

Conquérir la ville
Réappropriation urbaine :
Acteurs, mécanismes, enjeux
ALBA, 1 et 2 juin 2006

Les grands projets de Tripoli Systèmes de décisions et besoins de réappropriation

Mousbah Rajab
Université Libanaise

Introduction

« Conquérir la ville » ou « réappropriation urbaine » sont des termes peu utilisés au Liban, ou du moins à Tripoli. Les pratiques urbaines familières concernent plutôt la conquête des espaces vides. C'est ainsi que l'urbanisation dans le Grand Beyrouth a fait disparaître toute forme urbaine ou rurale aux dépens d'une nébuleuse hégémonique que rien n'arrête aujourd'hui. Il est à croire, tout comme l'a dit un jour un expert étranger de passage à Beyrouth, que dans quelques décennies le Liban entier sera comparable à un quartier de Mexico. Ceci n'a pas empêché les promoteurs du bâtiment de « créer dans le créé », non pas pour réutiliser l'existant mais plutôt pour le remplacer par du neuf, plus dense et plus haut en nombre d'étages.

A Tripoli, l'extension urbaine s'est produite d'une façon significative à partir de la première moitié du 20^{ème} siècle quand des quartiers se constituèrent à l'ouest de la ville à l'époque ottomane puis celle du Mandat, à savoir les quartiers Tell et Zahriyeh. Un peu plus tard, les premières constructions apparurent sur les collines est pour former ce que nous connaissons aujourd'hui, les quartiers Abou Samra et Kobbé. Si ces extensions sont expliquées par le besoin d'avoir plus de surfaces habitables, d'utiliser les moyens ou les modes de productions modernes, ou même par le désir de passer les mois de l'été dans un endroit plus frais, ou encore par l'exode rural, la conquête aujourd'hui des jardins d'orangers ou d'oliviers à l'est et à l'ouest de la vieille ville n'en est pas de même.

Mais cette « machine à remplacer le vert par du béton » n'a pas fait oublier aux Tripolitains leurs actions militantes menées jadis pour pousser l'Etat à réaliser des projets dans leur ville ou dans leur région, ni, plus tard, leurs campagnes continues pour réclamer la revitalisation des équipements réalisés, mais aussi de tout le potentiel économique et touristique existant. Les journaux locaux en sont témoins. Aujourd'hui, certains de leurs vœux sont exaucés. Depuis plusieurs années maintenant des projets de réhabilitation du patrimoine tripolitain ont été réalisés ou sont en cours de réalisation. D'autres tentatives de revitalisation ont également eu lieu pour remettre en marche certains équipements. Ces projets sont-ils suffisants pour dynamiser l'économie tripolitaine, et lui donner un rôle culturel et touristique ? Y a-t-il vraiment à Tripoli une politique urbaine inscrite dans une vision de développement ? Comment les tripolitains jugent-ils ces politiques publiques et quelle image conservent-ils de l'Etat centralisé ?

Pour nous, aborder ces questions c'est comprendre dans quelles logiques certains projets se sont réalisés et les raisons pour lesquelles ils sont en panne de fonctionnement. C'est également utile dans l'analyse des actions de réhabilitation et de revitalisation actuelles, et à savoir si ces actions contribuent à la mise en place d'une perspective de développement durable.

1- Tripoli, une ville rebelle.

Est-ce exagéré de donner à Tripoli la qualité de rebelle ? C'est du moins l'image que la ville a reflété depuis la création du Grand Liban. Cette image s'est forgée du fait du refus des tripolitains de détacher leur ville de la Syrie et, par conséquent, de la nation arabe, et leur rébellion face aux autorités mandataires, notamment par le refus de la constitution de 1926 et la grève des 36 jours en 1936. (Atieh et Kayal, 2001 : 43 et 44)

L'opposition féroce à faire partie du Grand Liban a eu un effet négatif sur le poids et le rôle de Tripoli à l'intérieur du nouvel Etat Libanais, alors que ceux de la capitale Beyrouth prenaient de plus en plus d'importance. Mais cette fièvre nationaliste n'était pas la seule raison de la marginalisation de la ville. Deux autres facteurs ont joué en faveur de ceci : la centralisation du Pouvoir politique et des grands équipements à Beyrouth ou dans ses environs et, avant cela, le détachement de Tripoli d'une région très vaste dont une grande partie se trouve aujourd'hui en Syrie et dont la ville était la capitale et le Chef-lieu. Dans cette nouvelle configuration géopolitique, Tripoli ne réussira jamais, comme Alep, à développer de nouveau ses activités économiques à l'intérieur des frontières libanaises. L'indépendance du Liban en 1943 et le départ des français en 1946 ne modifieront pas le sentiment des tripolitains qui considèrent, encore aujourd'hui, que leur ville est victime d'un complot qui la marginalise.

2- Tripoli dans les politiques urbaines libanaises

Malgré l'état d'esprit dans lequel baignent les tripolitains, et leur attitude négative vis-à-vis des nouvelles autorités de l'Indépendance, leur ville contribuera à la vie politique libanaise, et le bilan des projets réalisés dans la deuxième ville du Grand Liban n'est pas négligeable. Toutefois, ces projets s'inscrivent dans une politique urbaine libanaise qui a peu évolué en termes de stratégies et d'outils d'urbanisme depuis l'indépendance jusqu'à nos jours.

2.1- Les politiques urbaines au Liban après l'Indépendance.

Parler des politiques urbaines au Liban est un long sujet en soi-même et fait l'objet souvent d'un livre ou d'une thèse. Il ne s'agit donc pas ici d'aborder ce thème mais de rappeler quelques constantes afin de mieux comprendre le cas tripolite.

La lecture des textes portant sur ce sujet indique que les politiques urbaines au Liban s'inscrivent dans la continuité des pratiques françaises de l'après-guerre transférées par les urbanistes français du Mandat. (Achkar, 1998 : 21 et Mesnard, 1984 : 307). Des adaptations ont eu lieu ultérieurement par les autorités libanaises du fait de la nature d'un régime politique libéral confessionnel complexe et centralisé en place. D'autres facteurs contribueront aussi à l'hégémonie des intérêts privés aux dépens de l'intérêt public « à tel point que le succédané de politique urbaine était réduit à n'être qu'une composante parmi d'autres, se préoccupant davantage de problèmes de voirie que de stratégie urbaine ». (Naciri, 1984 : 33). En d'autres termes, l'urbanisme au Liban était réduit à un urbanisme réglementaire se préoccupant des coefficients d'exploitation et du réseau viaire. Ceci n'empêchera pas les Puissances Publiques à construire des équipements dans les régions libanaises, notamment des écoles et parfois des hôpitaux. Ces équipements sont souvent le fruit d'une longue démarche entreprise par le notable, le ministre ou le député d'une région, et rarement le résultat d'une politique de développement que le Liban n'a connu qu'à travers deux époques essentiellement : l'époque du Président Chéhab (1958-1964) et les gouvernements de l'après-guerre dirigés par le premier ministre Rafic Hariri (entre 1992 et 2005). Dans le premier cas, l'Etat déploya tous les moyens en vue d'un vrai développement national à travers une politique d'aménagement du territoire et l'élaboration de plans directeurs régionaux et la programmation d'équipements vitaux pour le pays. Le second cas était plus complexe puisque le Liban sortait ruiné d'une longue guerre civile avec ses effets néfastes sur tous les secteurs économiques du pays, élargissant ainsi l'écart entre

différentes communautés libanaises. S'armant de l'idée que les maux du Liban ne peuvent être guéris que par l'économie, le Premier Ministre Rafic Hariri lança deux actions en parallèles :

