



Leave by first available plane - Arrived Beirut international airport after five hours flight - Our agent will meet you there, clean your customs and passport formalities - Taken to a first class hotel - Free for the rest of the day.





**COTTIN Jean-Marie,  
Mémoire de TPFE, Juin 2004  
"Un caravansérail contemporain dans la banlieue-sud de Beyrouth"**

**Membres du jury :**

**Directeurs d'étude : Marie-Claire MITOUT, plasticienne et Denis LENGART, architecte DPLG et urbaniste, enseignants à l'école d'architecture de Saint-Etienne, personnalités extérieures : Christian DARLES, architecte DPLG, enseignant à l'école d'architecture de Toulouse ; Michaël F. DAVIE, docteur es-géographie urbaine, enseignant-chercheur à l'université de Tours ; Francis MARTINUZZI, architecte DPLG, peintre, enseignant à l'école d'architecture de Saint-Etienne.**

## **0-AVANT-PROPOS**

### **1-HISTORIQUE DE BEYROUTH, DE LA SECONDE MOITIE DU XIX À NOS JOURS**

#### *1.1-L'interactivité des phases de transformations de Beyrouth avec les bouleversements géopolitiques de l'espace méditerranéen et du monde arabe*

1831-1840 : occupation égyptienne / 1840-1918 : le Liban sous autorités ottomanes / 1840 : abolition du régime princier de Beït-Eddine / 1869 : ouverture du canal de Suez / 1918-1943 : mandat français / 1943 : indépendance du Liban / Mai 1948 : proclamation de l'Etat d'Israël / 1958 : affrontements civils, arrivée de Foued Chehab au pouvoir, début du " Chehabisme " / 1975-1990 : guerre civile libanaise / 1982 : opération " Paix en Galilée " ou invasion du Liban par l'armée israélienne / octobre 1989 : accord de Taëf, accords d'entente nationale et distribution tripartite du pouvoir en fonction des trois religions majoritaires au Liban / 1990 : début de la reconstruction de Beyrouth / Mai 2000 : libération du Liban-sud.

#### *1.2-Le rapport morphologique de Beyrouth avec son site d'implantation*

Densification progressive du centre-ville et constatations sur l'urbanisation de la périphérie / la décentralisation due à la guerre civile / les nouveaux modes d'extension urbaine.

#### *1.3-Le contraste entre des ambitions avouées de prestige et des réalités inadéquates*

Les politiques urbaines sous les pouvoirs ottoman et français / Après l'indépendance, Beyrouth affirme sa rivalité avec Le Caire / La reconstruction nostalgique des années 1960.

#### *1.4-Le désengagement progressif de l'Etat dans ses responsabilités de contrôle de l'espace urbain*

La ville soumise aux lois du capitalisme / La ville soumise aux organisations miliciennes / Les priorités urbaines de la reconstruction

## **2-LA BANLIEUE-SUD DE BEYROUTH**

#### *2.1-Etat des lieux et morphogénèse*

Un lieu d'expérimentation des théories urbaines du XX<sup>ème</sup> siècle / Un lieu de convergence de migrations / Morphogénèse des quartiers irréguliers, isolation et autonomisation.

#### *2.2-L'enjeu primordial des terrains en bord de mer et l'importance croissante, du Nord vers le Sud, du boulevard côtier.*



Constatations sur l'occupation du littoral de la banlieue-sud de Beyrouth à partir de documents types d'analyse urbaine

### *2.3-Des propositions d'aménagements urbains inadéquates : le projet Elyssar*

Structure et fonctionnement : un établissement public / dysfonctionnements et critiques

### *2.4-Elyssar dans une situation d'impasse ? Ouzai et Jnah, exemples d'une progression au cas par cas*

Etude de cas similaires

## **3-OUZAÏ**

### *3.1-Comprendre l'illégalité d'Ouzai*

Superposition de droits fonciers, troubles sociaux et confusion des usages autorisés de la terre

### *3.2-Comprendre l'autonomie d'Ouzai*

Tradition religieuse et stratégie politique : l'implantation du Hezbollah à Ouzai / pragmatisme et nécessité économique

### *3.3-Assumer l'autonomie d'Ouzai*

Constat d'équilibre économique et de stabilité sociale

## **4-LE PROJET**

### *4.1-Les dimensions utopique et paysagère du projet : un site stratégique et symbolique*

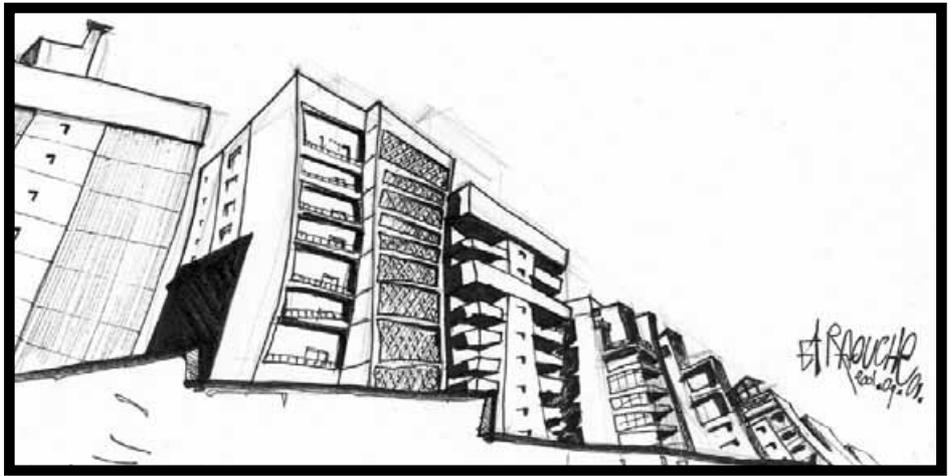
Description et situation du secteur d'intervention / Le Land-art et ses lectures spécifiques des paysages urbains / Ouzai, un site entropique, le projet aux échelles urbaine et paysagère

### *4.2-Les intentions constructive et minimaliste du projet : un programme ironique et poétique*

Le programme / la référence au Khan, élément traditionnel de l'architecture arabo-musulmane / Le fonctionnement des espaces publics dessinés / L'esprit d'architecture de R. Simounet en Algérie

## **5-BIBLIOGRAPHIE**





## 0-AVANT-PROPOS

Le travail présenté dans ce mémoire s'inscrit dans la continuité d'une étude sur Beyrouth, débutée dans le cadre de mon stage de fin d'étude. De juillet 2001 à janvier 2002, le Centre d'Etude et de Recherche sur le Moyen-Orient Contemporain (CERMOC) m'a accueilli pour participer à la réalisation de documents graphiques censés compléter une recherche collective et pluridisciplinaire sur Beyrouth. J'avais à charge de produire les cartes nécessaires au bon déroulement d'une analyse urbaine telle que pouvait concevoir cet exercice des personnes comme E. Panerai, J.C. Depaule, M. Demorgan ou M. Veyrenche. Synthétique et exhaustif, l'échantillon qui m'occupait, d'une quinzaine de tissus urbains caractéristiques de l'agglomération beyrouthine, ne comprenait cependant pas un quartier particulier de la banlieue-sud : Ouzai. J'avais découvert ce quartier en suivant le chemin d'un âne, à la recherche de tentures ou de tapis de sol en osier et je m'étais souvenu alors qu'Ouzai m'avait d'autant plus impressionné lorsque, depuis le hublot de l'avion qui me déposait pour la première fois au Liban, j'avais eu peur d'atterrir sur une de ses terrasses habitées. J'ai retrouvé peu d'occasion de retourner sur ces lieux et la fin du séjour est arrivée trop vite. De retour en France, après quelques mois passés à diverses activités stéphanoises, je décide finalement, à travers l'exercice du TPFE, d'engager une véritable étude sur Ouzai et de satisfaire ainsi un sentiment de curiosité persistant. Je suis reparti deux fois à Beyrouth dans le but de consacrer exclusivement mon temps à Ouzai : en novembre 2002 et en février 2003, pour une durée, à chaque fois, d'environ trente jours.

Le mémoire se compose de quatre grandes parties : un historique de Beyrouth, une analyse de la banlieue-sud, une interprétation du fonctionnement du quartier et une exposition des propositions urbaines et architecturales. En même temps qu'un grossissement de l'échelle du cadre étudié, les visions subjectives et l'avancement d'opinions personnelles vont donc croissants. Si le mémoire débute avec "une tentative d'exercice scientifique", héritée des méthodes que j'ai pu observer au CERMOC parmi les géographes, politologues, sociologues, historiens et autres éminents corps de recherche, il s'achève sur un travail de mise en forme et de rédactions d'un certains nombres d'intuitions, classées et sélectionnées avec le temps et l'évolution du diplôme. Les idées et les faits décrits ou exposés sont nombreux, les images prolifèrent, mais ils ne sont pas gratuits. La complexité de la société libanaise m'a obligé à exprimer le plus d'éléments possibles afin de m'assurer de la pertinence de mes choix. Enfin, j'espère qu'ils participeront à une meilleure compréhension de l'aboutissement de ce travail qui va de pair, évidemment, avec la lecture des planches, des plans, des dessins et autres maquettes constituant le rendu.



*" C'était une des particularités du voyage en Orient que, si l'Ordre visait ainsi à des buts très élevés et parfaitement précis (ils relèvent du domaine du secret et ne sauraient donc être révélés), chacun des participants pouvait avoir aussi ses intentions privées : bien plus, il devait en avoir, car nul n'était accepté s'il n'était mû par des motifs particuliers, et chacun de nous, tout en semblant poursuivre des idéaux et des buts communs et combattre sous une bannière commune, puisait sa force la plus intime et sa suprême consolation dans le rêve d'enfant singulier et un peu fou qu'il portait au fond de son cœur. (...). L'un d'eux, par exemple, était chercheur de trésors, et n'avait rien d'autre dans l'esprit que la conquête d'un trésor suprême qu'il appelait " Tao " ; un autre s'était mis en tête de s'emparer d'un certain serpent auquel il attribuait une puissance magique et qu'il nommait Kundalini. Pour moi, par contre, le but de mon voyage et de ma vie, qui m'était apparu en rêve dès les dernières années de mon enfance, était de voir la belle princesse Fatma et, si possible, de conquérir son amour. "*

*Hermann Hesse, " Le voyage en Orient "*



# مرحبا بكم في بيروت

latitude 33° 55' N ; longitude 35°  
34' E : Beyrouth, (aérienne  
oblique d'après un original de  
MAPS, calendrier 2000)

# 1-HISTORIQUE DE BEYROUTH, DE LA SECONDE MOITIE DU XIX À NOS JOURS

L'histoire moderne de Beyrouth, de la deuxième moitié du XIX<sup>ème</sup> siècle jusqu'à nos jours, ne sera pas présentée d'un point de vue strictement chronologique mais partagée entre des aspects particuliers issus des conclusions d'un travail antérieur. Dans l'émergence de Beyrouth en qualité de ville, de capitale, d'agglomération puis de métropole, des phénomènes reviennent de manière récurrente en tant que facteurs et/ou conséquences de la croissance urbaine.

Le premier consiste en une forte interactivité entre les principales phases de transformations de la ville et les bouleversements politiques de l'espace méditerranéen. Beyrouth s'est sans cesse adaptée à l'évolution constante des données économiques, sociales ou techniques qui elles-mêmes découlaient des successifs conflits locaux ou d'ampleur internationale, des nombreux changements d'humeur diplomatiques et des grandes migrations régionales. Pourquoi la ville s'est constituée capitale d'une province ottomane puis française, quelles ont été les répercussions sur le paysage urbain des premières années de l'indépendance, des années de guerre et de reconstruction ?

Le second concerne le rapport morphologique que Beyrouth entretient avec son cadre naturel d'implantation. Si la péninsule beyrouthine semble convenir à l'apparition puis à l'épanouissement d'une cité antique, la chaîne de montagne du Mont-Liban à l'Est et la mer méditerranée à l'Ouest ont toujours promis et imposé les limites d'une extension urbaine horizontale. Cette relation physique entre une ville et son site a engendré des modes de croissance souvent basés sur le renouvellement des tissus existants. Il est dit parfois de Beyrouth qu'elle fut sept fois détruite et autant de fois reconstruite.

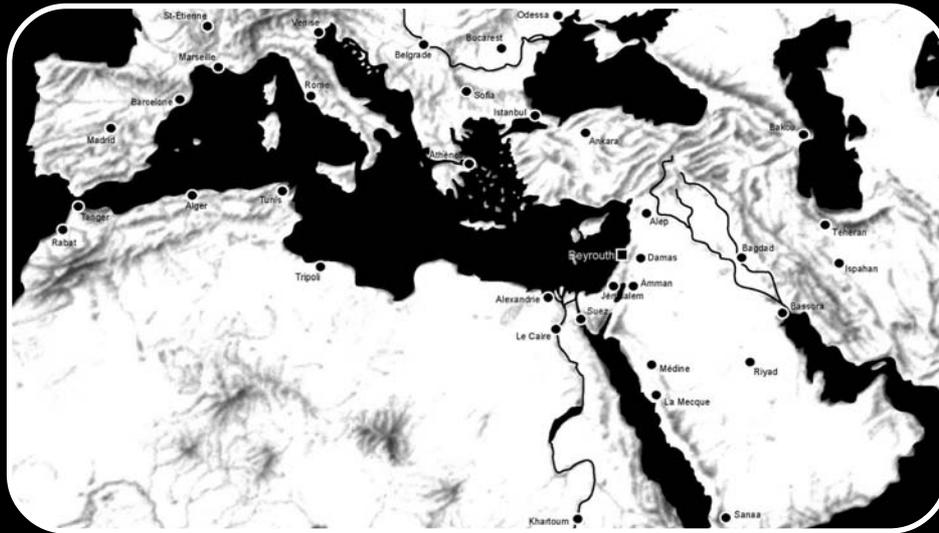
Les dernières observations relèvent plus d'un ordre urbanistique. Les différents projets d'aménagement ou d'extension de Beyrouth révèlent pour la plupart de théories urbaines trop générales ou trop ambitieuses pour être appliquées dans l'extrême complexité de la société libanaise. Ce contraste entre des intentions avouées de prestige et des situations économique, politique et sociale inadéquates s'illustre à travers l'accroissement des inégalités dans le traitement et la qualité des espaces urbains. Vers les mêmes effets, chaque période politique de cet historique engage, sous des formes diverses, un processus de désengagement de l'Etat dans ses responsabilités de gestion de la production urbaine. Colonialisme, libéralisme ou confessionnalisme, les conduites étatiques ont délibérément livré Beyrouth aux mains de réseaux parallèles soit en qualité de terrain d'expérimentation de techniques et de théories nouvelles, soit en tant qu'aire de jeux ou de poule aux œufs d'or.

## *1.1-L'interactivité des phases de transformations de Beyrouth avec les bouleversements géopolitiques de l'espace méditerranéen et du monde arabe*

Si les premières sources mentionnant Beyrouth remontent au XVI<sup>ème</sup> siècle avant J.C., les raisons de la naissance de la ville restent inconnues. Berytus acquiert des premiers titres de notoriété pendant l'Empire romain, de 63 avant J.C. à 633 après J.C, en tant qu'importante place commerciale de la côte orientale de la méditerranée. Mais la ville n'évolue alors que dans le sillon des autres cités antiques du littoral ; Tripoli, Byblos (aujourd'hui Jbeil), Sidon (Saïda), Tyr (Sour), pour ne parler que des villes

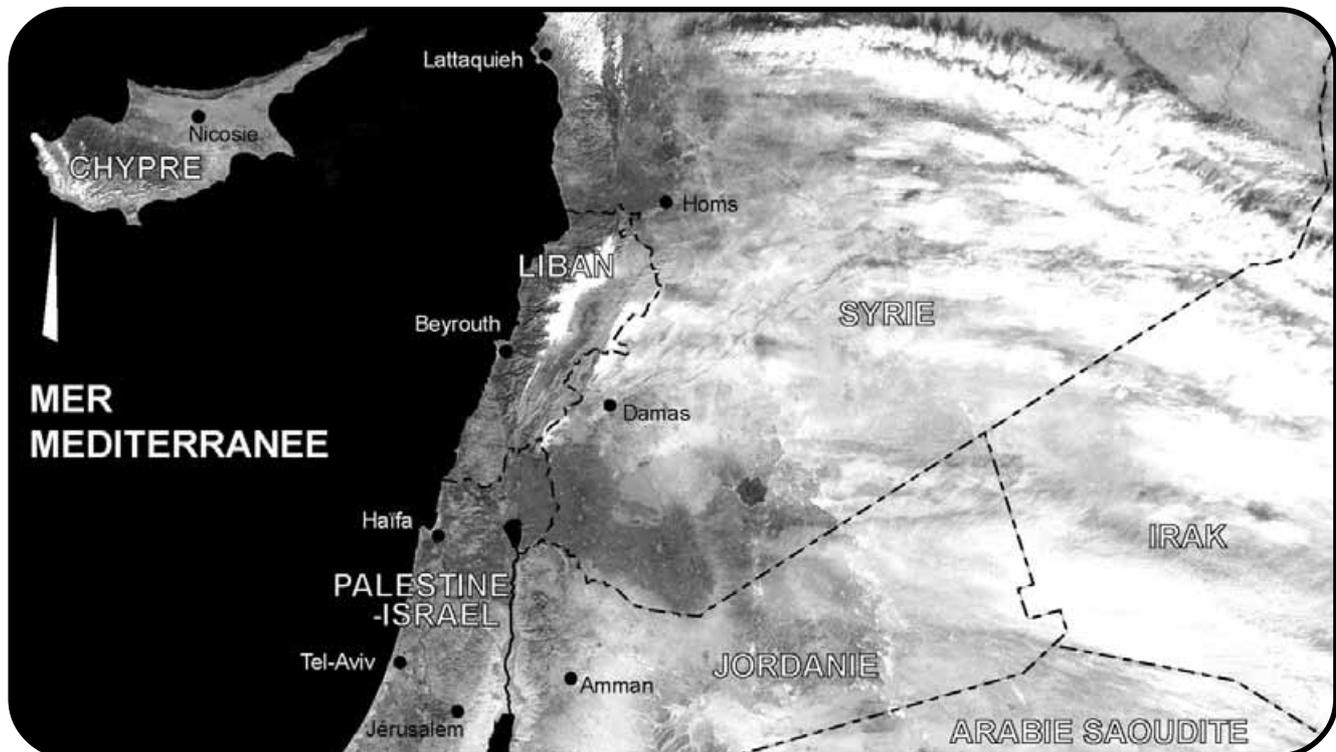
# LE BASSIN MEDITERRANEEN

2000 km



# LE PROCHE-ORIENT

250 km



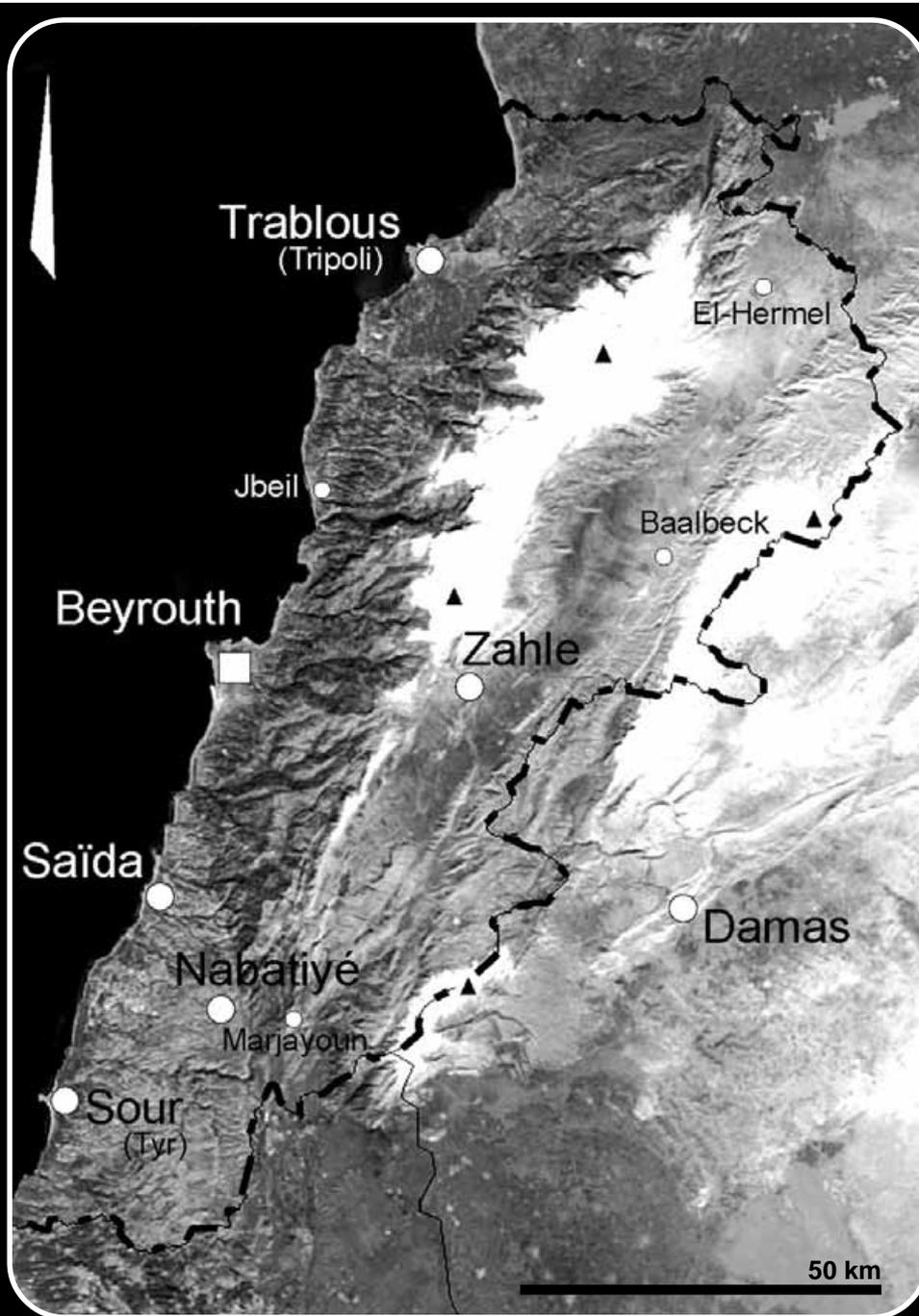
qui, plus tard, deviendront libanaises. En 551, un tremblement de terre provoque la fuite de la population pour plusieurs siècles. En 635, les musulmans reprennent la ville et annoncent l'histoire moyenâgeuse, période de conflits multiples où Beyrouth sera régulièrement prise et reprise par différents belligérants. Bien qu'insignifiante stratégiquement, turcs, arabes, chrétiens d'occident occuperont Beyrouth en des époques diverses et pour des durées variables. Sous l'émir druze Fakhr-ed-Dine au début du XVII<sup>ème</sup>, la ville connaît un regain d'opulence et une certaine autonomie malgré la domination des autorités ottomanes. Des relations commerciales, culturelles et politiques se développent alors avec Chypre et Venise. Au XIX<sup>ème</sup> siècle, si la ville s'étend toujours sur la même superficie qu'à la chute de l'Empire romain, il s'y est déjà ancré la particularité d'accueillir des populations diverses culturellement et confessionnellement. Il faut attendre la période ottomane pour témoigner d'une croissance urbaine remarquable.

**"En 1869, l'ouverture du canal de Suez trace un réseau de voies commerciales qui supplante celui, continental, de la route de la soie ou de La Mecque."**

En 1840, le pouvoir ottoman reprend le contrôle de la région libanaise après neuf années d'occupation égyptienne, à la suite d'arrangements diplomatiques convenus également par des corps anglais et français. Une conséquence immédiate est l'abolition du régime princier de Beït-ed-Dine, palais des montagnes, pour transférer les centres décisionnels vers Beyrouth. En 1869, l'ouverture du canal de Suez trace un réseau de voies commerciales qui supplante celui, continental, de la route de la soie ou de La Mecque. Les villes portuaires deviennent des étapes incontournables et Beyrouth, comme Haïfa en Palestine, profite largement de cette nouvelle hiérarchisation des villes du Levant. En 1888, Beyrouth devient la capitale officielle d'une vaste wilaya (regroupement de communes ou de villages voisins) et concrétise ainsi l'importance de son rôle tant localement que régionalement. L'essor économique et la dynamisation culturelle de la ville s'accompagne naturellement d'un accroissement démographique. La population qui depuis plus d'un millénaire stagnait autour de 5000 habitants passe à 40000 âmes en 1875, puis 130000 en 1915. Pour les opportunités de travail qu'elle offre, mais aussi suite à des troubles confessionnels dans l'arrière pays, Beyrouth reçoit les premières vagues d'un flux migratoire, pour l'instant d'origine rurale, qui s'accentuera, se diversifiera et s'aggravera tout au long du XX<sup>ème</sup> siècle.

**"La diversification des modes de réjouissances développe le tourisme, plusieurs institutions orientalistes s'ouvrent affirmant ainsi une expansion coloniale autrement que par l'envoi de missionnaires."**

Après la première guerre mondiale, suite au démantèlement de l'Empire ottoman, Beyrouth devient la capitale d'un nouvel Etat-nation, le Liban, et le siège de l'administration centrale des états du Levant sous mandat français (le Liban et la Syrie, la Jordanie et la Palestine étant sous mandat anglais). La présence française en Orient ne s'affichait que comme provisoire et ne prétextait qu'à fournir les éléments nécessaires à la préparation d'états indépendants. Il s'agissait également d'exporter des modèles d'appareils d'états et des références culturelles estimés uniques, il s'agissait d'expérimenter ou de roder des techniques et des idéologies issues des révolutions industrielles d'Europe occidentale. Les nouveaux attraits de Beyrouth sont ceux d'une ville définitivement ouverte sur la modernité. La capitale libanaise devient un havre de paix où s'illustrent des personnalités culturelles et politiques de tous horizons. La diversification des modes de réjouissances développe le tourisme, plusieurs institutions orientalistes s'ouvrent affirmant ainsi une expansion coloniale autrement que par l'envoi de missionnaires. Beyrouth devient le principal pôle de rencontre des cultures européennes, arabes, méditerranéennes. Une population laborieuse s'installe, toujours



## LE TERRITOIRE NATIONAL LIBANAIS

Carte du Liban (c3) :

D'Ouest en Est, les principaux traits géographiques du pays apparaissent nettement : la plaine du Littoral ; l'imposante chaîne de montagne du Mont-Liban et ses deux points culminants, au Nord le Qornet es-Saouda qui atteint les 3000 mètres d'altitude, puis le mont Sannine à 2628 mètres ; la plaine de la Békaa, célèbre pour les ruines romaines de Baalbeck et pour les 30000 ha de haschich qui y sont cultivés ; enfin les monts Anti-Liban qui font office de frontière naturelle avec la Syrie et dont les sommets atteignent également les 2600 mètres, au Nord dans les montagnes el-Atneïn, au Sud avec le mont Hermon.

par la constance de l'exode rural mais également par l'arrivée massive de réfugiés arméniens fuyant les massacres d'Anatolie à partir de 1915. Beyrouth compte près de 400000 habitants à l'aube des années 1950 partagés et organisés en fonction des différentes nationalités et confessions représentées. Lorsque l'Europe plonge dans la seconde guerre mondiale, le Liban affirme de plus en plus ces particularités locales et nationales et exige son droit à une reconnaissance officielle imminente.

**"Au fur et à mesure des mandats français ou britannique levés, en fonction des remaniements de frontières, l'ensemble de ces états neufs va devoir définir sa position dans un " système monde " désormais partagé entre le capitalisme d'un côté et le communisme de l'autre."**

L'indépendance du Liban est acquise le 22 novembre 1943. La décolonisation se généralise dans le Proche-Orient dans les années de l'immédiate après-guerre. Au fur et à mesure des mandats français ou britannique levés, en fonction des remaniements de frontières, l'ensemble de ces états neufs va devoir définir sa position dans un " système monde " désormais partagé entre le capitalisme d'un côté et le communisme de l'autre. Lorsqu'à la fin de 1943, Riad-el-Solh, premier chef du premier gouvernement libanais libre parle " d'une patrie à visage arabe, retirant tout bien utile de la civilisation de l'Occident "1, il témoigne de la renaissance de courants politiques régionaux plus généraux, d'abord anti-colonialistes mais aussi source de fortes revendications identitaires. La fertilité des débats idéologiques des années 1950 débouche sur des divergences d'opinions entre les différentes nations arabes, soulignées par des principes encore forts d'appartenance ethnique.

