



La reconstruction de Beyrouth : quelles voies pour le futur ?

Michael F. Davie

► To cite this version:

Michael F. Davie. La reconstruction de Beyrouth : quelles voies pour le futur ?. Annales de Géographie de l'Université Saint-Joseph, 1992, 12-13, pp.65-77. hal-01077089

HAL Id: hal-01077089

<https://hal.science/hal-01077089>

Submitted on 14 Nov 2014

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

LA RECONSTRUCTION DE BEYROUTH: QUELLES VOIES POUR LE FUTUR?

MICHAEL F. DAVIE*

RÉSUMÉ

Après avoir passé en revue les grandes étapes historiques de la croissance urbaine de Beyrouth et de leurs conjonctures, du début du XIX^{ème} siècle jusqu'en 1990, date à laquelle la guerre civile du Liban prend fin, l'auteur s'interroge sur les volontés qui vont régir la reconstruction du Centre-Ville, sur la nouvelle conjoncture du Moyen-Orient et les futures fonctions de la capitale.

Mots-clés: Liban, Beyrouth, Centre-Ville, Reconstruction, Fonctions.

ABSTRACT

After reviewing the major historical stages of the urban growth of Beirut and their economic condition for the beginning of the 19th century up to 1990, when the Lebanese Civil War ended, the author asks questions about the intentions that will determine the reconstruction of the City Center, about the new economic condition of the Middle East and the future fonctions of the Capital.

Key Words: Lebanon, Beirut, City-Center, Reconstruction, Functions.

خلاصة:

بعد ان استعرض المؤلف مراحل النمو الكبرى لمدينة بيروت وظروفها منذ مطلع القرن التاسع عشر الى سنة ١٩٩٠ تاريخ انتهاء الحرب الأهلية، تساءل عن اصحاب الإرادات الذين سيديرون ويوجهون إعادة إعمار وسط المدينة، وعن ظروف الشرق الاوسط الجديدة، والوظائف المقبلة للعاصمة.

* Géographe, Enseignant-Chercheur, Département de Géographie, Université François-Rabelais, 23, rue de la Loire, 37023 Tours Cédex et Laboratoire Associé CNRS 365 "URBAMA" (Urbanisation du Monde Arabe), B.P. 2221, 37021 Tours Cedex 21.

Le débat qui anime depuis deux ans le monde des urbanistes, des architectes, des archéologues, des financiers et des spéculateurs libanais tourne autour de la reconstruction du Centre-Ville de Beyrouth. Cette œuvre est présentée comme étant la solution-miracle qui, par un effet de domino, devrait inéluctablement ramener la prospérité et relèverait de ses ruines l'ensemble du pays. Cette prospérité serait le synonyme de la paix sociale, donc de la stabilité politique; en prime, une ville moderne, conçue et construite par des professionnels pour satisfaire les exigences de la vie urbaine de cette fin de millénaire. Les détracteurs, eux, avancent que la reconstruction n'est qu'une vaste opération de spéculation foncière aux ramifications politiques sordides à peine voilées. La reconstruction ne donnerait, affirment-ils, que des ghettos de prospérité dans une ville du Tiers-Monde exangue, mettant en place les conditions d'une instabilité sociale, cause et conséquence fondamentale d'une politique intérieure ingérable, ainsi que des facteurs propices à un retour de la guerre. En prime, un Centre-Ville mal conçu, aux concepts urbanistiques naïfs et dépassés, sinon de simples pastiches plaqués sur une réalité complexe, ignorant par là l'expérience des autres villes qui avaient reconstruit leurs centres à la suite de conflits armés ou de catastrophes naturelles.

Le désaccord entre les deux écoles est resté stérile et profond, et a peu contribué à la recherche de solutions opérationnelles. Il s'est également manifesté lors les nombreux colloques¹ expositions² et débats académiques, ou relayé par des ouvrages et travaux publiés³, des plaquettes⁴, brochures, pages de publicité dans les journaux, graffiti et autres dazibaos. Les discours et les prises de position idéologiques des décideurs, des politiques, des meneurs de foules ou des chefs de milices ont également abordé, à leur manière et pour d'autres raisons, le problème du Centre-Ville. Discours passionnés, certes, mais sans portée véritable sur le terrain.

Notre contribution n'a d'autre ambition que de proposer les quelques interrogations d'un géographe urbain sur une ville à peine sortie de la guerre et

¹ Notons ceux de la Maison de l'Orient, Lyon, 27-29 novembre 1990 sur "Reconstruire Beyrouth, les paris du possible"; Centre for Lebanese Studies, colloque sur "The Reconstruction of Beirut", 28 mars 1992, Town and Country Planning Association, Londres; Observatoire pour la Reconstruction de Beyrouth/Urban Research Institute, colloque sur "La reconstruction de Beyrouth", 23 mai 1992, Hôtel Carlton, Beyrouth; Association des Economistes pour le Liban et Office National du Tourisme pour le Liban: "Urbanisation et reconstruction au Liban: le centre-ville de Beyrouth", Paris, Institut du Monde Arabe, 5 février 1993.