- La reconstruction du Centre-ville de Beyrouth dans le cadre d'une politique visant à attirer les grands investisseurs arabes et étrangers et donner à la capitale libanaise un rôle moyen-oriental majeur.
- L'adoption d'une politique de développement équilibré visant à réduire les écarts socio-économiques entre les régions libanaises. En fait cette politique de développement (confessionnel) équilibré consistait à répartir sur les différentes régions des équipements de même nature, pour des soucis d'égalité communautaire.

Un troisième cas peut être évoqué et durant lequel se fut l'occasion de réaliser des projets divers à travers le pays. C'est, paradoxalement, le cas de l'époque de la guerre civile libanaise (1975-1990) quand la division du pays en deux fit disparaître des artères économiques et paralysa d'autres secteurs, notamment celui de l'enseignement supérieur. Ceci a engendré un redéploiement de plusieurs secteurs économiques et le dédoublement d'autres activités pour permettre à tous les libanais de bénéficier de leurs services, ou pour assurer l'égalité entre eux.

2.2- Tripoli et les politiques de développement

C'est à travers le paysage politique décrit précédemment que Tripoli s'est dotée de plusieurs équipements et s'est prêtée aux péripéties du « modernisme », introduit au début du XXe siècle par les walis ottomans au Liban dans le cadre des directives des Tanzimat, réformes appliquées à Beyrouth à travers plusieurs opérations urbaines d'envergure et qui, de ce fait, la propulseront au premier rang politique parmi les villes libanaises.

A Tripoli, cette « mise au pas » moderniste va continuer avec le Mandat Français et touchera la périphérie de la vieille ville et les voies qui relient la ville à son port. Les conseils municipaux consécutifs, avant et après l'Indépendance, suivront pendant longtemps la même voie, et n'hésiteront pas à percer la vieille ville par des voies larges ou à élargir d'autres. Un visiteur de la ville constatera aujourd'hui facilement la différence entre les rues étranglées de la capitale et les voies larges et plantées dans les nouveaux quartiers de Tripoli.

Cet urbanisme modernisateur sera accompagné par la construction de plusieurs équipements au lendemain de l'Indépendance ou par la réalisation d'opérations urbaines ou architecturales. Les projets les plus importants réalisés à Tripoli jusqu'au début des années 2000 sont :

- a- La raffinerie de pétrole
- b- Le lit du fleuve Abou Ali
- c- La Foire Internationale du Liban
- d- Le projet de remembrement des jardins ouest
- e- L'implantation à Tripoli des branches du Nord de l'Université Libanaise
- f- Le projet de logement de la Caisse des Déplacés
- g- Le stade olympique

3- Les projets de Tripoli : ruptures et dysfonctionnement

Malgré la réalisation de plusieurs projets et les implantations successives de grands équipements à Tripoli et dans la région du nord, et l'importance de ces actions dans le contexte politique libanais, les effets économiques et culturels n'ont pas été au niveau des espoirs et des attentes des tripolitains. Pire, certains projets réalisés, n'assument plus leur rôle, sont dans un état d'hibernation ou se sont transformés en une source de nuisance dans la ville.

Les raisons de ces dysfonctionnements sont multiples et exigent un travail de recherche avancé pour les détailler. Nous pouvons, toutefois, dégager les facteurs les plus visibles qui contribuent à la crise des politiques urbaines dans la ville.

3.1- Absence d'un cadre de développement unificateur

Nous avons vu précédemment que les projets réalisés à Tripoli étaient le fruit de politiques diverses, nobles dans l'apparence, mais problématiques dans le fond. En analysant ces politiques et en les comparant avec d'autres politiques de la ville en Europe ou même dans certains pays du Sud, il apparaît clairement que le problème réside dans l'absence d'un cadre général de développement doté d'une vision inscrite dans le temps. Au contraire, les projets réalisés à Tripoli ne s'inscrivent dans aucun plan global de développement, et leurs réalisations sont décidées sans égard au plan directeur, au contexte urbain ou aux vrais besoins de la ville. Il faut dire aussi que les rôles régionaux et nationaux de Tripoli n'ont jamais été définis officiellement, en vue de doter la ville d'un plan de développement adéquat. Mais ceci est vrai pour tout le territoire libanais.

3.2- Les problèmes d'échelles.

Un autre facteur doit être souligné et qui participe à l'aggravation de la situation. Il s'agit de l'échelle importante de certains projets réalisés à Tripoli comme la Foire Internationale Rachid Karamé, la corniche du fleuve Abou Ali et les projets de remembrement. Ce constat est souvent émis par des professionnels ou des experts en visite à Tripoli.

3.2.1- La Foire Internationale, un équipement à l'échelle locale, nationale ou régionale ?

Construite à partir de 1963, la Foire Internationale a été conçue par l'Architecte de renommée internationale Oscar Niemeyer. Au départ, sa forme et sa surface n'étaient pas les mêmes qu'aujourd'hui. Le terrain avait une forme rectangulaire et sa surface, un million de mètres carrés aujourd'hui, était beaucoup plus réduite.

Pourquoi a-t-on alors « gonflé » sa surface ? Quels étaient les critères économiques qui ont contribué à cette décision ? Cette dernière était-elle juste de nature politique ? Pour répondre à ces questions, il faudra sûrement terminer le dépouillement des archives de la Foire. Mais plusieurs hypothèses peuvent être avancées, il y en aura peut-être d'autres :

- L'idée que plus la Foire est grande, plus elle attirera de touristes,
- L'enthousiasme des tripolitains et leurs convictions que cet équipement important propulsera l'économie de leur ville vers l'avant,
- La disponibilité d'un espace immense non bâti dans les jardins situés entre Tripoli et la ville côtière d'El Mina et dont le prix du mètre carré est à très bon marché,
- Les études comparatives avec d'autres foires internationales à travers le monde en Europe et aux Etats-Unis.

