



HAL
open science

LE PARADOXE D'UN ESPACE PLURIEL : LE CAS DU FLEUVE NAHR BEYROUTH

Nadine Fayad

► **To cite this version:**

Nadine Fayad. LE PARADOXE D'UN ESPACE PLURIEL : LE CAS DU FLEUVE NAHR BEYROUTH. URBIA. Les Cahiers du développement urbain durable, inPress, hors-série N7 (7). hal-03148646

HAL Id: hal-03148646

<https://hal.science/hal-03148646>

Submitted on 22 Feb 2021

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.

LE PARADOXE D'UN ESPACE PLURIEL : LE CAS DU FLEUVE *NAHR BEYROUTH*

Nadine Fayad, doctorante en géographie et aménagement,
Université de Lille, Sciences et Technologies
Laboratoire TVES

Courriel :
nadine.fayad42@gmail.com

RÉSUMÉ

Bien qu'il soit une véritable catastrophe écologique, l'espace du fleuve de Beyrouth porte toujours des valeurs diverses et spécifiques à l'agglomération beyrouthine.

Nous sommes devant un fort contraste entre un fleuve a priori très délaissé, marginalisé dans l'espace, mais en même temps fortement lié à la ville, à son histoire, et qui constitue un espace central dans la ville de Beyrouth. Dans ce travail de recherche, nous investiguons la place en tension que prend le fleuve *Nahr Beyrouth* dans sa ville. Au-delà, nous posons deux questions principales : Qu'est-ce qui fait du fleuve de Beyrouth un espace marginalisé ? Pourquoi est-il considéré, en revanche, comme un espace central dans la ville? Dans notre recherche, nous supposons qu'à l'image de la ville elle-même, le fleuve de Beyrouth est un espace pluriel. Notre travail s'appuie sur une lecture approfondie d'incidents sociaux cruciaux vécus à Beyrouth, une analyse des plans d'aménagement ainsi qu'une enquête exploratrice avec les habitants du fleuve.

MOTS-CLÉS

Beyrouth ; *Nahr Beyrouth* ; marginalisation, espace en tension, paradoxe.

ABSTRACT

Although it is a real ecological disaster, the space of Beirut river still carries diverse and specific values for the metropolitan area of Beirut.

We are in front of a strong contrast between a river a priori very neglected, marginalized in space, but at the same time strongly linked to the city, to its history and constitutes a central space in the city of Beirut. In this research work, we are investigating the place in tension that the river *Nahr Beirut* takes in its city. Beyond that, we ask two main questions: What makes Beirut River a marginalized space? However, why is it considered a central space in the city? In our research, we assume that like the city itself, Beirut River is a plural space in its city.

Our work is based on an in-depth reading of crucial social incidents experienced in Beirut, an analysis of the city's urban development plans and an exploratory survey with the inhabitants of the river.

KEYWORD

Beirut; *Nahr Beirut*; marginalization, space in tension, paradox.

- INTRODUCTION

Entre l'évolution divergente des communautés libanaises et leur diversité d'une part et le jeu complexe des facteurs endogènes et exogènes dans l'évolution du pays d'autre part, Beyrouth, la capitale du Liban, renaît de ses ruines entre un "avant", un "après" et un "à nouveau", éprouvant la survivance malgré les signes d'une exacerbation et les affirmations d'une frénésie de business et de profit financier. Le pays se montre morcelé entre reconstruction et mort. Tout cela révèle le grand paradoxe que vit Beyrouth et ses espaces. Bousculant d'une société techno-fun à une société laïque ultra religieuse, les Libanais vivent un enchaînement de ruptures. Dans un pays où chaque jour il y a quelque chose de nouveau, dans tous les domaines, l'espace beyrouthin entraîne des changements de plans incessants. D'une certaine manière, le changement culturel, politique, communautaire, régional, local... conditionne ses aptitudes et le met, par suite, dans un état de tension. Catastrophes, attentats, crimes, destructions, chaos, ruines, disparitions... sont des facteurs qui font naître des espaces en tension. Joseph Nasr (Nasr, 2010, p.215) nous explique ce fait en disant que la capacité qu'a l'humanité à se développer indéfiniment en traversant le syndrome de l'angoisse post-traumatique permet à l'homme de revivre des événements dans un monde incertain et en danger permanent, un monde dans lequel il vit en permanence le deuil en vue d'une renaissance post-traumatique. Le désir de sortir du chaos et les événements positifs qui l'accompagnent d'une part et le résidu de conflits politiques et de crises écologiques d'autre part, font alors naître ces espaces en tension dans la ville. En effet, le fleuve de Beyrouth, qui se situe à la frontière de Beyrouth administrative, dans sa périphérie Est, et au centre de l'agglomération beyrouthine (figure 1), reflète bel et bien cette situation: c'est un espace en tension au cœur d'une ville qui ne cesse de vivre le paradoxe.

Oscillant entre l'espace le plus pollué de la ville et l'espace le plus ambitieux de la ville, entre l'espace le plus densément peuplé et l'espace "qui reste" dans la ville, accueillant des sociétés multiethniques locales et transnationales, ce fleuve qui a perdu son aspect naturel, se mute, actuellement, en espace en tension. D'où un fort contraste entre un fleuve a priori très délaissé, marginalisé dans l'espace et ses usages d'un côté, et de l'autre côté, le constat d'une imbrication serrée entre la ville et son fleuve durant des siècles, avec en outre aujourd'hui des projets ambitieux pour le fleuve.

Afin de montrer que le fleuve de Beyrouth est un espace en tension dans sa ville, nous questionnons, dans cet article, la centralité du fleuve en premier lieu, et puis, paradoxalement sa marginalité dans les perceptions des habitants, les plans d'aménagement et l'histoire de la ville.