1- "Le livre de l'indépendance",  
G.Tueni, éditions Dar an-Nahar,  
Beyrouth, 2002

L'auto-proclamation d'Israël en Mai 1948 enclenche l'une des crises majeures de la fin du XX<sup>ème</sup> siècle. Les pays arabes refusent de reconnaître l'existence de l'Etat hébreu et vont supprimer toutes formes de relations commerciales avec ses villes. Par exemple, l'ensemble des activités du port de Haïfa est transféré sur Beyrouth. Mais les conséquences de la création d'Israël sur le Liban vont être autrement plus dramatiques du fait de la frontière commune et des liens amicaux et familiaux tissés entre les deux pays. Beyrouth, comme Damas et Amman (respectivement capitales de la Syrie et de la Jordanie), va accueillir les réfugiés palestiniens au fur et à mesure des conflits israélo-arabes (cinq guerres reconnues de mai 1948 à Juin 1982). Si une minorité de palestiniens migre dans des conditions confortables, l'essentiel de cet exode est constitué d'une population en détresse et va contribuer à l'accentuation du phénomène de pauvreté dans les banlieues des grandes métropoles arabes.

**"L'effervescence des années 1960 bat son plein, Beyrouth jouit d'un prestige reconnu dans tout le monde arabe pour sa liberté d'expression et d'innovation tant dans les milieux d'affaires que dans les cercles culturels."**

En 1958, des désaccords politiques quant aux agissements du gouvernement libanais dans sa politique intérieure et extérieure amènent à de brefs affrontements civils. En même temps, Abdel Ghamal Nasser, en Egypte, nationalise le canal de Suez alors que plusieurs coups d'états sont provoqués par les baathistes (mouvance politique arabe inspirée et soutenue par le régime soviétique) en Syrie et en Irak. Au Liban, où la politique de réunification nationale conduite par F. Chehab affirme l'orientation libérale engagée dans les années 1950, la prospérité s'annonce. Beyrouth devient le lieu de refuge de nombreuses familles aisées soucieuse de privilèges matériels mis en périls par les nouveaux régimes du Moyen-Orient. Le système bancaire se développe pour permettre l'absorption des capitaux de l'étranger, investissements des pays du golfe persique ou provenant d'une diaspora libanaise expatriée. Beyrouth compte environ un million d'habitants en 1970. L'effervescence des années 1960 bat son plein, Beyrouth jouit d'un prestige reconnu dans tout le monde arabe pour sa liberté d'expression et d'innovation tant dans les milieux d'affaires que dans les cercles

TOPOGRAPHIE DU SITE  
BEYROUTHIN (c4)

légendes :



Plaine du littoral



moins de 100 mètres d'altitude



de 100 à 500 mètres d'altitude



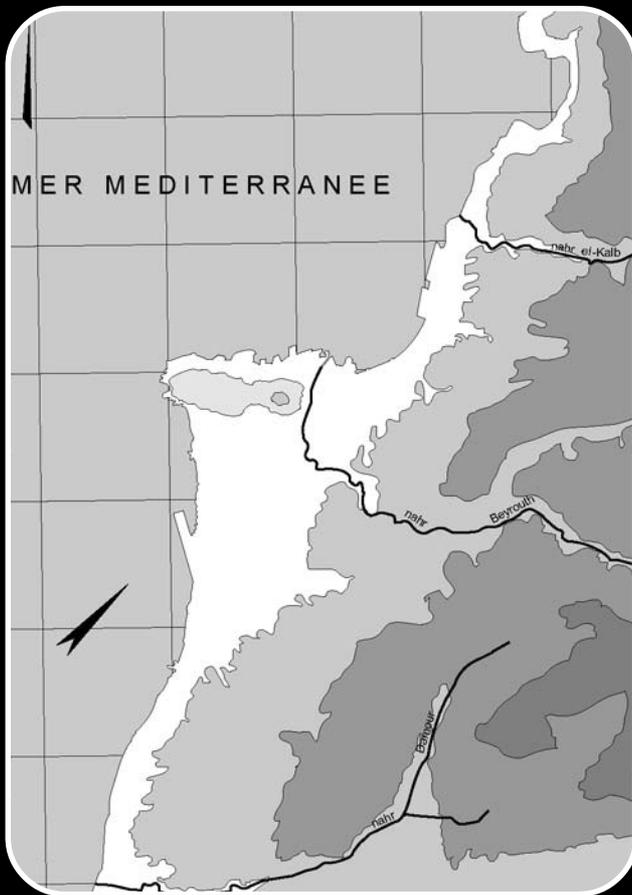
de 500 à 1000 mètres d'altitude



plus de 1000 mètres d'altitude



vents dominants du Sud-Ouest



10 km



La place des martyrs dans les années 1960. Cette photo est la photo fétiche des libanais nostalgiques, on la trouve dans toutes les bonnes et mauvaises librairies, coloriée et recoloriée. Il ne reste aujourd'hui absolument rien de cette place.

culturels. Mais la ville évolue malheureusement à deux vitesses. Le paysage urbain oppose la ville centre aux banlieues naissantes plus pauvres. Avant que Le Liban ne s'enfoncé, en 1975, dans une longue et destructrice guerre civile, Beyrouth, capitale de la " Suisse " du Moyen-Orient et Le Caire, empreint au pan-arabisme socialiste nassérien sont les deux villes phares de l'espace méditerranéen vers les pays intérieurs du monde arabe.

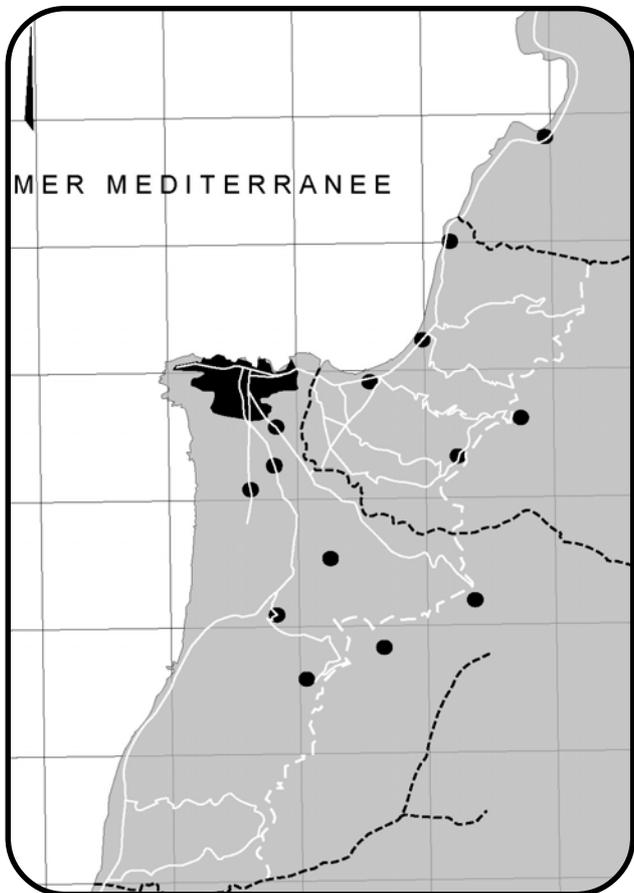
La guerre va connaître deux phases principales. La première est véritablement interne dans la représentativité des belligérants et est responsable essentiellement du saccage du centre ancien. A partir de l'invasion israélienne en juin 1982, le conflit s'internationalise avec une escalade dans la violence des armes utilisées et une diversification des zones urbaines touchées. En octobre 1989, les accords de Taëf mettent officiellement un terme à la " guerre du Liban ". La nouvelle constitution libanaise déclarée partage les pouvoirs entre les trois religions majoritaires : un président maronite, un premier ministre sunnite et un chef du parlement chiite. La reconstruction, censée symboliser l'unité nationale retrouvée, va cependant s'égarer sur les voies orgueilleuses de l'enrichissement rapide. Beyrouth tente de s'élever en haut lieu du capitalisme d'abord puis de la culture ensuite. Le nouveau visage de la ville ne profite qu'à une minorité laissant dans la débrouille une population d'un million et demi d'habitants chez qui les mauvais réflexes de la guerre peuvent subsister.

## *1.2-Le rapport morphologique de Beyrouth avec son site d'implantation*

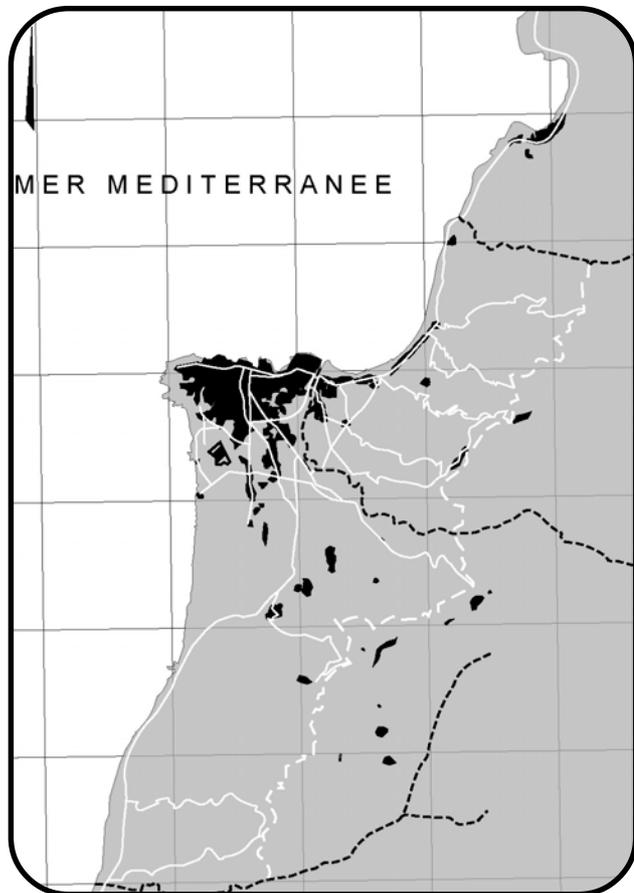
Orienté Nord-Sud, le littoral libanais est constitué d'une longue et étroite plaine agricole d'où s'élançait immédiatement vers l'Est une chaîne de montagne escarpée (le Mont-Liban) dont les sommets atteignent 2500m à moins de 40km des côtes et entrecoupée de nombreuses et profondes vallées. Le site de Beyrouth s'affiche comme une rupture de cette régularité. En arrivant du Nord, une brusque péninsule s'étend de presque 9km sur la mer Méditerranée en un plateau calcaire, élevé d'une centaine de mètres, détaché du littoral par un fleuve, son versant Nord et sa pointe Ouest redescendant sur des calanques plus ou moins abruptes. C'est dans une des baies ainsi dessinées, au Nord car protégé des vents dominants du Sud-Ouest que s'implante le noyau originel de Beyrouth. Vers le Sud, le promontoire s'adoucit progressivement en une vaste étendue, sablonneuse du côté de la mer, plus verte du côté des montagnes, ponctuée de forêts de pins, jusqu'à rejoindre la plaine du piémont.

**"l'espace urbanisé a nettement débordé le cadre admirablement disposé pour sa croissance",  
P. Marthelot, 1963**

Beyrouth s'est développée à partir de son noyau historique et le long des trois principales routes qui relient Jounieh puis Tripoli vers le Nord, Saïda vers le Sud et Damas à travers les montagnes. Pendant les périodes ottomane et française, le plateau se densifie harmonieusement, laissant une belle part aux jardins et aux vergers tandis qu'une urbanisation longiligne phagocyte les villages voisins. Le centre originel fait cependant l'objet d'intentions particulières d'aménagements. Dès 1915, les turcs commencent la destruction des anciens souks déclarés à l'époque insalubres, mais n'ayant le temps de commencer quelque chantier à cause de la première guerre mondiale, la tâche est laissée aux français dès les années 1920. Sous le mandat français, Beyrouth grandit encore de la même manière concentrique. Afin d'anticiper l'urbanisation future, des professionnels sont appelés à décider des formes des extensions prochaines de la ville. Les plaines du Sud et de l'Est, quasiment inoccupées, sont donc sujettes à de



**1922**



**1945**

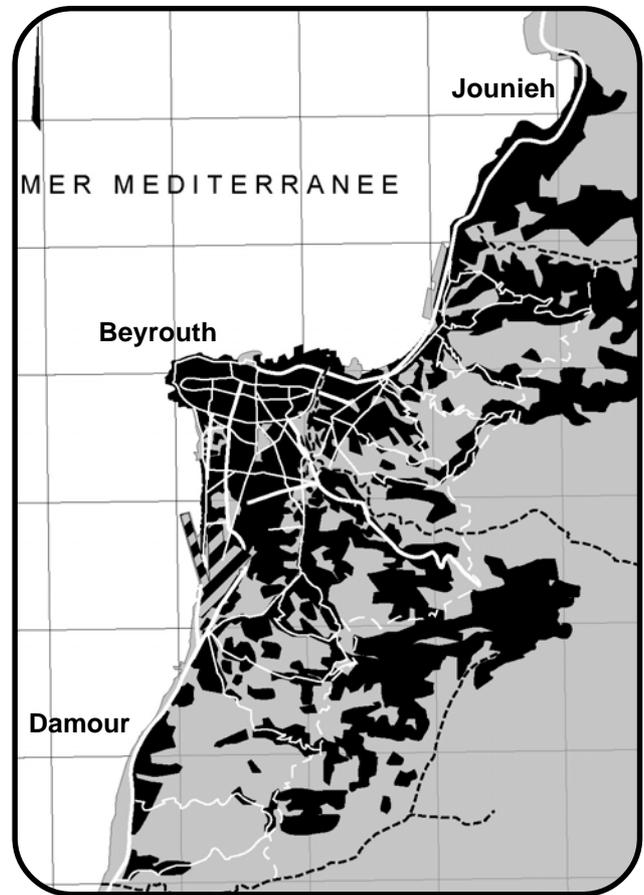
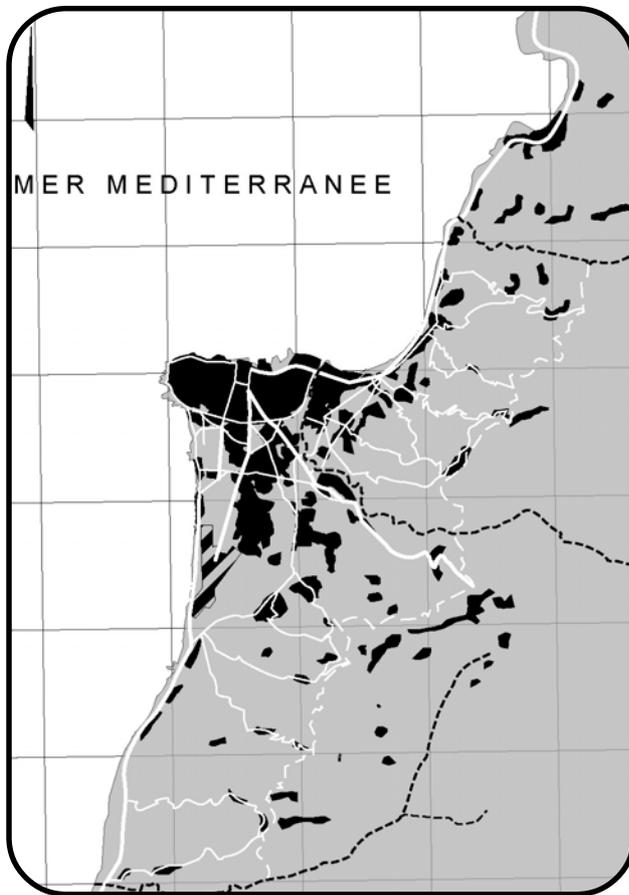
**1965**



**EVOLUTION DE LA TACHE URBAINE DE BEYROUTH** (cartes c5, c6, c7 et c8).

En 1922, les ronds noirs représentent les différents noyaux villageois existant autour de beyrouth. Leurs tailles ne sont suffisamment grandes qu'à partir de 1945 pour pouvoir faire apparaître leurs réelles emprises au sol. Enfin, sur les quatre cartes, les pointillés blancs sont les limites actuelles de l'agglomération beyrouthine.

Trois exemples de vieilles cartes-postales des années 1960 (éditions Kruger): deux images du centre-ancien et de l'activité qui pouvait y régner ; enfin une illustration de l'urbanisation atteignant le bout du promontoire calcaire, d'abord par l'implantation d'infrastructures touristiques. Ici, l'hôtel de luxe, «le Carlton».



**2000**

10 km

vastes schémas directeurs. A partir du début du XX<sup>ème</sup> siècle jusqu'aux années 1980, les plans dressés retracent un parcours de l'évolution de la pensée occidentale en matière d'urbanisme. D'Héliopolis au plan Voisin jusqu'aux conceptions pluri-disciplinaires, les modèles et les outils appliqués dans ces formes d'expérimentations s'adaptent parfaitement à la topographie des terrains en question. Peut-être prématurés, les premiers projets restent en leur temps en l'état de papier. Ils serviront de base quelques décennies plus tard, lorsque la question de l'urbanisation des banlieues s'impose face à celle de la densification du centre.

L'essor économique des années 1950 et 1960 s'accompagne logiquement d'une explosion urbaine sur l'ensemble de la péninsule. Le promontoire qui constitue les limites administratives et géographiques de " Beyrouth Municipale " est complètement occupé, les immeubles modernes comblant les vides des surfaces végétales. La périphérie s'étend vers les plaines de l'Est et du Sud dans les interstices laissés par les nouvelles grandes artères de circulation. Le géographe P.Marthelot constate déjà en 1963, que " l'espace urbanisé a nettement débordé le cadre admirablement disposé pour sa croissance "2. En même temps que sont actualisés les vieux schémas directeurs du mandat basés sur la planification des territoires vierges, Beyrouth développe d'autres modes de renouvellement urbain. La densification de toute l'agglomération devient chaotique, les endroits du littoral ou des montagnes difficilement constructibles sont conquis par une urbanisation au mépris de l'environnement et des règles fondamentales de sécurité.

2- " Méditerranée " n°3, " Une ville remplit son site ", P.Marthelot, juillet-septembre 1963.



De haut en bas :  
Rond-point de Cola / El-Manara  
/ Corniche, el-Manara (photo : A.  
Lanteri) / Hamra

Les quinze années de guerre civile, de 1975 à 1989, vont désertifier le centre-ville, lieu dangereux. La population beyrouthine se réfugie dans les banlieues et les bourgs plus éloignés et y reproduit les infrastructures nécessaires à l'organisation de la vie sociale. La multiplication des points commerciaux, bancaires, éducatifs ou sanitaires provoque une décentralisation massive. Les bourgs éloignés de Beyrouth qui avaient conservés une ambiance rurale profitent de cet essor et sont à l'heure de la reconstruction englobés dans l'enceinte administrative beyrouthine. La péninsule est saturée.

### **La guerre civile provoque un redéploiement démographique et une décentralisation des institutions urbaines vers les bourgs éloignés de Beyrouth, sur les montagnes à l'Est, sur le littoral au Nord et au Sud.**

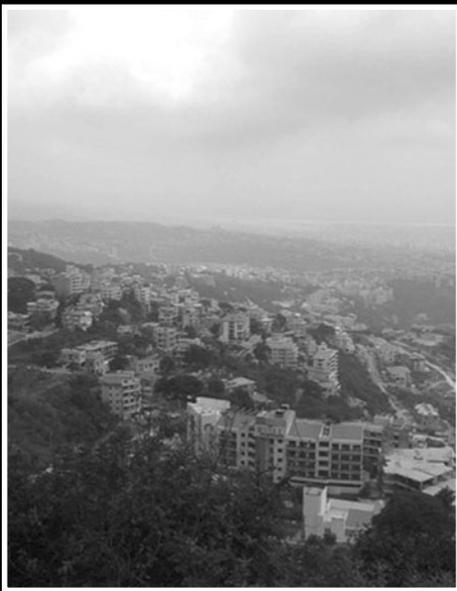
Ville ambitieuse, Beyrouth s'engage dans les années 1990 à relier et rééquilibrer ses multiples centres. Les solutions avancées ne connaissent ni contraintes techniques ni obstacles naturels. Les immenses remblais gagnés sur la mer, les autoroutes surélevées, les ajouts d'étages sont les exploits constructifs adoptés pour retrouver l'image perdue des années 1960. Le centre ancien de Beyrouth, depuis sa destruction partielle en 1915 jusqu'à la tabula-rasa polémique des ruines de la guerre en 1990, est le symbole d'une ville qui s'est sans cesse renouvelée sur son existant. Certains exemples de juxtaposition d'époques confrontent même plusieurs millénaires d'histoire. Mais au rythme actuel d'évolution de la ville et du Monde, de tels principes sont sources d'inégalités criantes simplement parce qu'une stratification n'a pas le temps de s'éteindre seule qu'une nouvelle vient occuper son espace. Toujours raser, contourner ou survoler, il est difficile d'imaginer Beyrouth s'étendre sur un sol artificiel ou jusqu'aux plus hauts sommets du Mont-Liban. La ville doit s'interroger sur l'état des ressources de sa péninsule.

### **Sols artificiels, superpositions de couches, tabula-rasa, Beyrouth à la recherche d'autres modes d'extensions urbaines.**

80 ans séparent ces deux états du centre-ancien de Beyrouth. Le premier (c9) représente la ville en 1921, au début du mandat français et après les premières destructions des souks exécutées par les ottomans. Le second (c10) montre la situation en l'an 2000. Dans les rapports entre pleins et vides, chacune de ces images est le négatif de l'autre, symbole et/ou caricature d'une ville qui ne cesse de se renouveler sur son existant..



500 m



De gauche à droite puis de haut en bas :  
 Beït-Meri, sur les hauteurs de Beyrouth / Achrafiyé / Mar-Mitr (photo : A. Lanteri) / Mar-Mitr (photo : A. Lanteri) ; Jounieh / Mazraa, immeuble de bureaux.

### *1.3-Le contraste entre des ambitions avouées de prestige et des réalités inadéquates*

L'inadéquation entre l'application de théories urbaines et les habitudes des habitants va s'accroître tout au long des périodes turque, française et libanaise jusqu'au " Grand Beyrouth " actuel.

**"Lorsqu'une partie des souks est rasée en 1915, l'embellissement projeté est plus fondé sur le souci de concurrencer l'urbanisme occidental que sur un véritable constat d'insalubrité."**

Les premières réglementations concernant la ville sont les Tanzimat-s mises en place par les autorités ottomanes. Fortement inspirées du système français, elles stipulent des principes administratifs cadastraux de distribution du sol, d'hypothèque ou encore d'expropriation pour cause d'intérêt public, notions presque inexistantes dans le système de droit foncier arabe. Lorsqu'une partie des souks est rasée en 1915, l'embellissement projeté est plus fondé sur le souci de concurrencer l'urbanisme occidental que sur un véritable constat d'insalubrité. Lorsque les français achèvent le projet, les formes urbaines et architecturales, si elles empruntent quelques motifs aux bibliothèques traditionnelles orientales, reflètent des gabarits et une organisation des espaces très haussmanniens. Le quartier de l'Etoile en question, ainsi nommé car constitué d'une série d'avenues convergeant vers une même place (la place de l'Etoile), est amputé lors de sa réalisation de plusieurs des branches prévues. La présence d'édifices religieux séculaires (une mosquée et deux églises) et l'importance sociale des souks empêchent le projet d'aboutir. Le centre-ville de Beyrouth offre les premières images contrastées d'une architecture ordonnée parmi des tracés antérieurs subsistants.

**" "Beyrouth Municipale" développe des infrastructures routières, touristiques, ludiques, bancaires et résidentielles entretenant l'illusion du havre de paix tandis que la pauvreté augmente dans une périphérie qui attire de plus en plus une population défavorisée."**

Plus tard, dans le Liban indépendant, lorsque Beyrouth rivalise avec Le Caire, la politique urbaine de la ville va s'attacher à conserver la grandeur acquise au lieu d'apporter sa contribution à la résolution de problèmes, certes seulement émergents mais beaucoup plus urgents. " Beyrouth Municipale " développe des infrastructures routières, touristiques, ludiques, bancaires et résidentielles entretenant l'illusion du havre de paix tandis que la pauvreté augmente dans une périphérie qui attire de plus en plus une population défavorisée. En considérant la guerre civile comme une période à part, la reconstruction s'immerge dans le même schéma. Presque simultanément, trois grands projets urbains sont engagés : d'abord sur le centre-ville (SOLIDERE), puis sur une large étendue de la banlieue-sud (Elyssar) et sur une section du littoral au nord (LiNord), ces deux derniers englobant symboliquement les principaux secteurs de refuge des populations musulmanes et chrétiennes pendant la guerre. Les acteurs de la reconstruction, qu'ils soient publics ou privés, espèrent rendre à la capitale libanaise son rayonnement avant-gardiste des années 1960. Ce qui peut s'interpréter comme de la nostalgie va derechef privilégier la remise à neuf du centre-ville et de ses possibilités d'accès dans une métropole éclatée et laisse à l'abandon des quartiers moins emblématiques mais tout aussi meurtris. Quelles conséquences sur l'ensemble de la ville aura ce choix délibéré de redorer prioritairement la façade de Beyrouth ? L'élan économique des premières années 1990 s'estompe à partir de 1996. Le Liban plonge dans une crise où le bilan mitigé de la reconstruction, au regard du traitement et de l'état des espaces urbains, laisse voir un fossé plus grand entre ouvrages de génies civils de haute technologie et bicoques auto-construites de brique et de mortier.



De gauche à droite puis de haut en bas :  
Mar-Mitr / el-Mousseïtbe / el-Mousseïtbe / Mazraa / Chiyah, sur l'ancienne ligne de démarcation / Horch tabet.

## *1.4-Le désengagement progressif de l'Etat dans ses responsabilités de contrôle de l'espace urbain*

Il serait peut-être inopportun de mettre l'échec partiel des politiques urbaines ottomanes et françaises à Beyrouth sur le compte de la distance séparant le pouvoir central de la province colonisée. En effet, la première guerre mondiale puis la seconde ont successivement coupé court aux intentions des deux précédentes autorités. En revanche, les conduites étatiques à partir des années 1960 illustrent clairement la perte progressive, pour l'Etat libanais, de contrôle sur la production urbaine.

**"L'exploitation du sol s'effectue sur la surface habitable au détriment du respect des nouveaux règlements de l'espace urbain. (...) Des décrets officialisant les pratiques illégales sont mis en place afin d'accélérer les capacités spéculatives du produit " architecture "."**

3- Cahiers du CERMOC n°20, " Une ville d'Orient marquée par l'Occident ", H.Ruppert, traduit et présenté par E.Verdeil, Beyrouth, 1999.

Beyrouth est alors la principale porte vers " l'Hinterland arabe " <sup>3</sup>, un terrain idéal d'investissement des richesses arabes et occidentales soutenu par le choix gouvernemental d'adopter un système d'économie libérale. La capitale de " la Suisse du Moyen-Orient " devient aussi celle du placement rapide amenant la production architecturale de ces années à favoriser l'aspect spéculatif à court terme. L'exploitation du sol s'effectue sur la surface habitable au détriment du respect des nouveaux règlements de l'espace urbain. Prétextant un langage moderne, les parcelles sont saturées, de nombreux logements sont aménagés sur les toits-terrasses ou aux rez-de-chaussées sous pilotis. Le laxisme des autorités publiques quant à ces dérives entraîne un pouvoir privé de plus en plus puissant jusqu'à que celui-ci intègre, parfois par voie de corruption, l'appareil administratif de l'urbanisme beyrouthin. Des décrets officialisant les pratiques illégales, qu'elles concernent des hauteurs à ne pas dépasser ou des lieux à protéger, sont mis en place afin d'accélérer les capacités spéculatives du produit " architecture ". Le paysage actuel de Beyrouth, en tous cas dans " Beyrouth Municipale ", provient de ces processus illégaux de densification du tissu urbain. Moderne (béton et langage fonctionnaliste), verticale (une dizaine d'étages en moyenne), la prolifération d'immeubles au milieu d'un réseau de circulation plutôt étroit offre étrangement des perspectives serrées et bouchées rappelant celles des agencements traditionnels de villes ou de villages anciens.