L'échelle importante de la foire constitue, peut-être, l'une des contraintes majeures qui contribuent à sa paralysie. Beaucoup d'experts considèrent que cet équipement n'est ni à l'échelle de la ville, ni même à l'échelle du pays.

3.2.2- La corniche du Fleuve Abou Ali, un projet adapté ?

Au début des années 1960, démarra la construction d'un nouveau lit pour le fleuve Abou Ali. Ce projet fut décidé après les inondations de 1955 qui provoquèrent des dizaines de victimes et causèrent des dégâts considérables. La situation était tellement dramatique qu'elle poussa les notables de la ville à opter pour une solution radicale. Le projet réalisé perce la vieille ville de Tripoli et ne suit pas toujours le même cours précédent. Il s'agit d'un lit en béton de 6 mètres de profondeur, entouré de 2 corniches et dont la largeur totale atteint près de 70 mètres. Ces corniches d'une largeur de plus de 20 mètres chacune, se sont

transformées rapidement en un axe majeur de circulation communiquant avec la région de Zghorta à l'est de Tripoli.

Durant la guerre civile (1975-1990), les trottoirs des 2 corniches traversant la vieille ville de Tripoli ont été envahis par des étalages de marchands de fruits et de légumes, squattant ainsi l'espace public et entravant la circulation automobile. Ces étalages se sont multipliés après la guerre et le lit du fleuve s'est transformé en une poubelle pour les marchands, transformant ainsi les lieux en une source de pollution. Le paysage urbain, avant cela, portait déjà les traces d'une percée sauvage qui n'ont pas été traitées depuis. Tous les résidus ainsi que la majorité de trottoirs sont occupés aujourd'hui, rendant le paysage urbain encore plus sinistre.

3.2.3- Les projets de remembrements : quels besoins en terme de logement ?

Au lendemain de la guerre civile, les projets de remembrement se multiplièrent dans la ville. Aujourd'hui, seul le projet de remembrement des jardins ouest fut réalisé. Ce projet, dont l'étude fut sous-traitée à un bureau d'études beyrouthin avant la guerre civile, démarra durant la deuxième moitié des années 1990. En 1995, le Conseil des Ministres lui consacra un budget de 50 milliards de livres libanaises pour la réalisation des travaux d'infrastructure. La surface concernée dépasse les 2 millions de mètres carrés et est organisée en 1387 lots.¹ L'étude détaillée du projet a prévu plusieurs scénarios concernant le nombre d'habitants de cette zone. Ils dépassent tous les cent mille², sachant que le nombre d'habitants de l'agglomération tripolitaine est près de 300 mille habitants. Ceci pose la question des besoins de Tripoli en terme de logements, question non évoquée ou traitée par les études effectuées. Les faits ont, toutefois, mis en exergue deux vérités : d'une part le recours des puissances publiques aux projets de remembrement dès qu'il s'agit de créer une nouvelle autoroute et ce pour éviter les expropriations et, d'autre part, le rôle influent des promoteurs à Tripoli dans la mise en œuvre de ces projets. Pour les organismes économiques de la ville ces projets créent une dynamique dans le secteur du bâtiment et contribuent à la revitalisation de l'économie locale.

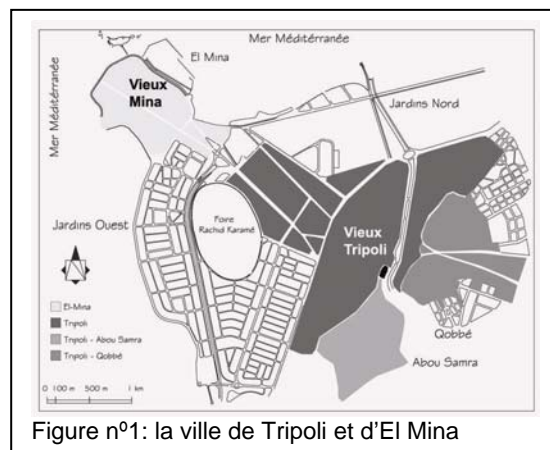


Figure n°1: la ville de Tripoli et d'El Mina

3.2.4- Le « projet des mille logements » à Tripoli : une rupture irréversible.

Le projet de logements réalisé dans le quartier de Kobbé est le seul projet public au Liban. Il fut lancé par la Caisse des Déplacés en Août 1999 dans la perspective de reconstruire une zone détruite à 77% durant la guerre³. Il fut accueilli favorablement par la population locale puisqu'il devait créer des emplois en plus des logements neufs qu'il offrait aux ayants droit appartenant à une classe sociale démunie. Ce projet dont le coût a été

¹ KABBARA Oussama. « Une bouffée d'oxygène pour la Capitale du Nord ». Pages 17 et 18. In : la revue « Al-Mouqawel Al-Lubnani ». Numéro 22, 15 décembre 1996 - 14 janvier 1997, pp 16-19.

² Voir notamment l'étude effectuée durant les années 1980 par Mr Saad Khaled pour le compte de la Direction Générale de l'Urbanisme.

³ ASSAF Ramzeh. « Le projet des mille logements: application du développement équilibré comme slogan ». Page 49. In : la revue « Al-Mouqawel Al-Lubnani ». Numéro 57, mars/avril 2000, pp 48-51.

estimé à 82 milliards de livres libanaises⁴, a été programmé pour être réalisé en 3 phases. Aucune promotion ou publicité ne fut lancée en faveur du projet, et bien que 2 grands projets étaient lancés en parallèle, la révision du plan directeur et le projet CHUD, seul le bureau d'études consultant était au courant de la vraie dimension de ce projet. C'est lors de la réalisation de la 2^{ème} phase et, parallèlement, l'intégration du plan général du projet dans les documents graphiques du plan directeur, que le problème est apparu : les bâtiments du projet des mille logements, d'une hauteur moyenne de 8 étages, constituent un bloc de béton hégémonique qui, selon les plans, devrait franchir les limites de la ville historique après avoir franchi son périmètre de protection. (Voir photos 1 et 2). Plusieurs parties concernées, dont notamment la municipalité, oeuvrèrent alors pour arrêter la 3^{ème} phase. Mais le mal était déjà fait : le projet des mille logements réduisait sérieusement les chances de la ville historique de Tripoli d'être inscrite sur la liste du patrimoine de l'humanité et les rendait presque nulles, des chances déjà compromises par les nombreuses percées réalisées au 20^{ème} siècle et l'absence d'une politique de sauvegarde.



3.3- Les problèmes de fonctionnement et d'usage.