² Notons celle tenue à Paris, organisée par l'IAURIF sur "La Région Ile-de-France et la reconstruction de Beyrouth", Paris, IAURIF, 21 juin-2 juillet 1993.

³ Citons, entre autres, BEYHUM, N. (sous la direction de), 1991: "Reconstruire Beyrouth, les paris du possible". *Etudes sur le Monde Arabe* (Lyon), 6, 426 p.; COLLECTIF, 1992: *Imâr Bayrût wa al-Fursat al-Dâ'at. Wasat Bayrût al-Tijârt wa al-Shirkat al-Tqâriyyat*. Beyrouth, sans éd., 168 p.; KABBANI, Oussama, 1992: "The Reconstruction of Beirut". *Prospects for Lebanon*, Centre for Lebanese Studies (Oxford), 6, 75p.; EGO, R., 1993: "La dernière bataille de Beyrouth" *Architecture d'Aujourd'hui*, N° 289, pp. 53-63.; Patrimoines sans Frontières, 1993: *Beyrouth. Urbanisme*, juillet 1993.

⁴ Les publicités pour la compagnie SOLIDERE, concessionnaire des travaux de reconstruction; DAR AL-HANDASSAH, 1992: "Beyrouth Centre-Ville", Beyrouth, 14p.

pas encore engagée dans une voie claire quant à son avenir. L'approche géographique est celle de l'observation des faits de terrain, de l'analyse de leur interrelation sur un espace, un territoire, de leur évolution dans le temps. Elle tient compte, entre autres, des variables historiques, économiques et politiques, toutes saisies à des échelles variées, qui ont interagies entre elles depuis plus de cent ans pour donner l'espace beyrouthin actuel.

Notre contribution est celle d'un regard "extérieur", celui d'un géographe, en marge du monde des technocrates et des idéologues. La ville, pour nous, ne peut être abordée qu'à travers un postulat central, tout à fait classique: l'urbanisation actuelle du Liban, et plus précisément celle de Beyrouth, sont le produit final d'une longue évolution entièrement conditionnée par le site et par les mouvements d'échange aux échelles locales, régionales et mondiales. Chaque étape de la constitution de l'espace fut le reflet, sur le terrain, d'opportunités précises saisies par les acteurs de la ville qui ont facilité ou incité des phénomènes urbains permanents, dont certains ont survécu jusqu'à nos jours. Ceux-ci avaient certes donné une physionomie particulière à la ville par la morphologie du bâti; en retour, ils ont conditionné son fonctionnement et défini son degré d'urbanité.

La reconstruction du Centre-Ville de Beyrouth, autrement dit un des rarissimes gestes volontaristes d'aménagement du territoire libanais, se doit d'intégrer cette sédimentation lente de l'urbain: reconstruire est par essence un acte qui engage le futur, non seulement du bâti, mais des consommateurs d'espace et des acteurs à venir. Faire table rase du passé, ignorer le présent, c'est parier sur une résurrection du miracle libanais, et occulter qu'il fut, aussi, la cause de la guerre qui a détruit la ville. Car au-delà des projets de reconstruction, ou de leur refus, des réalités de terrain incontournables vont conditionner autant la dynamique future de la ville, l'urbanisation de son cœur historique et de ses marges périphériques que l'évolution des autres centres urbains du Liban. Il s'ensuit que toute reconstruction devrait impérativement tenir compte de ces réalités. Il s'ensuit également que toute nostalgie du passé, tout état-d'âme, tout flou artistique n'a aucune place dans les choix à effectuer sur les plans du fonctionnement et du rôle d'une ville millionnaire dans un contexte de paix qui se profile au Moyen-Orient. Il y a urgence à réfléchir sur Beyrouth.

Ainsi, s'il faut comprendre le rôle de Beyrouth, son urbanisation passée et son état actuel, il faut remonter à la deuxième moitié du XIX^{ème} siècle. Dans cette optique, deux grandes phases peuvent être identifiées, celle qui s'étend depuis la fin du XIX^{ème} siècle jusqu'en 1975, et celle qui couvre la période de la guerre civile.