**"Aux réseaux privés apparus pendant les années 1960 s'ajoutent ceux basés sur l'appartenance confessionnelle."**

4-" Liban, la dégénérescence de l'Etat ", R. el-Kareh, dans " Universalis 1990, la politique, les connaissances, les cultures en 1989 ", éditions Encyclopaedia Universalis, paris, 1990

La guerre civile va fatalement provoquer la "dégénérescence de l'Etat" <sup>4</sup>. Quelques espoirs de reconstruction sont suscités pendant des périodes de trêves et illustrés par plusieurs propositions de schémas directeurs, fruits de partenariat franco-libanais (Agence d'Urbanisme de Paris en 1977, puis l'Institut d'Architecture et d'Urbanisme de la Région Île-de-France en 1983 et 1986). Les reprises incessantes des combats placent une fois de plus ces projets au fond des tiroirs. Attisées par des manipulateurs forts en gueule, les haines inter-confessionnelles vont multiplier les milices ennemies. Combattants druzes, chiïtes, sunnites, nationalistes chrétiens, gauchistes, progressistes palestiniens et phéniciens s'affrontent dans Beyrouth, organisent des check-point aux carrefours importants, s'installent dans certains quartiers et en abandonnent d'autres aux pilliers. Aux réseaux privés apparus pendant les années 1960 s'ajoutent ceux basés sur l'appartenance confessionnelle. Le redéploiement démographique de Beyrouth et l'afflux de réfugiés paysans ou palestiniens du sud nécessitent une prise en charge qui force la population beyrouthine à se replier en des organisations autonomes et micro-locales. " Beyrouth Municipale " partagée entre un Est musulman et un Ouest



De haut en bas :  
Achrafiyé / Cola / Mar-Mitr  
(photo : A. Lanteri) / Corniche,  
jour de gros temps (photo : A.  
Lanteri).

chrétien tourne désormais le dos aux espaces symboles de son éternelle mixité religieuse : le centre ancien et la route de Damas, devenue ligne de démarcation. Les banlieues se développent dans l'anarchie la plus totale, notamment en banlieue-sud où les quartiers auto-construits s'établissent le long du littoral et au bord de l'aéroport.

Lorsque la " guerre du Liban " prend enfin fin, la restructuration des administrations publiques laisse croire à une reprise en main de l'Etat sur la gestion de l'espace urbain de Beyrouth. De nouvelles entités sont créées, comme le CDR (Conseil du Développement et de la Reconstruction), afin de gagner du temps précieux sur celui nécessaire à la réhabilitation des anciennes. Parallèlement à la réouverture des principales artères de circulation, les procédures d'engagement de chacun des grands projets urbains débutent mais illustrent de nouveaux dysfonctionnements et contradictions au sein de l'appareil étatique. La rénovation prioritaire du centre-ville et la construction d'une marina le long du littoral au Nord sont laissées sous la responsabilité d'entreprises privées. Si l'élan de l'immédiate après-guerre attire les promesses d'achats et d'investissements immobiliers, l'évolution sur le long terme de ces deux projets beaucoup trop ambitieux est laborieuse et les entrées de capitaux chutent brusquement en 1996 plongeant le Liban dans une crise économique : les chantiers sont arrêtés. Le centre-ville présente d'immenses vides, secs et désertifiés, ponctués de champs de fouilles archéologiques<sup>5</sup>, d'anciennes villas luxueuses en ruine et même d'une synagogue envahies par des plantes sauvages. Le projet de marina au Nord est stoppé après la construction du remblais. Un rectangle stricte de terre de 2km sur 500m s'avance sur la mer, dénué des constructions prévues mais occupé par de grandes et surprenantes sculptures publicitaires, utilisé simplement par quelques promeneurs sportifs. Le dernier projet de réaménagement est celui de la banlieue-sud. Nous verrons que, si il est cette fois sous une direction publique, c'est-à-dire géré par un comité représentatif de la diversité confessionnelle libanaise, des problèmes d'ententes internes surviennent rapidement et empêchent jusqu'au lancement des travaux.

5- "Enjeux et mécanisme de l'intégration des vestiges archéologiques dans la reconstruction du centre-ville de Beyrouth", A. Borde, lettre de l'ORBR n°14, CERMOC, Beyrouth, 2002.

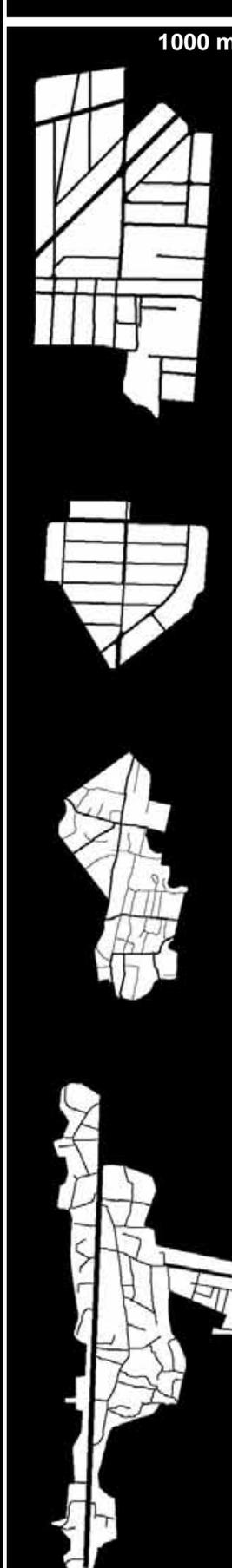
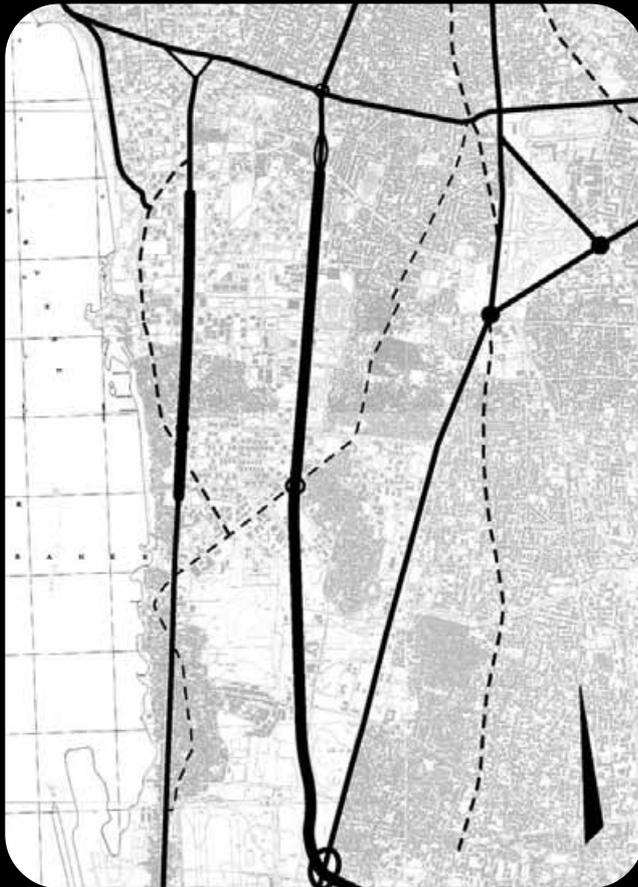
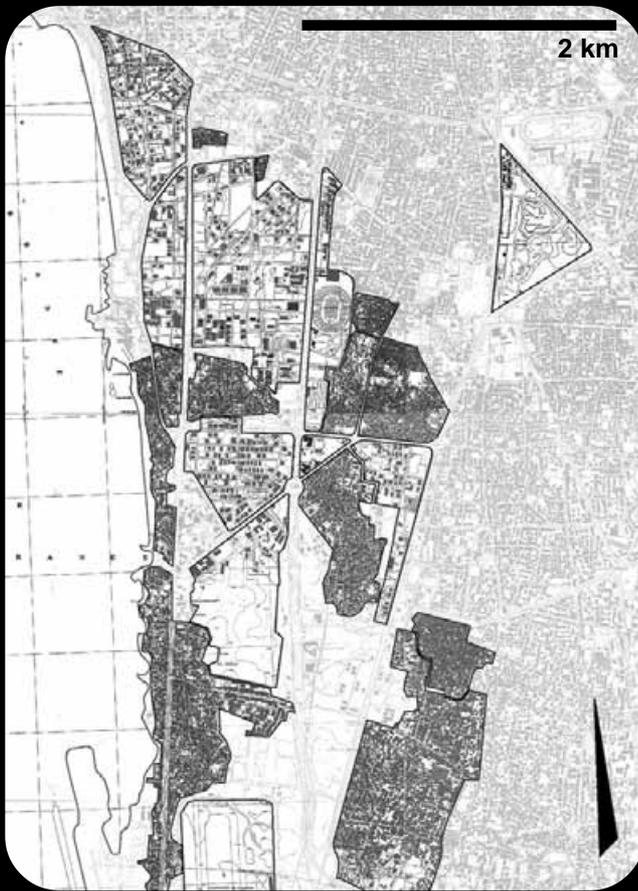
## **"Les mutations actuelles tentent d'élever Beyrouth au rang de haut lieu du capitalisme mondial avec la nostalgie partout présente d'une capitale des années 1960 qui rivalisait alors avec Le Caire."**

Les grandes phases de développement de Beyrouth illustrent une volonté d'adaptation des modes de production urbaine au rayonnement de la ville. Les mutations actuelles tentent d'élever Beyrouth au rang de haut lieu du capitalisme mondial avec la nostalgie partout présente d'une capitale des années 1960 qui rivalisait alors avec Le Caire. Les infrastructures de communication, nouvelles pistes d'aéroport et échangeurs autoroutiers, naissent des dernières pluies en matière de technologies et ne semblent dialoguer qu'avec un centre-ville hyper médiatisé où ont été recentralisées les principales institutions étatiques. Alors qu'un énorme travail s'est effectué pendant la reconstruction sur la remise en état des possibilités de circulation inter-urbaine, de larges franges périphériques restent pourtant à l'écart. Le chantier du centre-ville, ou SOLIDERE, est certes l'un des plus important au monde et mérite qu'on s'y attarde comme on a pu suivre la naissance de Postdamer Platz à Berlin. Mais les 56ha de cette petite bulle au milieu d'une agglomération d'un million et demi d'habitants sont, je pense, complètement déconnectés de la réalité urbaine qui l'encercle. Le futur de Beyrouth se joue dans ses banlieues qui émergent doucement du cloisonnement, quartier par quartier, qui s'était établi pendant la guerre et où s'activent ceux qui font sincèrement la magie et la diversité de la société libanaise.



*Je suis donc partie à l'adresse qu'elle m'avait indiquée. J'étais persuadée de connaître l'endroit puisque c'est à côté de chez nous. Pourtant je me suis perdue, à tel point que je n'en pouvais plus d'être obligée de demander sans cesse mon chemin. Peut-être étais-je désorientée à l'idée que je n'étais, ni en banlieue, ni à Beyrouth, mais dans le tumulte des ruelles de Hong-Kong. Cela allait du tintamarre des chaudronniers au réglage des machines ; j'avais du sable dans mes chaussures. Partout ce n'était qu'animaux égorgés, mouches, marchands de légumes, vendeurs de matelas, flaques d'eau, chansons à plein volume ; les gens déferlaient de partout ; des immeubles bizarres poussaient dans tous les sens, comme des branches. Même les terrasses servaient d'habitations pour peu qu'on y ait ajouté un toit. Dans les ruelles, brebis, cigarettes, vêtements, boutiques de bijoutiers ; le marché était à même la chaussée. Les camions, arrêtés à l'entrée des rues, obstruaient le passage au point que les piétons devaient se faufiler le long des murs. Les portefaix les emplissaient de marchandises fabriquées dans des ateliers de toutes tailles, installés n'importe où : sous terre, sur les toits, dans les appartements. Vêtements, instruments mécaniques, jeux, tout semblait destiné à l'exportation. Sur les caisses de bois ou de carton, on pouvait lire « Made in germany », ou bien « made in italy, jamais « made in lebanon ».*

*Hanan el-Cheikh, «Poste restante Beyrouth»*



Les deux cartes (c11 en haut, c12 en bas) cadrent l'actuelle étendue de la banlieue-sud de Beyrouth. En haut sont mises en avant les principales poches où se sont développées les deux formes d'urbanisation majoritaires : planifiée ou non contrôlée. La bande verticale, à droite, présente quelques-unes de ces poches de manière isolée. N'y sont représentées en noir que les voies, les routes et les chemins, comme un outil supplémentaire de distinction des deux tissus antagonistes.

La carte du bas montre les principales voies de circulation de la banlieue-sud, contemporaines ou historiques. En pointillé apparaissent les anciens chemins. En noir mince les avenues tracées après les années 1960. En noir épais les dernières autoroutes (ou tronçons d'autoroute) réalisées.

La plage publique de Ramlet el-Beïda et "Beyrouth Municipale" dans le fond.



## 2-LA BANLIEUE-SUD DE BEYROUTH

6- Les ouvrages de Mona Harb el-Kak, publications du CERMO

La délimitation de la banlieue-sud de Beyrouth peut varier en fonction des critères administratifs, sociaux ou économiques pris en compte. Cependant, des travaux précédents<sup>6</sup>, pour des facilités de compréhension avaient adopté le boulevard de ceinture de "Beyrouth Municipale" comme limite nord, la mer Méditerranée pour l'Ouest, l'aéroport dans toute sa longitudinalité pour le Sud et la désagrégation progressive de l'urbanisation vers les plaines de Hadeth et de Choueïfat pour l'Est et le Sud-Est. On retrouve dans les caractéristiques de son évolution les traits de récurrence déjà décrits dans l'historique général de Beyrouth. La topographie des lieux est effectivement propice à des phénomènes de grande ampleur et les différentes politiques de gestion de la production urbaine ont suivi de multiples revirements idéologiques. Qu'il s'agisse de gestes planifiés ou d'évènements imprévus, il s'y forge en à peine 50 années un paysage complexe bourré de paradoxes architecturaux, sociaux ou économiques qui laissent visibles, entre autres, les stigmates de la guerre. Aujourd'hui, où le péri-urbain est au cœur des débats sur la ville, le réaménagement de la banlieue-sud de Beyrouth participe à la réussite globale d'une reconstruction lancée il y a plus de dix ans. Mais au regard des difficultés rencontrées dans certains quartiers, l'heure est encore à la recherche de compromis possibles et de propositions alternatives.

### 2.1-Etat des lieux et morphogénèse

**"La banlieue-sud de Beyrouth est marquée par la dominance de deux tissus antagonistes : ceux issus d'une urbanisation planifiée, aérés, homogènes et orthogonaux puis ceux relevant d'une urbanisation non contrôlée, beaucoup plus denses et désordonnés."**

La banlieue-sud de Beyrouth est marquée par la dominance de deux tissus antagonistes : ceux issus d'une urbanisation planifiée, aérés, homogènes et orthogonaux puis ceux relevant d'une urbanisation non contrôlée, beaucoup plus denses et désordonnés. Dénuée de construction jusqu'au début des années 1950, elle s'ouvre aux extensions de Beyrouth dès lors que les limites de la ville atteignent ou dépassent celles du promontoire au Nord de la péninsule. Ses étendues planes avaient pourtant déjà fait l'objet d'études antérieures. En 1906, Mansour Neghib Chakkour Pacha rachète, avec la Société Egyptienne de Recherche et de Travaux, des terres de la plaine au sud de Beyrouth dans le but d'y construire un lotissement spéculatif. Sous le mandat français, en 1933, les frères Danger puis M. Ecochard en 1943 apportent d'Europe leurs expériences de modernistes et s'attachent à donner vie, formes et fonctions à une périphérie naissante. D'abord sur le modèle d'Héliopolis dans la banlieue du Caire, 31



Différents quartiers de la banlieue-sud. De gauche à droite puis de haut en bas : Jnah / Hay el-Sellom / Hadath et les quelques restes de parcelles agricoles / Ouzai / Jnah

puis d'inspiration très corbuséenne, l'urbanisme fonctionnel distribue zones résidentielles ou industrielles, trace des artères de décongestion et dessine de belles "villes nouvelles". Dans les années 1960, l'essor économique implique la réalisation d'infrastructures adaptées aux nouvelles dimensions de Beyrouth. Selon les directives des plans déjà rédigés, la banlieue-sud commence à s'urbaniser. Le nouvel aéroport est construit quelques kilomètres plus au Sud par rapport à l'ancien, le Bois des pins, la cité sportive et le golf sont aménagés, enfin de grandes artères sont tracées permettant de bonnes liaisons entre "Beyrouth Municipale" et ces derniers. De grandes opérations immobilières sont lancées qui combler les vides apparus entre les éléments "pionniers". Les quartiers de Ramlet el-Beïda, de Bir Hassan et de Mar Elias sont construits, facilement repérables en plan par leurs avenues rectilignes, leurs îlots réguliers et une distribution homogène et orientée des masses bâties. Le Liban fait alors de nouveau appel aux urbanistes. E. Egli et R. Meyer en 1956 puis M. Ecochard en 1963 actualisent leurs travaux sur la banlieue-sud. Des années 1930 jusqu'aux années 1970, les schémas directeurs se succèdent et si les premiers ne se concrétisent pas sur le terrain, l'ensemble évolue sous la même pensée moderniste d'occupation de l'espace. Mais le laxisme déjà décrit de l'Etat et les coûts trop importants que suscitent ces projets empêchent l'aboutissement complet des politiques de planification. Comme un témoin des différents épisodes politiques douloureux qui s'annoncent au Liban et dans le Proche-Orient, l'urbanisation de la banlieue-sud va prendre une toute autre forme.

**"La banlieue-sud et ses lieux encore vacants au voisinage de l'aéroport et de la cité sportive deviennent les points de convergence de populations apatrides, paysannes ou mal assimilées de confession musulmane à majorité chiïte."**

L'exode rural dans les années 1960 amène un flux constant de paysans du Liban-sud. Mais la crise de 1958 et les conflits israélo-arabes provoquent des arrivées massives et soudaines de réfugiés chiïtes et palestiniens et on assiste à l'émergence d'une urbanisation d'urgence basée sur l'auto-construction. La banlieue-sud et ses lieux encore vacants au voisinage de l'aéroport et de la cité sportive deviennent les points de convergence de populations apatrides, paysannes ou mal assimilées de confession musulmane à majorité chiïte. Les premiers camps palestiniens sont ouverts et forment autour de "Beyrouth Municipale" une "ceinture de misère"<sup>7</sup>. Parallèlement, dans des secteurs encore peu denses de dunes et de pins, des quartiers nouveaux apparaissent et se développent à une vitesse fulgurante. Jnah, Horch el-Qatil, Ramel et Ouzai, les camps de Sabra, Chatila, Borj el-Brajne ou Mar Elias, ces bouts de ville atteignent une densité bâtie peu commune et continuent de s'engorger pendant la guerre alors que les structures étatiques de contrôle des extensions urbaines sont inexistantes. Le redéploiement démographique qui s'effectue à cette époque répond à une organisation milicienne et/ou confessionnelle de la cité et n'a rien à voir avec la distribution foncière établie avant. Les terrains de la banlieue-sud sont des terrains squattés qui ne cessent de se densifier jusqu'au début des années 1990. Le phénomène se stabilise ensuite grâce à une immigration contenue et un regain de l'intérêt de l'Etat pour cette région. Il reste que les "quartiers illégaux" occupent une majorité de la surface de la banlieue-sud et sont les éléments incontournables de son paysage

Si une certaine homogénéité sociale se dégage de ces ensembles compacts, les quartiers auto-construits se différencient cependant dans leurs formes et dans leurs modes évolutifs. A l'Est du boulevard de l'aéroport, l'urbanisation suit une "logique morphogénétique de superposition de couches"<sup>8</sup>, c'est à dire que la ville se développe à partir d'anciens noyaux villageois et se densifie au milieu du tissu existant parmi les fermes ou les anciennes propriétés. A l'Ouest du boulevard en revanche, Ouzai, Horch el-Qatil et Jnah suivent une "logique morphogénétique de juxtaposition de tissus"<sup>8</sup>, c'est à dire qu'ils s'implantent dans les interstices laissés par une planification inachevée. En plus de cette distinction, des spécificités propres à chaque quartier sont repérables, **33**

7- revue géographique de Lyon, "les bidonvilles de Beyrouth", A.Bourgeois et J.Phares, Lyon, 1973.

8- "Les principes d'action de l'urbanisme. Le projet Elyssar face aux quartiers irréguliers de Beyrouth", chapitre 1, "point de vue morphologique de la banlieue-sud", V.Clerc, thèse de doctorat, université Paris VII, IFA, Marne-la -Vallée, décembre 2002.



Quelques exemples d'agriculture urbaine dans la banlieue-sud-est. De haut en bas :  
Hay el-Sellom / Hay el -Sellom, le champ devient parking sauvage / Hadath / Hadath.

9- Introduction à "Nommer les nouveaux territoires urbains", sous la direction de H.Rivière d'Arc, UNESCO et éditions de la maison des sciences de l'homme, paris, 2001.

certains reproduisant un habitat rural typique, d'autres s'installant à partir de bungalows de plages, la proximité de telle ou telle rue incitant à la prolifération de commerces. D'une manière générale, l'espace de la banlieue-sud est un espace fragmenté, constitué de poches éclectiques qui tendent à s'isoler les unes des autres. A partir d'observations concernant plusieurs métropoles de pays en voie de développement, H. Rivière d'Arc écrit en 2001 que " Le péri-urbain s'achemine alors vers un destin particulier et parfois administrativement autonome. (...), c'est à dire renvoyant à des ressources microlocales auxquelles on n'était pas habitué "9. Le cas de la banlieue-sud de Beyrouth est, à cet égard, exemplaire. La guerre civile y a en effet mis en place des réflexes de replis communautaristes qui perdurent de nos jours malgré les possibilités retrouvées de liberté de circulation. Alors que les principes d'autogestion des années 1980 assuraient les besoins quotidiens et la protection des résidents, l'autonomie des " quartiers illégaux " est devenue plus d'ordre politique. Les milices chiites Amal et Hezbollah se sont aujourd'hui reconverties en partis reconnus par la constitution libanaise et légitiment leur existence par la représentativité d'une couche populaire souvent mise à l'écart : la population chiite.

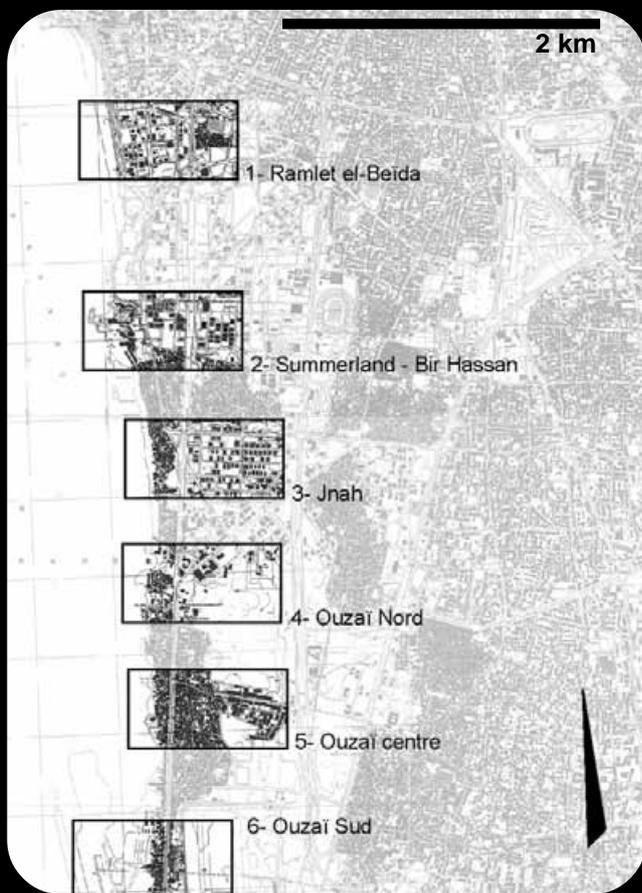
### **"D'une manière générale, l'espace de la banlieue-sud est un espace fragmenté, constitué de poches éclectiques qui tendent à s'isoler les unes des autres."**

Les " quartiers illégaux " abritent près de la moitié de la population beyrouthine, soit plus de 500000 personnes. Sans parler du statut particulier des camps palestiniens qui restent des espaces juridiquement flous, le gouvernement refuse encore de procéder à des opérations de régularisation des habitants " squatteurs ". Dans l'assainissement prévu de la banlieue-sud, les problèmes sont donc complexes étant donné la valeur des terres occupées, souvent proches des plages, et la situation sociale encore tendue. Les dix dernières années ont vu le retour d'une immigration arabe (Syrie, Soudan, Irak etc) qui alimente certains chantiers de la reconstruction. Depuis 1960, la présence dans la périphérie-sud de Beyrouth d'une réserve de main d'œuvre implique une relation entre les quartiers illégaux et l'histoire urbanistique de la ville. V. Clerc-Huybrechts précise que si cette relation n'est pas systématique, " la correspondance est évidente, voire même tout à fait frappante, au point que l'on peut se demander si la localisation des quartiers illégaux ne pourrait pas être considérée comme un revers de l'urbanisme planifié et des politiques foncières "10.

10- idem note 8, dans la conclusion du deuxième chapitre, "quartiers irréguliers et superposition de droit foncier en banlieue-sud : les quartiers Ouzai et Raml"

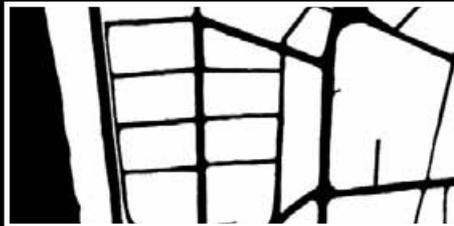


Station-service entre Jnah et Ouzai

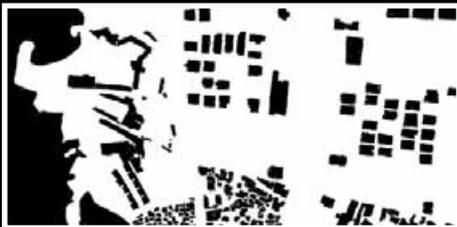


Carte de situation des échantillons de tissus urbains sélectionnés (c13)

## EVOLUTION DE L'ESPACE PUBLIC SUR LE LITTORAL



RAMLET EL-BEIDA (vignettes 1)



SUMMERLAND-BIR HASSAN (vignettes 2)



JNAH (vignettes 3)

A l'extrémité Ouest du promontoire de «Beyrouth Municipale», en contre-bas de la corniche (photo, A. Lanteri).



## *2.2-L'enjeu primordial des terrains en bord de mer et l'importance croissante, du Nord vers le Sud, du boulevard côtier.*

Les vignettes présentent chacune un état de l'urbanisation du littoral de la banlieue-sud. A la lecture de documents n'affichant simplement que les masses bâties ou que les voies de circulation, des observations seront avancées quant aux rapports de force entre les deux principales formes d'urbanisation et de leur relation avec la mer Méditerranée. Les cadres ont une longueur de 1000m sur une hauteur de 500m, et se situent respectivement du Nord au Sud au niveau de la grande plage publique de Beyrouth, Ramlet el-Beïda, au niveau du grand hôtel Summerland et du quartier des ambassades de Bir Hassan, au niveau de Jnah, enfin à l'entrée, au cœur et à l'extrémité sud d'Ouzai.

Sur les deux premières images, la ville planifiée occupe la majorité de l'espace. Sur la vignette 1, les îlots réguliers et l'implantation homogène du bâti co-relative s'avancent vers l'Ouest jusqu'à une corniche dominant la plage. A l'Est, un ensemble plus dense de masses contraste avec la distribution générale du bâti et marque l'emplacement du petit camp palestinien de Mar Elias. Sur la vignette 2, le complexe hôtelier Summerland se dessine de masses longilignes construites sur une légère avancée rocailleuse qui termine la plage de Ramlet el-Beïda. Il se prolonge vers l'Est par une série de grands immeubles rectangulaires, signes, une fois de plus, d'une opération d'aménagement urbain planifiée. A cet endroit se trouve d'ailleurs quelques ambassades et quelques autres hôtels de luxe. Au sud par contre, la confrontation typologique est flagrante. Les îlots de Bir Hassan se désagrègent au profit d'un agencement de voies plus tortueux et si la régularité des masses s'estompe progressivement, l'apparition d'un tissu beaucoup plus dense et désordonné est brusque, semblant respecter une ancienne limite cadastrale.

