connects the place of Omeiyades to the old town. The urban project of El Hejaz station is the symbol of a will of urban regeneration resting on the durable development but which encounters enormous difficulties as for its concretization.

ملخص: لحلّ مشاكل الإزدحام و تدهور مدينة دمشق القديمة، أطلقت مشاريع جديدة ضمن إطار المخطط التوجيهي لسنة 1999. بينهم، مشروع محطة الحجاز الذي يساعد في ربط البلدة القديمة إلى ساحة الأمويين عبر محور أساسي شرق- غرب. إن المشروع الحضري لمحطة الحجاز رمز رغبة التجديد ضمن إطار التنمية المستدامة لكن الذي يصادف صعوبات هائلة في التنفيذ.

Damas est la plus ancienne ville dans le monde, restant encore vivante et dynamique depuis 5000 ans. Quant on parle de Damas, on la relie à une trilogie d'existence représentée par le fleuve de Barada, le mont de Kassioun et la Ghouta (l'oasis qui entoure la ville). L'agglomération possède une taille relativement considérable avec environ 4 millions d'habitants (la municipalité de Damas compte 1,5 millions d'habitants) soit plus de 20% de la population syrienne (estimée à 18 millions d'habitants en 2004). La ville s'appuie sur plusieurs atouts : un centre ancien et encore vivant, une diversité de la conception urbaine, un site géographiquement distingué, etc... Cependant, la capitale syrienne comporte également de nombreux handicaps : un tissu urbain désarticulé, une expansion sur les terres agricoles non contrôlée, et surtout

des problèmes de transports incommensurables qui ne se posent pas seulement en termes quantitatifs mais aussi qualitatifs. En effet, l'agglomération de Damas est congestionnée par le trafic automobile. Elle compte plus du tiers des immatriculations de véhicules de tourisme en Syrie (Annuaire des statistiques 2003). Les transports en commun, laissé en majeure partie à l'initiative privée depuis le début des années 1990, ne répondent même pas à une des règles les plus élémentaires, celle de fonctionner en réseaux.