I. BEYROUTH, UNE NÉCESSITÉ

1. La période depuis la fin du XIX^{ème} siècle aux années 1920

De port de pêche et de cabotage au rayonnement très limité, Beyrouth est devenue, en quelques années, une ville d'importance régionale. Les raisons de

l'urbanisation sont nombreuses¹: les changements dans les directions et flux de transport en Méditerranée orientale ont favorisé Beyrouth sur les autres ports du Levant, pourtant semblables quant aux avantages de leur site respectifs. Les conséquences de ces modifications de flux ont été la construction de la Route de Damas puis du chemin de fer traversant les obstacles du Mont-Liban et de l'Anti-Liban pour rejoindre la capitale du *Bilad esh-Shâm* et la ligne du Hédjaz. La prospérité induite par ce rôle de port obligé de l'hinterland a accentué un exode rural, exode favorisé d'ailleurs par la surpopulation, l'économie archaïque et l'organisation sociale et politique de la montagne. A ces apports démographiques il faut ajouter ceux émanant des autres villes de la région et, à la fin de la Première Guerre Mondiale, de l'Arménie. L'urbanisation de la ville s'est organisée le long d'axes privilégiés: depuis le cœur de la ville, l'ancienne ville *intra-muros*, la *Bayrouth al-Qadîma*, vers Furn el-Chebbak, Moussaitbé-Mazra'a, enfin vers le nouveau Bourj-Hammoûd.

C'est donc grâce à une conjoncture externe, la force de l'économie européenne réclamant un port sur le littoral du Proche-Orient, que Beyrouth a acquis une prospérité, qui à son tour a enclenché la première phase d'urbanisation. Elle ne doit rien à la montagne, pourtant toute proche.

2. Les années du Mandat

C'est une période riche en mutations: l'urbanisation s'accélère, conséquence de l'exode rural et de la crise de la sériciculture. Les possibilités de travail offertes par l'extension du port, la construction de casernes, du premier aéroport, le développement des infrastructures routières contribuent à l'étalement de Beyrouth et au gonflement de ses banlieues (Furn al-Chebbak, Jdaïdé, Dekwané, les quartiers de Nahr-Beddawi, de Ras-Beyrouth) que soutient une dynamique démographique interne. Beyrouth est perçue comme le lieu des solutions à la crise de la Montagne; c'est également l'escale obligée sur le chemin de l'émigration définitive. Dans ce mouvement exceptionnel, les premiers plans d'aménagement du Centre-Ville sont proposés²; on termine ceux mis en œuvre aux derniers jours de l'Empire ottoman.

Mais Beyrouth est aussi à ce moment l'unique port militaire français d'importance au Levant; c'était l'entrepôt principal du Mandat sur le Liban et la Syrie, le Quartier Général de l'Armée du Levant, le verrou militaire français. Comme Haïfa, c'est aussi le port par excellence de l'intérieur: toutes les

¹ DAVIE, M.F., 1994: "Beyrouth-Est" et "Beyrouth-Ouest", aux origines du clivage confessionnel de la ville. *Beyrouth*. Coll. "Villes du Monde Arabe", URBAMA, Tours, (sous presse). DAVIE, May, 1994: "Beyrouth entre l'Empire et la République". *Cahiers de l'IREMAM*: "Cité et pouvoirs en Méditerranée" (sous presse); DAVIE, May, 1993: *La Mîlat grecque-orthodoxe et la ville de Beyrouth*. Thèse, Paris-Sorbonne, 448p.

² GHORAYEB, Marlène, 1991: *Les deux plans d'aménagement proposés pour la ville de Beyrouth sous Mandat français: Danger et Ecochard*. DESS en urbanisme, Institut Français d'Urbanisme, Université de Paris VIII.

marchandises doivent y transiter. Preuve de sa position incontournable, son dynamisme a même été maintenu durant la Deuxième Guerre Mondiale, avec le va-et-vient d'armées qui utilisaient son port et aéroport pour leurs communications stratégiques avec les champs de pétrole du Nord de l'Irak ou avec l'Égypte et son Canal.

Ainsi, comme pour la période précédente, ce sont bien des facteurs exogènes, le Mandat français et son administration puis les armées Alliées qui ont permis à Beyrouth de prospérer et de se construire.

3. La période 1945-1975

Les progrès dans les transports aériens, conséquences des progrès technologiques mis en place durant la Deuxième Guerre Mondiale, ont profondément bouleversé le rôle de Beyrouth dès les premières années de l'Indépendance. L'aviation civile réclamait une escale technique sur la route depuis l'Europe vers l'Asie du Sud-Est; elle ne pouvait être que sur la côte de la Méditerranée orientale. Cependant, dès 1946, l'aérodrome de Lidda en Palestine ne pouvait prétendre jouer ce rôle d'escale obligée à cause de l'insécurité grandissante dans ce pays. Beyrouth, par contre, était toute indiquée, surtout après 1948. Quant au port, Beyrouth jouissait d'une situation de monopole: sa concurrence avec Haïfa était éliminée après sa fermeture aux marchandises en transit vers les États arabes. Beyrouth était ainsi le seul port d'importance entre Alexandrie et Izmir.

Parallèlement, un régime économique libéral, de nouvelles lois sur les banques, l'afflux de capitaux et de compétences palestiniens en 1947-48, l'émergence de cadres libanais, la rupture des accords douaniers avec la Syrie ont tous favorisé, à leur manière, Beyrouth. C'était la ville-escale par excellence, le lieu de gestion des capitaux générés ailleurs dans le Monde Arabe, notamment grâce au pétrole de la Péninsule Arabique.