Au-delà, le paysage se transforme : les positions par rapport à la mer, puis les proportions des deux tissus observés s'inversent. A Jnah, la ville régulière et homogène domine encore mais n'a plus accès au littoral, occupé maintenant par des agglomérats de masses de plus petite dimension qui constituent les quartiers auto-construits. On remarque une fine épaisseur qui détache la ligne d'eau des habitations, dernière trace de sable des anciennes plages de Saint-Simon et Saint-Michel. A Ouzai, les gros bâtiments posés le long du boulevard diagonal ainsi que le vide correspondant au Golf municipal, respectivement au Nord et au Sud-Est de la vignette 4, sont les marques d'aménagements réglementaires. Le cœur du quartier fait par contre l'objet d'un désordre total. Les masses occupent un maximum de surface possible au point que les plages finissent par disparaître. Il ne ressort de la densité atteinte et de l'agencement des constructions aucune logique d'implantation si ce n'est celle de conserver le tracé d'anciens sentiers afin de pénétrer à l'intérieur du quartier. On distingue cependant l'extension bâtie vers l'Est qui semble être le fruit d'un système constructif différent. 37

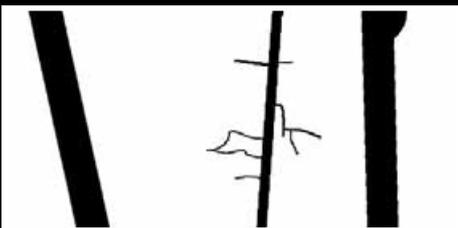


De haut en bas :  
Ramlet el-Beïda / hôtel  
Summerland.

OUZAI-NORD (vignettes 4)



OUZAI-CENTRE (vignettes 5)



OUZAI-SUD (vignettes 6)

Les bâtiments y sont effectivement plus imposants, leurs formes sont plus régulières même si leur agencement relève toujours du hasard. Enfin l'extrémité sud d'Ouzai profile une bande étroite de maisons qui s'enfoncent le long de la route du littoral entre les deux pistes d'atterrissage de l'aéroport. L'ancienne, à l'Est, et la nouvelle, à l'Ouest remblayée sur la mer, correspondent aux larges vides à gauche et à droite de la vignette 6.

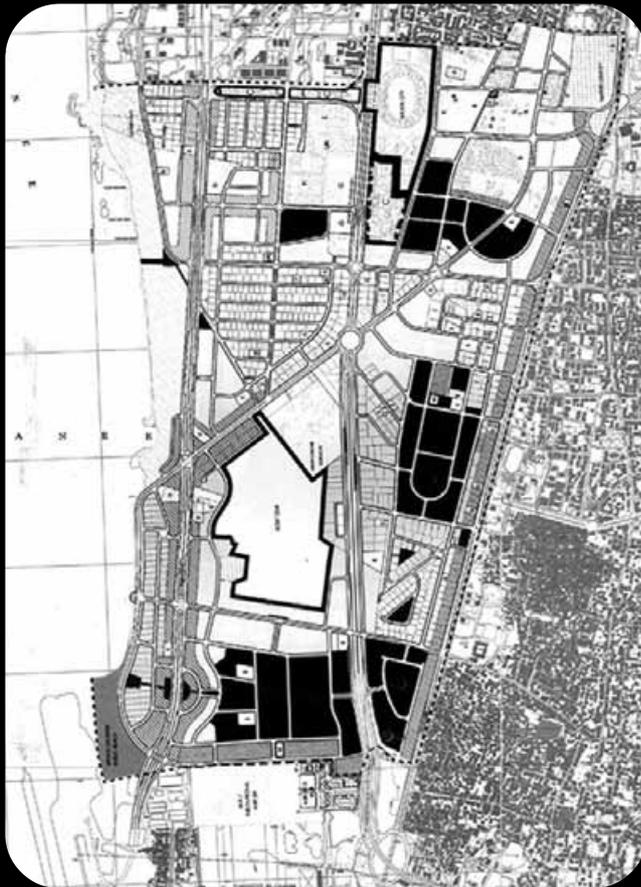
Sur l'ensemble des documents où figurent les masses bâties, on constate que le parcours des routes et des ruelles se précise au fur et à mesure que l'on descend vers le sud. A Ramlet el-Beïda les rues et les avenues n'apparaissent pas d'une manière flagrante. Les blancs ne permettent pas de deviner le cheminement des voies et montrent plutôt que plusieurs parcelles restent inoccupées. A Bir Hassan, on distingue un large vide vertical qui sépare l'image en deux parties Est et Ouest. A Jnah cette distinction est plus évidente puisqu'elle délimite la ville auto-construite en bord de mer et la ville planifiée sur les terrains intérieurs. Ces espaces non construits correspondent sur les représentations de la voirie, aux deux bandes noires indiquant le passage d'une large artère de circulation. A Ouzai, la route côtière, toujours orientée Nord-Sud apparaît nettement au milieu de la densité bâtie. Elle prolonge la voie décrite au niveau de Bir Hassan et de Jnah mais ses dimensions plus modestes indiquent un statut différent. En effet, en 1998 a débuté le chantier d'une autoroute surélevée parallèle au littoral. Si celle-ci traverse déjà les quartiers plus au Nord sur les vignettes 2 & 3, le tronçon d'Ouzai n'est pas encore réalisé et la route reste en son état de simple avenue au niveau du sol, tracée dans les années 1960.

### **Du Nord au Sud, "à l'inversion des rapports de force entre les deux principaux tissus s'ajoute donc une substitution dans la hiérarchie des espaces publics."**

Du Nord vers le Sud, la ville planifiée perd donc du territoire au profit des "quartiers illégaux". Les extensions de Beyrouth s'étant effectuées logiquement du Nord vers le Sud, la prospérité des années 1960 est illustrée par la réalisation de différents projets urbains mais l'histoire ensuite plus mouvementée des grandes migrations et la guerre civile entraînent une urbanisation clandestine plus au Sud. A Ramlet el-Beïda et à Bir Hassan, les plages conservées intactes semblent participer à la réussite d'une opération de restructuration urbaine du littoral. Les nombreux îlots incomplets indiquent cependant que les opérations immobilières sont inachevées. Par contre, au Sud, les surfaces vacantes en bord de mer se font de plus en plus minces, voire de plus en plus rares. Alors que les immeubles au Nord semblent s'orienter vers la mer, les masses bâties des "quartiers illégaux" lui tournent le dos pour privilégier des liens avec une route visible très nettement dans le quartier d'Ouzai. A l'inversion des rapports de force entre les deux principaux tissus s'ajoute donc une substitution dans la hiérarchie des espaces publics. A travers l'exemple démonstratif d'Ouzai, quel rôle a joué la route dans l'apparition et le développement du quartier ? Comment celui-ci s'organise-t-il autour de cet élément et de quelle nature sont les activités qui s'y concentrent ?



Arrivée au quartier Ouzai par le Nord



L'état des lieux du secteur d'intervention d'Elyssar en haut (carte c14), et le projet prévu en bas (c15).

Sur cette dernière, les zones noires sont celles où il est prévu le relogement des familles expropriées. Enfin on notera, en plus de l'ampleur de la tabularasa, l'absence totale de réflexion portée quant aux liaisons avec le reste de la ville et les quartiers voisins.

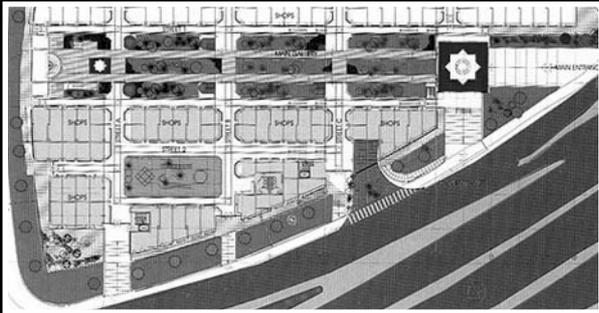
### 2.3-Des propositions d'aménagements urbains inadéquates : le projet Elyssar

La reconstruction a engagé une politique de grands projets urbains. En 1995, le projet Elyssar est lancé englobant 560 ha de la banlieue-sud. Les limites de son secteur d'intervention sont, respectivement à l'Est et à l'Ouest, le boulevard de l'aéroport et la mer méditerranée. Au Nord et au Sud, elles se fixent sur un nouvel axe est-ouest prévu puis sur l'aéroport. Le programme est censé apporter une solution à la présence des nombreux quartiers auto-construits. A la suite d'une large enquête socio-économique rendue en septembre 1995 et dénonçant des conditions de vie précaires et des insuffisances en matière d'infrastructures et de services publics (réseaux d'eaux et d'électricité, poubelles etc), le schéma directeur d'Elyssar distribue de luxueux quartiers commerciaux, résidentiels et touristiques, aménage de nouveaux parcs et jardins publics, rénove les principaux axes routiers, tout cela à la condition *sine qua non* d'une vaste *tabula-rasa* des "villes illégales". 330 ha sont concernés et mis sous étude. Les 230 ha restant, réglementaires car abritant des édifices religieux, sanitaires et éducatifs, sont exemptés de démolition.

**"En septembre 1995, le conseil d'administration de l'établissement public " Elyssar " voit le jour, représentatif de la scène politique libanaise et au sein duquel se déroulent d'importants jeux de pouvoirs et de contre-pouvoirs."**

Elyssar était à l'origine destiné à fonctionner sur le modèle de la reconstruction du centre-ville de Beyrouth. L'ensemble des responsabilités serait laissé à une ou plusieurs sociétés foncières privées. Mais la complexité de la dimension sociale en banlieue-sud va annuler une telle mise en place. Plusieurs procédures doivent être engagées qui concernent le sort des habitants des quartiers destinés à être détruits. Des opérations de parcellisation, d'expropriation avec possibilités de relogement sont proposées au niveau local alors que le ministère des déplacés organise une stratégie d'échelle nationale de retour des populations "squatteuses" vers leurs campagnes. Quel taux d'indemnisation ? quelle forme de régularisation ? Les questions soulevées exigent des débats d'opinions qui vont vite s'avérer interminables. En septembre 1995, le conseil d'administration de l'établissement public " Elyssar " voit le jour, représentatif de la scène politique libanaise et au sein duquel se déroulent d'importants jeux de pouvoirs et de contre-pouvoirs, chacun des partis utilisant ses propres ressources pour défendre ses propres intérêts. L'aspect économique est défendu par les partisans de l'actuel premier ministre R. Hariri, également propriétaire de la multinationale de construction OGER. L'aspect social est défendu par les nouveaux partis chiites libanais Amal et Hezbollah, issus d'abord de la reconnaissance chiite après la révolution islamique en Iran puis exportés au Liban via des groupuscules miliciens dans les années 1980. De plus en plus influents, ces deux partis effectuent un énorme travail de terrain dans la banlieue-sud de Beyrouth. Divisés en branches spécifiques, ils offrent des soutiens financiers aux familles touchées par la guerre, prennent en charge l'entretien des espaces publics, construisent des mosquées, des hôpitaux et des écoles etc. Le Hezbollah en particulier s'impose comme un acteur incontournable pour la bonne marche d'Elyssar. Fort d'un autre prestige acquis par la libération du Liban-sud en mai 2000, toujours occupé depuis la fin de la guerre par l'armée israélienne, il crée une structure indépendante de gestion urbaine des régions à majorité chiite : le CCED ( centre consultatif d'études et de documentation).

**"Dans la lignée des précédents schémas directeurs (...), Elyssar affiche clairement la volonté d'inventer un lieu de haut-standing. Les plans (...), démontrent que le souci d'exploitation des terres du littoral, très prometteuses du point de vue spéculatif, prime sur celui de régler une mauvaise situation sociale héritée des années de guerre."**



Illustrations tirées de différentes brochures de promotion d'Elyssar, encore du site internet consacré au projet (<http://www.elyssar.com>). De haut en bas : quartier résidentiel de Maramel. / Immeuble type de logements à Sabra. / Centre-commercial d'Ouzai, perspective. / Centre-commercial d'Ouzai, plan. / Centre commercial d'Ouzai, élévation-ouest.

11- "L'espace dans les discours d'aménagement de la banlieue-sud", Mona Harb el-Kak, cahiers du CERMOC n°16

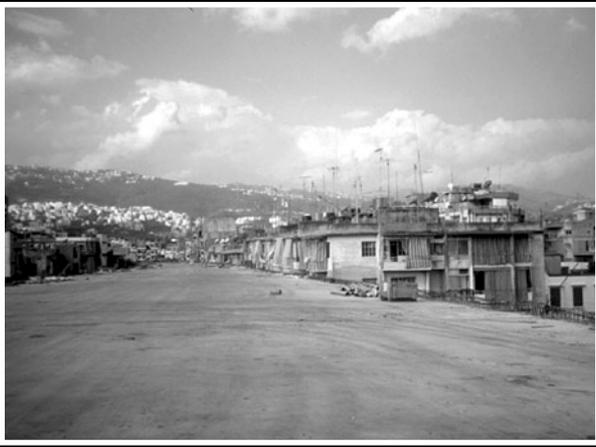
12- "Elyssar, la réalité et les transformations", compte-rendu d'une rencontre entre les différents acteurs du projet tenue le 23/07/1998, Mona Harb el-Kak, lettre de l'ORBR n°11, CERMOC, Beyrouth, 1999.

Dans l'évolution des processus décisionnels d'Elyssar, si le gouvernement semble plus puissant par ses capacités de sanction et d'arbitrage, les partis chiites ont en revanche d'importantes possibilités de pression. Selon M. Harb el-Kak, Elyssar devient alors un terrain où les oppositions idéologiques " se concrétisent non plus dans un conflit armé mais dans un conflit verbalisé régulé par des transactions et des échanges politiques "11. Le Hezbollah, avec quelques personnalités indépendantes (architectes, chercheurs, juristes ou responsables municipaux), dénonce plusieurs aspects du projet. Dans la lignée des précédents schémas directeurs concernant cette périphérie, Elyssar affiche clairement la volonté d'inventer un lieu de haut-standing. Les plans répondant à des codes graphiques joliment académiques, démontrent que le souci d'exploitation des terres du littoral, très prometteuses du point de vue spéculatif, prime sur celui de régler une mauvaise situation sociale héritée des années de guerre. Le nombre prévu de logements reconstruits est d'abord inférieur aux besoins car ne prenant en compte que les familles de nationalité libanaise. L'évaluation des terrains estimée à 190 USD le m2 et qui sert de base aux taux d'indemnisation et aux prix d'achats est très en deçà des valeurs foncières potentielles et relève de l'entourloupe puisqu'il est prévu ensuite de revendre pour plus de 1000 USD le m2 après parcellisation. Enfin d'autres arguments affirment les contradictions des objectifs d'Elyssar. L'approche hygiéniste, ségrégationniste et homogénéisante des plans architecturaux et des zones urbaines, l'insuffisance de la prise en compte des paramètres environnementaux (nombreux remblais et destruction du cadre naturel), la privatisation des lieux de loisirs et du littoral, le manque de proximité envers les populations concernées (aucune mesure d'accompagnement social : lutte contre la pauvreté, insertion sociale, aide au développement micro-économique, soutien aux institutions ou associations locales etc) favoriseraient l'émergence de " ghettos politico-identitaires "12 toujours en privilégiant des solutions de rapidité à moindre coût et prévoyant d'alléchantes plus-values mal distribuées.

#### *2.4-Elyssar dans une situation d'impasse ? Ouzai et Jnah, exemples d'une progression au cas par cas*

A la suite des différentes dénonciations ou revendications concernant Elyssar, quelques conditions permettant la poursuite du projet ont été obtenues. La composition du conseil d'administration est revue afin que les négociations politiques soient plus équilibrées quant aux intérêts de chacun des partis. Depuis 1998, si Elyssar s'organise effectivement plus autour de problématiques sociales et urbanistiques, il reste dans une situation d'impasse. A défaut de pouvoir résoudre les problèmes dans leur globalité, le projet se retranche sur des réalisations ponctuelles, un petit bout d'autoroute par ci, quelques expropriations par là. Au regard de la fragmentation idéologique des territoires de la banlieue-sud, ces processus n'impliquent pas forcément les mêmes influences et les mêmes contre-pouvoirs que ceux présents au sein du conseil d'administration d'Elyssar. Certains " quartiers illégaux " ont en effet des positions plus ou moins stratégiques et des poids démographiques impliquant une influence plus ou moins puissante. L'engagement des organismes de contre-pouvoir va donc varier en fonction de l'estimation des enjeux.

**"Certains " quartiers illégaux " ont en effet des positions plus ou moins stratégiques et des poids démographiques impliquant une influence plus ou moins puissante. L'engagement des organismes de contre-pouvoir va donc varier en fonction de l'estimation des enjeux."**



Illustrations du chapitre 2-4. De haut en bas : sur l'autoroute en chantier de Borj Hammoud / sous l'autoroute en chantier de Borj Hammoud / l'autopont à Jnah / le boulevard d'Ouzai

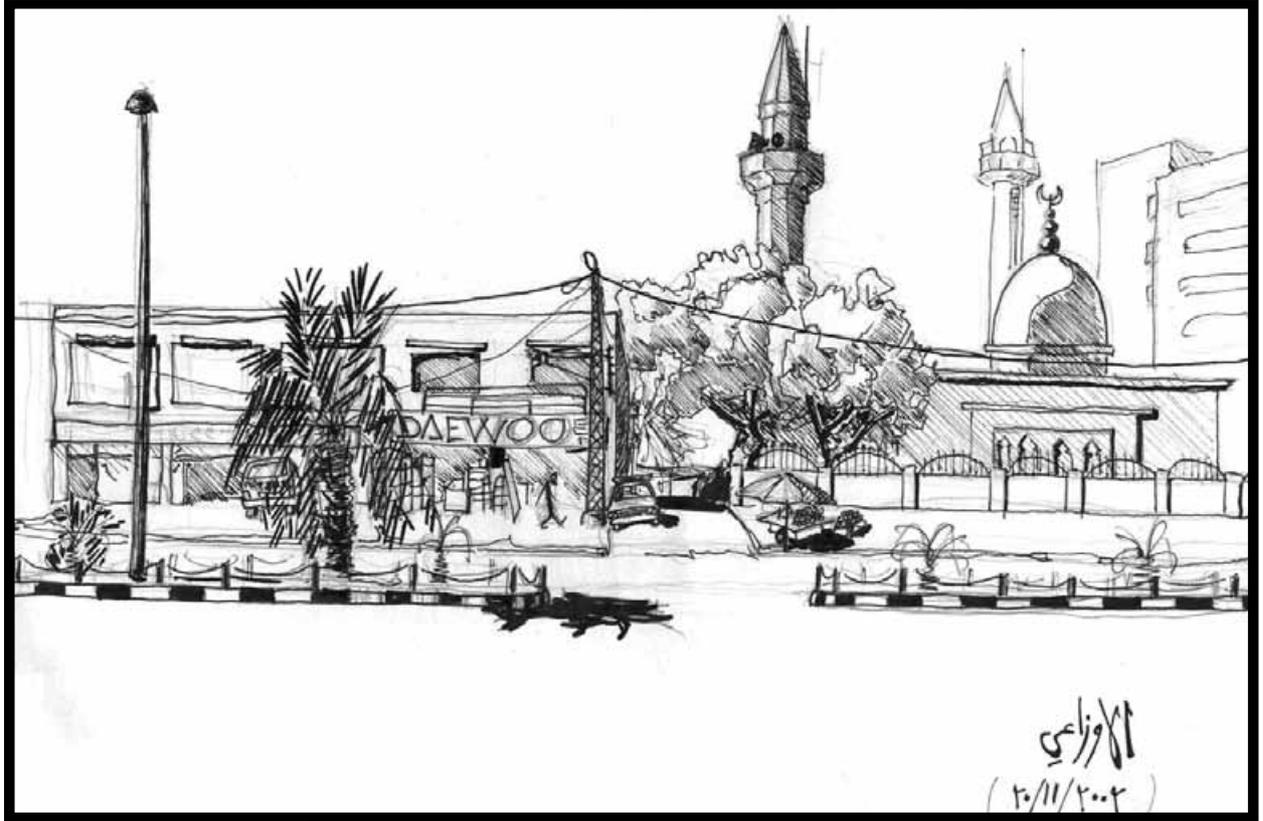
**"Une réalisation chère à Elyssar est l'achèvement de l'autoroute du littoral, prévue comme l'une des principales pénétrantes de l'agglomération."**

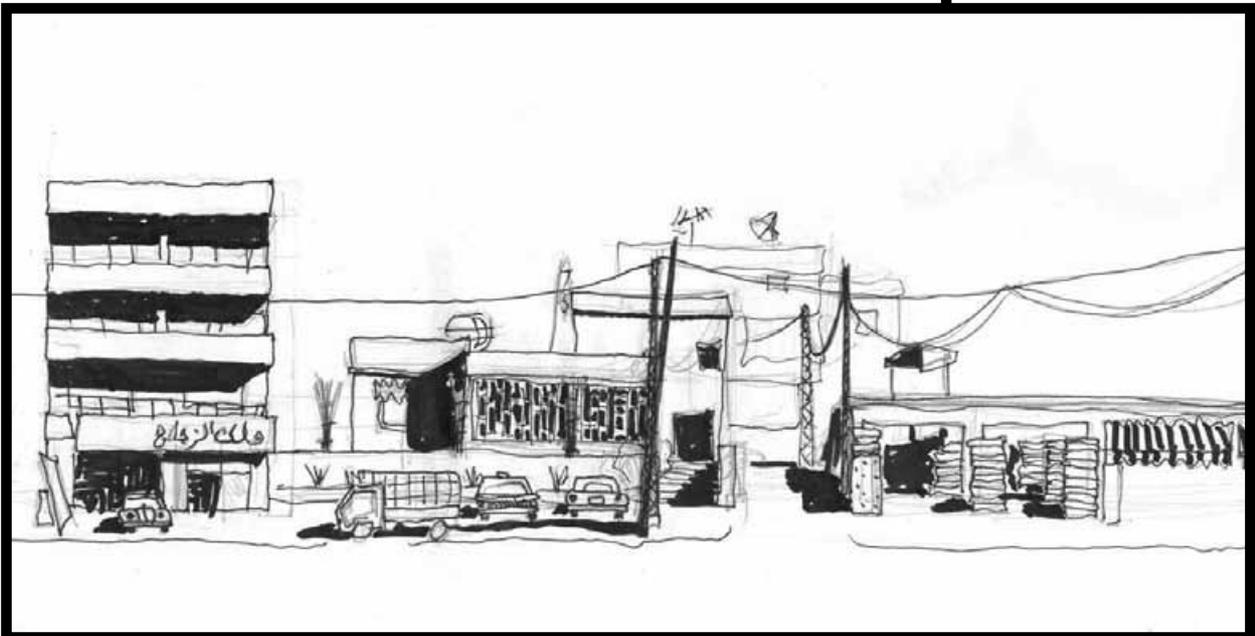
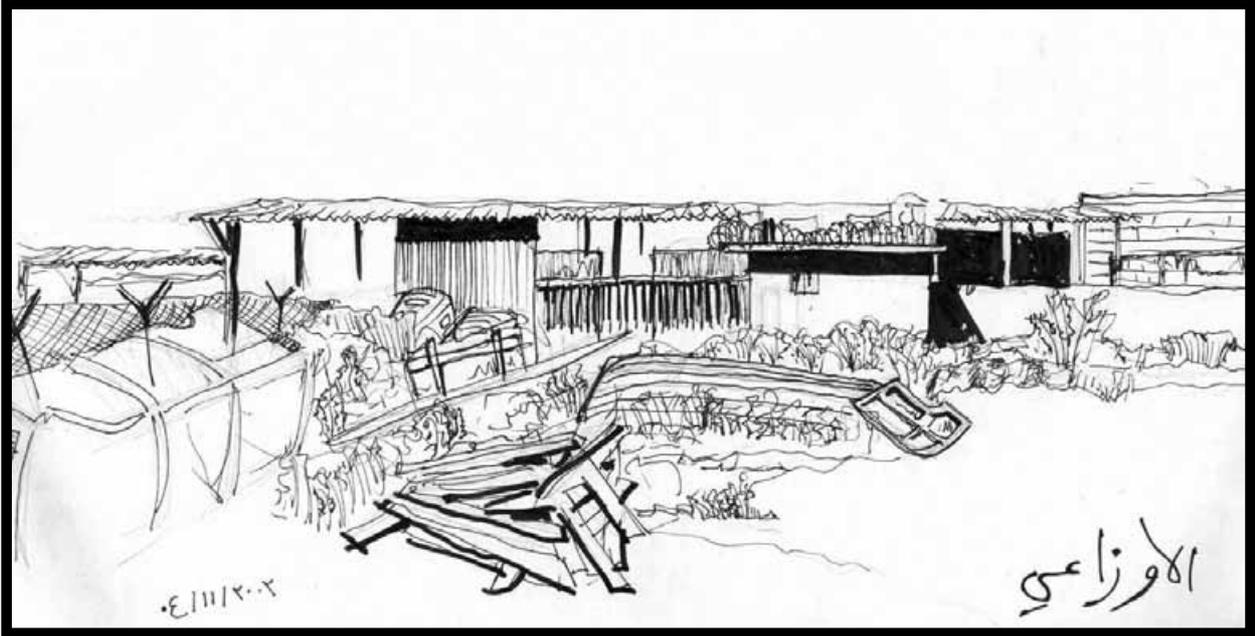
Une réalisation chère à Elyssar est l'achèvement de l'autoroute du littoral, prévue comme l'une des principales pénétrantes de l'agglomération. Jugée d'intérêt national, elle permettrait de relier ou d'évacuer rapidement le centre-ville et de joindre l'autoroute du sud qui débute juste après l'aéroport. Malheureusement, un inconvénient majeur est de trouver sur son tracé des "quartiers illégaux", trop denses pour que la largeur nécessaire à son passage ne s'acquiert sans une destruction massive des tissus existants. Deux quartiers sont particulièrement concernés. Le premier, Ouzai, est à l'extrémité sud du secteur d'Elyssar, à proximité de l'aéroport, et représente en tant que telle la future entrée de Beyrouth. Situé en bord de mer, il occupe également des plages autrefois fréquentées, la population y est de 30000 habitants. Le second, Jnah, est immédiatement au Nord d'Ouzai. Sa position géographique intermédiaire et son étendue plus modeste n'ont pas permis le même impact politique et médiatique qu'Ouzai sur les autorités d'Elyssar malgré des similitudes typologiques, sociales et économiques évidentes. Par une pression du Hezbollah qui conseille aux habitants de ne pas vendre leurs terrains, l'autoroute ne peut pas se réaliser au niveau d'Ouzai alors qu'elle l'est à Jnah au prix d'un immense auto-pont. Depuis quelques années, le quartier ainsi survolé a perdu toute valeur électorale ou foncière aux yeux des partis politiques, des promoteurs ou des ingénieurs, et tout statut urbain aux yeux des beyrouthins. Un même cas de figure se déroule actuellement à Borj-Hammoud, dans l'Est de Beyrouth, quartier également très commerçant et né de l'arrivée des réfugiés arméniens dans les années 1920. Par sa densité bâtie et son aspect populaire, Borj-hammoud est un obstacle à une liaison fluide du Nord du pays vers le centre-ville. Afin de remédier à ce problème de rapidité et d'assainissement des flux, des ingénieurs ont tracé droit dans le tissu urbain une quatre-voies à hauteur du troisième étage des immeubles... A Jnah ou à Borj-Hammoud, ces chantiers achevés ou quasi-achevés sont de vraies aberrations urbaines, ils entraînent le dépérissement des espaces commerçants qu'ils dominent et la précarisation sociale des personnes qui y travaillaient.