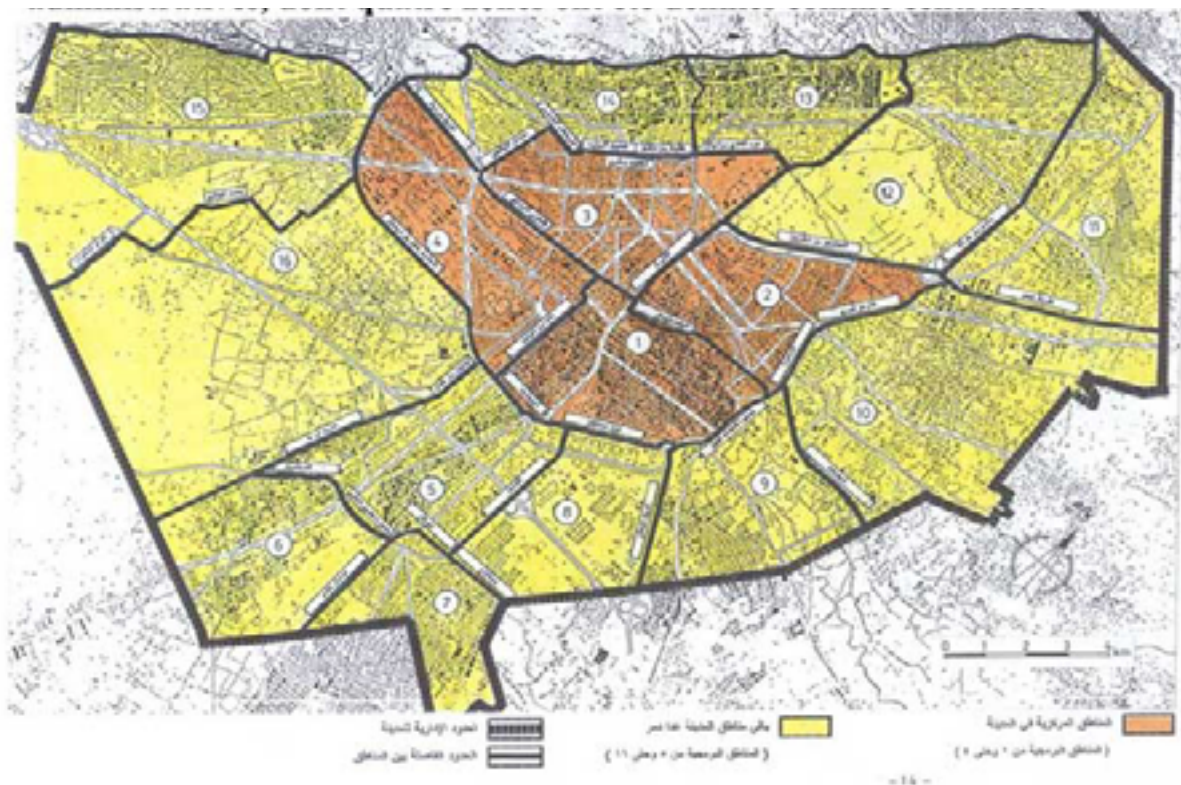
Il faut rappeler, qu'à partir des années 1950-60, la ville a connu des rythmes de croissance sans précédent, sous le double effet de la croissance migratoire et d'un solde migratoire extrêmement positif. Le nombre d'habitants est passé de 550.000 habitants en 1960 à environ 4 millions habitants en 2004. La croissance démographique de Damas fut largement supérieure à celle de la Syrie : 4,5% contre 3%. Elle a provoqué une progression rapide et désordonnée de l'urbanisation. De grands projets urbains ont été lancés dans le cadre du schéma directeur de 1999, dans le but officiel de restructurer l'agglomération et ainsi améliorer la qualité de vie des habitants. Toutefois si les opérations du renouvellement de Damas concernent l'ensemble de l'agglomération, elles s'appuient plus particulièrement sur des opérations emblématiques dans les lieux stratégiques de la ville. La transformation de la zone centrale est considérée par les autorités, comme le catalyseur d'une nouvelle

dynamique urbaine. Cette question se pose aujourd'hui avec acuité et à différentes échelles dans les projets urbains.

Le devenir du centre de Damas

A la fin des années 1990, la Syrie a été amenée à remodeler son environnement politique et économique afin d'être en adéquation avec la mondialisation économique. L'élaboration d'un nouveau schéma directeur a permis de lancer une dizaine de projets urbains, en particulier dans la zone centrale de la capitale. D'importantes réserves foncières ont été proposées pour répondre aux besoins urgents en services et équipements ou pour résoudre les problèmes liés à la circulation.

Selon le Grand Schéma Directeur de 1999, la ville de Damas a été divisée en 17 zones administratives, dont quatre d'entre elles ont été définies comme centrales. Cette division a été basée sur plusieurs critères : en particulier, la densité de population, l'accessibilité routière et la forme urbanistique. La centralité urbaine est donc multiforme, elle se manifeste à la fois par des spécialisations plus ou moins marquées dans l'usage de l'espace et des bâtiments, et par l'existence de flux de fréquentation qui contribuent à l'animation générale de la ville. Les flux quotidiens de la périphérie vers le centre, autrement dit vers un espace surpeuplé posant de sérieux problèmes de congestion et contraignants pour l'exploitation des réseaux de transports. Selon les études faites par le bureau d'études japonais JAYKA en 1997, Damas compte annuellement 800 millions de passagers et 70% des déplacements se font dans ou vers le centre.



Le vieux centre représente un noyau originel qui forme un système urbain homogène, cohérent, fini, en raison de son caractère intraverti. Il possède une grande cohérence fonctionnelle grâce à la présence des axes commerciaux, des activités artisanales et ludiques. Les problèmes liés au trafic et au stationnement des voitures obligent cependant les urbanistes à repenser son aménagement.