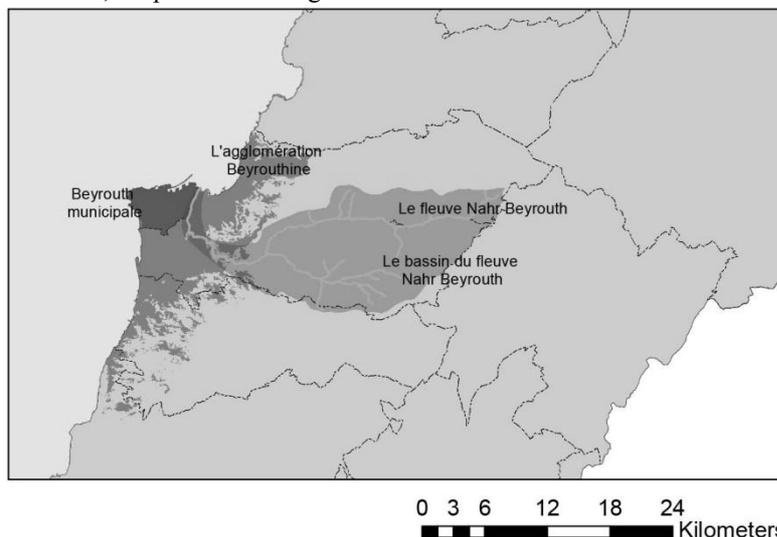


Figure 1 Localisation du bassin versant du fleuve Nahr Beyrouth (source : CNRS Liban, édité par Nadin Fayad)

- LE FLEUVE, ESPACE CENTRAL

Pour certains auteurs, le rapport à la nature est révélateur de la société elle-même et de ses propres évolutions. Quand le géographe Jacques Bethemont analyse "*la société au miroir du fleuve*", il s'appuie sur la distinction des "*trois âges du fleuve (...), le principe étant qu'à chaque phase de la société correspond un état du fleuve*". Au "*fleuve naturel*" succède ainsi le "*fleuve des ingénieurs*" et enfin "*le fleuve de la discorde*" (entre écologie

et technologie). Jacques Bethemont conclut ainsi ses propos : sont visibles “à travers le fleuve donc, toutes les tensions actuelles et toutes les incertitudes, tous les dangers à venir sur la planète. Il nous reste à rechercher, à travers nos fleuves une meilleure image des sociétés à venir”(Bethemont, 1993). Quant à *Nahr Beyrouth*, la relation entre la ville et son fleuve s'évolue réciproquement. A cet égard, nous montrerons que ce fleuve nous raconte l'histoire d'une ville dans la mesure où il se transforme et se recompose mutuellement avec les faits de Beyrouth.

LE FLEUVE JUSQU'AU XX^e SIÈCLE

LE TEMPS DES ROMAINS JUSQU'À 1975

Commençons par le temps où Beyrouth a été fondée en tant que colonie romaine; en effet, les Romains utilisaient le fleuve pour l'approvisionnement en eau de la ville. Etant donné que la ville était située sur un site défensif de *Nahr Beyrouth*, les Romains ont acheminé l'eau d'un barrage de dérivation situé au-dessous de la source de *Dechounye*, à travers un canal et un tunnel sur la rive droite de la rivière, et enfin dans un tunnel dans la montagne pour distribuer de l'eau à la ville (Frem, 2009, p.31). Ainsi, *Nahr Beyrouth* reflète la pensée des Romains et leur intérêt dans l'approvisionnement en eau à leur ville.

Au XIX^e siècle, Beyrouth se développa démographiquement du fait de son ascension en tant que capitale de la province ottomane et étant une ville portuaire. Ce faisant, le fleuve de Beyrouth ne servait plus comme source d'eau potable pour sa ville, mais est devenu largement utilisé pour l'irrigation des champs agricoles qui l'entourent, surtout après la tombée du système Romain en ruine. À cette époque, et précisément avec les événements des années 1840-1860, le fleuve de Beyrouth prenait une autre figure, celle d'une ligne de démarcation (Beyhum, 1994, p. 277 ; Buchakjian, 2018, p.48). Cette ligne superposait la ligne de crête de *Nahr Beyrouth* tout en suivant le chemin de la route de Damas (du côté sud des vallées du fleuve). Elle était censée séparer le *caïmacamat* (grand quartier) druze du *caïmacamat* maronite, ces deux communautés rivales dans le contrôle de l'espace rural. Chacune de ces communautés (druzes et maronites) voulait promouvoir son unité et sa domination communautaire. L'image que le fleuve reflétait était celle d'une division spatiale entre deux communautés, ce qui nous montre son imbrication dans les faits de cette époque.

Au XIX^e siècle aussi, en 1895, et toujours au temps de l'Empire Ottoman, la première gare de train fut construite sur la rive Sud du fleuve et ses chemins de fer reliaient Beyrouth à Damas (Syrie) puis, en 1906, une ligne a été construite pour relier Beyrouth à Homs (Syrie). Cette dernière rejoint le chemin de fer de Damas à Alep, faisant de Beyrouth le point d'accès de Damas à la mer. Ces lignes de chemin de fer (d'une longueur de 92km), en passant par le Liban, longent le fleuve (Al Mashriq, 2008 ; Makarem, 2011). Ces lignes de chemin de fer sur *Nahr Beyrouth*, qui ont prouvé l'essor économique que le Mont Liban connaissait avec la mise en place d'une véritable plaque tournante pour le commerce mondial assuré par le Port de Beyrouth, ont arrêté de fonctionner après la guerre civile (El Bacha, 2018).

Faisant l'objet d'une ségrégation sociale (Stébé,2007, pp.86-90), le fleuve *Nahr Beyrouth* a accueilli les premières formes d'urbanisation : c'était lors de la Première Guerre mondiale après le génocide des Arméniens par les Turcs, des dizaines de milliers ont fui leurs maisons et se sont installés dans un camp à la Quarantaine et ont déménagé, plus tard, à *Bourj Hammoud*, sur la rive droite du fleuve. Plusieurs vagues de kurdes fuyant la politique de turquification sous Mustafa Kemal Atatürk se sont également installés dans la Quarantaine (Fawaz, Peillen, 2003).

En 1948, des réfugiés palestiniens étaient également conduits dans ces camps et autour de la ville. Les rapports sur les bidonvilles, inclus le fleuve *Nahr Beyrouth*, mentionnent souvent des travailleurs syro-arabes avant la guerre civile (Fawaz, Peillen, 2003, p.2).

Le boom de la construction de la fin des années 1940 a déclenché la croissance du secteur de l'industrie long du fleuve (Frem, 2009). En outre, le boom de la construction des années 1950-1960 ainsi que la pression des promoteurs privés ont contribué à des modèles non réglementés de croissance autour du fleuve. De plus, le secteur industriel en pleine croissance des années 1960 a été attiré par la main d'œuvre bon marché que constituaient les habitants du fleuve, et y a localisé ses nouvelles usines (Joreige, 2017). Ainsi, à la veille de la guerre civile, *Nahr Beyrouth*, qui est la périphérie de Beyrouth municipale, était un espace accueillant des sociétés hétérogènes : “Travailleurs Kurdes et ouvriers de bâtiments syriens, de plus en plus nombreux à partir des années 60 (Bourges et Phares, 1973, pp. 114 et 117) vont s'y mêler aux Libanais ruraux, chiites du sud qui viennent par milliers chercher refuge, chassés par les bombardements israéliens tout au long des années précédant la guerre libanaise” a cité Aida Boudjikian (Boudjikian, 1994, p.244). Associant sur ses rives

militantisme palestinien, sociétés sous-prolétarisation et de mobilisation idéologique, le fleuve de Beyrouth devient un milieu ‘explosif’.