Ces avantages ont été consolidés par la modernisation du réseau routier, centré sur Beyrouth et son port, avec comme finalité le mouvement de biens depuis le littoral vers les États de l'intérieur: la Syrie, la Jordanie, l'Irak et l'Arabie Saoudite. Ce rôle de port obligé fut joué avec efficacité, il faut le rappeler ici, durant les années de fermeture du Canal de Suez, en 1956 mais surtout après 1967.

Mais durant cette large fourchette chronologique, les premiers indices du dysfonctionnement urbain commençaient à être visibles sur le terrain. Certes, une nouvelle organisation de l'espace s'est rapidement mise en place à partir des années 1950: un nouvel annexe du centre-ville, Hamra, est créé de toutes pièces pour répondre aux exigences des services modernes. Ailleurs, ce sont des auréoles de quartiers résidentiels cossus qui occupent les collines dominant la

ville. Mais la période est caractérisée aussi par la mise en place d'une ceinture de misère¹ peuplée d'exclus de cette prospérité somme toute spatialement très localisée. Car c'est bien dans des espaces bien cernés que la production de surplus s'est effectuée: le port et l'aéroport, les escales techniques obligées; les banques en liaison avec les places financières d'Europe ou des États-Unis; un embryon d'infrastructures touristiques au service d'une clientèle arabe aisée. Ailleurs, dans les périphéries, mais aussi dans la ville elle-même, cette prospérité était faiblement répercutée: ces espaces abritaient une société en mal de vivre qui devenait progressivement le vivier de recrutement des idéologies de conquête du centre politique et économique, de défense des maigres acquis², de revanche. Dès les années 1970, la dichotomie sociale de la ville atteint son paroxysme³.

Quelles que soient les étapes, les cent ans d'urbanisation à Beyrouth étaient le fruit de conditions favorables, dont toutes étaient exogènes: une situation stratégique entre deux mondes, la Méditerranée et l'intérieur; un circuit de rechange avec la fermeture de la Palestine ou du Canal de Suez. Beyrouth occupait cet interface et n'avait qu'un rôle, celui de faire transiter des produits, des capitaux ou des idées; elle a récolté tous les avantages de cette situation dans un contexte économique précis de l'histoire. Les nombreuses crises internes (les conséquences de la Première Guerre Mondiale, l'imposition de nouvelles frontières, le Mandat français, la crise de 1929 et l'émigration massive qui l'a accompagnée, les séquelles démographiques et politiques de la guerre de 1948, la guerre civile de 1958) ont freiné ou accéléré l'urbanisation de la ville, mais n'ont pas sérieusement remis en question la place de Beyrouth au Levant. Ceci allait changer en 1975.

II. BEYROUTH MARGINALISÉE PAR LA GUERRE

Cette période marque une coupure radicale avec le passé: les combats amènent la fermeture du port, de l'aéroport, des routes internationales, l'effondrement des services publics, la destruction des réseaux de télécommunications, la désorganisation des réseaux de distribution de l'électricité et de l'eau⁴, l'érosion de la confiance dans la monnaie nationale, la remise en

¹ BOURGEY, A. et PHARÈS J., 1973: "Les bidonvilles de l'agglomération de Beyrouth", *Revue de Géographie de Lyon*, 2, pp. 107-139. ATTAR, Nathalie, 1986: *Etude de la sous-intégration: le quartier de Rouissât*. Mémoire de Maîtrise, Université Saint-Joseph, Beyrouth, 122 p.

² DAVIE, May, 1992: *Pouvoir urbain, pouvoir rural: l'échec de l'État au Liban*. Colloque sur "Bourgeoisies et notables citadins dans le Monde Arabe", Université de Nice-Antipolis, 1992. (à paraître dans les *Cahiers de la Méditerranée*, 1993)

³ BEYHUM, Nabil, 1988: *Espace urbain, espace politique: ville, État et communauté à Beyrouth vers 1975. Éléments pour une problématique*. In: "Lebanon, a History of Conflict and Consensus", London, I.B. Tauris, pp. 275-304; *Espaces éclatés, espaces dominés: étude de la recomposition des espaces publics centraux de Beyrouth de 1975 à 1990*. Thèse de Doctorat, Université de Lyon 2, 2 vols. 795 p.

⁴ AWADA, Fouad, 1988: "La gestion des services urbains à Beyrouth pendant la guerre, 1975-1985". *Pratiques Urbaines* (CNRS-ORSTOM), 5, 143 p.

question de l'État, de la Nation. Tous ces facteurs ont influencé l'urbanisation de Beyrouth, chacun à sa manière et selon un découpage chronologique différent.