Le secteur qui nous intéresse dans cette étude c'est celui de l'axe Choukri Al Kouwatli (voir la carte) qui s'étend de l'ouest vers l'est et couvre une surface de 300 hectares. Cet axe se distingue par une trame verte linéaire, un site nivelé et spécialisé dans les activités culturelles et touristiques. La majorité des projets urbains proposés se concentre sur ce site et se présente comme suit (voir la carte):

- L'aménagement urbain et routier de la place des Omeyades
- La construction d'un hôtel de luxe (« Four seasons »).
- Le réaménagement de l'ancien site de la foire internationale de Damas et de sa gare routière

- L'aménagement de la rue Fayssal, certes en dehors de l'axe Choukri Al Kouwatli, mais qui doit former une continuité routière jusqu'à Bab Touma (une des entrées de la vieille ville).
- Le projet de la gare d'El Hijaz.



Ces cinq chantiers ont été lancés, le seul qui est achevé est celui du « Four seasons », ouvert en septembre 2005. Ce projet est financé par un homme d'affaire saoudien, le prince Walid Ibn Talal. Les autres projets sont en chantier (la place des Omayyades), toujours en discussion (la rue Fayssal, la foire internationale de Damas) ou arrêté comme celui de la gare El Hejaz.



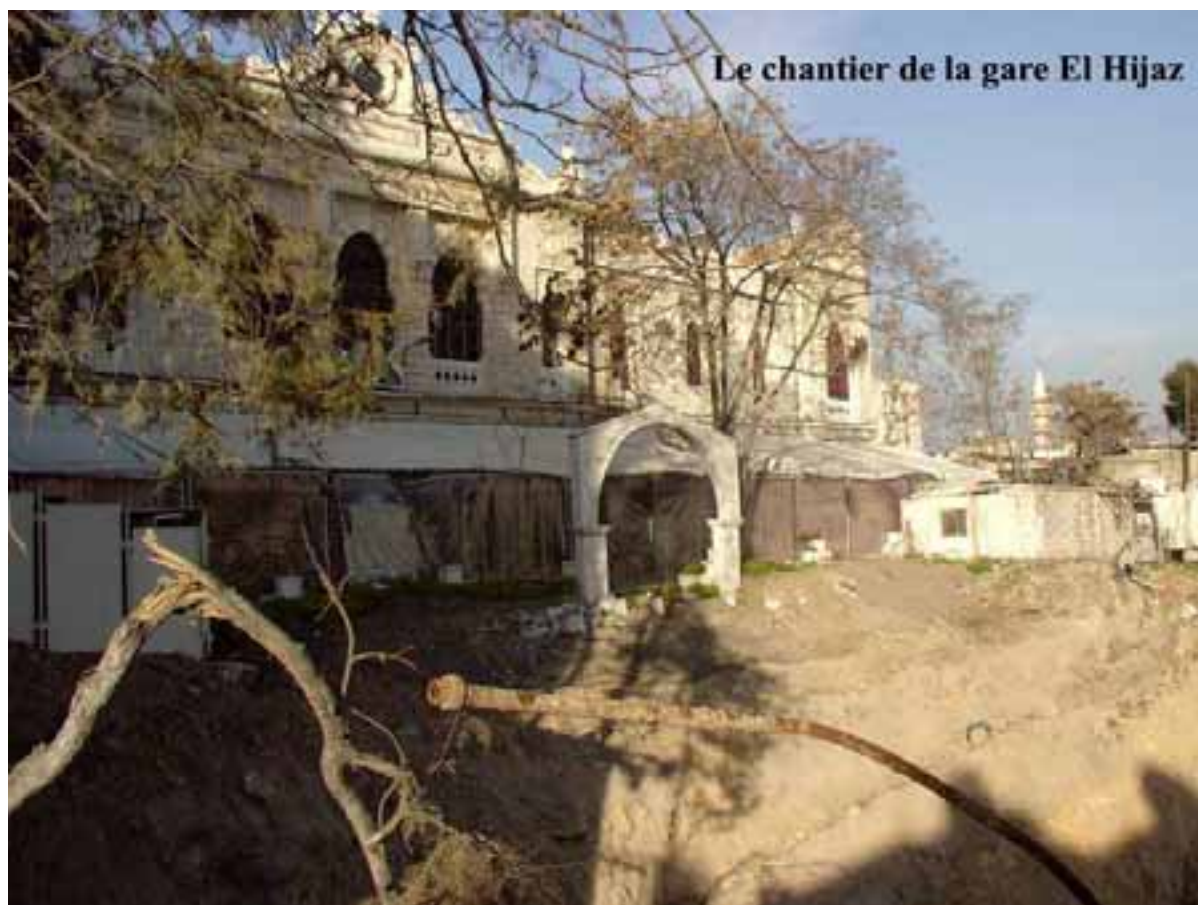


Le projet de la gare El Hejaz

Le postulat de ce projet urbain est que le développement économique, social et commercial demande une évolution des moyens de transport ferroviaire. Or le chemin de fer en Syrie s'est énormément dégradé en raison d'une mauvaise maintenance et de l'absence de modernisation du réseau. Le réengagement de l'Etat dans le transport ferroviaire s'accompagne d'une volonté de faire évoluer le tissu urbain qui entoure les gares. En effet, s'est à la sortie de la gare que surgissent les impressions qui révèlent l'identité du lieu.

Depuis des décennies, la vieille gare El Hejaz est restée figée. Les trains ne l'atteignent plus depuis la construction d'une nouvelle gare à la périphérie de la ville. Jusqu'à aujourd'hui, aucun effort n'a été réalisé pour intégrer cet espace dans son environnement urbain. Le projet urbain actuel vise à la réintégrer dans son environnement immédiat et même d'en faire un pôle de centralité doté d'une identité historique affirmée. Les orientations principales du réaménagement du site visent d'abord à le libérer des locaux et entrepôts délaissés et de les livrer plus aux piétons. Il