LE FLEUVE ENTRE 1975 ET 1990- LA GUERRE CIVILE.

Le 13 avril 1975, la guerre civile a éclaté entre deux partis : l’un formé des partis chrétiens et l’autre formé des partis de gauche, de la classe politique musulmane et des Palestiniens. Durant les trois mois d’été, le fleuve de Beyrouth, qui se situe dans la banlieue sud-est de la ville et qui regroupe un camp des palestiniens et des islams d’une part et de chrétiens d’autre part, témoigne ‘des combats qui se poursuivent par intermittence autour des camps palestiniens, avec enlèvements et liquidations de chrétiens d’un côté et de Palestiniens et de musulmans de l’autre’ (Boudjikianian, 1994, p.249). Cependant, les grands bouleversements à Beyrouth datent de l’année 1976. Le camp de la Quarantaine, qui se situe sur la rive gauche du fleuve, est envahi ; sa population est décimée ou expédiée par camion à l’ouest de Beyrouth. En août, après deux mois du début de la bataille de *Tell ez-zaatar* et *Jisr el-Bacha*, ces deux camps palestiniens qui se situent sur les rives droites (Est) du fleuve sont détruits suite aux batailles acharnées. Après cela, 40 000 personnes de religion islamique, celles des camps incluses, fuient vers l’ouest de la ville et se situent dans les maisons vides des chrétiens qui fuient, eux aussi, du côté ouest vers le côté est de la ville. Ainsi commence la substitution de populations, mentionne Aida Boudjikianian (Boudjikianian, 1994, p.250); elle ira en s’amplifiant jusqu’à l’homogénéisation religieuse complète de part et d’autre de la ligne de démarcation (ligne verte) après 1986. La réduction de l’activité industrielle a surtout touché le secteur industriel du fleuve de Beyrouth où 150 usines au moins ont été détruites. C’est aussi durant la ‘guerre de libération’ que les chrétiens du fleuve ont quitté leur maisons pour se localiser à *Jbeil* et à la montagne. L’un des grands faits de la guerre civile que l’espace du fleuve de Beyrouth a assimilé est le grand drame de la ‘guerre d’élimination’ en 1990 entre l’armée du général Aoun et les Forces Libanaises. Dans l’un des cas, les Forces Libanaises ont accusé l’armée d’avoir bombardé *Jisr el Wati*, un pont qui relie la rive droite à la rive gauche pour les priver d’approvisionnement (Joreige, 2017, p.8). Ainsi, jusqu’à la fin du XXe siècle, divers facteurs ont largement marqué l’espace social et politique du fleuve.

LE FLEUVE DANS LE XXI^e SIÈCLE.

Au XXI^e siècle, après une guerre civile qui a duré 15 ans (1975-1990), le fleuve de Beyrouth est témoin d’un vieillissement et d’une urbanisation informelle, avec des usines abandonnées et des quartiers d’habitation bon marché et malsains. Outre les anciennes vagues de migrants qui se sont installés autour du fleuve, ce dernier accueille les immigrants de l’Afrique de l’Ouest et de l’Est ainsi que de l’Asie (Philippins, Indiens, Sri Lankais, Bangladais et Népalais) (Dahdah, 2012) et de nouveaux travailleurs syriens qui constituaient la main d’œuvre de la reconstruction de Beyrouth après la fin de la guerre. Récemment, la situation tragique en Syrie a malheureusement déclenché de nouvelles vagues de réfugiés syriens. Ces réfugiés ont trouvé leur logement idéal sur les rives du fleuve : loyer peu chers et localisation en plein cœur de l’agglomération de Beyrouth, qui regroupe la majorité des opportunités de travail.

Dernièrement, en 2015, *Nahr Beyrouth* fait office de décharge temporaire, dans un contexte de crise des ordures qui s’est répandue dans la région métropolitaine de Beyrouth.

Paradoxalement, *Nahr Beyrouth* présente, avec son bassin, des initiatives de régénération à l’image de celles qui règnent dans la ville. Certains appels proclament sa reconquête écologique et certains proposent des scénarios alternatifs à ce fleuve bétonné: citons le Schéma Directeur d’Aménagement du Territoire Libanais en 2004, *Beirut Green River* (un projet dû à l’initiative du Parti Vert du Liban et envisagé par le cabinet d’Architecture ERGA), la proposition lancée par *theOtherDada* sur un projet visant à améliorer les éléments techniques et environnementaux du fleuve en 2016, *Beirut River Solar Snake* qui a transformé une partie du fleuve en centrale solaire en 2015 (Alieh, 2018), et récemment (24-29 mai 2019) le boisement de plusieurs espaces de la rive droite du fleuve à Sin El Fil dans le workshop *first native urban forest* in Lebanon. Récemment, ce fleuve a aussi attiré les attentions et a été le sujet de grands débats dans le pays, mentionnons : les œuvres stimulantes de Sandra Frem sur la continuité écologique de la rivière et du paysage environnant, l’appel de Jihad Kiamé à associer le bassin versant du fleuve à l’agglomération beyrouthine et à redéfinir les limites de la Région Métropolitaine de Beyrouth, enfin et surtout la représentation du bassin versant de *Nahr Beyrouth* dans la 16^{ème} exposition internationale d’architecture à Venise (26 mai à 25 novembre 2018). Ce premier pavillon libanais devrait être une évaluation du territoire libanais, une identification de ce qui ‘reste’ et une réflexion de l’environnement bâti à

travers un inventaire du terrain non bâti. Le choix s'est focalisé sur une zone très menacée et étudiée de manière intensive: le bassin versant du fleuve *Nahr Beyrouth*.

Pour conclure, nous pouvons dire que l'histoire du territoire beyrouthin a donné une importance sociale au fleuve, et le fleuve, à son tour, lui a fourni un espace d'une richesse sociale. Les figures que prend le fleuve caractérisent, sans doute, Beyrouth en particulier et le Liban en général qui regroupe à son tour des sociétés multiethniques locales et transnationales. Au-delà, le fleuve qui s'est transformé et s'est recomposé mutuellement avec les faits de Beyrouth et qui est en mesure de nous raconter la ville s'imbrique dans l'histoire de la ville dans toutes ses dimensions politiques, culturelles, ethniques, naturelles, techniques... De surcroît, étant au centre de l'agglomération Beyrouthine et donnant lieu à de nombreux projets sur ses rives, le fleuve est considéré comme "espace central" dans sa ville.