1. Les premières années de la guerre: 1975-1978

La ligne de séparation des belligérants, la fermeture du Centre-Ville puis son pillage par les milices, favorisent l'éclatement des services et des commerces vers de nouveaux espaces de rechange: Kaslik, Mazra'a et Mar-Elias, le cœur d'Achrafiyyé ou Zalqa assument des fonctions nouvelles. Pour certains de ces lieux, le passage d'une activité rurale à une activité de services s'est effectué en quelques mois, le temps de construire. Les industries se ré déploient aussi, surtout après les batailles de Dekwané-Tell ez-Za'atar qui ont détruit les usines et tué ou évincé la main-d'œuvre. Les espaces voués à la résidence s'étendent, alimentés par un échange de population le plus souvent brutal: expulsion des Libanais et des Palestiniens du camp et des environs de Tall ez-Za'atar; l'évacuation forcée de Naba'a et de la Quarantaine; l'évacuation forcée de Damour...; mais aussi la lente percolation d'habitants de Beyrouth-Ouest vers Beyrouth-Est; de migrations lentes d'habitants de la périphérie nationale (la Béqa'a-Nord et méridionale, le 'Akkar, les plateaux du Sud) vers les villes.

Cependant, tous ces mouvements migratoires et les conséquences sur l'urbanisation du Liban avaient un parfum de provisoire. C'est durant la phase suivante que les marques d'une permanence irréversible ont été consolidées.

2. Au cœur de la guerre, 1978-1990

Deux grandes étapes dans l'urbanisation de Beyrouth peuvent être repérées dans cette fourchette chronologique. La première est liée aux grands mouvements de la population du Sud-Liban vers les villes, phénomène enclenché dès 1978. A cette date, l'armée israélienne effectue des raids à répétition sur le territoire libanais, forçant à l'exode des centaines de milliers de civils, pour la plupart des Chi'ites. Ceux-ci se concentrent autour de noyaux semi-ruraux à la périphérie de Beyrouth, peuplés de corréligionnaires: Chiyah, Ghobeiré, Bourj el-Barajné, donnant ainsi le "phénomène Banlieue-Sud". Les terrains agricoles de la plaine de Chouaifât-Hadath, les dunes à proximité de l'aéroport, sont construits en quelques mois. Fait nouveau, les déplacés occupent également des quartiers cossus de la ville-municipale, modifiant profondément les caractéristiques socio-professionnelles de sa partie occidentale.

De l'autre côté de la ligne de démarcation, l'urbanisation procède par à-coups, en fonction d'opérations militaires: exode de familles du Liban-Nord à la suite de la liquidation de la famille Franjiyyé; fuite du Chouf et du Haut-Metn, espaces de tensions inter-communautaires ou intra-communautaires; de Zahlé lors d'opérations militaires; enfin l'invasion et le siège de Beyrouth-Ouest par les Israéliens. La conséquence de ces mouvements migratoires a été un étalement des banlieues proches (Jdaïdé, Antélias, Mansouriyyé, Mar Taqla) ou lointaines (Adonis, Shaylé, Jouniyé, Haret Sakhr, Ajaltoûn-Rayfoûn, Tabarja, Jbail).

Cette première phase s'est terminée vers 1984. A partir de cette date, l'urbanisation prend un tournant original. La guerre du Chouf et les escarmouches de la banlieue de Saida provoquent un gonflement subit de la population du Mont-Liban central alors sous le contrôle de la milice des Forces Libanaises. A cette date s'est opérée une redéfinition du rôle idéologique et social de cette milice, qui prend des dispositions, sur le terrain, pour mieux gérer et quadriller son territoire¹. Elles se traduisent par la mise en place d'infrastructures lourdes: un aéroport (Halât), des jetées ou des consolidation de ports (Jouniyé, Dbayyé, 5ème bassin); des réseaux de télécommunications autonomes (Station de Jouret el-Balloût, relais de Faraiya avec le réseau chypriote). Grâce à la position stratégique de la milice au sein des rouages de l'État qu'elle contrôle totalement, elle incite la création ou l'élargissement des grandes percées stratégiques: l'axe de Faraya, l'axe d'Antélias au Metn central, l'axe de Jouniyé à Rayfoun, l'axe du Jurd de Jbail. Elle s'assure le contrôle de l'alimentation en eau et en électricité de la ville; une lutte s'engage pour le contrôle des services bancaires. L'urbanisation procède à une vitesse exceptionnelle: les banlieues septentrionales s'étaient encore plus, ou se remplissent à saturation. Des répartitions spatiales selon des critères sociaux sont maintenant clairement visibles: les quartiers des nouveaux riches de la guerre (Adma, Faqra), ceux des anciens habitants de Beyrouth ou des réfugiés aisés (Zalqa, Antélias, Raboué, Ajaltoun), enfin, les quartiers des réfugiés les plus démunis (Roueissât, Haret el-Ghawariné, Naba'a).