est prévu de détourner la circulation routière dans des tunnels pour faciliter l'accès des piétons.



L'Institution Générale des Chemins de Fer est le promoteur officiel du projet. Elle a signé le 3 mai 2003 avec une société saoudienne Akar El Kabéda un contrat pour le réaménagement de la gare et la création d'un centre commercial après le lancement d'un appel d'offre. Le projet doit respecter la gare historique en s'éloignant d'une distance suffisante. Cette gare a été conçue au début du XX^{ème} siècle sous l'empire Ottoman. Elle est le départ d'une ligne de chemin de fer qui reliait Damas à la Mecque.

Le site préparé pour le chantier est un rectangle de 35 m de large par 250 m de long, soit 87 50m² de surface au sol. Il propose une nouvelle gare desservant trois lignes essentielles en sous sol (Alep, Amman et Beyrouth), une salle pour les voyageurs et services attenants. Un parking de quatre étages doit assurer 500 places de voitures. A la surface, il est prévu la construction d'un centre commercial de 180 magasins et

restaurants qui s'aligneront à l'est et au sud du bâtiment. La partie nord sera constituée par la gare historique tandis que dans la partie sud, une tour de 18 étages comprenant des bureaux achèvera la conception du projet.



Le financement, la réalisation et l'exploitation sont à la charge de la société saoudienne maître d'œuvre et d'ouvrage, pour une durée de 28 ans (3 ans d'études et de réalisation et 25 ans d'exploitation) en échange de 107 millions livres syriennes payés à l'Institution Générale des Chemins de Fer en plusieurs versements. L'Institution Générale des Chemins de Fer reste pendant cette période un partenaire assurant le fonctionnement de la gare et redevient le maître absolu du projet au terme de la concession. La requalification de l'espace proposée repose sur sa redéfinition, son recadrage et présente une nouvelle identité urbaine dans un site qui s'est dégradé avec le temps.