-LE FLEUVE, ESPACE MARGINALISÉ.

Qu'elle soit subie ou choisie, qu'elle résulte d'une forme de relégation ou de mise au ban, d'un refus des valeurs présentes ou d'un manque aux codes culturels, la marginalité est complexe. Elle renvoie à une pluralité de figures et peut être définie de la sorte: "un phénomène n'est marginal que par rapport à un autre phénomène qui ne l'est pas et constitue une référence de base" et "il existe un nombre infini de degrés dans cette situation marginale plus ou moins éloignée de la limite normale." (Vernière, 1982, p.587). En partant de cette idée d'éloignement progressif par rapport à un pôle de départ, la notion de marginalité s'adapte particulièrement bien à l'étude des milieux urbains, notamment à celle d'une marginalité urbanistique au cœur même de la cité. Cette marginalité urbanistique était la base du travail de l'Ecole de Chicago, où à partir de cette typologie écologique, il était possible de définir des marginalités sociales, socio-professionnelles, politiques, psychologiques... Quant à *Nahr Beyrouth*, et pour montrer sa marginalisation, nous nous basons sur deux corpus : le premier est l'analyse des plans d'aménagement de Beyrouth, qui montre sa faible présence dans ses plans, le deuxième est la réalisation d'une enquête de 50 "micros-trottoirs" en demandant la perception des habitants de ses rives.

LES PLANS D'AMÉNAGEMENT DE BEYROUTH

Afin de mieux comprendre l'état de marginalisation du fleuve dans la ville de Beyrouth, nous proposons d'analyser les plans d'aménagement successifs de Beyrouth et la place occupée (ou pas) par le fleuve dans ces plans. Une étude rétrospective de l'histoire urbaine du fleuve nous servira à comprendre l'état actuel du fleuve. Pour tester la marginalisation du fleuve dans les plans d'aménagement de la ville, nous répartissons notre étude sur les plans d'aménagement des 4 phases de la ville : la ville Ottomane du XIX^e siècle, le mandat français et ses plans successifs, et les deux plans se succédant à la guerre civile. Alors que les pays développés réussissent à mettre en œuvre des stratégies d'aménagement urbain pour leurs villes, le Liban poursuit un mode d'évaluation inventé au quotidien. Ne s'inscrivant pas dans une démarche holistique, l'aménagement urbain à Beyrouth reste donc spontané, au coup par coup, ceci depuis l'époque Ottomane.

LA VILLE OTTOMANE DU XIX^e SIECLE

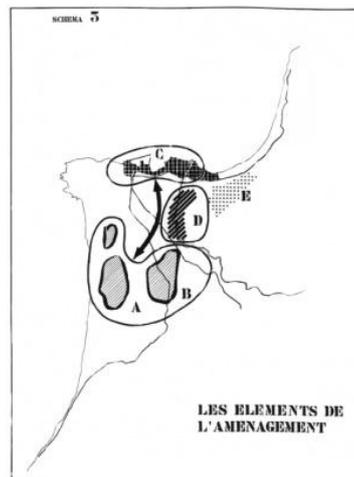
Séduits par l'expérience occidentale du XVIII^e siècle, les Ottomans ont déclenché une série de réformes permettant le passage d'un urbanisme traditionnel (arabo-ottoman) à un urbanisme progressiste. La destruction partielle des souks en 1915, à la fin de l'époque Ottoman et l'agrandissement du port restaient les opérations les plus emblématiques de l'aménagement des Ottomans. Quant au fleuve *Nahr Beyrouth*, aucune activité économique ne l'a intégré au sein de cette ville en expansion. Situées loin de son cours d'eau, les premières installations urbaines commencent à se développer indépendamment de lui. En effet, il ne constituait qu'une trace géographique majeure mais lointaine dans le paysage du Mont-Liban (Kiamé, Bou Aoun, 2011).

LE MANDAT FRANÇAIS

Clôturant quatre siècles de présence Ottomane, le mandat français baptisa Beyrouth capitale d'un État-Nation nouvellement établi, le Grand Liban d'une superficie de 10452 km²¹, et lança un processus de restructuration administrative et urbaine (Ghorayeb, 2014). Réveillés de temps en temps par le bruit des chantiers entamés, les habitants n'ont jamais imaginé que le temps des nomades sur le fleuve de Beyrouth parvenait à sa fin et qu'une nouvelle figure de sédentaire lui attribue une nouvelle destinée. Nous parlons des survivants du génocide des

¹ Superficie actuelle du Liban.

Arméniens qui, après leur accueil dans une région nommée la Quarantaine (près du port), se sont installés définitivement sur les rives droites du fleuve, à *Bourj Hammoud*, sur des terrains marécageux asséchés à cet effet. Après une croissance démographique et urbaine, les années 30 témoignent d'un changement d'échelle évident. Contrairement au mode d'aménagement du port et du centre-ville, les frères Danger introduisent une démarche nouvelle et holistique. Dans le plan d'aménagement qu'ils élaborent² (connu aujourd'hui sous le nom de Plan Danger, 1932), le site du fleuve constitue la découverte de l'époque. Après la lecture de plusieurs textes, le fleuve n'est pas directement mentionné. La fascination des frères Danger à l'égard de la colline Saint-Dimitri à *Achrafiyeh* et la sensibilité d'un site naturel à relief accidenté (sur la rive gauche du fleuve), quasi saturé par l'urbanisation, est une appréciation claire de la beauté de la vallée que cette colline domine qui est la vallée du fleuve *Nahr Beyrouth*. (Kiamé, Bou Aoun, 2011). Et ce qui attire l'attention est la programmation d'un parc de sport sur les rives gauches du fleuve, sans jamais citer la localisation de ce parc sur les rives de *Nahr Beyrouth*. Nous ne savons pas si le choix était arbitraire ou destiné à une transformation de cette parcelle du fleuve en un espace public, ou de simplement localiser ce parc près de la station de train. Mais ce qui est sûr c'est que cela indique une grande marginalisation du fleuve dans les plans Danger, surtout que les frères ne mentionnent pas ce fleuve dans leurs textes d'une part et ne concrétisent jamais cette conception d'autre part. Outre la décision d'entreprendre une étude de Beyrouth et ses banlieues, il était demandé à Michel Écochard, architecte-urbaniste, de définir le périmètre de "Beyrouth et ses banlieues"³. Jusque-là, le fleuve *Nahr Beyrouth* n'a présenté aucun rôle dans la délimitation de la métropole de la part de l'aménageur et aucunes mentions dans les extraits écrits sur les régions Beyrouthines dans les décrets consultés. La situation a changé quant à la planification du système circulatoire et des centralités de la ville. Partant de l'idée de la congestion du centre commercial et de sa nécessaire déconcentration, Écochard proposait deux villes nouvelles⁴ autour des cités gouvernementales, et ces pôles sont : le centre commercial, le port et des zones industrielles et d'entrepôt, la zone du fleuve qui actait comme service pour les activités du port " la zone du fleuve qui était un couloir de dégagement du port, susceptible d'accueillir près de *Hazmieh* une zone commerciale ", et enfin, à l'est du fleuve, près de *Jdaideh*, une "zone d'habitat laborieuse" (figure 2). Écochard réclamait que "ces parties organiques de la ville" devaient "vivre en symbiose" grâce au système circulatoire (Verdeil, 2010). Soutenant l'idée d'un espace transit / espace service du fleuve pour le port, Écochard a marginalisé tout aspect écologique, esthétique, naturel du fleuve, en le simplifiant à un couloir de transit. Il s'agit d'une approche fonctionnaliste qui a réduit le fleuve à sa fonction de support pour le port.