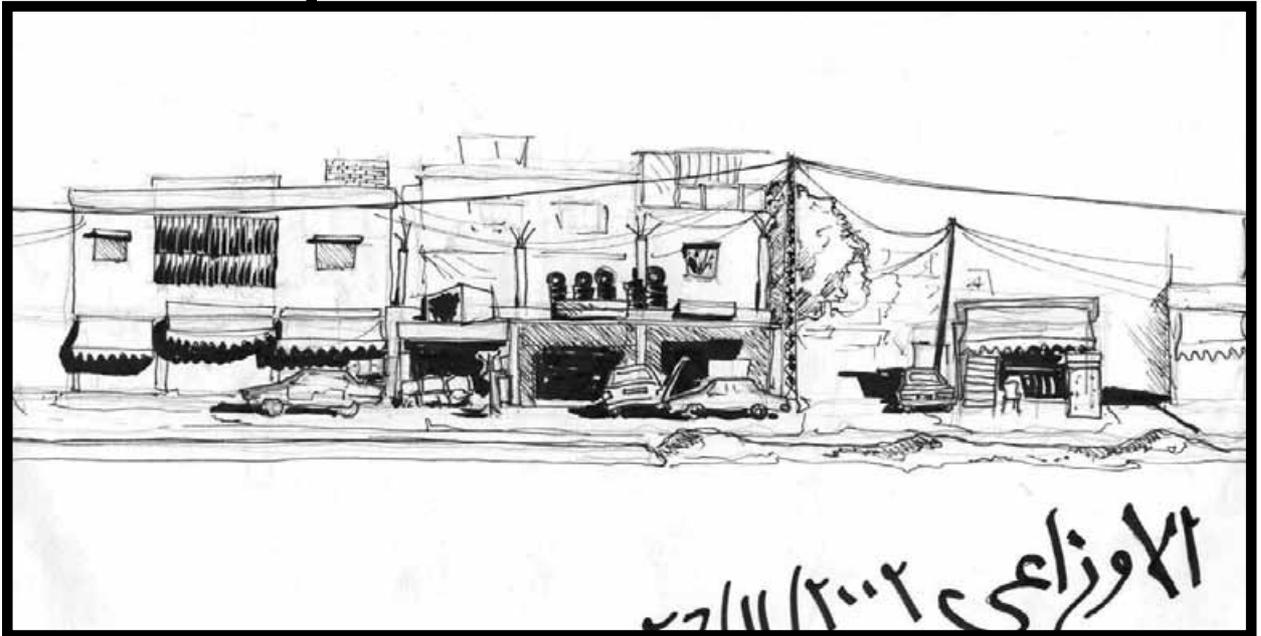
**"Nous considérerons plus tard l'importance vitale pour Ouzai de la route en son état actuel et arrêtons nous au fait que la progression au coup par coup du projet Elyssar crée des situations urbaines trop conflictuelles pour ne pas être source d'inégalités."**

Un bras de fer s'est engagé à Ouzai opposant les différents acteurs d'Elyssar. A la recherche de compromis, ce tronçon manquant d'autoroute de 3km fait aujourd'hui l'objet de propositions diverses : un tunnel, un pont ou un contournement remblayé par l'Ouest... Le projet a le mérite de rejoindre effectivement l'autoroute du sud sans détruire quelque habitation que ce soit. Nous considérerons plus tard l'importance vitale pour Ouzai de la route en son état actuel et arrêtons nous au fait que la progression au coup par coup du projet Elyssar crée des situations urbaines trop conflictuelles pour ne pas être source d'inégalités. Ces réalisations ponctuelles et capricieuses n'apportent que des solutions à court terme et ne font que déplacer les problèmes. Eviter que cela ne se reproduise à Ouzai passe par une vision globale des enjeux et des besoins et de la ville et du quartier, une meilleure compréhension de son fonctionnement afin d'en cerner les justes potentialités.



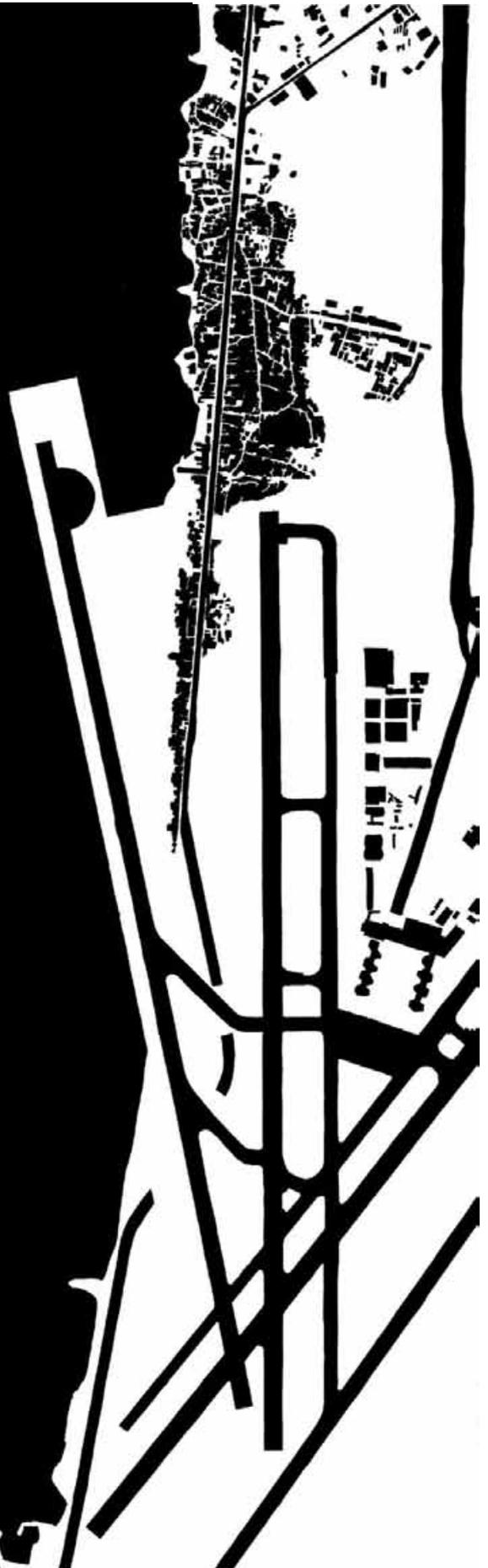
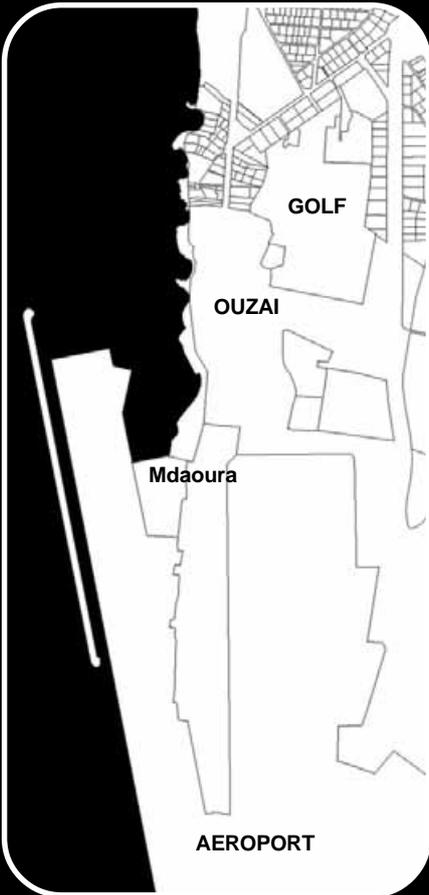
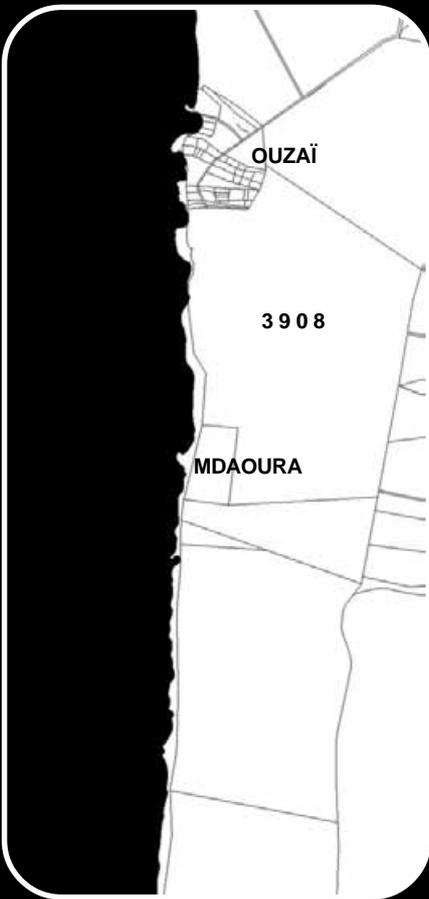












Page 52. En haut, une représentation du parcellaire vers le début du XX<sup>ème</sup> siècle (c16). Elle distingue le coeur originel d'Ouzai, comprenant quelques parcelles agricoles, des vastes terrains encore sous le statut foncier de mouchaa' (parcelle 3908). Le lieu-dit de Mdaoura existe déjà pour son activité liée à la pêche.

En bas, une représentation du parcellaire actuel (c17). Elle montre l'implantation des grandes infrastructures, l'aéroport et le Golf. Au Nord, des opérations de remembrement sont visibles. Ouzai reste sans parcellisation, seuls trois terrains sont clôturés dans les années 1990 afin de contenir une urbanisation illégale.

A droite, deux photos d'Ouzai

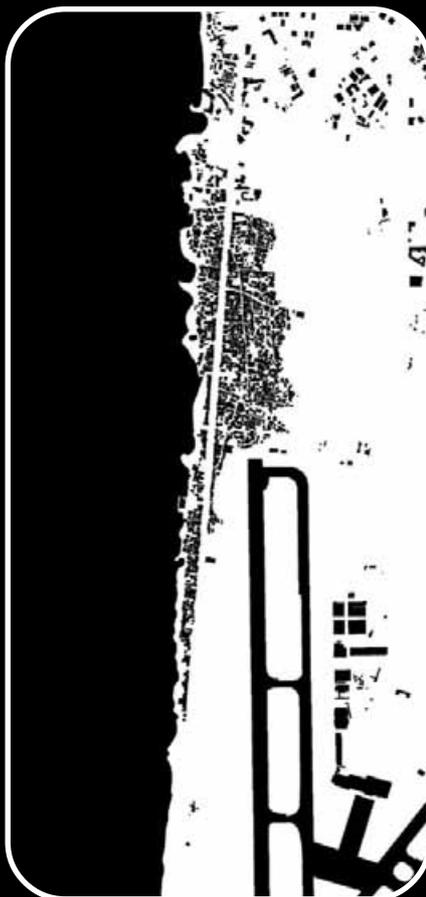
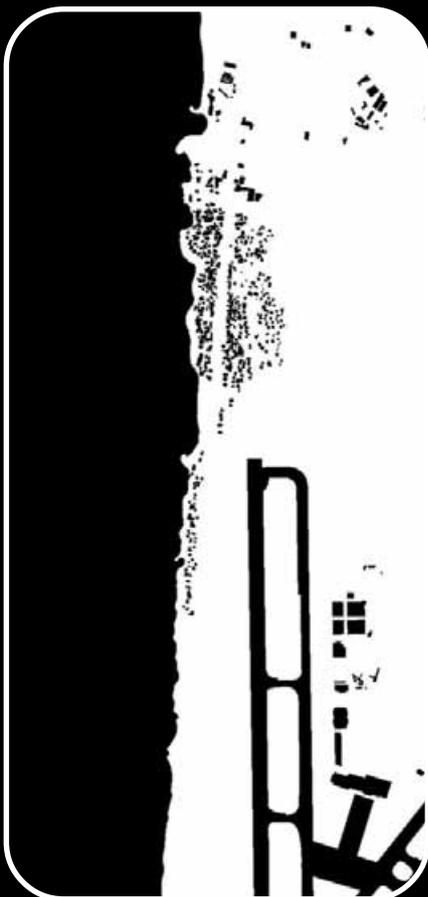
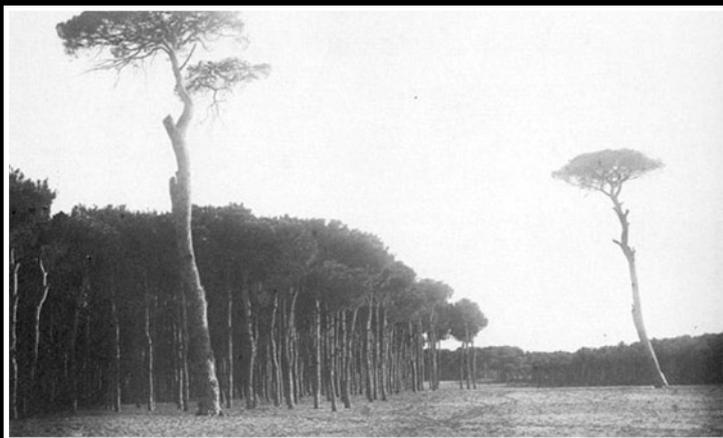


### 3-OUZAÏ

C'est toute l'étendue au Sud du promontoire beyrouthin qui constitue au XIX<sup>ème</sup> " la plaine d'Ouzai ". Peu cultivée, servant essentiellement au pâturage et à l'extraction de pierres de carrière, son aspect aride s'accroît dans les années 1860 avec le recouvrement des sables charriés depuis le percement du canal de Suez. Les limites de " la plaine d'Ouzai " sont forcément vagues. Elle s'ouvre à partir du sanctuaire de Mar Elias Betina au Nord et se termine non loin d'un petit débarcadère de pêche nommé Mdaoura. Entre les deux, en bord de mer, quelques terrains agricoles s'agglomèrent autour d'un tombeau ; celui de Abdul Rahman Ouzai (681-750), imam du VIII<sup>ème</sup> siècle qui consacra une partie de sa vie à prêcher contre le fanatisme et l'intolérance<sup>13</sup>. Les terres conservent longuement le statut de mouchaa', tenure particulière du droit musulman qui stipule les notions de propriété collective, d'indivisibilité et de partage rotatif et/ou périodique de parcelles exploitables. A partir de la seconde moitié du XIX<sup>ème</sup> siècle, tandis que Beyrouth connaît une seconde naissance, " la plaine d'Ouzai " suscite l'intérêt de quelques visionnaires qui y voient les champs idéaux des extensions de la ville. Les premiers partages de terres vont alors semer le trouble dans les intentions d'officialiser un parcellaire pendant les grandes périodes de l'histoire libanaise au XX<sup>ème</sup> siècle. L'illégalité d'Ouzai peut s'expliquer à travers une superposition de droits et de concepts de juridiction foncière incompatibles et appliqués sur un même endroit, les uns ancestraux et les autres modernes.

13- "Imam Ouzai, sword of justice against fanaticism and despotism" sur <http://www.members.tripod/~lebben/ouzai.html>

**L'aspect aride de la plaine d'Ouzai "s'accroît dans les années 1860 avec le recouvrement des sables charriés depuis le percement du canal de Suez."**



vieilles photographies :  
en haut, le couvent de Mar-Elias  
Betina ouvrant sur la plaine  
d'Ouzai, 1935 (" Des  
photographies à Beyrouth :  
1840-1918 ", F. C. Debbas,  
éditions Marval, paris, 2001). En  
bas, une images des forêts de  
pins de la plaine au Sud de  
Beyrouth, 1864 (" Voyage en  
orient ", S. Aubenas et J.  
Lacarrière, éditions Hazan, paris,  
1999).

Evolution de l'urbanisation  
illégal par la représentation des  
masses bâties (c18, c19, c20 et  
c21).

**1960**  
**1983**

### 3.1-Comprendre l'illégalité d'Ouzai

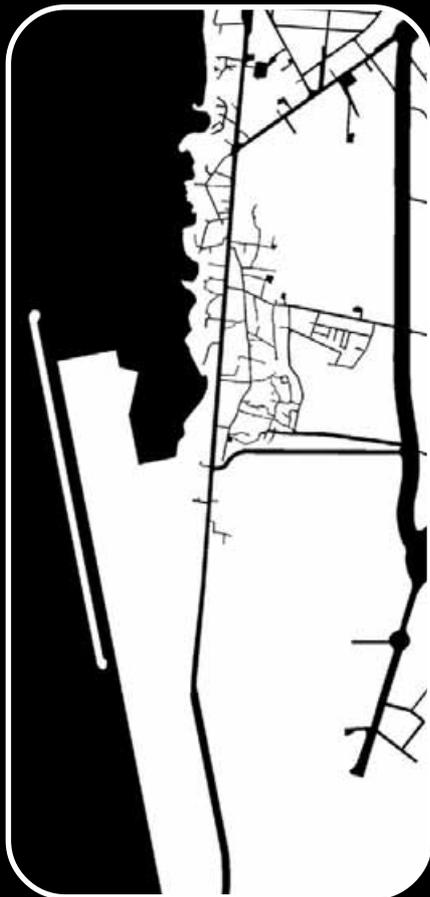
La période ottomane ne reconnaît que les quelques parcelles produisant mûres, olives et autres fruits et légumes locaux. Mais au début du XX<sup>ème</sup> siècle, les enjeux liés aux projets d'extensions de Beyrouth incitent aux premières privatisations. Des transactions s'effectuent sur les vastes étendues de la plaine entre émirs locaux, grandes familles, municipalités et entreprises étrangères et lorsque les français doivent actualiser le cadastre, dans les années 1930, ils soulèvent de nombreux litiges fonciers. Au regard de la complexité de la situation, en 1931 " la plaine d'Ouzai " est déclarée par défaut " zone sablonneuse indépendante ". Dans les années 1950, le gouvernement décide finalement de passer sous jugement la distribution du foncier. Au terme d'un procès long de deux années, au terme de laborieuses recherches jusqu'aux archives d'Ankara et d'Istanbul, la parcellisation n'est pas entièrement clarifiée. Si les grandes infrastructures urbaines comme le nouvel aéroport international, la cité sportive ou le Golf Club posent des limites franches aux domaines publics et privés, de vastes surfaces restent litigieuses parce que plusieurs municipalités voisines se réclament être les propriétaires originels. La parcelle 3908 notamment, située au Nord d'une piste d'atterrissage et sur laquelle se développera le quartier Ouzai, est en même temps partiellement privatisée et partagée entre trois municipalités qui la conçoivent encore à partir du statut ancien basé sur l'indivisibilité. C'est à l'heure où l'Etat connaît ses premières crises d'autorité que la parcelle 3908 commence à faire l'objet d'une occupation illégale.

**"Au regard de la complexité de la situation, en 1931 " la plaine d'Ouzai " est déclarée par défaut " zone sablonneuse indépendante "."**





Détail d'une photo aérienne prise dans les années 1960, intéressante, entre autres, pour le tracé visible de sentiers et l'engagement des terrassements pour la réalisation du Golf (photo bureau Stephan).



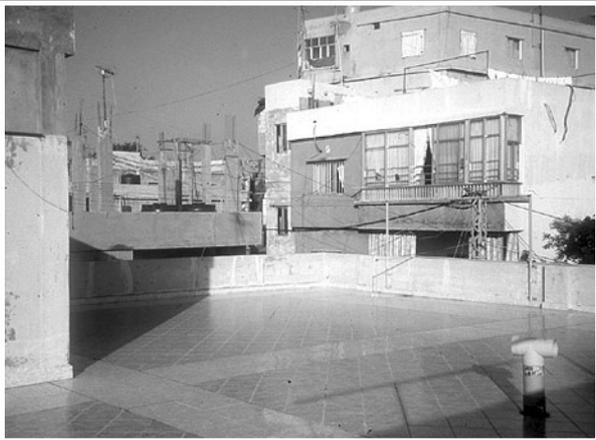
1500 m

A gauche, mise en valeur sans hiérarchie des différentes rues, routes et avenues d'Ouzai et de ses environs (c22). A droite, mise en valeur de l'implantation des commerces (c23).

Les troubles sociaux de 1958 opposent les partisans du président C. Chamoune, pro-occidentaux, aux mouvements baathistes pro-syriens et musulmans. La communauté sunnite beyrouthine, grâce à son influence, parvient à mobiliser des paysans chiïtes du Liban-sud pour grossir les troupes. Alors que Beyrouth peine déjà à absorber l'exode rural, ces premiers miliciens s'engagent, en l'échange d'un bout de terre, à servir une idéologie dont ils n'ont que faire. A Ouzai, quelques étranges échauffourées ont lieu : les douze premières familles chiïtes s'installent face aux tranchées de " marines " américains débarqués sous les applaudissements d'estivants chrétiens profitant des plages... Quoi qu'il en soit, le phénomène d'urbanisation spontanée est d'ores et déjà engagé. Il va prendre de l'ampleur d'abord grâce à l'essor des activités touristiques le long des plages de la banlieue-sud. Les villas et restaurants sont de plus en plus évolués du point de vue constructif, illustrant une sédentarisation de la population et l'appropriation définitive par cette dernière du bien foncier. Il va ensuite prendre une dimension dramatique lorsque convergent vers Beyrouth les différentes migrations d'urgence, chiïte ou palestinienne, liées aux graves crises locales ou régionales. A Ouzai, des réseaux de solidarité se tissent progressivement profitant du laxisme de l'Etat pour permettre l'implantation d'autres habitations. Alors que chrétiens et musulmans se partageaient encore le secteur dans les années 1960, les premiers exploitant plutôt les plages et les seconds s'appliquant à la prolifération d'activités commerciales le long de la route côtière, le conflit libanais et la sectorisation confessionnelle qui l'accompagne transforment Ouzai en un quartier exclusivement chiïte. Des organisations religieuses se substituent aux premiers ensembles de liaisons familiaux ou strictement privés et gèrent, cette fois exclusivement, l'arrivée des réfugiés. Ouzai continue de se densifier pendant les quinze années de guerre civile, vers le Sud le long de la route côtière et vers l'intérieur des terres, pourtant qualifié de zone non-aedificandi puisque placé sous la trajectoire des avions qui atterrissent.

**"Cette confusion a permis des pratiques dites illégales d'urbanisation qui ne relèvent pas seulement de la responsabilité des habitants."**

Si les conséquences des échecs de planification de la banlieue-sud sont une confrontation de tissus urbains que tout oppose, les causes en sont une confusion totale des statuts fonciers des terrains et de leurs modes reconnus d'utilisation. Cette confusion a permis des pratiques dites illégales d'urbanisation qui ne relèvent pas seulement de la responsabilité des habitants. En effet, les réseaux, par ailleurs de plus en plus mafieux qui se tissent avant et pendant la guerre au nez et la barbe de l'Etat contribuent largement au développement des quartiers auto-construits. Profitant de l'urgence pour les nouveaux immigrants à obtenir un toit, la règle dictée est celle de " l'abri construit en une nuit " qui caractérise souvent l'implantation des bidonvilles. Aujourd'hui, les débats concernant le devenir d'Ouzai insistent sur les aspects hors-la-loi de l'accession au sol, de la sédentarisation puis de l'insuffisance constructive dues aux habitants sans enquêter sur les acteurs de cette chaîne particulière de production urbaine agissant plus en amont. Au cours des années 1990, l'immigration est progressivement stoppée tandis que les espaces limitrophes au quartier et susceptibles de profiter à d'autres extensions illégales sont cloisonnés. Quelles difficultés peuvent être rencontrées dans l'application des intentions ministérielles d'un retour des déplacés de la guerre vers leurs régions rurales d'origine alors qu'en plus de trente ans d'existence, Ouzai a développé des formes et des usages de vie pleinement urbains et participe de plus en plus à l'équilibre de l'agglomération beyrouthine ? La présence de tels quartiers, leurs acceptations et leurs intégrations à l'ensemble de la ville ne devraient-elle pas faire appel à la légitimité du droit de l'individu face aux lois de la ville, à celle du droit de résistance face aux respect de ces mêmes lois ?



Ouzai, de haut en bas :  
Sur le boulevard, façade orientée à l'est / fresque du Hezbollah sur le boulevard au sud / terrasse privée / sur le boulevard, façade orientée à l'Ouest.

### 3.2-Comprendre l'autonomie d'Ouzai

Beaucoup de quartiers de Beyrouth ont développé des principes d'autogestion pendant la guerre. Si l'extrême sectorisation de ce conflit est d'évidence souvent l'unique explication à des replis micro-locaux, d'autres critères permettent de comprendre ces tentatives d'autonomisation et expliquent pourquoi ils perdurent aujourd'hui dans certains quartiers plus que dans d'autres, et notamment dans ceux de la banlieue-sud.

**"Le fonctionnement plus ou moins autonome d'Ouzai s'explique à travers la présence incontournable des partis chiites libanais Amal et Hezbollah", qui contrôlent l'ensemble des édifices scolaires, religieux et sanitaires et assurent différents services urbains.**

14- "Persépolis", Volume 1, Marjane Satrapi, l'Association, Paris

Ouzai regroupe une population à majorité chiite. Pour des raisons spirituelles et par tradition, le chiïsme implique parmi ses adeptes des réflexes mutualistes. Cette branche de l'islam est apparue à la suite de l'invasion arabe des territoires perses en 642 après J.C.. Les perses se voient obligés d'adopter la religion musulmane sunnite, celle des vainqueurs, à laquelle ils rajoutent les rites et les croyances zoroastriennes de la dynastie déchue des Sassanides<sup>14</sup>. Jusqu'à sa reconnaissance officielle avec la révolution iranienne de 1979, dite révolution islamique, le chiïsme est resté un islam sectaire, communautariste et révolutionnaire peut-être parce qu'il portait l'amertume profonde d'une défaite non acceptée et d'une identité bafouée... D'un point de vue plus politique, le fonctionnement plus ou moins autonome d'Ouzai s'explique à travers la présence incontournable des partis chiites libanais Amal et Hezbollah. L'ensemble des édifices scolaires, religieux et sanitaires relevant de leurs responsabilités, les renseignements sur le quartier sont pour le moins difficilement accessibles sans les accords préalables de ces institutions. Sur le terrain, le Hezbollah effectue un travail important. Ouzai en est un des fiefs, fait acquis et affirmé grâce aux repères iconographiques posés sur les murs, sur chaque poteau et sur chaque lampadaire, grâce aussi aux quelques bureaux ayant pignon sur rue, grâce enfin à la présence de jeunes militants informateurs sillonnant en scooter les rues et les ruelles du quartier. Soucieux de la pérennité d'une opinion publique favorable, le Hezbollah apporte un soutien inconditionnel à la population au niveau gouvernemental (par exemple au sein du conseil d'administration d'Elyssar). Mais conscient également que sa propre existence dans le paysage politique libanais tient sa raison d'être dans la persistance des problèmes contre lesquels il lutte, ses investissements sur la gestion de l'espace urbain se limitent au ramassage des ordures et au remplissage des citernes d'eau, actions qui, même si indispensables, ne répondent que partiellement aux besoins de la population et se contentent d'entretenir des conditions de vie modestes mais tolérables.

**Le boulevard côtier "s'affirme vite comme l'élément majeur de structuration de l'implantation bâtie."**

Enfin d'une manière pragmatique, le boulevard côtier est le seul véritable poumon d'Ouzai. Les premières constructions du quartier sont cependant soit directement liées aux activités touristiques des plages soit répandues approximativement le long des sentiers existants. Au début des années 1960, lorsque sont tracées les grandes artères de décongestion de Beyrouth, la nouvelle voie côtière traverse en ligne droite les terres d'Ouzai pour devenir le principal couloir permettant de rejoindre le Sud du Pays. Comme on peut le constater sur les cartes de l'évolution urbaine, cette route s'affirme vite comme l'élément majeur de structuration de l'implantation bâtie. Avec l'essor économique et l'avènement de l'automobile, la fréquentation de la route augmente et les embouteillages d'Ouzai deviennent aussi célèbres et inévitables que problématiques. Ils sont les derniers instants d'arrêts dont on profite pour acheter quelques babioles, quelque chose à manger, un peu d'eau ou un peu d'essence. Vendeurs ambulants et



Ouzāï, de haut en bas :  
commerçant, trottoir du côté  
Ouest / vendeurs ambulants,  
trottoir du côté Ouest / rue  
intérieure / rue intérieure

commerces en tout genre vont donc proliférer et au fur et à mesure de l'extension du quartier, les espaces vides le long du boulevard sont de plus en plus prisés. Au début des années 1980, les bords de la route sont déjà saturés. D'autres lieux secondaires de concentration de commerces apparaissent alors. A l'Est, plusieurs hangars s'installent le long de la rue transversale H.Nasser qui relie Borj el-Brajne, de l'autre coté du boulevard de l'aéroport. On y trouve à peu près tout ce qui touche à l'industrie où à la mécanique automobile, du pot d'échappement au rétroviseur panoramique, du cardan à l'autocollant magique où brille le regard persan d'une belle jeune fille. Dans l'épaisseur du tissu, une rue par ailleurs bitumée sur l'ancien sentier du littoral, devient également très commerçante. Beaucoup moins passante, étroite et sinueuse, les magasins ne sont essentiellement fréquentés que par les habitants du quartier.