La volonté politique de créer un territoire confessionnellement homogène, parfaitement quadrillé et organisé et d'où l'État de l'ancien régime serait exclu, ne fut pas limitée au secteur sous le contrôle des Forces Libanaises. Mais ailleurs, l'expérience n'a pas été aussi concluante: la faiblesse démographique et économique des Druzes bloquait la constitution d'un territoire viable malgré les efforts de "l'Administration civile". La concentration des Sunnites concentrés pour l'essentiel dans les villes du littoral entre lesquelles aucune continuité territoriale n'existait, interdisait toute création d'un territoire à velleités d'autonomie. Quant à la périphérie chi'ite de Beyrouth, elle était coupée des territoires d'origine de cette communauté, le Sud-Liban ou la Béqa'a. Cette communauté n'avait d'ailleurs aucune expérience des rouages stratégiques de l'État, ni un accès aux circuits de production des surplus de la ville; elle était en outre affaiblie par des luttes intestines. Enfin, les autres communautés étaient peu nombreuses sinon phagocytées par les milices dominantes et elles ne pouvaient offrir aucune proposition territoriale alternative aux projets des milices.

Les années de guerre ont certes provoqué une urbanisation effrénée du littoral, mais également la destruction du Centre-Ville et l'abandon sinon la paralysie de ses espaces proches. Bien plus importante fut une redéfinition du rôle de Beyrouth: la ville ne fonctionnait plus que pour l'espace libanais, ou pour des fragments de cet espace. Ses ambitions ne s'étendaient plus au-delà du

¹ DAVIE, M.F., 1994: "Guerre, idéologies et territoires: l'urbanisation récente de la côte libanaise entre Jbayl et Sayda". Paris, *Annales de Géographie*, 575, pp. 57-73.

Mont-Liban central, ni vers le large. Sa population et ses compétences avaient émigré, ses fonctions ont été redéfinies. Même les circuits parallèles mis en place restaient limités au marché local compartimenté par des lignes de démarcation qui se multipliaient au gré d'alliances politiques éphémères.

La dernière grande période de l'urbanisation de Beyrouth, celle de la guerre, contraste avec la précédente: Beyrouth ne profite plus de facteurs extérieurs, elle se replie sur elle-même et l'urbanisation est la conséquence de facteurs endogènes. Ce repli modifie sa vocation: de cité marchande méditerranéenne, elle devient un ensemble amorphe de banlieues et son rayonnement se limite à des portions du territoire national. Ce cadre sera légué à la paix.

L'arrêt des combats, en octobre 1990, amène la disparition des lignes de séparation dressées entre des ensembles géographiques et économiques autrefois homogènes. Le port, l'aéroport, les routes ont été réouverts, les communications rétablies, les circuits parallèles supprimés. Ce retour à la normalité a permis de concrétiser l'idée de la Reconstruction de Beyrouth et surtout de sa partie utile, le Centre-Ville.

III. QUELLE RECONSTRUCTION POUR QUELLE BEYROUTH?

La vague d'optimisme créé autour de la reconstruction dénote certes une volonté politique de bâtir un Liban sur de nouvelles bases; une volonté économique de redonner au pays, ou du moins à Beyrouth, des assises solides de prospérité. Elle dénote aussi une volonté populaire d'en finir avec l'arbitraire des milices, des destructions et de l'effondrement du niveau de vie. Enfin, la reconstruction est perçue comme le symbole même de la réconciliation, prélude au retour des exilés et des émigrés, des compétences et des capitaux. La reconstruction ramènera la prospérité des années d'avant-guerre; tel est le leitmotiv affirmé avec conviction.

Cependant, cette reconstruction, ces rêves, nécessitent que l'on rappelle des évidences. On ne peut faire abstraction des conditions économiques qui ont défini le rôle de la ville en Méditerranée orientale depuis 150 ans, rôle qui n'existe plus à l'identique aujourd'hui; on ne peut non plus gommer l'héritage des facteurs passés et présents qui ont donné la morphologie urbaine actuelle de Beyrouth et de ses banlieues. Il s'ensuit que la morphologie actuelle de la ville a un caractère irréversible et le futur doit tenir compte de cet état.

Ainsi, les infrastructures en place comme les aéroports et pistes (Halât, Tall ez-Za'atar, ceux de Damour, Hâmât ou de Ansâr), les ports et jetées (Ouza'i, Khaldé, Jiyé, Nahr el-Mott, Antélias-Dbayyé, Tabarja, etc.), les percées stratégiques et interconnexions nouvelles (les nouvelles routes de la montagne: de Nahr el-Kalb vers Ajaltoun, Mazra'at Kfar Debiâne et Faqra, de Jouniyé vers Reyfoun par Harissa, Jbail vers Mar Charbel, de Hadath vers Jisr el-Bacha, de Beit ed-Dine vers Ba'aqline et Samkaniyyé, la "Piste Karamé"

de Aley vers Chouaifât), les infrastructures nouvelles (les relais de télécommunications, les adductions d'eau — celle desservant Beyrouth-Ouest à partir du Nahr Damour—) toutes marquent le paysage de façon irréversible. Les urbanisations effectuées sans planification aucune, autour ou le long de ces infrastructures lourdes, ne vont pas disparaître avec la paix.