Un autre type de problème se pose en plus de ce qui a précédé, c'est celui du fonctionnement et de l'usage des équipements et de l'espace public. Certains problèmes sont dus à un facteur géopolitique. La raffinerie de Tripoli, par exemple, ne fonctionne plus depuis des décennies suite au conflit politique opposant, à l'époque, les deux pouvoirs syriens et irakiens. La Syrie a arrêté l'écoulement du pétrole irakien traversant son territoire pour être exporté à partir du port de Tripoli. D'autres proviennent de la concurrence de la capitale Beyrouth qui monopolise presque toutes les activités économiques importantes. Toutes les grandes expositions organisées par le secteur privé se déroulent dans la capitale, alors que la Foire Rachid Karamé de Tripoli a été créée pour cela.

A cette concurrence, s'ajoutent deux faits : l'absence des compétences et de la gestion urbaine des problèmes quotidiens de la ville.

Au Liban, les compétences sont souvent victimes d'une politique d'équilibre confessionnel parmi les fonctionnaires de la fonction publique, ou du partage des postes entre des courants politiques selon des cotas prédéfinies en fonction du poids et de l'influence de chacun d'eux. Il se trouve aussi que les ressources humaines engagées dans la gestion d'un équipement public ne soient pas choisies suivant une vision stratégique offrant à cet équipement un fonctionnement dynamique. Dans tous les cas, ceci se fait aux dépens de la qualité de prestation. C'est ainsi que la Direction de la Foire de Tripoli manque d'une équipe professionnelle spécialisée dans l'organisation des expositions. Elle se contente aujourd'hui

⁴ Op. cit., p 50.

d'organiser des expositions très modestes et très réduites par rapport aux surfaces existantes. Mais les responsables de la Foire ne partagent pas cette analyse et sont convaincus qu'il ne s'agit pas là d'un problème de compétence ou d'initiative, mais plutôt d'une carence de l'Etat. Une autre piste concernant le dysfonctionnement de la Foire est à explorer, elle est de dimension géopolitique. L'ancien Premier Ministre Rachid Karamé s'est opposé jadis à l'idée de créer une foire internationale à Tripoli ou ailleurs. Pour lui une telle foire constituera une concurrence à la foire internationale de Damas et, partant, mettra en colère les « Frères Syriens » et que, de toute façon, la foire de Damas empêchera celle de Tripoli de réussir. (Kabbara, 2004 : 197).

Par ailleurs, le laisser-faire d'une part et, d'autre part, l'absence d'une gestion permanente des problèmes quotidiens de la ville ont créé des situations complexes difficiles à résoudre aujourd'hui. Ces problèmes, dont l'origine remonte au chaos urbain qui s'est répandu durant la guerre civile, ont, depuis, fait boule de neige. Des dizaines de cas peuvent être cités dans la ville historique de Tripoli, dont notamment le squat de l'espace public par des étalages de fortune tenus par des marchands issus des quartiers pauvres de la ville. Toute négociation avec ces marchands devra aujourd'hui tenir compte des centaines de familles qui vivent de ce commerce. (Voir photos 3 et 4)

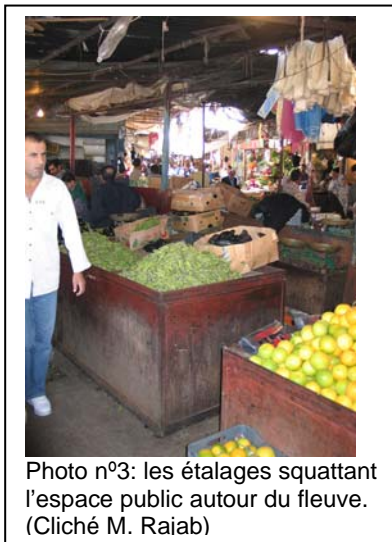


Photo n°3: les étalages squattant l'espace public autour du fleuve. (Cliché M. Raiab)



Photo n°4: les étalages répandus sur les ponts du fleuve. (Cliché M. Rajab)

4- Les tentatives de réappropriation urbaine

A partir des années 1990, Tripoli en général et sa ville historique en particulier constitueront la scène d'une multitude de projets à laquelle les tripolitains n'avaient jamais assisté. Les projets de mise en valeur du patrimoine urbain, à eux seuls, étaient nombreux et variés. Nous pensons que cet intérêt et cette prise de conscience subite envers le patrimoine sont dus à plus d'une raison :

- La soif de reconstruction après une guerre de 15 ans,
- Le retour des libanais formés à l'étranger et leurs volontés de contribuer à la reconstruction de leur pays,
- L'arrivée de bailleurs de fonds étrangers souhaitant aider le Liban à travers le financement de projets ponctuels (gouvernements étrangers, organismes internationaux, ONG, collectivités européennes,...),
- La participation du Liban à des programmes d'échanges méditerranéens financés par la Communauté Européenne (Med-Urbs, Meda, Euromed, etc....)
- La dynamique qui a suivi et qui a, entre autres, encouragé des hommes d'affaires libanais attirés par la politique à afficher leurs générosités à travers le financement de projets de réhabilitation.

- Une volonté locale très exprimée de dynamiser l'activité économique de la ville à travers la mise en valeur de son potentiel touristique.

C'est ainsi que le Souk des Bijoutiers et d'autres artères historiques importantes furent réhabilités dans le Vieux Tripoli. Plus tard, la vieille ville d'El Mina assistera à son tour à des projets similaires.

Tous les projets qui ont concerné la ville historique de Tripoli sont importants à analyser. Nous nous contenterons, toutefois, de présenter deux cas problématiques qui préoccupent toujours les tripolitains et certains experts concernés : c'est le cas de la revitalisation de la Foire Rachid Karamé et celui de la reconquête des corniches du fleuve Abou Ali.

4.1- Les tentatives de revitalisation de la Foire

Avec ses centaines de milliers de mètres carrés vides, la Foire de Tripoli a toujours suscité l'appétit des investisseurs ou de certains hommes politiques. Ajoutons à cela, que la marginalisation de cet équipement sur le plan national, a toujours laissé croire sa direction que la solution proviendrait d'un consensus politique donnant à la Foire le monopole des expositions au Liban, ou d'y intégrer une nouvelle fonction attractive qui, elle, sortira cet équipement de son hibernation.

La construction de la Foire a démarré donc dans les années 1960 et s'est réalisée suivant des étapes espacées dans le temps. Elle est aujourd'hui célèbre pour son architecture moderniste conçue par l'architecte brésilien Oscar Niemeyer. Durant la guerre civile (1975-1990), des équipements de la Foire ont été pillés, et le site s'est transformé en une base militaire syrienne. Au lendemain de la guerre, plusieurs promesses ont été données par les différents gouvernements de l'époque pour consacrer à la Foire un budget destiné à l'achèvement des travaux de construction et d'équipement. A la fin des années 1990, le gouvernement a voulu y construire un stade olympique à l'occasion de l'organisation d'un tournoi sportif asiatique. De cette façon on évitait l'expropriation et on remplissait « un vide non utilisé ». Mais cette idée a soulevé un tollé général auprès des intellectuels tripolitains, poussant les responsables à opter pour le choix d'un autre terrain qui était destiné à devenir un jardin public.