**"La route d'Ouzai a réellement permis la mise en place d'un équilibre économique où l'artisan et les habitants d'une manière générale, accèdent à une certaine indépendance sociale."**

Ouzai est aujourd'hui une banlieue référence en matière de commerces. Stations essences, restaurants et sandwicheries, salles de fêtes, librairies scolaires, photocopies, matériaux de construction, mosaïques, tailles de pierre, pêcheurs, ustensiles de cuisines, narghilés, mobiliers, literies, location de voiture, garagistes, dessinateur portraitiste, chambres occasionnelles, épicerie, vendeurs ambulants, berger, pressings, cette concentration de magasins sur trois kilomètres donne des airs improvisés de souks ou de centres commerciaux. Gens de la classe moyenne, ouvriers immigrés, jeunes mariés, expatriés occidentaux, un panel élargi, mais pas majoritaire, de la société beyrouthine s'y approvisionne régulièrement. Le boulevard est ainsi un espace urbain particulièrement animé et vivant qui contraste avec le calme et l'intimité de l'intérieur du quartier. La différence d'ambiance est brusque et surprenante, les bruits du premier étant stoppés net par la densité bâtie du second. Lorsqu'on pénètre le labyrinthe des ruelles, on peut déboucher sur une plage, sur la clôture du golf où l'on devine l'herbe rase et strictement tondu, on peut aussi tomber sur un atelier où sont conçus les meubles à vendre sur le boulevard. Au-delà de la solidarité confessionnelle chiite décrite auparavant, la route d'Ouzai a réellement permis la mise en place d'un équilibre économique où l'artisan et les habitants d'une manière générale, accèdent à une certaine indépendance sociale.

### *3.3-Assumer l'autonomie d'Ouzai*

Les activités commerciales et les usages sociaux constatés à Ouzai lui confèrent un rôle non négligeable pour l'équilibre économique de la banlieue-sud comme ils l'enferment dans un état de ghetto chiite hérité d'un embrigadement milicien et rancunier des esprits. Pourtant Beyrouth aurait une belle carte à jouer avec la redéfinition des quartiers apparus et/ou développés pendant la guerre, de territoires micro-confessionnels en nœuds stratégiques d'une agglomération remise en réseaux. A l'instar de Borj Hammoud qui, n'en déplaise à certains, représente à mes yeux l'équivalent arménien d'Ouzai dans la banlieue-est, le boulevard porte l'espoir de renaissance de véritables lieux de mixité sociale et confessionnelle spontanée autres que la bulle aseptisée du centre-ancien rénové.

**"Le boulevard porte l'espoir de renaissance de véritables lieux de mixité sociale et confessionnelle spontanée autres que la bulle aseptisée du centre-ancien rénové."**



Ouzai, de haut en bas :  
boulevard, façade orientée à  
l'Ouest / commerçant /  
boulevard, trottoir du côté Est /  
Extrémité-sud, début d'Ouzai et  
fin de l'autoroute.

Les jours d'Ouzai semblent être comptés depuis le lancement d'Elyssar. Si ce projet urbain est remis en question, les solutions proposées par défaut, qui permettraient tout de même de désengorger l'extrémité sud de Beyrouth, sont dangereuses. Les cas d'autoroutes surélevées de Jnah et de Borj-hammoud ont effectivement déjà été évoqués. Sur la large étendue de la banlieue-sud, le problème de décongestion de l'agglomération a pu être résolu autrement que par le survol d'Ouzai. D'autres voies rapides ont été construites qui rejoignent l'autoroute du sud en contournant l'aéroport par l'Est. Ces possibilités d'éviter Ouzai ont porté un premier coup dur pour un certain nombre de commerces du quartier mais, alors que les embouteillages sont désormais résorbés, elles devraient impliquer de fait l'annulation des projets de tunnel ou d'autopont qui plongeraient Ouzai dans un oubli définitif en effaçant les enjeux politico-urbain dont il fait l'objet.

## **"L'équilibre économique qui s'est doucement établi à Ouzai est aussi à l'origine de stabilité sociale."**

Prix au kilo : 1 USD = 1500 LL  
Tomates : 1500 LL/kg  
Riz : 1500 LL/kg  
Pommes de terre : 1000 LL/kg  
Bananes libanaises : 1000 LL/kg  
Café : 6000 LL/kg  
Viande hachée (boeuf) : 8000 LL/kg

Essence (super) : 22000 LL/20 litres  
Cigarettes locales : 1000 LL/paquet  
Cigarettes américaines : 2500LL/paquet

L'équilibre économique qui s'est doucement établi à Ouzai est aussi à l'origine de stabilité sociale. Certes le revenu moyen, entre 300 et 500 USD/mois est modeste mais reste au-dessus du salaire moyen en banlieue-sud, entre 150 et 300 USD/mois, et au dessus du salaire minimum national en milieu urbain de 200 USD/mois. En plus d'une reconnaissance officielle et d'aides diverses portées hautes par les partis chiites, et surtout le Hezbollah, la majorité de la population d'Ouzai a donc le pouvoir de subvenir à ses propres besoins. La structure sociale qu'engendrerait un projet de ville comme Elyssar est en rupture avec celle sus-décrite. En effet, d'un système où une classe populaire et locale propose librement ses services et ses savoir-faire à une foule cosmopolite, on passerait à un rapport où cette même classe se verrait contrainte de se mettre au service d'une autre, forcément privilégiée cette fois puisque pouvant s'offrir les prestations luxueuses prévues. Cette confrontation où les plus modestes sont mis aux bons souhaits des plus riches risque, surtout au Liban, d'être plus source d'attisement de vieilles haines plutôt que génératrice d'harmonie et d'entente sociale.

On l'aura compris, le présent travail d'analyse sur Beyrouth, sa banlieue-sud puis le quartier d'Ouzai annonce une prise de position urbaine et une intervention architecturale diamétralement opposées aux propositions d'Elyssar. Alors que certains invoquent encore la suprématie d'un urbanisme homogénéisant, petit-petit-fils des courants modernistes occidentaux, et dénoncent l'incompétence urbaine de l'auto-construction, nous nous efforcerons de travailler idéalement en conservant le maximum possible du tissu existant, en nous inspirant des usages constatés, enfin en respectant les grandes lignes du paysage même si celles-ci sont fortement marquées par l'artificiel. Alors que " la référence au chaos, notion subjective qui dépend du référent ordonné auquel il se rapporte, utilise la sinuosité des rues, la mauvaise qualité des constructions, la juxtaposition apparemment hasardeuse des immeubles, l'absence d'orthogonalité et de régularité des formes "<sup>15</sup> pour y opposer une image idyllique de ce que devrait être Beyrouth, nous nous efforcerons de comprendre quels éléments du site et du quartier doivent être mis en valeur pour qu'Ouzai puisse mieux faire accepter son unicité et ainsi trouver toute sa place en tant que porte d'entrée sud de Beyrouth.

15- "Légitimités et registres de raisonnements des acteurs institutionnels dans un projet de réaménagement de quartiers irréguliers", V. Clerc, ESF-Naerus international workshop, 23-26 mai 2001

## **"Quels éléments du site et du quartier doivent être mis en valeur pour qu'Ouzai puisse mieux faire accepter son unicité et ainsi trouver toute sa place en tant que porte d'entrée sud de Beyrouth?"**



**Samira miss**  
تصميم كومبيوتر - فنيل - طباعة  
بورتري - تايلوهات زيتية  
اعلانات

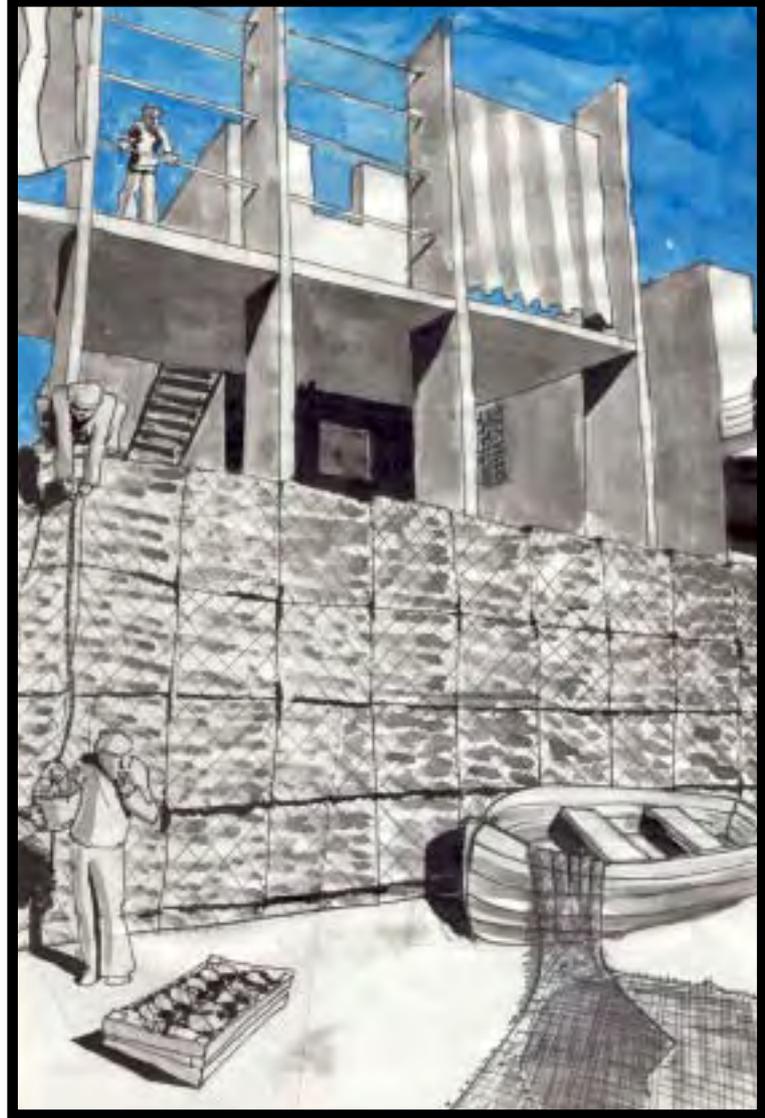
Beirut - Al Ouzai - Near Pecine Florida  
Cell : 03/497891

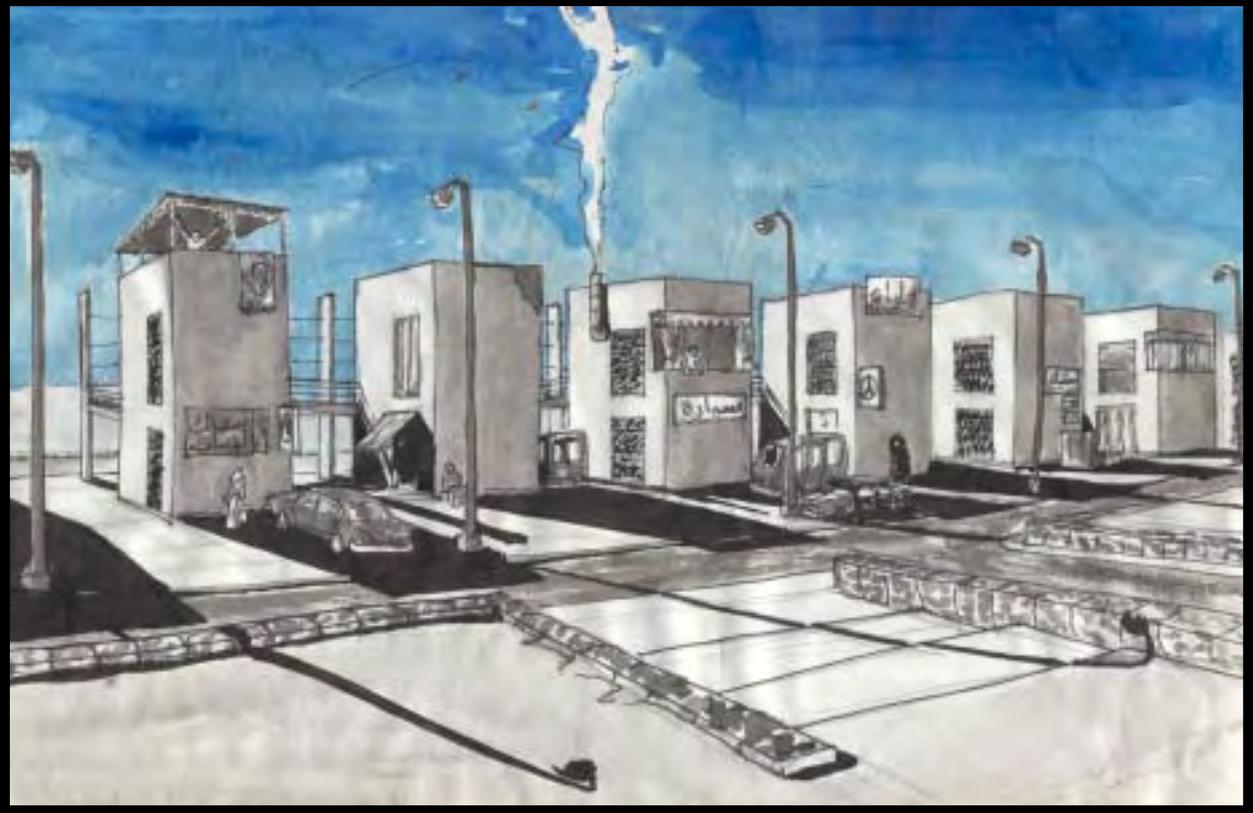
ARTIST  
NABEEN NABEEN

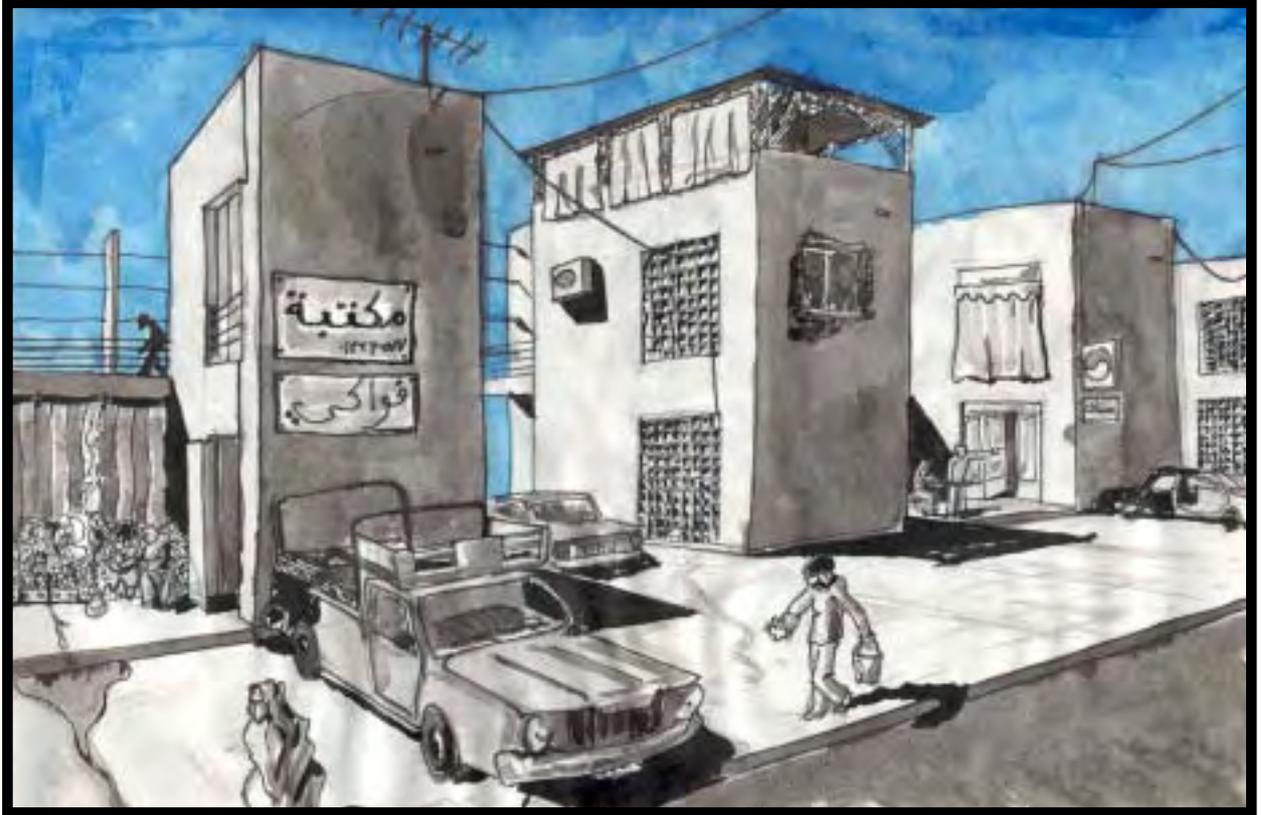


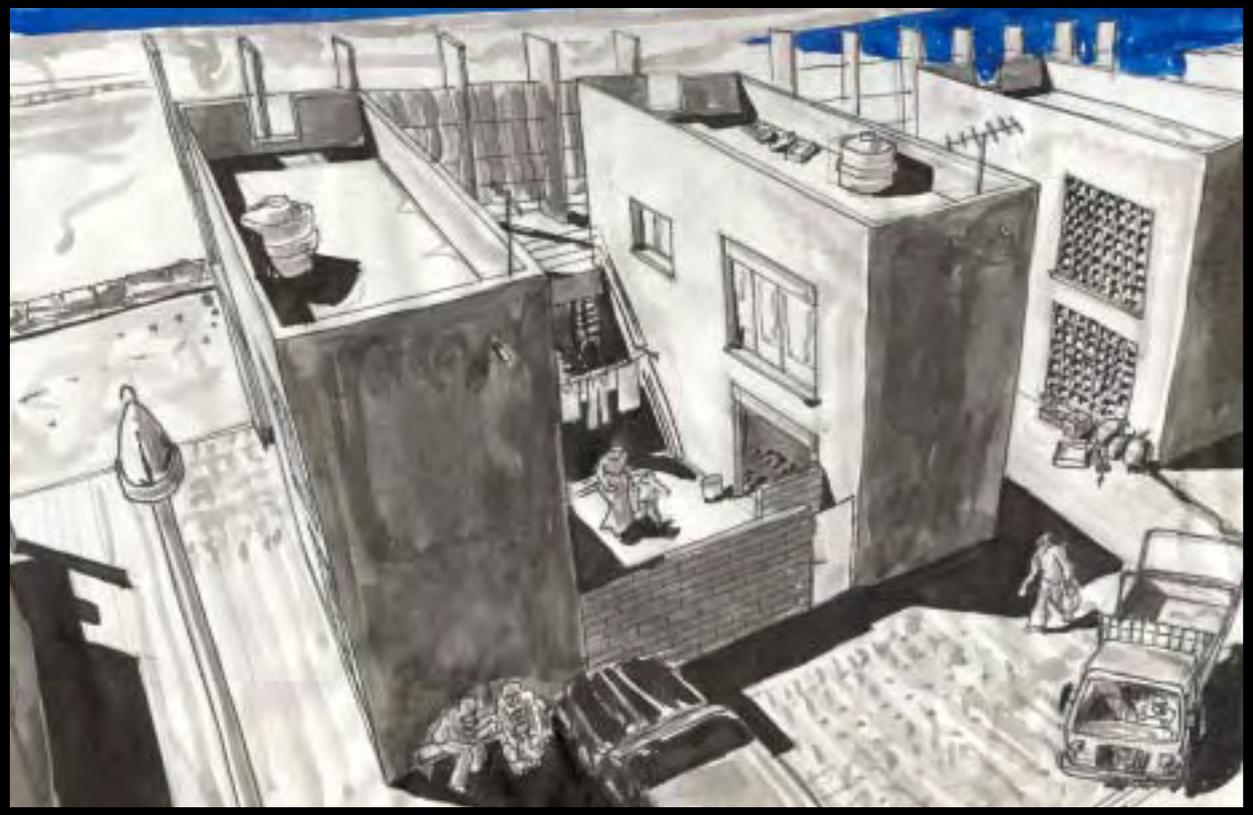


# خان معاصر في ضاحية بيروت الجنوبية



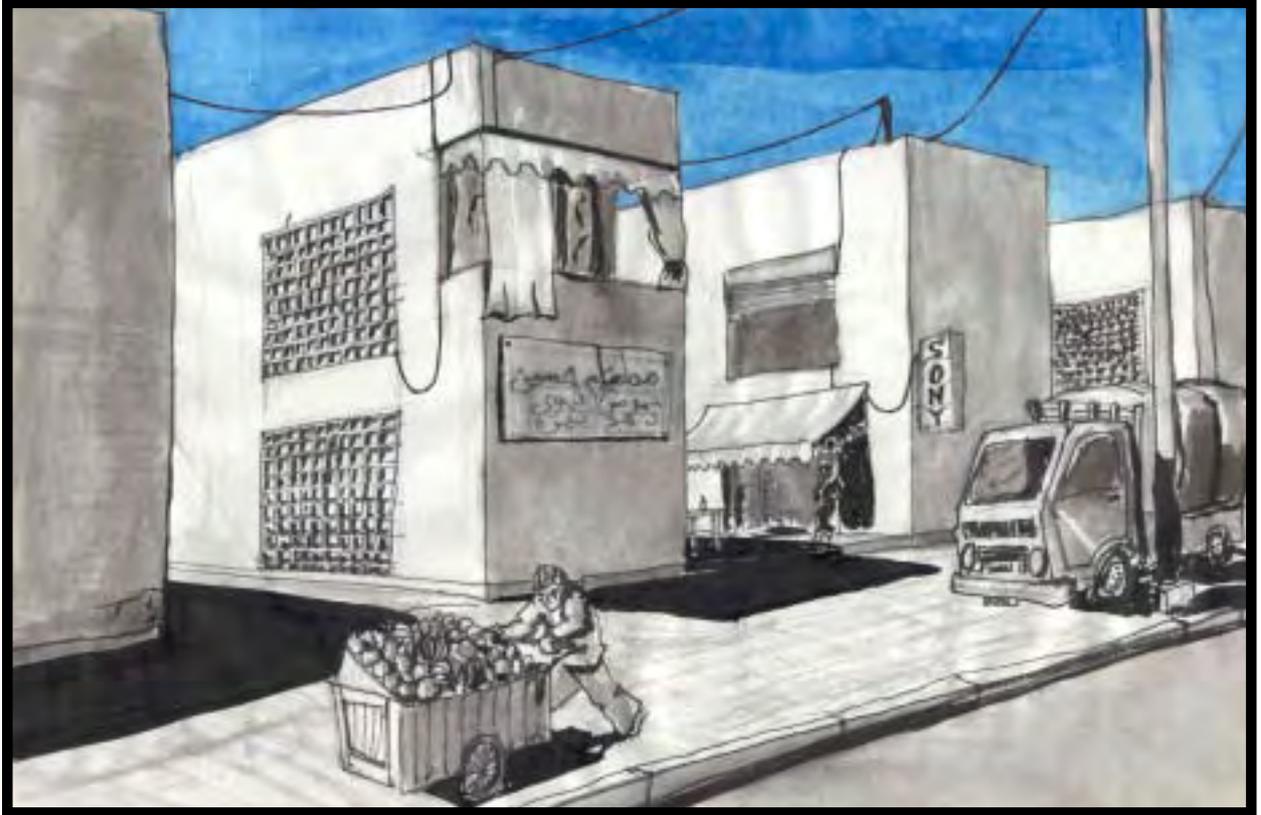


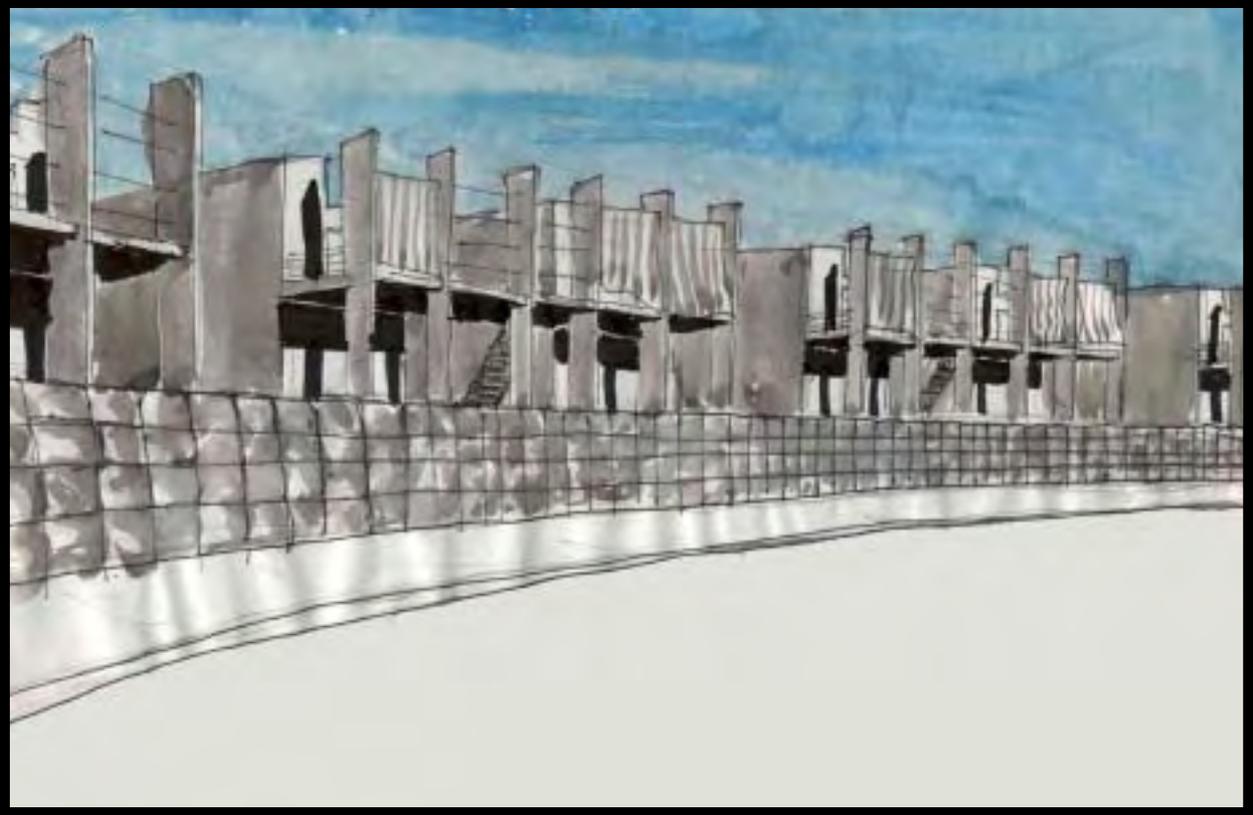












# UN CARAVANSERAIL CONTEMPORAIN DANS LA BANLIEUE-SUD DE BEYROUTH





Plage ("Miami Beach")

limite-sud d'Elyssar

Autoroute

Tunnel

Carte d'Ouzai (c24) : voies, masses bâties et parcellaire.