Les exodes ruraux d'avant-guerre ou ceux forcés par les opérations militaires durant le conflit, font aussi partie des phénomènes d'irréversibilité. La paix n'a pas incité le retour spontané des réfugiés vers les villages ou les quartiers d'origine: peu de retours permanents vers le Chouf ou vers le Nord, pas de retours vers Naba'a ou vers Tall ez-Za'atar; une génération entière de jeunes a grandi ailleurs que "chez elle", ce lieu inconnu, lointain, devenu mythique avec le temps. Les populations rurales ont trouvé dans les villes ou à Beyrouth un emploi, un logement, un cadre de société qu'elles ne quitteront pas facilement pour un retour vers le village aux conditions de vie aussi dures que précaires — le sous-développement de l'espace libanais commence aux portes de la capitale.

Mais sans doute faut-il souligner que la paix ne signifie en aucun sens un retour aux conditions favorables d'avant 1975. Bien de choses ont changé depuis cette date, tant sur les plans de la technologie que de la géographie des réseaux régionaux ou mondiaux, et donc de l'économie.

L'aviation civile se passe maintenant d'une escale technique en Méditerranée orientale: les avions font régulièrement la ligne Singapour-Londres sans escale; sinon, les aéroports du Golfe jouent ce rôle sur la ligne vers l'Extrême-Orient. Quant au port, le Canal de Suez est ouvert depuis 1975 et des ports modernes et efficaces en Arabie Saoudite ou du Golfe permettent de se passer des services de Beyrouth. La Syrie, qui dépendait de Beyrouth pour une partie de ses importations, utilise maintenant les nouveaux ports de Baniâs ou de Lattaquié qui sont reliés aux grandes villes par un réseau d'autoroutes et de chemins de fer. Quant au réseau routier libanais, il est hors-normes, obsolète et médiocrement relié à l'interland, qui a développé d'autres circuits: à travers la Turquie, vers la péninsule arabique. De surcroît, les autres pays de la région ont acquis des systèmes de télécommunications qui écartent le Liban de toute position stratégique dans les flux internationaux d'informations ou de données. Enfin, l'exode des cerveaux du Liban fait que ce pays n'est plus le lieu unique de la gestion des avoirs arabes, de la production ou la diffusion du savoir et des compétences; ailleurs, des élites locales ont remplacé les Libanais et le créneau s'est rapetissé.

Pris dans leur totalité, ces changements font que la reconstruction pose problème. Jusqu'à présent, la reconstruction du Liban était synonyme de la reconstruction du Centre-Ville, le mythe du moment, la bouée de sauvetage jetée dans un océan de désespoir. Le territoire du Liban dans sa globalité n'était jamais abordé dans le cadre d'une analyse systémique prospective. Il est admis que Beyrouth sera à nouveau la mère nourricière du pays. Ainsi, la reconstruction proposée procède d'un dogme, un postulat péremptoire et non pas

d'une analyse, à froid, des scénarios possibles dans le futur, ni même de l'identification des points favorables de l'héritage du passé susceptibles d'être exploités.

A titre d'exemples, la reconstruction du Centre-Ville se limite à l'idée d'édifier un ensemble "moderne" pour les affaires et les finances destiné à une clientèle arabe, japonaise et européenne. Beyrouth serait alors un nouveau centre-relais entre la péninsule arabique et les centres de Londres, Francfort, Paris, New York et Tokyo. Or, les télécommunications modernes font qu'un lieu, un site ou un bureau fixe dans un pays donné n'est plus une nécessité absolue pour communiquer avec les centres boursiers ou financiers internationaux. Grâce aux télécommunications, les finances n'ont plus besoin d'un territoire, cela est démontré, et Beyrouth restera un lieu contourné, comme c'est le cas actuellement.

Reste l'idée d'un centre d'affaires. Or, les différents plans de reconstruction du Centre-Ville n'intègrent pas le port, comme si on était maintenant convaincu que Beyrouth ne jouerait plus le rôle qui fut le sien entre la fin du XIX^{ème} siècle et 1975, celui d'interface obligé entre l'espace producteur de biens et celui des consommateurs. Le transit de marchandises n'aurait plus sa place d'antan dans l'économie, et le port serait alors surdimensionné par rapport aux besoins de l'économie strictement libanaise, situation qui pourrait prendre une dimension dramatique si le monde des affaires continue à utiliser les circuits parallèles mis en place pendant la guerre et opérer à partir de Jouniyé, de Saida, de Tripoli, de Jbail.