Tout ceci n'a pas empêché la promotion de l'espace vide de la Foire à travers des brochures imprimées à cet égard par la Direction. Dans la première, cette promotion mettait en évidence les surfaces « non développées » tout en suggérant qu'elles pouvaient servir pour la construction d'un parc à thème (voir fig. 2). Cette suggestion s'est concrétisée par un projet présenté graphiquement dans la seconde brochure (voir fig. 3). En fait, cette dernière annonçait le lancement d'un projet DBOT pour la création d'une cité touristique comprenant la construction d'un hôtel 5 étoiles, d'un parc à thème inspiré de l'héritage culturel libanais et d'une salle de cinéma tridimensionnel. Ce projet doit être complété par la réhabilitation et l'équipement des bâtiments existants.

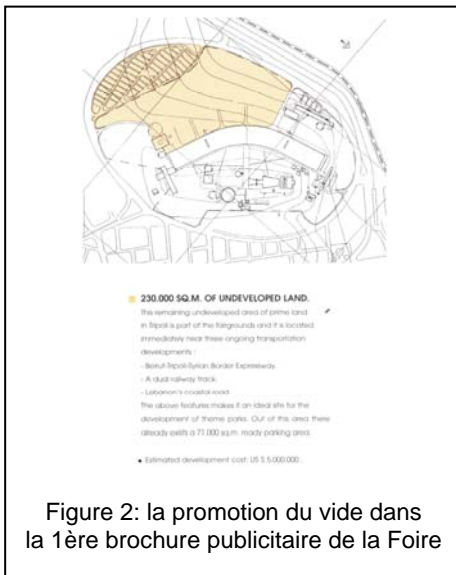


Figure 2: la promotion du vide dans la 1ère brochure publicitaire de la Foire

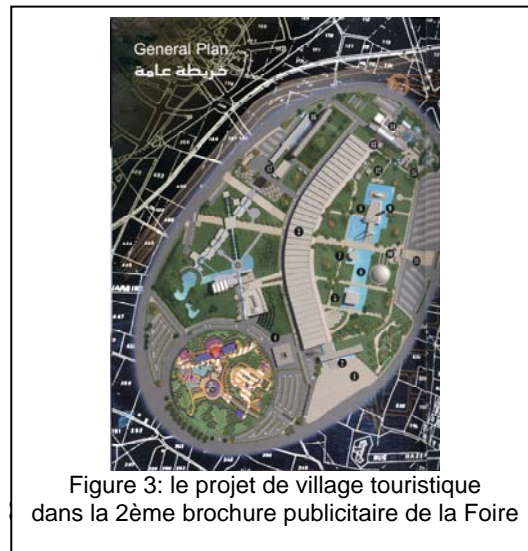


Figure 3: le projet de village touristique dans la 2ème brochure publicitaire de la Foire

Plus tard, en août 2004, un article paru dans un journal libanais sous le titre : « une cité touristique dans le périmètre de la Foire internationale de Tripoli. Un projet révolutionnaire qui sauve Tripoli de sa stagnation »⁵ allait déclencher de nouveau la réaction d'un large public libanais mais aussi d'associations libanaises et étrangères. L'article montrait une vue en perspective d'une partie d'un projet développé par la société américaine « Cedarland International Development Group » et dont le coût était estimé à près de 250 millions de dollars américains. Cette partie, traitée en arcades et en tuiles rouges (voir fig. : 4), ouvrit un débat alors sur la pertinence de cette « architecture libanaise » proposée aux côtés de l'architecture d'Oscar Niemeyer, mais aussi sur le principe même d'ajouter des constructions à l'intérieur du périmètre de la Foire. Les recherches sur le site Internet⁶ ont dévoilé d'autres images et plans, notamment le plan directeur du projet (voir fig. : 5).



Fig. 4: la vue en perspective telle que parue dans le journal An-Nahar.



Fig. 5: le plan directeur du projet Cedarland
Source : www.cidglebanon.com

Face à cela, deux positions s'affichèrent. La première considérait que ce projet « Disney Land » allait travestir le monument historique qu'est la Foire, et qu'un atelier de travail devait être organisé pour établir un principe de sauvegarde et de réutilisation de cet équipement, ainsi qu'une définition des fonctions et activités pertinentes qui pouvaient y être entreprises. La deuxième position, conduite par les responsables de la Foire, défendait ce projet et considérait que les critiques à son encontre s'inscrivaient dans le cadre du complot visant à empêcher Tripoli de se développer. Les partisans de la sauvegarde de la Foire prirent l'initiative de proposer l'inscription de celle-ci sur la liste du « World Monuments Fund », organisation internationale non gouvernementale dont l'objectif était d'apporter une aide financière aux monuments en péril dans le cadre d'un projet de réhabilitation bien défini. L'annonce officielle de cette inscription en août 2005 par le Ministre de la Culture relança de plus belle la polémique entre les deux parties. Cette polémique s'arrêta quand la direction de la Foire résilia le contrat chargeant la société Cedarland de réhabiliter la Foire dans le cadre d'un projet DBOT⁷, la société n'ayant pu assurer le financement nécessaire de l'opération. Cette affaire déclencha un conflit au sein du Conseil d'Administration de la Foire dont le président présenta sa démission.

Le gel du projet « Disney Land », encouragea les partisans de la sauvegarde de se lancer dans les préparatifs d'un séminaire international portant sur la réutilisation de la Foire de Tripoli. L'objectif était de réunir des experts internationaux et locaux pour définir les différentes activités qui pourraient à la fois s'intégrer dans le site sans porter atteinte à l'architecture de Niemeyer et créer une dynamique économique à Tripoli qui ne serait pas menacée par les activités de la Capitale. Ces préparatifs s'arrêtèrent à la fin du mois de mai 2006 après l'annonce dans les journaux d'un projet d'exposition permanente des produits

⁵ Al-Manatek, supplément du journal An-Nahar. Samedi 14 août 2004, p. 2.

⁶ www.cidglebanon.com

⁷ DBOT: Design, Built, Operate and Transfer.

chinois dans la Foire Rachid Karamé de Tripoli, projet conduit par l'ancien président de l'Association des Industriels Libanais.