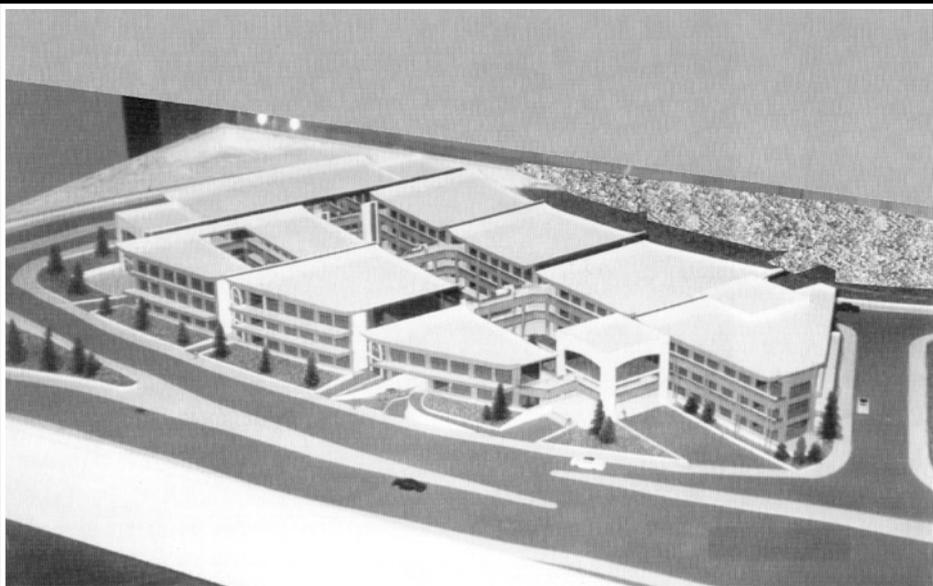
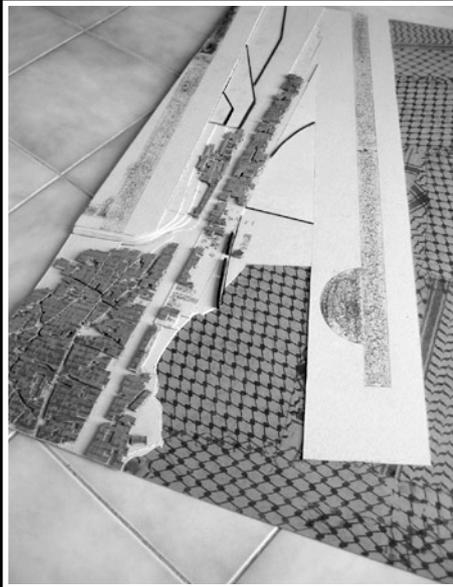
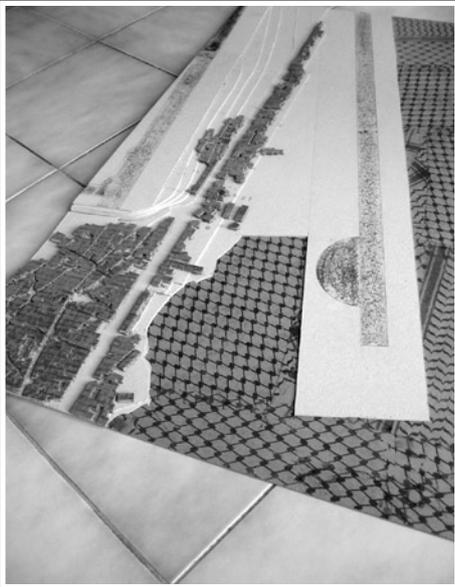
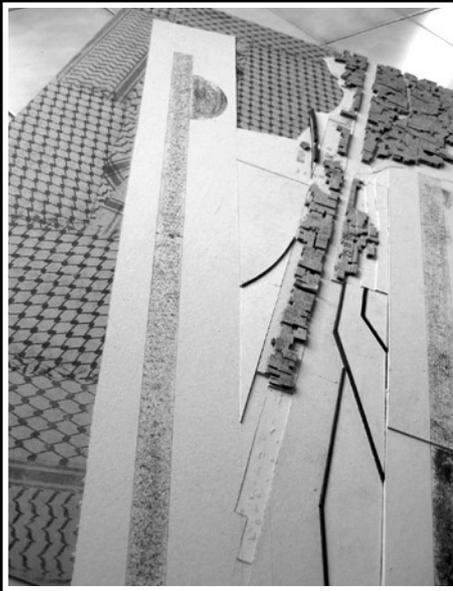
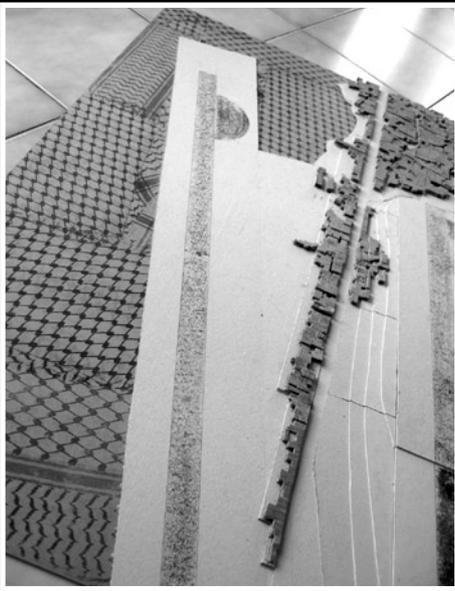
500 m

## 4-LE PROJET

Déposer un sujet de diplôme sur Ouzai a valu de longues heures d'hésitation. Quel sens pourrait prendre un travail de clarification des impressions reçues, puis d'ordonnement de formes et d'espaces sur un quartier de Beyrouth qui m'a attiré justement pour ses aspects imprévisibles et désordonnés ? Si le premier permet inmanquablement de mieux comprendre le cadre dans lequel je me suis baladé quelques temps, le second nécessite de franchir un pas qui, si on ne se positionne pas clairement quant à l'impact qu'il puisse avoir, amène à une déconnexion totale entre les besoins du site et ceux auxquels répond le projet. Aussi, celui-ci ne prétendra pas apporter une solution définitive aux aspirations sociales et architecturales des habitants d'Ouzai. Il prétendra encore moins répondre à l'assainissement de la banlieue-sud de Beyrouth au sens où l'entendent les promoteurs et concepteurs des grands projets urbains beyrouthins. Leur idée du prestige se rapproche trop, selon moi, d'une adoration mystique d'un veau d'argent. Cette position ne doit pas être considérée comme un quelconque désistement, ou désengagement, mais plutôt comme une prise nécessaire de recul afin de mieux cerner les domaines dans lesquels les transformations spatiales proposées peuvent signifier quelque chose. Les ambitions du travail se restreignent à l'ouverture d'un débat où se mêlent données économiques et politiques globales ou locales, symboles et revendications d'une société libanaise complexe par son fonctionnement et son histoire. Le projet n'illustre qu'une interprétation subjective d'Ouzai et de son site, il dévoile les successives étapes de la découverte et de la reconnaissance d'un quartier, il témoigne ainsi des parcours et des lieux favorisés, des manques et des besoins ressentis, sûrement d'incompréhensions persistantes.

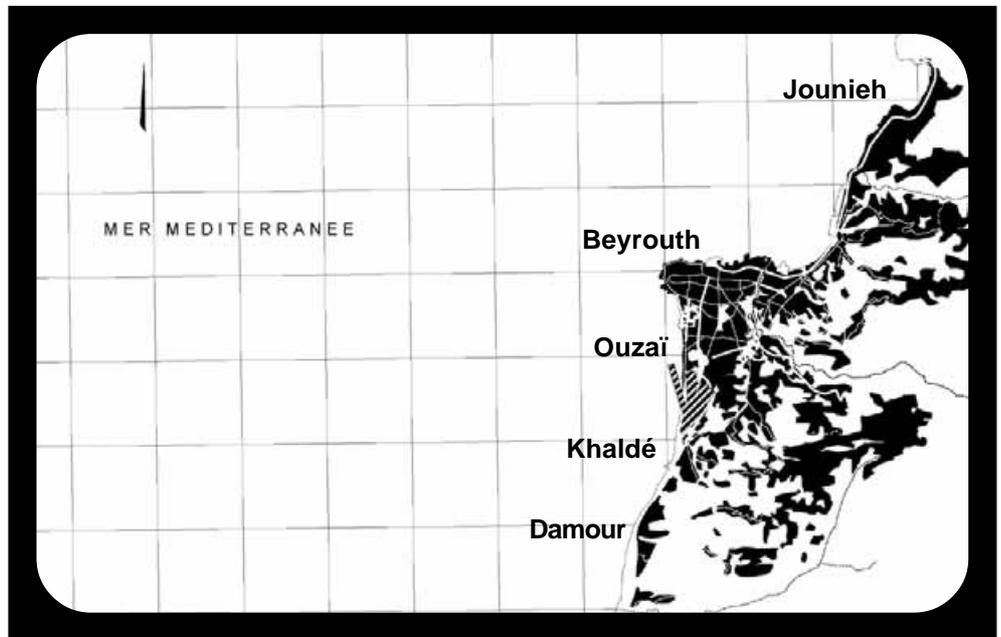
**A Ouzai, les écarts d'échelles sont extraordinaires entre la piste d'atterrissage remblayée, adaptation utile à la densification des échanges internationaux mais symbole de l'épuisement d'un cadre naturel à absorber l'extension urbaine, et les unités compactes et fragiles du quartier, symboles d'une société libanaise qui peine à assumer les différences sociales et confessionnelles qui la constituent. C'est de cet état qu'il me semble important de rendre compte et qui crée l'essence même du projet**

Le quartier et le site concernés ont cette particularité de concentrer plusieurs des caractéristiques de l'évolution de la ville décrites antérieurement : contrastes typologiques et morphologiques entre auto-construction et infrastructures planifiées, une histoire riche et mouvementée des théories d'urbanisme appliquées ou souhaitées, une diversité des usages traditionnels ou improvisés des espaces créés, publics ou privés. A Ouzai, les écarts d'échelles sont extraordinaires entre la piste d'atterrissage remblayée, adaptation utile à la densification des échanges internationaux mais symbole de l'épuisement d'un cadre naturel à absorber l'extension urbaine, et les unités compactes et fragiles du quartier, symboles d'une société libanaise qui peine à assumer les différences sociales et confessionnelles qui la constituent. C'est de cet état qu'il me semble important de rendre compte et qui crée l'essence même du projet. La révélation des qualités du site, qu'elles soient issues de son immensité ou de ses détails parfois pittoresques, implique plusieurs niveaux d'intervention et autant de références sélectionnées. Les interventionnistes du Land-Art, par exemple, auraient trouvé dans Ouzai un formidable cadre de travail adapté à leurs interprétations des paysages de l'explosion urbaine. Si on insiste ensuite sur la distance culturelle entre les habitants du quartier et moi-même, on peut comprendre que je me sois tourné vers des références plus "touristiques", des Milles et Une Nuits au roman libanais contemporain. Enfin certains livres d'architecture m'ont été plus utiles que d'autres, en particulier ceux revendiquant le rôle important de cette discipline pour le rééquilibrage de situation sociale précaire.



maquette d'étude au 1/2000 pour les quatre photos du haut. A gauche, l'état des lieux ; à droite une proposition possible. En bas, maquette de démonstration du projet de centre-commercial à Ouzai, souhaité par Elyssar (brochure de promotion du projet).

Carte (c25), rappel de la situation d'Ouzai dans l'agglomération beyrouthine

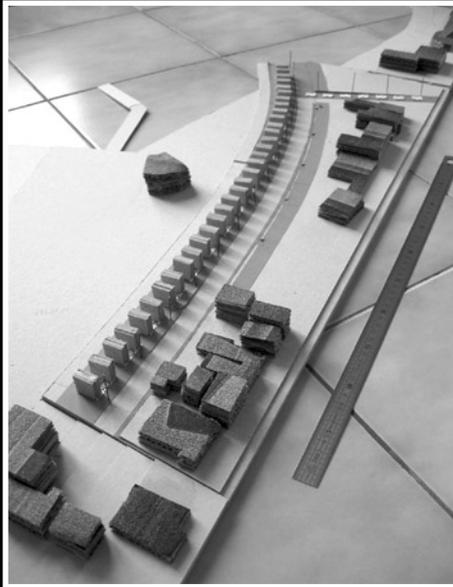
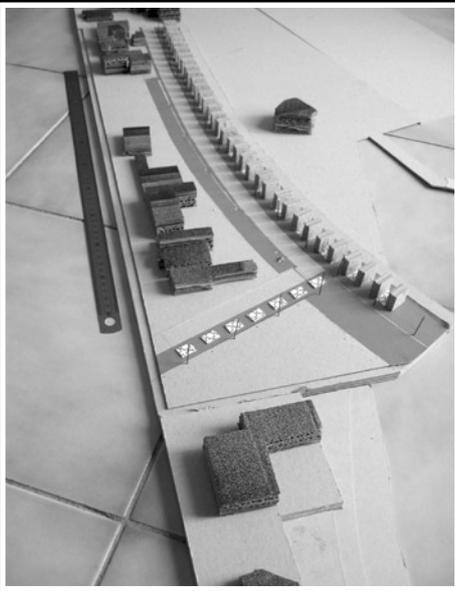


#### *4.1-Les dimensions utopique et paysagère du projet : un site stratégique et symbolique*

Si l'agglomération beyrouthine s'étend au-delà de l'aéroport, vers Khalde ou Damour, Ouzai reste et restera tout de même une extrémité à l'image de la forme organique du quartier qui s'effile vers le sud en une bande étroite de maisons. Mais plus, coincée entre les deux pistes d'atterrissage en " V " sous lesquelles plonge le boulevard devenant autoroute, au regard de la différence d'ambiance entre les espaces désertiques de l'aéroport et l'activité fourmillante des commerces, la fin d'Ouzai semble implantée au fond d'une impasse où nous n'aurions d'autre choix, après y être parvenus, que de retourner vers Beyrouth. Ce dernier triangle de terre, nommé Mdaoura du nom d'une parcelle comprenant le petit port de pêche, est voué à la disparition administrative pour plusieurs raisons : il n'est pas compris dans le secteur d'intervention d'Elyssar, ses habitations sont accusées de bloquer la vue de la tour de contrôle sur les avions en train d'atterrir (ce qui n'a pas empêché la mise en service de la piste en octobre 2001), enfin il est destiné à devenir une zone franche prête à accueillir quelques entreprises d'import-export ! Le site propre du projet s'étendra donc de la plage d'Ouzai, encore dans "Elyssar", jusqu'à ce que débute l'autoroute en tunnel, deux kilomètres plus au sud.

#### **Un paysage "entropique", une lecture du site inspirée des observations de l'explosion urbaine dans le land-art.**

Le constat objectif d'extrémité, l'impression personnelle d'impasse et l'éventualité d'un no man's land sont trois traits fondamentaux d'un site qui nous persuadent du caractère entropique du paysage, au sens où l'entendait Robert Smithson. Le terme d'entropie, qui relève d'abord des sciences exactes, signifie un simple processus de changement d'état. L'art contemporain, à la fin des années 1960, emprunte sa signification thermodynamique où y est précisé un constat de désordre croissant, pour l'appliquer dans des descriptions de lieux bouleversés par l'industrie, des urbanisations incontrôlées ou des catastrophes naturelles. Hors, au gré des multiples transformations et/ou meurtrissures que subit Ouzai depuis plus de quarante ans, il apparaît clair que la situation s'est longtemps avérée de plus en plus alarmante. Critique d'art, G.A.Tiberghien raconte que les effets du temps, comme un processus de cicatrisation,



Maquette d'étude au 1/500  
Quatre vues.  
En bas, le port de pêche depuis  
une fenêtre, puis le remblais au  
fond.

16-Robert Smithson, ""Frederick Law Olmsted et le paysage dialectique", dans G.A.Tiberghien, "Nature, Art, Paysage", éditions Actes Sud, Vérone, 2001

atténuent la violence de ces espaces et donc que " la difformité, par suite, de ce processus normal, se convertit en pittoresque "16. L'œuvre, ainsi justifiée, n'a donc pas pour objectif de modifier le paysage en question mais d'en extraire les potentialités, de les souligner, de les exposer, de les rendre publiques...

**les terrasses "forment un ensemble de positions d'où on peut, grâce aux hauteurs acquises et relatives, connaître les caractéristiques du site : son artificialité sublime, sa typologie, sa densité, ses perspectives biseautées, ses repères et, surtout, ses lignes d'horizons."**

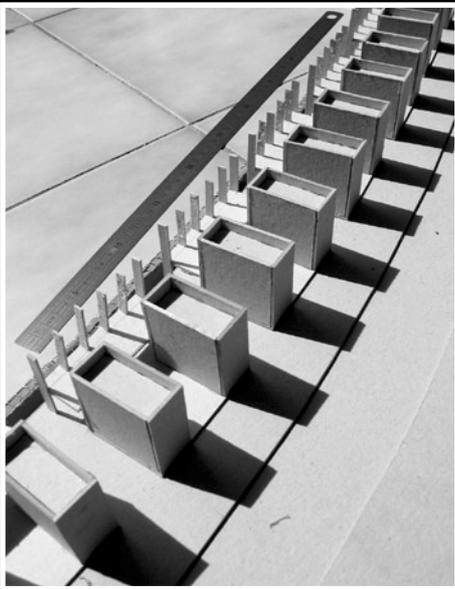
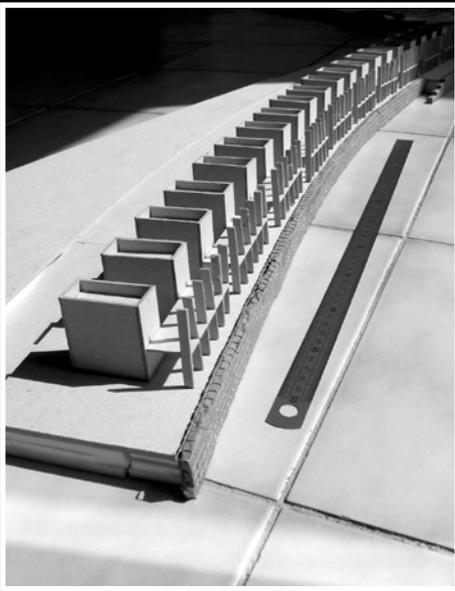
Ces méthodes de lecture et d'analyse des paysages urbains, dont je pense par ailleurs que la matière première est l'intuition, ont largement influencé autant la délimitation du territoire d'intervention que les modes d'actions nécessaires. Il s'agit d'abord d'un re-dessin de la topographie générale, en pente douce vers la mer. Des murs en gabion, outil économique et écologiquement sain, taillent de longues terrasses autant à l'Est du boulevard pour renforcer les quinze mètres de talus supportant l'ancienne piste d'atterrissage, qu'à l'Ouest pour structurer le vide séparant les habitations du remblais de l'aéroport. Vu d'avion, traversé en bus ou parcouru à pied, le paysage étagé mais unifié par l'utilisation massive d'un même matériau, libère une découverte visuelle du site, censée converger vers l'emplacement actuel du port de pêche. Considérant l'échelle du piéton comme privilégiée, les nouveaux terre-pleins, praticables et éventuellement plantés, forment un ensemble de positions d'où on peut, grâce aux hauteurs acquises et relatives, connaître les caractéristiques du site : son artificialité sublime, sa typologie, sa densité, ses perspectives biseautées, ses repères et, surtout, ses lignes d'horizons.

**"Alors que l'intensité du boulevard, en tant qu'espace public cloisonné, ne permet qu'une perception intuitive de la mer et de l'aéroport, le projet renoue des contacts concrets avec ces éléments ."**

Alors que l'intensité du boulevard, en tant qu'espace public cloisonné, ne permet qu'une perception intuitive de la mer et de l'aéroport, par le bruit, par l'atmosphère salée ou par la présence d'anciens hôtels au nom évocateur de " Miami Beach ", le projet renoue des contacts concrets avec ces éléments au niveau d'un dernier lieu créé, celui dit de la corniche, du front de mer. Cette ultime terrasse pourrait se définir comme une cour, sans limite visuelle certes, mais cependant strictement ceinturée par le grillage barbelé de l'aéroport à l'Ouest, par la pleine mer au Nord et par le tissu dense des constructions existantes à l'Est. Calme et aérée, coupée de l'agitation du boulevard, elle ouvre sur de magnifiques points de vues : celui, apaisant et curieux, des bateaux amarrés ; celui, toujours fascinant, de l'avion qui se pose ; sur l'horizon Nord enfin, celui impressionnant de la péninsule de " Beyrouth Municipale " s'avancant sur la mer. Loin de l'identifier à une jetée, à une impasse ou à un centre névralgique, plutôt ressenti

Derrière la frange de bâti donnant sur le boulevard, façades plein ouest.





Maquette d'étude au 1/200  
Quatre vues.  
En bas, matériaux de  
construction à Ouzai

comme un milieu, cet espace primordial du travail urbain et paysagé est un espace mérité qui renseigne et situe celui qui y pénètre par rapport à l'endroit où il erre, à l'endroit d'où il vient et à l'endroit où il se rend. Le projet architectural intervient alors pour s'attribuer un rôle de seuil précédant cette cour, pour faire office de filtre qui condense les dernières expériences d'urbanité agitée, artisanales, ludiques ou administratives.

#### *4.2-Les intentions constructive et minimaliste du projet : un programme ironique et poétique*

**"Avec la tentative de jouer autrement de l'existence du littoral", le programme "reprend les thèmes chers aux exigences d'Elyssar" : centre commercial et privatisation des plages.**

Le programme n'a qu'une seule vocation commerciale comme pour mieux insister sur le rôle nécessaire d'Ouzai dans la banlieue-sud et l'agglomération beyrouthine. Avec la tentative de jouer autrement de l'existence du littoral, il reprend les thèmes chers aux exigences d'Elyssar qui prévoient, entre autres luxes, l'implantation d'un centre commercial "à l'américaine" et la privatisation des plages. Le projet aimerait être imprégné d'un esprit d'architecture plus modeste, comme celui, par exemple de R. Simounet où l'industrialisation de matériau à faible coût est génératrice de formes simplifiées, au service d'une société spécifiée. Mais en amont de cette tentative de conception, l'expérience imaginée, issue des possibilités de parcours du site et du projet, en plan et en coupe, se réfère depuis le début aux principes d'un élément traditionnel de l'architecture arabo-musulmane : le khan, ou caravansérail.

**Caravansérail (du persan, 1432, logement de caravanes) : "vaste cour, entourée de bâtiments où les caravanes font halte ; auberge, hôtellerie qui en dépendent / Lieu fréquenté par des étrangers de diverses provenances."<sup>17</sup>**

17- Dictionnaire "Le petit Robert", P. Robert, éditions Le Robert, Paris, 1978

Le khan et le caravansérail sont les lieux d'échanges, de ventes et de repos qui ponctuent les ancestrales voies commerciales qui traversaient le proche et le Moyen-Orient. Alors que les seconds sont posés au milieu des déserts, les premiers sont établis en pleine ville et s'inscrivent dans ces édifices fondamentaux qui hiérarchisent la densité et le désordre apparents des tissus urbains médiévaux (mosquées, medersas, palais, grandes rues des souks etc). Les khans se reconnaissent généralement par la massivité de leurs murailles aperçues de l'extérieur. Leurs portes y sont de véritables espaces de transition, lourds et ombragés, qui nous éloignent de la ville et de ses ruelles pour déboucher sur des arcades et une cour close. A l'intérieur, la vie et les codes qui la régissaient, étaient autres que ceux de la ville. L'anonymat des voyageurs, les mélanges ethniques, les lois du troc et la nécessité de repos fabriquaient des ambiances mystérieuses...

**Du boulevard, les espaces publics projetés "sont une invitation à la bifurcation, parcourir une épaisseur d'Ouzai pour accéder aux magasins, enfin traverser ceux-ci (...) pour découvrir "la cour" et ses spécificités sensorielles."**

A Ouzai, le projet formerait un alignement, long de quelques centaines de mètres, orienté Nord-Sud, et implanté derrière le tissu existant entre le boulevard et la mer. Dégagés des constructions les plus délabrées, les espaces publics nés de cette confrontation entre l'ancien et le nouveau seront prétexte à de sobres aménagements, insistant toujours sur la pente, ouvrant déjà sur la mer et dégagant des accès sur la plage. Du boulevard, ils sont une invitation à la bifurcation, parcourir une épaisseur d'Ouzai pour accéder aux magasins, enfin traverser ceux-ci via des interstices travaillés pour découvrir "la cour" et ses spécificités sensorielles. L'audace d'un tel alignement,



Trois exemples de commerces le long du boulevard. Mise en évidence d'une typologie "auto-établie" de pas-de-porte à Ouzaiï : espace de vente au rez-de-chaussée, espace de stockage ou de vitrine à l'étage, pas de sous-sol.

de surcroît légèrement courbé, se justifie non seulement par la recherche d'une forte impression de rempart, mais également par la considération du projet comme une des grandes lignes de structuration du paysage. Si les premières mises en formes architecturales étaient guidées par de simples images, appelant à dessiner une barre fermée, voire un espace intérieur clos, l'intérêt porté aux principes formels et fonctionnels de l'auto-construction, l'adaptation aux réalités économiques du pays et du quartier modèlent aujourd'hui le projet en une série de cellules identiques, espacées mais alignées, reproductibles pourquoi pas, sur l'ensemble du quartier... Ce sont ces unités qui portent alors, en elles, sur elles et autour d'elles, ces dernières traces d'urbanité dont nous parlions avant.

**“ Proposer mieux, ce ne peut être qu'inventer la forme matérielle la plus simple capable de contenir, sans en compromettre le fonctionnement délicat, l'espace qu'engendre d'elle-même et autour d'elle-même, toute activité humaine, de la plus élémentaire à la plus artificielle. ”<sup>18</sup>**

18- "D'une architecture juste", M. Besset, Genève, décembre 1984, dans "Roland Simounet, d'une architecture juste, 1951-1996", éditions Le Moniteur, Tours, 1997.

Du point de vue constructif, le choix s'est tourné vers l'utilisation d'un matériau simple, produit en masse, facile à mettre en œuvre et malléable : le parpaing. Parce que c'est mon intuition d'une architecture nouvelle à Ouzai, du même choix de matériaux basiques doit naître un cadre propice à la durabilité des usages constatés et appréciés. M. Besset, livrant ses impressions sur quelques réalisations de R. Simounet (notamment celles d'Algérie), parle de véritables inventions architecturales. “ Empruntée, citée, de seconde main ”<sup>18</sup>, la forme “ véhicule trop d'harmoniques, trop de significations étrangères au lieu qu'elle doit définir, pour n'y pas introduire un élément de trouble, pour pouvoir y adhérer, y coller totalement ”<sup>18</sup>. “ Proposer mieux, ce ne peut être, pour Simounet, qu'inventer la forme matérielle la plus simple capable de contenir, sans en compromettre le fonctionnement délicat, l'espace qu'engendre d'elle-même et autour d'elle-même, toute activité humaine, de la plus élémentaire à la plus artificielle ”<sup>17</sup>. Chaque espace ainsi conçu, clos ou à ciel ouvert, public ou privé, n'est plus uniquement défini par rapport à la fonction particulière qui lui est assignée mais aussi par rapport au tout et qu'il constitue et dont il fait partie. Une homogénéité obtenue par un répertoire restreint de formes, épurées dans leurs matières et leurs agencements, permet donc de bien accompagner le développement des coutumes locales.

**Le boulevard d'Ouzai. Photo essentielle pour deux éléments qu'elle contient :  
Le canapé dans le mini-bus qu'on part installé dans une maison du sud du pays, les vendeurs ambulants situés toujours sur le même trottoir, celui permettant d'intercepter les voitures au départ de Beyrouth vers le Sud.**





Trois vues depuis un toit d'Ouzai vers le Nord. De haut en bas :

L'impact du remblais de l'aéroport / La vue sur la péninsule beyrouthine. On distingue bien les présences parallèles du boulevard et de la mer, séparés par une dense épaisseur de construction / Du côté oriental du boulevard, le talus supportant l'ancienne piste.

En bas, l'extrémité-sud d'Ouzai. Page 76, le début de l'autoroute, page 77 la dernière maison.

De la série de cellules identiques à l'unité constructive de cette même cellule, les échelles nécessaires de représentation comprendront un panel large, du plan d'urbanisme à la description constructive. Les détails des dessins d'architecture, attachés à un certain pragmatisme économique, ne doivent ici pas prendre valeur de plans d'exécution, ils sont plutôt la continuité d'une mise en situation idéaliste. Ce degré d'aboutissement me semble en effet le seul à même d'assumer des prises de positions politiques, des choix et des priorités urbaines et paysagères que certains pourraient jugés trop radicales ou pas assez objectives. J'ai délibérément fait abstraction d'un nombre d'informations obtenues et d'aspects du quartier pourtant importants. La question du logement, par exemple, n'est pas soulevée, mais elle exigeait une étude de l'intimité des gens qui m'était impossible de consacrer à cause surtout du barrage de la langue. A cet égard, je renvoie volontiers vers l'excellent travail effectué par une étudiante libanaise en 2000, Hiba Abou-Akar<sup>19</sup>, où le rôle de l'architecte, à Ouzai, est réintégré et au contexte d'illégalité, et en relation avec le tissu existant. Je ne sais finalement pas si mes propositions répondent aux véritables aspirations des habitants du quartier. Peu avouaient un attachement sentimental à cette terre et nombreux ont pour principal souci la reconnaissance de leurs droits de propriété sur un bien immobilier acquis certes dans l'illégalité, mais en toute légitimité au regard du passé bouleversé du Liban. Réellement, il est probable que la résolution des problèmes fonciers d'Ouzai doive précéder toutes tentatives d'aménagements. Je renvoie cette fois volontiers vers les ouvrages de Mona Harb el-Kak ou de Valérie Clerc-Huybrechts, déjà cités plusieurs fois dans le mémoire.