² L'intervention des frères Danger constitue la première tentative de pratiquer un urbanisme de plan à Beyrouth.

³ Décret n°8159 du 24/10/1961.

⁴ " Écochard employait « ville nouvelle » dans le sens de zone à urbaniser en priorité (et utilisait parfois le terme de ZUP), c'est-à-dire des quartiers nouveaux dotés d'équipements desservant ce quartier. Cette notion avait été définie en France en 1958. À la même époque, Écochard était l'urbaniste de la ZUP de Martigues (Bouches- du- Rhône), dont le plan fut livré en 1964 et la réalisation achevée en 1970. Cet emploi du terme « ville nouvelle » ne doit pas être confondu avec celui qui prévalut à propos des villes nouvelles de la région parisienne dans les années soixante." (Verdeil, 2010).

Figure 2: Les principes du plan directeur. A et B : zones de ville nouvelle ; C : port et industrie ; D : fleuve de Beyrouth, couloir de transit ; E : cité d'habitat laborieuse. (source : Plan directeur de Beyrouth et ses banlieues, 1963. IFA, Archives du XX^e siècle, Fonds Écochard.)

La logique du plan circulaire d'Ecochard dessinait une ville adaptée à l'automobile, sans aucune réflexion sur des modes de transport collectifs ni sur le fleuve *Nahr Beyrouth* en tant que trait géographique qui se situe au centre de "Beyrouth et ses banlieues". Dans le cadre d'un système de gouvernance attribuant le clientélisme et la prédominance des partages communautaires et confessionnels, le plan Ecochard II sera voué à l'échec, et les quelques infrastructures réalisées seront par la suite complètement détruites, une décennie plus tard, par la guerre civile (Kiamé, Bou Aoun, 2011).

LE SCHÉMA DIRECTEUR DE LA RÉGION MÉTROPOLITAINE DE BEYROUTH (SDRMB) 1986

Ayant pour doctrine principale de consolider une structure urbaine fragmentée, le Schéma Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme de la Région Métropolitaine de Beyrouth (SDAURMB) s'appuie sur 4 principes majeurs, dont l'un était la création d'un parc naturel d'attractions sur une partie inférieure du fleuve entre *Furn El Chebbak* et *Sin El fil*. Cependant, ce parc n'a jamais vu le jour. De plus, ce SD de la RMB a accordé une place importante au fleuve de Beyrouth en tant qu'armature d'installation d'infrastructures majeures, nécessaires au développement d'une métropole durable telles que l'assainissement des eaux usées et des eaux pluviales, l'alimentation en eau potable, la distribution haute tension ainsi que la mise en place d'un réseau téléphonique à la rive gauche du fleuve. Malheureusement, aucun de ces projets n'a été réalisé. L'Etat a uniquement mis en œuvre les projets concernant le port de Beyrouth, l'aéroport et quelques grands équipements publics dans la ville et a éloigné de son agenda la création d'un parc naturel sur le bassin de *Nahr Beyrouth*.

LE SCHÉMA DIRECTEUR D'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE LIBANAIS – SDATL (2004)

Le rapport final du SDATL a été livré en 2004. L'unité du territoire, son équilibre et la rationalisation de son développement étaient les objectifs à atteindre. En ce qui concerne *Nahr Beyrouth*, son bassin versant est considéré, comme Parc Naturel Régional qui devrait "associer des activités non polluantes et non nocives, un développement urbain modéré et de qualité, et une préservation du cadre naturel" (Kiamé, Bou Aoun, 2011). Cette proposition insiste à réunir les municipalités concernées autour d'une charte de développement en faveur de l'équilibre entre le développement économique et la nature. Le fleuve est resté dans le cadre de la marginalisation; le projet sur *Nahr Beyrouth* était mis à l'écart, bien que d'autres projets proposés par le SDATL aient été réalisés.

LE PROJET UTPD (URBAN TRANSPORT DEVELOPMENT PROJECT) 2005

Le projet UTPD [*Urban Transport Development Project*] lancé en 2005 par le Conseil du Développement et de la Reconstruction déclenche une série de ponts et tunnels. La majorité étant située dans la ville de Beyrouth démontre que la vision du Grand Beyrouth est toujours limitée à sa partie centrale. Concernant le fleuve de Beyrouth, un grand projet était proposé et réalisé: c'est celui du boulevard Emile Lahoud, qui provient de *Baabda* et qui longe le fleuve dans sa séquence urbaine. Ainsi, le fleuve de Beyrouth devient "l'organe de distribution vers les différentes villes" tel qu'annoncé dans le plan Ecochard II, mais, suite à la réalisation de ce boulevard, le fleuve a perdu toute ambition de réalisation d'un projet écologique sur ses rives. Pareillement, il a largement perdu tout espace public sur sa rive gauche. Le fleuve en tant que couloir bleu et vert était totalement marginalisé. Ses rives, avant la réalisation du Boulevard Emile Lahoud, étaient pensées comme un espace vide où nous pouvons prendre bénéfice et faire passer un boulevard qui facilite le transport des régions périphériques jusqu'à l'autoroute côtière principale.