En attendant une annonce plus détaillée du projet de la « Foire Chinoise », une première synthèse peut être esquissée quant aux tentatives de revitalisation de la Foire Internationale de Tripoli. Les différentes actions menées en faveur de la Foire ont, au moins, un point en commun : elles sont toutes d'accord sur le fait que cet équipement représente un enjeu économique fondamental pour la ville de Tripoli. Pour les uns, cet enjeu économique mise sur une réutilisation optimale d'un site stratégique à moitié vide et dont la revitalisation sera assurée par l'intégration de nouvelles fonctions de loisirs susceptibles d'attirer les touristes et les hommes d'affaires. Pour d'autres, la Foire est un patrimoine national qui, déjà, attire des touristes venant apprécier l'œuvre de l'architecte brésilien Oscar Niemeyer. Mais ce label culturel ne doit pas empêcher son fonctionnement : il s'agit de créer un projet qui assurerait une cohabitation entre les besoins d'une protection de la Foire et ceux de la transformation de celle-ci en un pôle économique dynamique.

Ce constat soulève une première série de questions : pourquoi cette vision partagée sur l'importance économique de la Foire n'a pas encore constitué la plateforme d'un dialogue direct entre les différentes parties ? Cette plateforme sera l'occasion pour répondre à d'autres questions : une image culturelle de la Foire, sera-t-elle vraiment un obstacle pour sa revitalisation ? Cette dernière est-elle conditionnée par le sacrifice de cette dimension culturelle ? Mais quelles sont déjà les vraies raisons de la paralysie de la Foire ? Suffira-t-il de créer une cité touristique pour sortir celle-ci de son hibernation ?

Ces questions ont besoin d'être traitées dans le cadre d'un dialogue réunissant les acteurs concernés et les experts. Mais une chose est sûre, l'importance des enjeux autour de la Foire exige une flexibilité dans les positions annoncées. Il faudra aussi profiter des expériences mondiales qui ont contribué à la revitalisation économique d'une ville et à l'évolution de la notion de patrimoine.

4.2- Le projet CHUD⁸ et les dynamiques locales générées.

La ville historique de Tripoli a été le témoin de plusieurs actions de restauration et de réhabilitation de monuments historiques durant et après la guerre civile. Ces actions ponctuelles étaient dispersées à travers le tissu ancien, et menées sans aucun plan préétabli. Ceci reflétait un fait familier : pour certains le patrimoine se résume à des objets construits qu'il faut mettre en valeur. Pour d'autres, le patrimoine tripolite est constitué par un ensemble urbain historique avec ses dimensions sociales et économiques et que l'action appropriée qui doit y être menée est entravée par deux difficultés majeures :

- la vétusté de la loi sur les antiquités qui manque d'outils réglementaires et opérationnels, et l'absence d'une collaboration étroite entre la Direction Générale de l'Urbanisme et la Direction Générale des Antiquités qui aurait permis de bénéficier d'autres outils existants, notamment le « plan de détail ».
- le manque de fonds publics consacrés à ces actions.

Devant ce fait, le lancement en l'an 2000 d'un projet de revitalisation de 5 villes historiques libanaises annoncé par le gouvernement (projet CHUD), a été considéré comme une bouée de sauvetage providentielle pour la ville historique de Tripoli. Mais ce projet n'était pas comparable à celui d'Alep, de Tunis ou de Lisbonne. Il n'était pas question ici de mettre en œuvre un projet de réhabilitation de tout l'ensemble historique de Tripoli, mais plutôt de définir des scénarios prioritaires qui, une fois mis en œuvres, produiraient des dynamiques de mise en valeur de tout le tissu historique.

4.2.1- Le projet CHUD et la reconquête des corniches du Fleuve Abou Ali.

En général, les scénarios du projet portaient sur la réhabilitation de l'espace public de certains axes commerciaux majeurs de la ville historique avec la restauration des façades

⁸ CHUD: Cultural Heritage and Urban Development project.

riveraines, la restauration de monuments historiques et le réaménagement des corniches du fleuve Abou Ali. Durant l'élaboration des études, une prise de conscience un peu tardive du maître d'ouvrage a permis d'intégrer au projet des actions à dimension sociale.

L'étude de réaménagement des corniches du Fleuve Abou Ali était, à notre sens, la plus complexe parmi les scénarios établis. Les urbanistes étaient face à un espace considéré comme la source d'une hémorragie continue d'un tissu urbain sept fois centenaire. Cette qualification provenait de plusieurs faits :

- a- Cet espace accueille un trafic de transit important entre les quartiers est et ouest de la ville, mais aussi entre l'arrière-pays à l'est et les quartiers ouest de Tripoli
- b- A l'époque où ces corniches ont été réalisées, le tracé en ligne droite a causé une coupure brutale du tissu urbain ancien, mettant ainsi au premier plan un alignement de maisons éventrées et d'espaces résiduels, notamment du côté de la rive droite.
- c- Durant la guerre civile, ces ruines et ces espaces résiduels ont été squattés par des marchés de fruits et légumes et des marchés aux puces, profitant de l'absence des autorités publiques. Ces activités qui ont envahi les trottoirs et une partie de la chaussée, sont relayées plus loin par le marché de gros des fruits et légumes. Tout ceci provoque aujourd'hui des embouteillages importants sur la corniche est du fleuve.
- d- Le paysage urbain de cet espace est affecté par le gabarit impressionnant du lit bétonné du fleuve⁹, d'autant plus que l'eau atteint rarement les murs de côtés. Ce lit sert de poubelle aux marchands riverains ainsi qu'aux marchands ambulants, de ce fait il est devenu une source de pollution grave.

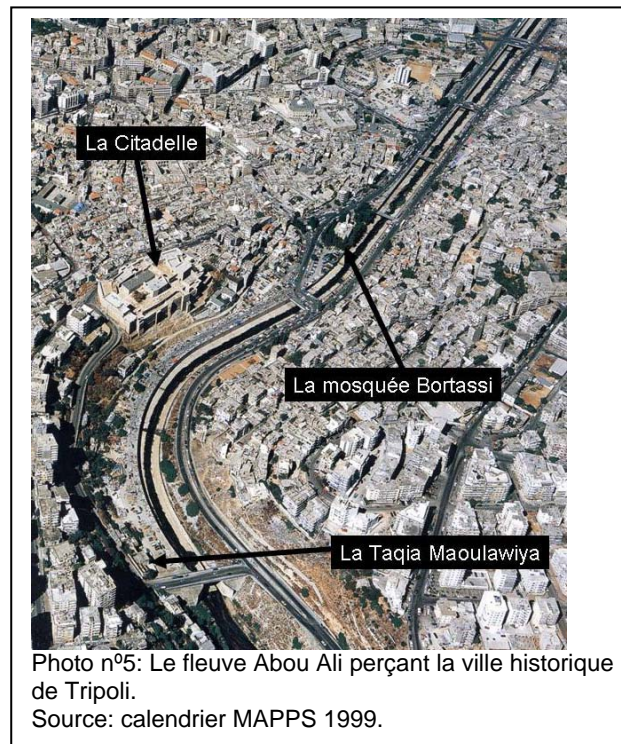


Photo n°5: Le fleuve Abou Ali perçant la ville historique de Tripoli.
Source: calendrier MAPPS 1999.