19- consultable sur :

<http://www.archnet.org/institutions/AUB-ArD/library/web/theses/fphiba.html>

### **Le projet prend une dimension utopique dans la mesure où sa finalité n'est pas la réalisation, mais la re-formulation de la problématique d'une situation urbaine conflictuelle.**

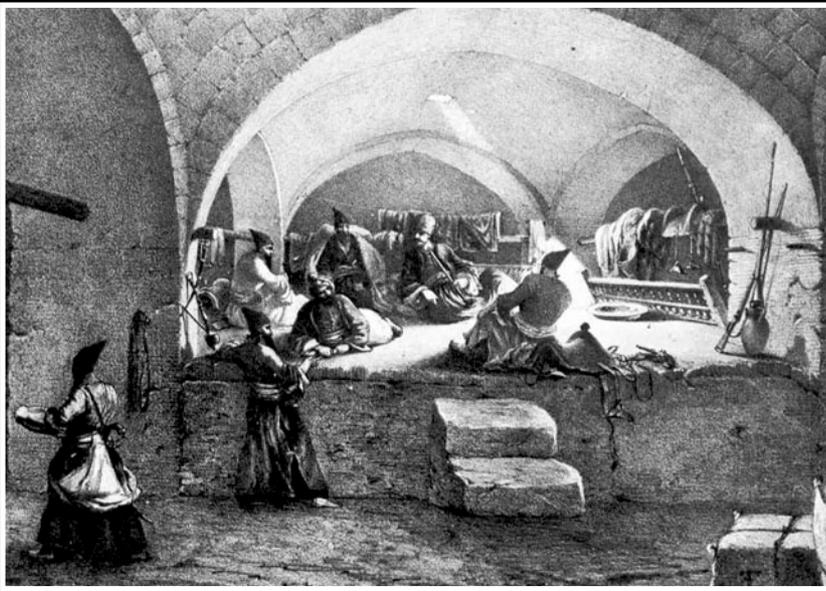
Enfin, complémentaire de ces derniers travaux, mon projet s'attache à une dimension utopique dans la mesure où sa finalité n'en est pas la réalisation, mais encore la re-formulation de la problématique du devenir des "quartiers illégaux" à Beyrouth. D'une manière plus générale, il donne également forme à un diagnostic sur l'observation de la croissance d'une grande métropole contemporaine. Le projet entend officialiser "un système d'intentions humaines sur une portion de la surface terrestre"<sup>20</sup>, et s'insurge en fait contre une seconde définition de la notion de territorialisation qui entend "asseoir une autorité sur un espace considéré jusque là comme sauvage"<sup>20</sup>. La relation créée et recherchée de l'architecture avec le paysage tel qu'il a été découvert, est essentielle parce qu'elle permet au projet de s'imbiber des forces même qu'il est censé révéler. L'unique prétention du projet serait d'imaginer qu'il puisse devenir une solution concentrée de tous les faits et gestes techniques, architecturaux et humains du quartier et de ses trois kilomètres de boulevard.

20- "La fin des territoires (essai sur le désordre international et sur l'utilité sociale du respect)", Bertrand Badie, Fayard, Paris, 1995, dans "Le territoire dans l'art des années 60", C. Aubin, maîtrise universitaire, Université Paris VIII, octobre 1999.









De haut en bas :  
gravure, scène de Khan en l'an  
1851 / Caravansérail royal,  
Anatolie, 1232-1236 (photo J.  
Powell) / Caravansérail, Gaz,  
Iran (photo S. Halliday.  
Illustrations tirées de  
" Architecture of the islamic  
world ", sous la direction de G.  
Michell, éditions " Thames and  
Hudson ", Londres, 1995.

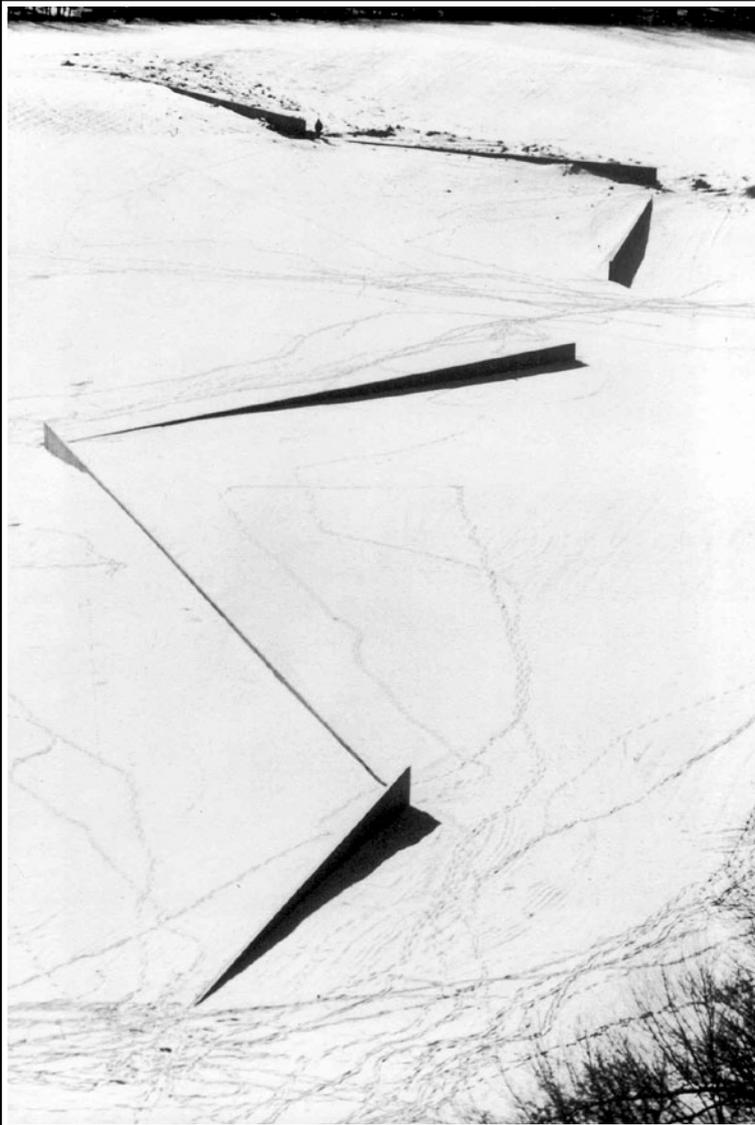
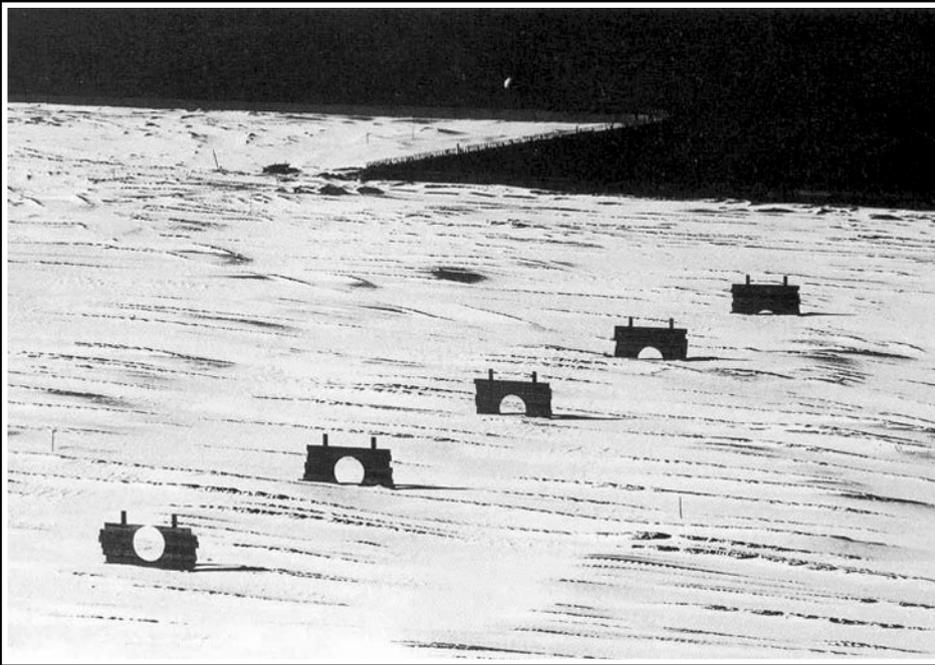
## 5-BIBLIOGRAPHIE

### 5.1-Historique moderne de Beyrouth

- “ Méditerranée ” n°3, “ Une ville remplit son site, Beyrouth ”, P. Marthelot, Juillet, Septembre 1963.
- Cahier du CERMOC n°20, “ Réglementations et formes urbaines, le cas de Beyrouth ”, Elie el-Achkar, Beyrouth, 1998.
- Cahier du CERMOC n°21, “Beyrouth, une ville d’Orient marquée par l’Occident ”, H. Ruppert, traduit et présenté par E. Verdeil, Beyrouth, 1999.
- Cahier du CERMOC n°23, “ Reconstruction et réconciliation au Liban ”, sous la direction de E. Huybrechts et de C. Douayhi, “ L’oubli de la ligne ”, E. Huybrechts, Beyrouth, 1999.
- Lettre de l’ORBR n°11, “ Quarante ans d’urbanisme à Beyrouth ”, E. Verdeil, sous la direction de E. Huybrechts, CERMOC, Beyrouth, 1999.
- Lettre de l’ORBR n°13, “ Les extensions urbaines de la région métropolitaine de Beyrouth ”, E. Huybrechts, CERMOC, Beyrouth, 2001.
- “ Beyrouth ”, J. Tabet, M. Ghorayed, E. Huybrechts, E. Verdeil, collection “ Portrait de ville ”, dirigé par G. Querrien, éditions de l’IFA, Paris, 2001.
- “ Beyrouth, historique et morphologie urbaine ”, rapport de stage, J.M. Cottin, Avril 2001.
- “ L’occidentalisation d’Istanbul et des grandes villes de l’Empire ottoman au XIXème et XXème, Izmir, Beyrouth, Damas. ”, chapitre “ Transformation du mode de production de l’espace urbain à Beyrouth : 1860-1940 ”, M. Ghorayeb, Ecole d’architecture de Paris la Défense, Octobre 1996.
- “ Le livre de l’indépendance ”, G. Tuéni, éditions Dar an-Nahar, Beyrouth, 2002.
- “ UNIVERSALIA 1990, la politique, les connaissances, les cultures en 1989 ”, “ Liban, la dégénérescence de l’Etat ”, R. el-Kareh, éditions Encyclopaedia Universalis, Paris, 1990.

### 5.2-La banlieue-sud de Beyrouth

- Revue géographique de Lyon : “ Les bidonvilles de Beyrouth ”, A. Bourgey, J. Phares, Lyon, 1973.
- Cahier du CERMOC n°14, “ Politiques urbaines dans la banlieue-sud de Beyrouth ”, M. Harb el-Kak, CERMOC, Beyrouth, 1996.
- Cahier du CERMOC n°16, Beyrouth, Grand Beyrouth ”, “ L’espace dans les discours d’aménagement de la banlieue-sud de Beyrouth ”, M. Harb el-Kak, sous la direction de J.L. Arnaud, CERMOC, Beyrouth, 1997.
- Cahier du CERMOC n°23, “ Reconstruction et réconciliation au Liban ”, “ La reconstruction de la banlieue Sud-Ouest de Beyrouth ”, M. Harb el-Kak, sous la direction de E. Huybrechts et de C. Douayhi, CERMOC, Beyrouth, 1999.
- Lettre de l’ORBR n°11, “ Elyssar, la réalité et les transformations ”, compte-rendu d’une rencontre entre les différents acteurs du projet tenue le 23/07/1998, M. Harb el-Kak, “ les déplacés au Liban, stratégies de retour et de développement ”, compte-rendu d’une conférences tenue le 05/02/1998, K. Feghali, CERMOC, Beyrouth, 1999.
- Lettre de l’ORBR n°13, “ les principes d’action des acteurs de l’urbanisme sur les quartiers irréguliers : le cas de l’opération urbaine Elyssar à Beyrouth ” V. Clerc, CERMOC, Beyrouth, 2001.



En haut, Mary Miss, untitled, 1973, bois, 3,67.1,67 à 15 mètres d'intervalle, battery park landfill, New York.

En bas, Richard Serra, "Shift", béton, 6 sections de 1,5 m de haut et 0,20 m de large, longueur variable, 1970-1972, King city, Ontario.

(photo M. Miss et R. Serra, dans "Art, nature, Paysage" G. A. Tiberghien, Actes Sud, Vérone, 2001)

- “ Les principes d’action de l’urbanisme. Le projet Elyssar face aux quartiers irréguliers de Beyrouth ”, chapitre 1, “ Point de vue morphologique de la banlieue-sud ”, V. Clerc, Thèse de doctorat en urbanisme et aménagement , université Paris VII, IFA, Marne-la-Vallée, Décembre 2002.
- “ Les banlieues de Beyrouth : espace de crise ” M.F. Davie, intervention au colloque international “ Petites villes et développement local dans le monde arabe ”, URBAMA, Tours, 28-30 Juin 1994.
- “ Les chemins escarpés de la reconstruction ” S. Kassir, “ Le monde diplomatique ” Octobre 1994.
- “ Derrière la façade de la reconstruction ”, G. Corm, “ Le monde diplomatique ”, Avril 1998.
- “ Nommer les nouveaux territoires urbains ”, sous la direction de H. Rivière d’Arc, UNESCO, éditions des sciences de l’homme, Paris, 2001.

### *5.3-Ouzai*

- Cahier du CERMOC n°14, “ Politiques urbaines dans la banlieue-sud de Beyrouth ”, M. Harb el-Kak, CERMOC, Beyrouth, 1996.
- Lettre de l’ORBR n° 14, “ Le redéploiement des centralités commerciales dans la métropole beyrouthine dans les années d’après-guerre ”, W. Bakhos, CERMOC, Beyrouth, 2001.
- Les cahiers de l’Orient n°64, “ le Hezbollah entre pragmatisme et idéologie ”, P. Khalifeh, éditions des Cahiers de l’Orient, Paris, Octobre-Décembre 2001.
- “ Légitimités et registres de raisonnement des acteurs institutionnels dans un projet de réaménagement de quartiers irréguliers ”, V. Clerc, ESF-Naerus international workshop, 23-26 Mai 2001.
- “ Les principes d’action de l’urbanisme. Le projet Elyssar face aux quartiers irréguliers de Beyrouth ”, chapitre 2, “ quartiers irréguliers et superposition de droit foncier en banlieue-sud : les quartiers Ouzai et Raml ” V. Clerc, Thèse de doctorat en urbanisme et aménagement , université Paris VII, IFA, Marne-la-Vallée, Décembre 2002.
- “ Illegitimate settlements in West Beirut : a manipulation of tenure policies and class struggle over land ”, M. Bassin Halabi, master en urbanisme, institut de technologie du Massachusetts, Juin 1988.
- “ La banlieue-sud de Beyrouth : structure urbaine et économique ”, W. Charafeddine, thèse de doctorat, Université Paris IV, 1987.
- “ Planning and development of Beirut south-western suburbs ”, Volume 1, Dar el-Handasah, enquête socio-économique commandée par l’Agence publique “Elyssar ”, Beyrouth, janvier 1996.
- “ Politicians condemn Ouzai protest but split on project ”, E. Hourani, “ Daily Star ”, 28/05/2002.
- “ CDR suspends work on Ouzai bridge... for now ”, C. Nasser et S. Darrous, “ Daily Star ”, 28/05/2002.
- “ Ouzai row draws fire onto handling of public funds, Hizbollah MP attacks government ”, N. Assaf, “ Daily Star ”, 25/06/2002.
- “ Hizbollah attacks Hariri over Ouzai bridge ”, H. Abdul-Hussein, “ Daily Star ”, 29/06/2002
- “ Fresh Lebanon strife is in the making ”, S. Moubayed, “ Daily Star ”, 05/07/2002.
- “ Former lifeguard remembers better times on Ouzai Beach ”, H. Kilani, “ Daily Star ”, 23/08/2002.



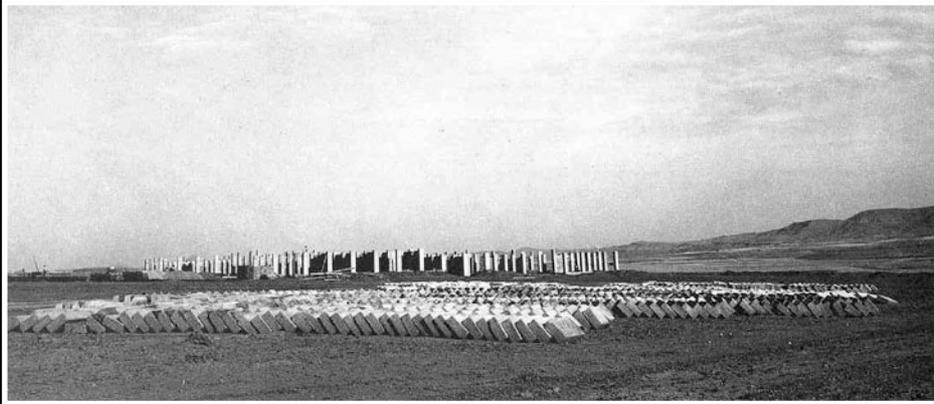
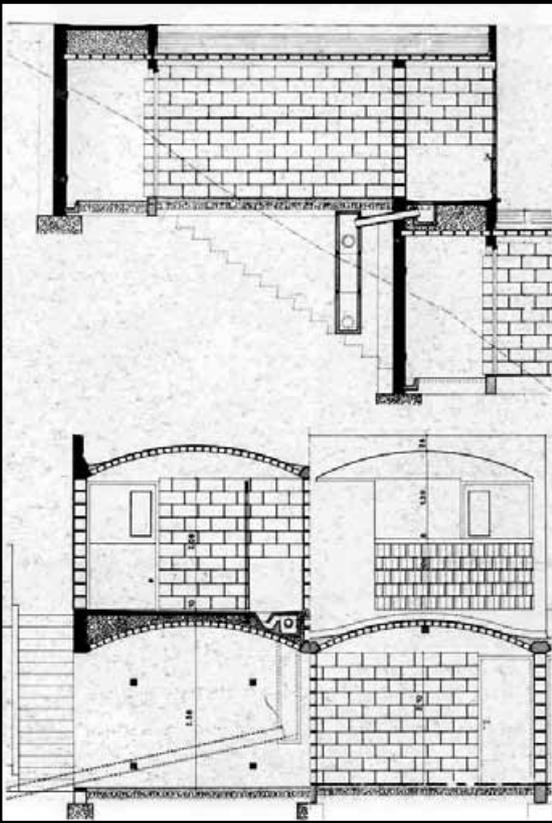
Ouvrages de Roland Simounet.  
De haut en bas :  
réhabilitation du bidonville de  
Djenan el-Hassan, Alger (photo  
Girard) / Djenan el-Hassan  
(photo C. Gimonet) / Ville  
nouvelle de Timgad (photo R  
Simounet). Illustrations tirées  
de "Roland Simounet, d'une  
architecture juste, 1951-1996",  
éditions Le Moniteur, Tours,  
1997

## 5.4-Projet

- “ Architecture of the islamic world ”, chapitre 3, “ Trade and travel : markets and caravanserais ”, E. Sims, chapitre 5, “ The elements of decoration : surface, pattern and light ”, D. Jones, sous la direction de G. Michell, éditions “ Thames and Hudson ”, Londres, 1995.
- “ Alvaro Siza, professione poetica ”, éditions Electa, Milan, 1986.
- “ Eduardo Souto de Moura ”, A. Esposito et G. Leoni, éditions Electa, Milan, 2003.
- “ Roland Simounet, d’une architecture juste, 1951-1996 ”, éditions Le moniteur, Tours, 1997.
- “ Histoire de l’architecture et de l’urbanisme modernes ”, Tome 3, “ De Brasilia au post-modernisme 1940-1991 ”, M. Ragon, collection Points, série Essais, éditions Casterman, 1986.
- “ Les cahiers de la recherche architecturale ” n° 27, 28, 1<sup>er</sup> trimestre 1992, “ La distribution : une articulation sur l’habitat de l’Orient arabe ”, J.C. Depaule, sous la direction de C. Robin, éditions parenthèses.
- “ Nature, Art, Paysage ”, G.A.Tiberghien, éditions Actes Sud, Vérone, 2001.
- “ Le territoire dans l’art des années 60 ”, C. Aubin, maîtrise universitaire sous la direction de D.Baqué, université paris VIII, octobre 1999, consultable également sur <http://www.territoiresinoccupes.free.fr>
- “ Le droit de l’urbain, de l’urbanisme à l’urbanité ”, deuxième partie, “ Chroniques utopiques à l’usage des citoyens et des voisins : comment renouer le dialogue ? ”, M. Huet, éditions Economica, paris, 1998
- “ L’état des ressources utopiques ”, J.M. Cottin, mémoire de fin de cinquième année, école d’architecture de Saint-etienne.
- “La maçonnerie sans fard ”, D. Bernstein, J.-P. Champetier, F. Peiffer, éditions du Moniteur, Paris, 1982.
- “ Les 200 colonnes d’Alger, 1954-1957, F. Pouillon, architecte, AMC n°1, 1983.
- “ L’héritage de F. Pouillon ”, B. Huet, AMC n°71, Mai 1996.
- “ Projet d’un village socialiste agricole, oued Damous, wilaya de Guelma ”, E. Donato, architecte, AMC n° 48, Avril 1979.

## 5.5-romans et beaux livres

- “ Le rocher de Tanios ”, A. Maalouf, collection poche, éditions Grasset et Faquelles, Paris, 1993.
- “ les échelles du Levant ”, A. Maalouf, collection poche, éditions Grasset et Faquelles, Paris, 1996.
- “ Poste restante Beyrouth ”, H. el-Cheikh, traduit de l’arabe (Liban) par M. Burési et J. Cherayed, éditions Actes Sud, Arles, 1995.
- “ Femmes de sable et de myrrhe ”, H. el-Cheikh, traduit de l’arabe (Liban) par M. Billacois et B. Tahnan, collection babel, éditions Actes Sud, Arles, 1995.
- “ Histoire de Zahra ”, H. el-Cheikh, traduit de l’arabe (Liban) par Y. Gonzales-Quijano, collection Babel, éditions Actes Sud, Arles, 1999.
- “ Yalo ”, E. Khoury, traduit de l’arabe (Liban) par R. Samara, collection Sindbad, éditions Actes Sud, Arles, 2004.
- “ Une ville dans la mémoire ”, A. R. Mounif, traduit de l’arabe (Jordanie) par E. Gauthier, collection Sindbad, éditions Actes Sud, Arles, 1996.
- “ Avicenne ou la route d’Ispahan ”, G. Sinoué, collection Folio, éditions Denoël, France, 2003.



De haut en bas :  
 R. Simounet, coupes et détails  
 des cellules de Djenan el-  
 Hassan / R. Simounet, début de  
 chantier et réception des  
 matériaux pour la ville nouvelle  
 de Timgad (photo R. Simounet)  
 / Travaux de remblais en bord de  
 canal en murs gabion, Afrique  
 noire (bromuche de promotion  
 de l'entreprise France Gabion,  
 Valence, 2003)

- “ Le voyage en Orient ”, H. Hesse, traduit de l’allemand par J. Lambert, éditions Calmann-Lévy, France, 2002.

- “ Voyages en Orient ”, S. Aubenas, J. Lacarrière, éditions Hazan, Paris, 1999, 2001.

- “ Photographies du Levant ”, J.-L. Huot, A.S. Kardous, IFAPO, Beyrouth, 2001.

- “ Des photographies à Beyrouth : 1840-1918 ”, F. C. Debbas, éditions Marval, Paris, 2001.

- “ Allah O Akbar, voyage dans l’islam militant ”, Abbas, Magnum, éditions Phaidon, Hong-Kong, 1994.

## *5.6-Entretien*

- J. Ligier-Belair, architecte, Beyrouth le 07/11/2002 ; D. Harmadayan, architecte, Beyrouth le 07/11/2002 ; M. Rajab, architecte-urbaniste, enseignant à l’université libanaise, Beyrouth le 08/11/2002 et le 10/02/2003 ; H. Debs, architecte-urbaniste, Beyrouth le 12/11/2002 ; M. Harb el-Kak, architecte-urbaniste, enseignante à l’université américaine de Beyrouth, Beyrouth le 19/11/2002 ; E. Chedid, directeur d’Elyssar, Beyrouth le 20/11/2002 ; M. Ali, sociologue rattaché au Hezbollah, Beyrouth le 20/11/2002.

## *5.7-Musique*

- M. Khalife, “ Concerto al Andalous, suite andalouse pour oud et orchestre ”, avec l’orchestre national symphonique de Kiev, Nagam records, 2002.

- R. Abou-Khalik, “ Blue Camel ”, ENJA records, 1992

## *5.8-Crédits photographiques et fonds de cartes*

- Sauf précision en légende, les photographies présentes dans ce mémoire sont des photographies personnelles, au même titre que les différents dessins.

- Les fonds de plans apparaissant sur les cartes c11, c12, c13, c14 et c15 sont tirés de plans photogrammétriques établis par l’armée libanaise en 1997, ministère de la défense nationale, direction des affaires géographiques, Beyrouth.

- Les représentations parcellaires d’Ouzai c16 et c17 sont établies grâce à différentes cartes présentes dans la thèse de V. Clerc, “ les principes d’action de l’urbanisme. Le projet Elyssar face aux quartiers irréguliers de Beyrouth ”, université Paris VII, IFA, Marne-la-Vallée, décembre 2002.

- La représentation des activités commerciales d’Ouzai c23 est établie à partir d’une étude de W. Charafeddine publiée dans “ Illegitimate settlements in West Beirut : a manipulation of tenure policies and class struggle over land ”, M. Bassin Halabi, master en urbanisme, institut de technologie du Massachusetts, Juin 1988 et complétée par un travail de terrain en novembre 2002 et février 2003.

- les fonds de c3 et c4, cartes du Proche-orient et du Liban, proviennent d’une photographie satellite obtenue sur le site <http://www.visibleearth.nasa.gov>

- cartothèque du CERMOC, Beyrouth

- cartothèque de l’université Saint-Joseph, département de géographie, Beyrouth





## REMERCIEMENTS

La longue liste de remerciements nous démontre que les personnes qui m'ont aidé régulièrement ou ponctuellement font, en fait, foule. L'élaboration du projet a donc aussi été collective.

Je remercie d'abord mes parents et ma frangine, à qui je dois beaucoup, de leur soutien, de leur patience et de leur temps. Merci Sylvie pour les traductions. Je remercie ensuite les amis de Saint-Etienne, tous autant qu'ils sont, en particulier Jérôme et son frère Sylvain pour leur avis, au cours de ce travail, sur les choix techniques et constructifs du projet. Merci aux amis d'archi, d'AAlex à Yvonnick, ceux avec qui j'ai doucement pris l'habitude de travailler, de discuter, de partager et qui m'ont permis de me situer et/ou de m'engager dans cette discipline. Merci en particulier à Fabien, Vanessa, Laetitia, Benoit, qui ont vraiment fait de l'architecture autre chose, pour moi, que de simples "devoirs à la maison", mais un plaisir, un prétexte, pas encore une passion. Merci aux amis rencontrés au Liban, Angela, Paul-Eric, Pauline, Jean-Claude, Karim, Dominique, Charbel, Basile, Rose-Hélène où tous avaient des manières si différentes de vivre Beyrouth. Merci à Sahar pour ses traductions, son aide en tant qu'interprète et son courage en tant qu'athée. Merci à Hammoudi et aux autres habitants d'Ouzai rencontrés. Encore merci à Eric Verdeil de m'avoir encadré pendant mon stage au Liban, d'avoir permis le soutien du CERMOC lors des deux mois de terrain. Merci à Bertrand pour les dépannages sur le logiciel de mise en page. Merci à Yannick pour son anti-conformisme et la semaine agitée passée à Beyrouth. Merci à Nicole Noisette, de la bibliothèque de l'école, d'avoir toujours commandé les livres que je lui suggérais. Merci à l'éternelle équipe de professeurs des sciences humaines de l'école pour leurs enseignements. Enfin merci à Patou qui m'a dit un peu par hasard, il y a une dizaine d'années, que je ressemblais à un de ses amis étudiant en architecture... Tiens, pourquoi pas? Merci à Marie-Claire Mitout et Denis Lengart de leur suivi tout au long de ces 18 mois, ainsi que les autres membres du jury, messieurs Darles, Davie et Martinuzzi, pour leur présence et leur participation au jugement.



**COTTIN Jean-Marie,  
Mémoire de TPFE, Juin 2004  
"Un caravansérail contemporain dans la banlieue-sud de Beyrouth"**

**Membres du jury :**

**Directeurs d'étude : Marie-Claire MITOUT, plasticienne et Denis LENGART, architecte DPLG et urbaniste, enseignants à l'école d'architecture de Saint-Etienne, personnalités extérieures : Christian DARLES, architecte DPLG, enseignant à l'école d'architecture de Toulouse ; Michaël F. DAVIE, docteur es-géographie urbaine, enseignant-chercheur à l'université de Tours ; Francis MARTINUZZI, architecte DPLG, peintre, enseignant à l'école d'architecture de Saint-Etienne.**