LINORD

Le projet Linord, l'un des plus importants projets de reconstruction après la guerre civile, se localise entre le fleuve de Beyrouth et le fleuve d'*Antelias* (au nord de Beyrouth). Les projets de Linord cherchent à développer un nouveau front de mer et à restructurer l'entrée nord de l'agglomération Beyrouthine tout en mettant à la disposition de l'État des terrains utilisables pour des équipements d'intérêt général et quelques zones d'industries légères (Huybrechts et Verdeil, 2000). Bien que le projet Linord tend à une amélioration directe de la rive droite du fleuve et à la réhabilitation de la décharge de *Bourj Hammoud* (qui se situe sur les rives droites

du fleuve) en un parc urbain de 260 000m², ce rêve urbain n'a jamais vu le jour jusqu'à nos jours. Encore une fois, un grand projet urbain tel Linord, jamais concrétisé, conserve l'état de marginalisation que vit le fleuve *Nahr Beyrouth* dans sa ville.

Dans cette analyse des plans d'aménagement de la ville, nous pouvons signaler la faible présence et le faible impact de *Nahr Beyrouth* ainsi sa grande marginalisation dans l'histoire urbaine (morphologie) de Beyrouth.

L'ENQUÊTE EXPLORATOIRE

L'analyse des plans d'aménagement a permis de constater en partie la marginalité du fleuve *Nahr Beyrouth* dans la pensée urbaine de la ville. Est-ce qu'elle se retrouve dans la pensée des habitants du fleuve ? Alors que nous avons pu examiner par l'analyse des documents urbains la marginalité du fleuve, il est intéressant de s'immerger dans le territoire pour mieux comprendre la représentation de ses habitants vis-à-vis du fleuve. Dans ce but, nous avons mené une enquête exploratoire avec 100 personnes trouvées près du fleuve (dans sa séquence urbaine) pendant une durée de 10 semaines. Avec un questionnaire de type liste déroulante, nous avons conduit l'enquête. Ce qui nous a mené à conduire l'enquête et à proposer des réponses, c'est l'ironie et le manque de connaissance qui se manifestent dans les propos de la majorité des habitants, à titre d'exemple : "y-a-t-il vraiment un fleuve ?", "on ne voit pas de fleuve dans l'entourage !" et certains préfèrent ne pas répondre, affaire de sécurité. En conséquence, la distribution des réponses a fait émerger une déclinaison spécifique de la figure de la marginalisation du fleuve à l'œil de ses habitants. Pour étudier l'état de marginalisation du fleuve dans la pensée des habitants, deux questionnaires ont été menés :

Le premier est divisé en trois parties : une partie générale pour savoir si la personne questionnée habite sur le fleuve ou loin de lui (figure 3); une deuxième pour connaître son avis, si elle considère *Nahr Beyrouth* comme un fleuve ou non (figure 3) et une troisième partie pour interpréter, en se basant sur les réponses précédentes, pourquoi *Nahr Beyrouth* est ou n'est pas un "fleuve", en proposant de choisir parmi plusieurs réponses. (figure4). Le deuxième questionnaire est divisé en deux parties. La première: parmi les interviewés habitant sur le fleuve, et selon leurs âges, nous leur demandons ce que le fleuve représente pour eux. La même question est posée pour la deuxième partie, pour les interviewés habitant loin du fleuve et en fonction de leurs âges (figure5).

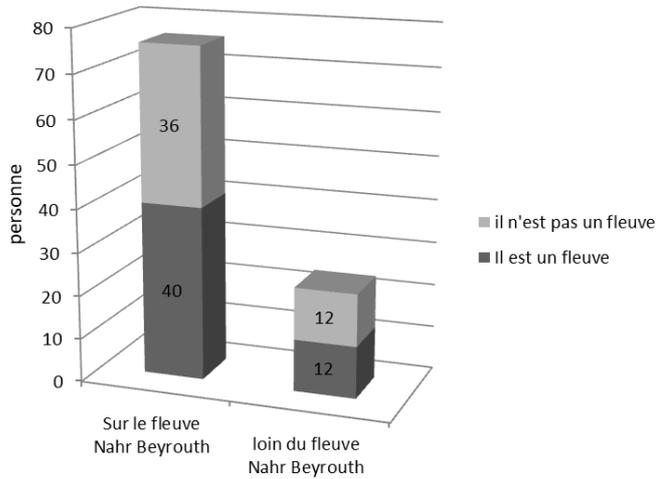


Figure 3: question posée: le fleuve de Beyrouth est un fleuve ou pas? (source: Nadin Fayad)

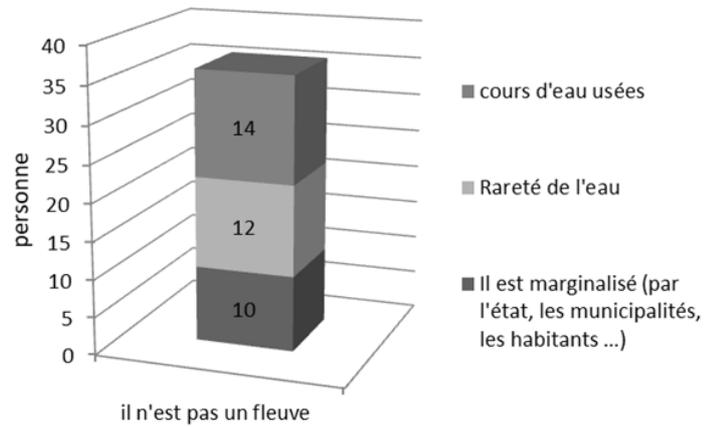
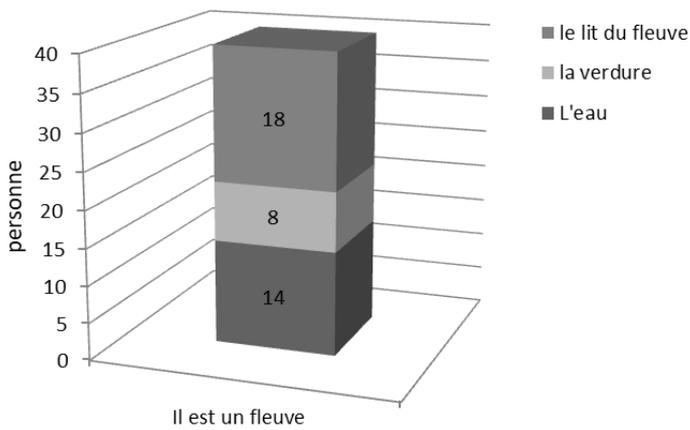