L'analyse de l'état des lieux mettait en évidence l'importance du secteur du fleuve dans la problématique générale du projet CHUD. Cette analyse basée, entre autres, sur une enquête auprès des usagers de la vieille ville, conduisait à l'énoncé d'un schéma de références jugé approprié par les urbanistes :

- la rupture causée par le tracé du nouveau lit du Fleuve Abou Ali est irréversible,

⁹ Le lit du fleuve atteint 24 mètres de largeur et 6 mètres de profondeur.

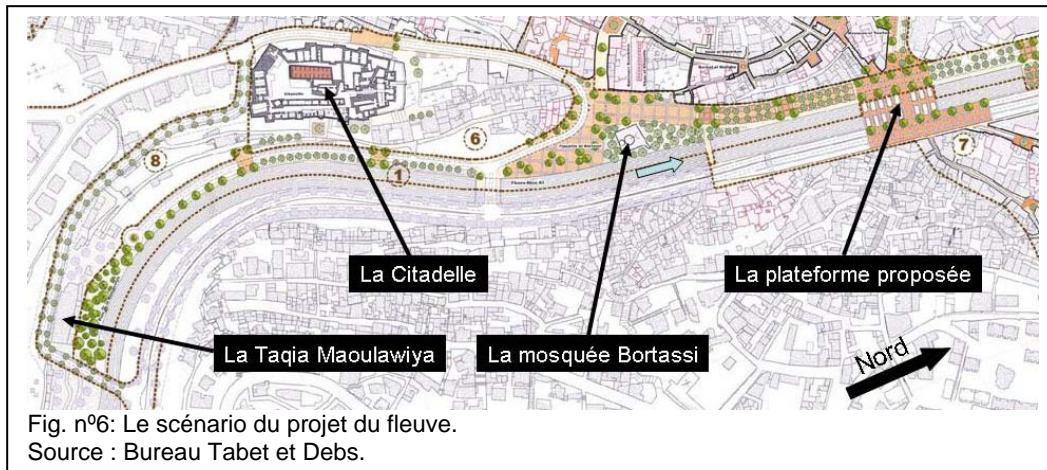
- cet espace étranger à la morphologie urbaine particulière de la vieille ville doit être exploité en sa faveur, en créant notamment des niveaux de parking sous les corniches, et en faisant remonter le niveau de l'eau en créant des berges pour la promenade dans le lit du fleuve,
- le déplacement des étalages de fruits et légumes vers un terrain plus approprié est inévitable pour rendre la circulation automobile fluide,
- le projet doit réconcilier l'îlot de la mosquée Bortassi avec son quartier, mosquée isolée jadis par le nouveau tracé du cours du fleuve,
- L'impasse de la Maoulawiya doit être réaménagé en espace vert tout en tenant compte des impératifs touristiques de la Citadelle, surtout en ce qui concerne le stationnement des bus transportant les touristes,
- La circulation automobile doit être réorganisée de façon à réduire l'accès de la voiture aux rues de la vieille ville.

Le scénario qui résulta de ce schéma de référence ne fut pas retenu par le maître d'ouvrage. Deux obstacles majeurs en étaient la raison principale : le coût très élevé d'un projet de parking en sous-sol et le refus des marchands squattant l'espace public de déménager et dont la position était appuyée par une partie politique très influente au Liban à l'époque¹⁰. Ces obstacles engendrèrent un scénario de compromis négocié avec la municipalité, l'urbaniste en charge de la révision du plan directeur de l'agglomération tripolitaine, les ingénieurs de la société japonaise JICA chargée de l'étude du trafic à Tripoli et la Direction Générale des Antiquités. Les lignes directrices de ce scénario consistaient à :

- construire une plateforme au dessus du fleuve aménagée pour accueillir les marchands en situation illégale sur la corniche est, et constituant le pont qui rétablira les liens entre les deux parties de l'axe historique, liens coupés jadis après la réalisation du nouveau lit du fleuve dans les années 1960. Cette plateforme est prévue juste en face de l'emplacement actuel de ces marchands,
- autoriser la circulation automobile sur la corniche est, et aménager la corniche ouest en un espace de promenade et de stationnement. Au niveau de la plateforme proposée, un tunnel sera réalisée sous la corniche est pour éviter le croisement des voitures avec les piétons, tout en gardant une route de service pour desservir les quartiers de la rive droite. Une réorganisation du trafic automobile dans la vieille ville et autour de la Citadelle est proposée en conséquence.
- réaliser des fouilles à l'endroit où le tunnel sera construit pour éviter tout risque archéologique.

Durant l'étude détaillée de ce scénario, des modifications furent apportées : le tunnel fut supprimé pour son coût élevé, et la plateforme fut élargie à la demande de la municipalité pour accueillir les marchands en situations irrégulières sur les deux rives du fleuve, et pour y prévoir un espace multifonctionnel. Ce scénario du fleuve devra être réalisé dans les mois à venir. (Voir figure n°6).

¹⁰ L'étude a été élaborée en 2001 et 2002.



4.2.2- Les projets parallèles, une dynamique générée par le projet CHUD ?

Après le lancement du projet CHUD, puis le démarrage de son premier chantier, d'autres projets virent le jour à Tripoli, en particulier dans ses quartiers historiques. Ces projets étaient financés par des organismes étrangers ou locaux, ou par des personnalités politiques. Les projets les plus importants furent :

- La restauration d'une partie du souk Bazerkan par la Fondation Issam Farès¹¹ en coordination avec la municipalité et la Direction Générale des Antiquités,
- La restauration du souk Haraj par le gouvernement allemand en coopération avec la Direction Générale des Antiquités,
- Le projet de restauration du Hammam Ezzeddine par le Conseil de Développement et de la Reconstruction grâce à un don koweïtien. Le chantier devra démarrer prochainement,
- L'engagement du gouvernement espagnol à financer la suite du chantier de restauration du Khan Al-Khayyat. Des réunions de travail ont été organisées à cet égard avec la municipalité de Tripoli.
- La restauration des façades des bâtiments anciens de la rue Azmi par la municipalité,
- La restauration des façades des bâtiments d'une partie du quartier Haddadin par l'association « Al-Azm wa Al-Saada » fondée par l'ancien député et premier ministre Najib Mikati,
- La restauration des façades des bâtiments anciens de la Place Koura par Adnan Al-Kassar, ancien président de la Chambre du Commerce et de l'Industrie, ancien ministre de l'économie et président actuel des organismes économiques libanais.