Quant au tourisme, l'autre pilier de la prospérité de Beyrouth, il s'avère inadapté face aux demandes actuelles d'une industrie en pleine mutation depuis les années 1970. Les infrastructures en place ne peuvent accueillir un tourisme de masse (les complexes balnéaires du littoral-Nord ne sont pas des espaces touristiques, mais des résidences secondaires privées); la beauté du littoral a été irréversiblement détruite par l'urbanisation de la guerre; la pollution marine ou aérienne est partout présente; les sites de montagne ont été défigurés; les services essentiels de transport et de télécommunications font défaut; enfin, le tourisme de luxe exige bien plus que ce qui est proposé. Le tourisme serait-il alors limité à l'accueil des propriétaires de résidences secondaires de la péninsule arabique? Ou de soldats de l'ONU? Ou d'hommes d'affaires en quête de contrats sur place?

Quel que soit la solution proposée, elle bute aussi sur le problème des compétences locales, qui font de plus en plus défaut, conséquence de la chute du niveau de formation universitaire dans le pays, de l'émigration définitive, de l'absence de débouchés pour une population croissante de jeunes. Le retour à la paix a montré, sous une lumière crue, le retard du pays dans ces domaines.

Le problème du rôle de Beyrouth est donc posé au moment de sa reconstruction: sa fonction de ville-relai, d'escale, d'interface entre deux mondes, est du passé. Beyrouth sera-t-elle encore une nécessité? D'un rôle de carrefour

des flux économiques régionaux pour partenaires internationaux, elle est devenue, avec la guerre, un espace local¹. Cette évolution vers le déclin aurait sans doute eu lieu sans la guerre: les nouveaux circuits internationaux, la technologie des transports et des télécommunications, faisaient que "Tutilité" de Beyrouth était remise en question même avant 1975. Un paradis fiscal, des lois strictes sur le secret bancaire, un espace de villégiature pour des habitants originaires du désert arabe, ne constituaient plus des atouts sérieux qui auraient permis au pays de survivre à la guerre civile.

CONCLUSION

Des situations historiques favorables identiques à celles qu'a connu Beyrouth durant les cent dernières années ne se reproduiront sans doute pas à court terme. Beyrouth, qui a simplement profité de conjonctures, doit aujourd'hui en créer. Se pose donc la nécessité de trouver des opportunités, des créneaux, et de concevoir, à partir de leur découverte, une reconstruction planifiée en fonction de ces possibilités. Cela revient à dire que la reconstruction du Centre-Ville passe par la mise sur pieds d'une stratégie globale pour l'ensemble de la ville et donc de tous les espaces du Liban. Ces créneaux sont à chercher dans deux directions principales en fonction du rôle futur de la ville. D'un côté, cette cité marchande doit redécouvrir ses circuits historiques avec ses partenaires régionaux et se positionner par rapport à eux; d'un autre côté, cette ville doit enfin assumer son rôle de capitale politique et économique, intégrant l'ensemble du territoire national et mettant fin à la marginalisation des périphéries. Un rééquilibrage des régions nécessite une remise en question de la macrocéphalie beyrouthine, économique ou politique. Des analyses prospectives serrées s'imposent donc, intégrant l'ensemble de variables qui permettent de clarifier des scénarios pour le futur. Cette prospective, interdisciplinaire par nécessité, permet, à partir du passé, de prévoir l'évolution du système dans le temps. Or, rien n'a été fait pour saisir les fonctionnalités et les dynamiques de la ville et du pays pour identifier les pratiques et les comportements des acteurs pour aboutir à des choix stratégiques raisonnés ou à effectuer des ajustements tactiques à l'intérieur de ces choix. Beyrouth reconstruite a, sans doute, un avenir dans une économie au service de régions bien ciblées dans les différents États du Proche-Orient sinon du Levant. Ces créneaux devront être défendus face aux concurrents, eux aussi à la recherche de leurs propres marchés. Cependant, le Nouvel Ordre économique et politique mondial qui se met lentement en place, les développements politiques en direction d'une paix au Moyen-Orient feront que d'autres acteurs, dont Israël avec ses compétences et son industrie, seront présents dans cette lutte pour la survie économique. Par ailleurs et à une autre échelle, l'ensemble de ce bassin est en marge aujourd'hui des flux mondiaux. Ses villes, tout comme Beyrouth,

¹ DAVIE, M.F. 1994: Demarcation Lines in Contemporary Beirut. in: "World Boundaries and Borderlands", London, Routledge et International Boundaries Research Unit. (sous presse)

sont en recul et leurs mondes urbains sont en crise: Marseille, Gênes, Bari, Oran, Alger, Alexandrie ou Naples...

Les enjeux vont ainsi bien au-delà des quelques retouches de détail apportés aux plans de reconstruction du Centre-Ville. C'est à une autre échelle géographique qu'il faudrait analyser le rôle futur de Beyrouth et prévoir, en fonction de cette analyse, sa reconstruction propre et celle du pays.

Manuscrit déposé en février 1994