Figure 4: question posée: Pourquoi pensez-vous qu'il est un fleuve/ qu'il n'est pas un fleuve?(source : Nadin Fayad)

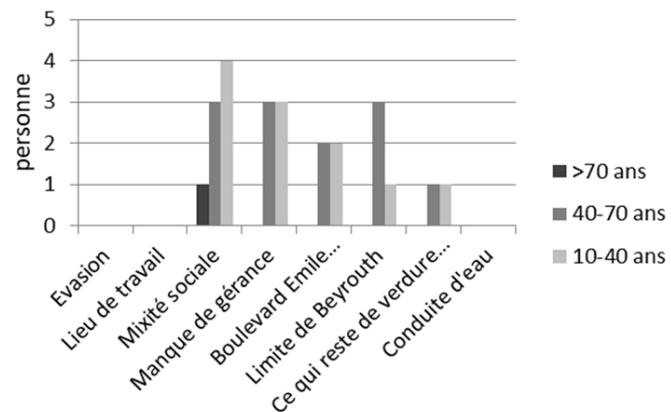
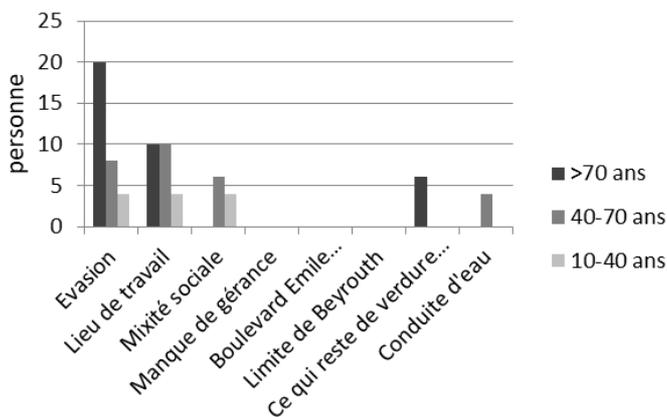


Figure5: Question posée: que représente pour vous le fleuve de Beyrouth. ? Diagramme à gauche pour les interviewés qui habitent sur le fleuve. Diagramme à droite pour ceux qui habitent loin du fleuve. (Source : Nadin Fayad).

La moitié des habitants interrogés ne perçoit pas *Nahr Beyrouth* comme un fleuve, tandis que l'autre moitié des habitants a répondu par le contraire; en effet, leur réponse est basée sur le fait qu'ils voient un "lit" où passe une "eau" (18+14=32 personnes sur 40). Le fait qu'ils perçoivent une figure d'écoulement de l'eau qui à la fin se jette dans la mer, cela leur prouve qu'il est un fleuve. Par contre ceux qui ne le voit pas comme un fleuve, c'est en majorité, à cause de la rareté de l'eau qui coule ou parce qu'ils considèrent que c'est un cours d'eaux usées. Dans l'un ou l'autre cas, le résultat montrent que le fleuve a perdu son aspect naturel ; il est devenu un "canal" d'eau non naturelle. Dix personnes sur 36 ont admis qu'il n'est pas un fleuve car il est un espace marginalisé par l'Etat, les municipalités, etc. Cela indique un manque de conscience de l'intérêt du fleuve, du gouvernement et des municipalités et le rejet de la responsabilité sur les autres. Passant au deuxième questionnaire, nous voyons que le fleuve représente, en premier lieu, un espace d'évasion, surtout pour les âgés plus que 70 ans, puis un lieu de travail pour les habitants qui sont âgés 40 ans et plus. Cela semble justifié par son état d'espace de refuge pour les Arméniens, à partir des années 1920, les Palestiniens, les Kurdes, et récemment les Syriens. Ces peuples ont été forcés à quitter leur pays. Deuxièmement, il représente un espace de travail, étant donné qu'il se situe à la périphérie de Beyrouth municipale qui regroupe beaucoup d'offres d'emploi et offre des loyers par cher pour les travailleurs libanais et étrangers non loin de leur lieu de travail. A l'encontre des interviewés qui habitent loin du fleuve, ceux qui habitent sur ses bords ne discernent pas le manque de gérance qui y est présent. Cela montre l'irresponsabilité des habitants vis-à-vis du fleuve et leur sous-estimation de sa place dans leur vie quotidienne. Probablement c'est à cause de leur oubli qu'ils continuent à habiter sur les rives d'un "fleuve naturel". Ce fleuve représente la limite de Beyrouth pour les interviewés habitant loin de ses rives contrairement à ceux qui habitent tout près et considèrent qu'ils habitent le centre de l'agglomération Beyrouthine. La mixité sociale domine la représentation du fleuve pour les interviewés qui habitent loin de lui; il est connu au Liban que ce fleuve rassemble sur ses bords une population locale et transnationale qui l'inscrit sur une échelle mondiale. L'enquête exploratoire nous montre non seulement la marginalisation du fleuve dans la pensée des habitants mais aussi leur sous-estimation de l'espace fluvial avec tout ce qui porte de positif pour eux, une fois bien aménagé.

-CONCLUSION

Si le fleuve *Nahr Beyrouth* s'avérait un espace "mort" dans les grands schémas planificateurs des XIX et XX^{ème} siècles, ce même fleuve tenait un rôle important d'espace refuge et d'espace "servant" nécessaire au fonctionnement de la ville. Avec le début du XXI^{ème} siècle qui semble marquer un tournant, dans un contexte d'injonction au développement durable et d'intérêt pour la nature en ville, le fleuve se présente comme un espace de projet. Mais, dans un pays où les initiatives individuelles sont constitutives d'une ville dominée par la culture du fragment et caractérisée par la quasi-absence d'une programmation urbaine, toute idée d'un projet écologique complet sur le fleuve ne verra jamais le jour, et le fleuve *Nahr Beyrouth* reste un "espace en tension". Le contraste que vit *Nahr Beyrouth* étant d'une part un "espace marginalisé" et d'autre part un "espace central" nous montre qu'à l'image de la ville elle-même, le fleuve est un "espace pluriel" qui assemble dans son bassin une infinité d'usages, de représentations, de pratiques de flux d'énergie qui caractérise Beyrouth et ses métamorphoses régénératrices vs. mortifères.