Nous ne discuterons pas le côté technique de ces projets, ceci n'est pas notre intention ici. Notre propos est plutôt celui de comprendre les raisons du déclenchement d'une série de projets dans un intervalle de temps assez court. S'agissait-il bien d'une dynamique générée par le projet de la Banque Mondiale ou d'une simple coïncidence ? Nous pensons qu'il est tôt encore d'apporter une réponse crédible à cette question, une enquête auprès des donateurs étant nécessaire, et parce que certains projets ont été lancés avant les dernières élections législatives et dont certains ont été arrêtés plus tard après les résultats, décevants pour certains donateurs. Cette pratique de signer des réalisations diverses dans sa région avant les échéances électorales n'est pas récente, les Libanais en ont l'habitude. Les tripolitains ont également l'habitude de voir de temps à autre un projet ou une étude se réaliser dans leurs quartiers historiques. Mais la volonté de tous les donateurs de financer un projet de restauration dans un quartier historique de Tripoli après le

¹¹ Issam Farès est un ancien vice-premier ministre et député.

lancement du projet CHUD, et dans un intervalle de temps relativement court, reflète leur intention de s'inscrire dans une logique culturelle en pleine effervescence et porte à croire que l'effet du projet CHUD n'y est pas étranger.

Conclusion

Beaucoup d'enjeux sans visions, beaucoup d'initiatives et de projets sans planifications. C'est ainsi que nous pouvons résumer les actions menées à Tripoli depuis, au moins, les années 1990. L'évaluation des politiques de développement se mesure-elle par la somme des projets réalisés dans un espace urbain donné ? Que faire devant une situation où les groupes d'acteurs de l'aménagement sont multiples et dispersés, où les projets affluent sans qu'il y ait un cadre ordonnateur ? Mais est-ce ceci une spécificité libanaise ? En présence d'un système politique centralisé, il est toujours difficile de voir des collectivités locales démunies agir comme un entonnoir aux actions et politiques venant de « l'extérieur ». Mais quels effets ont-elles celles-ci sur la ville ? Contribuent-elles au développement économique local ?

Certes les projets de réhabilitation ou de réappropriation réalisés ou en cours, ont forgé une expérience certaine chez toutes les parties concernées par ces projets. Ces expériences ont été acquises parfois à des prix élevés, mais elles ont contribué à établir des principes généraux et, au-delà, à nationaliser voire même « tripoliser » le débat concernant l'évolution de la notion de patrimoine et la réutilisation de l'héritage culturel. Toutefois, ces projets manquent de stratégies prédéfinies : c'est comme si on envoyait à la guerre des bataillons de combats sans un commandement unifié. C'est ainsi que plusieurs points « chauds » à Tripoli sont sujets à des projets, des propositions et des initiatives diverses : les quartiers historiques, le quartier Tebbaneh, le quartier ottoman Tell, la Foire Internationale Rachid Karamé, etc....

Cette problématique engendre toujours une question centrale chez les experts : devant la velléité de certains acteurs, ou l'enthousiasme exagéré d'autres, et dans l'absence d'une politique urbaine portée par un maître d'ouvrage, comment transformer ces actions en un projet urbain ? Comment agir pour que ces actions contribuent à fonder les bases d'un développement durable à Tripoli ?

Nous ne prétendons pas ici détenir des réponses. Mais nous sommes convaincus qu'un partenariat à l'intérieur de la société civile regroupant la municipalité et les représentants du mouvement associatif local, des secteurs économiques, académiques et culturels constituera le catalyseur attendu. C'est à partir de ce moment-là que nous pourrons, peut-être, parler de réappropriation urbaine.

Références bibliographiques

1- Ouvrages

Atieh Atef et Kayal Maha, 2001, *Tahaoulat Al Zaman Al Akhir*, (les transformations des derniers temps). Moukhtarat. Beyrouth. 318 pages. (En arabe).

El-Achkar Elie, 1998, *Réglementations et formes urbaines. Le cas de Beyrouth*. Les Cahiers du CERMO, n°20. Beyrouth. 180 pages.

Kabbara Salem, 2004, *Tripoli dans la mémoire du pays*. Dar An-Nahar. Beyrouth. 318 pages. (En arabe).

Mesnard André-Hubert, 1984, *Pouvoirs et politiques urbaines à Beyrouth et au Liban*. In : *Politiques urbaines dans le Monde Arabe*, pp 307-312, sous la direction de J. Métral et G. Mutin. EMA 1, Maison de l'Orient, Lyon.

Naciri Mohammed, 1984, *les politiques urbaines : instruments de pouvoir ou outils de développement*. In : *Politiques urbaines dans le Monde Arabe*, pp 13-42, sous la direction de J. Métral et G. Mutin. EMA 1, Maison de l'Orient, Lyon.

2- Revues

Assaf Ramzeh,

- *Le projet des mille logements: application du développement équilibré comme slogan*. In : la revue *Al-Mouqawel Al-Lubnani*, pp 48-51, numéro 57, mars/avril 2000.
- *La Foire Internationale Rachid Karamé : ...dans l'attente d'une attention de l'Etat*. In : la revue *Al-Mouqawel Al-Lubnani*, pp 18-22, numéro 72, février 2002.

Kabbara Oussama, *Début de réhabilitation de la zone des jardins de Tripoli - El Mina, Une bouffée d'oxygène pour la Capitale du Nord*. In : la revue *Al-Mouqawel Al-Lubnani*, pp 16-19, numéro 22, 15 décembre 1996 - 14 janvier 1997.

3- Etudes

Bureau Tabet et Debs, *Réhabilitation et revitalisation urbaine de la ville ancienne de Tripoli*, rapport préliminaire, janvier 2002 et phases études détaillées, 2004 et 2005. Etude réalisée pour le compte du Conseil du Développement et de la Reconstruction.

Khaled Saad, *Etude urbaine de la zone des jardins à Tripoli et El Mina*, (pas de date). République Libanaise, Ministère des Travaux Publics, Direction Générale de l'Urbanisme.

4- Brochures

Foire Internationale Rachid Karamé.

Les deux brochures officielles distribuées par la Direction de la Foire. (Pas de dates de publication).

Le projet de logements de Kobbé.

Brochure distribuée par la Caisse Centrale des Déplacés et intitulée : « La reconstruction et la réhabilitation de la zone située entre Bab El-Tebbaneh et Kobbé dans la ville de Tripoli ». Août 1999.