La solution retenue ne fait pas l'unanimité. Actuellement le projet est vivement discuté. Malgré l'inauguration officielle des travaux en décembre 2003 par le premier ministre, plusieurs institutions et une organisation non gouvernementale mènent une campagne contre sa réalisation. Les opposants estiment que la création d'une nouvelle gare sur un site aussi congestionné en trafic routier, augmentera considérablement les flux rendant encore plus le centre-ville inaccessible. De même, un centre commercial et une tour de bureaux encouragera l'utilisation des voitures individuelles puisque la ville de Damas manque d'un moyen de transport en commun fiable et de qualité. Leur proposition va vers la transformation de l'ancienne gare en musée de premiers trains utilisés et la création d'un espace public sur le terrain du chantier actuel. Le débat reste toujours ouvert et les travaux furent à peine commencés qu'ils ont été arrêtés pour une durée indéterminée.



La remise en cause du chantier de la gare El Hejaz fait peser une incertitude sur les autres projets de réaménagement et de rénovation de plusieurs sites appartenants à l'Institution Générale des Chemins de Fer, tels que:

- Une nouvelle gare à Al Kaddam (banlieue sud de Damas) avec un hôtel quatre étoiles, un centre commercial, et des logements pour les ouvriers des chemins de fer.
- Une gare de terminus avec un centre commercial à l'aéroport de Damas
- Une gare avec un complexe touristique desservant la nouvelle cité des Expositions (entre l'aéroport et le centre ville)
- Une gare avec un hôtel, des commerces et des clubs au Midan, le quartier sud de Damas.

L'ensemble de ce programme vise à créer un axe structurant dans l'agglomération de Damas. Il a pour une ambition de reconquérir le tissu urbain à travers la création d'espaces publics fédérateurs. Enfin cette politique de grands travaux doit contribuer à résorber le chômage urbain, qu'il s'agisse de celui des diplômés (architecture, génie ...) dans la construction ou les services.

Un besoin de projets urbains complets

La problématique du renouvellement urbain à Damas, voire d'une véritable régénération urbaine, serait donc à l'ordre du jour. Les projets urbains, tels que celui de la gare El Hejaz, s'inscrivent dans un cadre global de planification à l'échelle de l'agglomération dont les priorités sont la diversification économique et la réduction de l'informel, c'est-à-dire le développement durable.

Toutefois, la présence limitée des acteurs d'urbanisme témoigne des incertitudes qui planent sur les projets déjà réalisés, comme celui de la place des Omeyyades. Or, même si tous les projets de construction et de réaménagement de la capitale, portent à la phase de leurs études toutes les attentions des projets urbains complets, ils se réduisent après leurs réalisations en projets proposant uniquement des solutions architecturales. L'Etat reste le décideur de toute action urbaine et il délègue ensuite à un partenaire privé les études, la réalisation et l'exploitation du projet. Les types de projets sont définis en fonction du marché et des propositions des investisseurs internationaux. La demande n'émane nullement des acteurs locaux ni de la population qui, du reste, ne sont pas associés à la conception du projet. Cela pose la question de

l'adéquation des projets avec les besoins réels de la population damascène et par conséquent du devenir de ces projets.

L'attention des responsables politiques doit être donc constante et s'opérer avec une vision globale et complète qui déterminera les stratégies et les orientations motrices et nécessaires pour un développement durable. Dans le projet de la gare El Hejaz le pari dépasse son espace, il représentera peut être pour la ville, le signe d'une mutation accomplie.

Adresse de l'auteur:

Natalia ATFEH

B.P. 277 Damas Syrie

nata.aud@scs-net.org

Les labo. de rattachement sont:

LECRETEIL - Institut d'Urbanisme de Paris - Université de Paris XII

Département d'urbanisme et d'environnement - Faculté d'Architecture de Damas