Tel que nous connaissons, à l'ère de l'Anthropocène, nos villes semblent regrouper tous les composants de la crise écologique en cours. Elles comportent pourtant de ressources qui permettraient de résoudre une partie des problèmes que leur développement actuel demande. Ces ressources peuvent être sous forme de potentialités sociales, naturelles, culturelles, urbaines ... de nature latente voir imperceptible (D'Arienzo, et al, 2016).

Le fleuve de Beyrouth, étant aussi bien un espace servant qu'un espace servi, n'est-il pas considéré comme "espace ressource" ? Nous parlons des "ressources endogènes" rares, à valoriser et qui constituent des opportunités indispensables de *transformations et d'adaptation* au sein des villes qui apparaissent comme "dégénérées ou cristallisées par l'excès de densités et de fonctions" (Spaziante, 2001, p.19 ; D'Arienzo, 2014, p. 62). Ne serait-il pas temps pour que les habitants, les aménageurs et le gouvernement considèrent le fleuve comme espace articulant et structurant autour de lui des ressources plurielles, pour que les initiatives de régénération sur ses rives l'inscrivent véritablement sur la liste des projets de développement durable du XXI^{ème} siècle ?

- BIBLIOGRAPHIE

Al Mashrik (2008). CEL - Chemin de Fer de l'Etat Libanais Lebanese State. Disponible sur <http://almashriq.hiof.no/lebanon/300/380/385/railways/index.html> [consulté le 3 avril 2018].

Alieh, Y. (2018). Beirut River Solar Snake tenders second phase. In BusinessNews.com.lb by Lebanon Opportunities, [en ligne] <http://www.businessnews.com.lb/cms/Story/StoryDetails/6730/Beirut-River-Solar-Snake-tenders-second-phase> [consulté le 25 octobre 2018].

Bethemont J. (1993). La société au miroir du fleuve. In *Le fleuve et ses métamorphoses (Ed), Actes du colloque international 13, 14, 15 mai 1992*. Paris: Didier Eruditon.

Beyhum, N. (1994). Les démarcations au Liban d'hier à aujourd'hui. In F. Kiwan (dir) *Le liban Aujourd'hui* (pp.275-296). Paris : CNRS éditions.

Boudjikian, A. (1994). Beyrouth 1920-1991 : d'une métropole de croissance au champ de guerre. In F. Kiwan (dir) *Le liban Aujourd'hui* (pp.241-273). Paris : CNRS éditions.

Buchakjian, G. (2018). Fragments from the ridgeline. In H. Younes (Ed) *The place That Remains, Recounting the unbuilt territory* (p.48). Milano: Skira editore S.p.A.

D'Arienzo, R., Younès, C., Lepenna, A. et Rollet, M. (Eds) (2016). Introduction. In R. D'Arienzo, C. Younès, A. Lepenna et M. Rollet, (Eds) *Ressources urbaines latentes* (pp. 11-16). Genève: MétisPresses.

Dahdah, A. (2012). *L'Art du Faible: Les migrantes non arabes Dans le Grand Beyrouth (Liban)*. Beyrouth: Presses de l'IFPO.

El Bacha, F. (2018). Liban/Histoire : La Grande Famine du Mont-Liban au cours de la 1ère Guerre Mondiale. *Libnanews*. Disponible sur <https://libnanews.com/liban-histoire-dossier-grande-famine/>

Fawaz, M., Peillen, I. (2003). The case of Beirut, Lebanon, Understanding slums: Case studies for the Global Report Human Settlements. In *Massachusetts Institute of Technology, AUB department of architecture, Programme des nations Unies pour les établissements humains (ONU-habitat), New York*.

Frem, S. (2009). *Nahr Beirut : Projections on an Infrastructural Landscape MIT, Département d'Architecture*. Massachusetts Institute of Technology.

Ghorayeb M. (1994). L'urbanisme de la ville de Beyrouth sous le mandat français. In: *Revue du monde musulman et de la Méditerranée, n°73-74, figures de l'orientalisme en architecture*, pp. 327-339.

Ghorayeb, M. (2014). *Beyrouth sous mandat français. Construction d'une ville moderne*. Liban, Éd. Karthala.

Huybrechts, É., Verdeil, É. (2000). " Beyrouth entre reconstruction et métropolisation, Beirut between reconstruction and metropolization", in « *Gouverner les métropoles* » de la revue : *Villes en parallèle*, n°32-33, Laboratoire de géographie urbaine, Université de Paris X-Nanterre, pp.63-87.

Joreige, L. (2017). Under-writing Beyrouth. In *Fondation Kamel Lazaar*, version 2.

Kiamé, J., Bou Aoun, C. (2011). Le fleuve de Beyrouth au cœur d'une stratégie métropolitaine durable. In *Travail d'atelier : Développement durable fleuve et ville : Nahr Beyrouth, Académie libanaise des beaux-arts (ALBA), Université de Balamand*. Liban : édition de l'Alba.

Makarem, M. (2011). La gare ferroviaire de Beyrouth sous le feu des projecteurs le 8 septembre.. In *L'orient-le jour, Liban*.

Makarem, M. (2016). Beirut River 2.0 : comment limiter les dégâts d'un fleuve pollué et polluant, In *L'Orient-le Jour, Liban*.

Nasr J. (2010). *Le rien en architecture, l'architecture du rien*. Paris : l'Harmattan.

Spaziante, A. (2001). Aree industriali dismesse : vuoti da non perdere. In E. Dansero, C. Giaimo et A. Spaziante (dir) *Se i vuoti si riempiono. Aree industriali dismesse : temi e ricerche*. Florence : Alinea.

Stébé, J.-M. & Marchal, H. (Eds) (2007). *La sociologie urbaine*. Paris : puf.

Verdeil, É. (2010). Beyrouth dans les plans de l'IRFED et d'Écochard. In *Beyrouth et ses urbanistes : Une ville en plans (1946-1975)*. Nouvelle édition. Beyrouth : Presses de l'Ifpo. [en ligne] <http://books.openedition.org/ifpo/2101> [consulté le 20 aout 2017].

Verdeil, É. (2010). L'urbanisme du Mandat français : ruptures et continuités. In *Beyrouth et ses urbanistes : Une ville en plans (1946-1975)*. Nouvelle édition. Beyrouth : Presses de l'Ifpo. [en ligne] <http://books.openedition.org/ifpo/2101> [consulté le 18 aout 2017].

Vernière, M. (1982). A propos de la marginalité : réflexions illustrées par quelques enquêtes en milieu urbain et suburbain africain. *Cahiers d'Etudes Africaines, 51, vol XIII, 587- 605*.