



HAL
open science

Notice et carte de Beyrouth

Bruno Dewailly

► **To cite this version:**

Bruno Dewailly. Notice et carte de Beyrouth. François Bost, Laurent Carroué, Sébastien Colin, Olivier Sanmartin. Images économique du monde 2012: géoéconomie-géopolitique, Armand Colin, pp.3, 2011. halshs-00756963

HAL Id: halshs-00756963

<https://shs.hal.science/halshs-00756963>

Submitted on 24 Nov 2012

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

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

Beyrouth

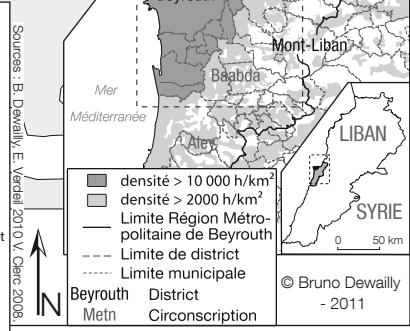
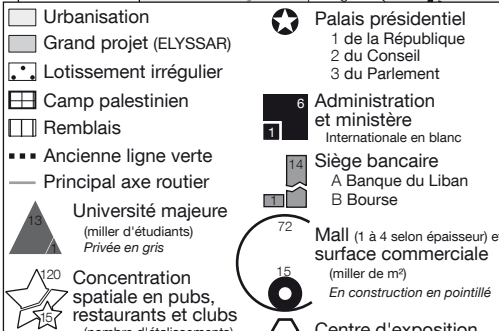
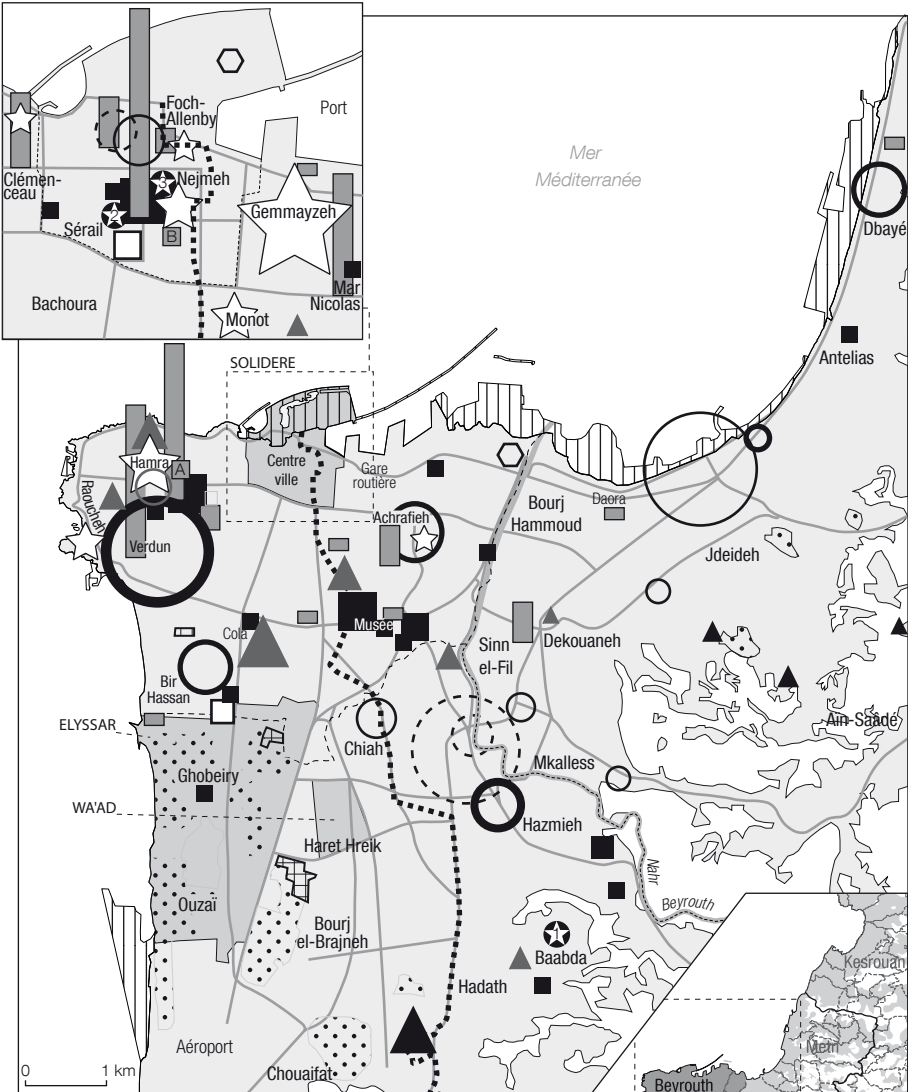
Un centre et un carrefour mondialisés

En 150 ans, la ville est passée du statut de localité portuaire secondaire à celui d'une agglomération capitale mondialisée, carrefour d'échanges de l'Orient méditerranéen et porte du monde arabe sur l'Europe préférée par elle. Cette ville port effervescente était également, avant la guerre civile, l'un des centres intellectuels et artistiques les plus actifs de la région. Aujourd'hui, la ville compte 400 000 hab., la Région Métropolitaine de Beyrouth 1,6M et l'aire urbaine 2,2M, soit respectivement 10,5%, 41% et 56,5% de la population nationale. Initialement développée sur le promontoire nord du cap, la ville recouvre ensuite son ensemble avant de s'agglomérer aux petites localités périphériques de piémont et du littoral pour progresser enfin sur les pentes du Mont-Liban tout en se densifiant.

Le commerce est la base de l'économie de cité et avec lui les activités de services, telles que le secteur bancaire garanti par le secret. Sensible aux tensions régionales, cœur et réceptacle d'un système politique confessionnel devenu ploutocrate, le dynamisme économique profite de tous les trafics (recels, blanchiments, contrefaçons, armes, organes, êtres humains, etc.) au point d'être devenu, à la faveur de la guerre civile, sa spécialisation première.

Fragmentation spatiale et polycentralité

Les quinze années de guerre civile ont énormément marqué la structure de l'agglomération et les dynamiques spatiales. La répartition communautaire, doublée parfois d'une sous division politique ou sociale, fragmente l'espace en territoires mis momentanément en réseaux par les relations d'affaires. La butte d'Achrafieh et les municipalités situées sur son versant est sont majoritairement habitées par des populations chrétiennes, tandis qu'à l'ouest le cap héberge traditionnellement les populations sunnites et druzes. Surtout implantées en banlieue sud, les populations chiites, résident également dans des quartiers populaires nord et est (Bachoura, Basta). L'embourgeoisement d'une partie de la communauté favorise leur implantation dans une variété de quartiers plus aisés (Verdun, Hamra, etc.), tandis que le projet Elyssar visant à restructurer le front de mer irrégulièrement loti est dans l'impasse et que la



reconstruction de Haret Hreik, cœur politique du Hezbollah pilonné en 2006, s'achève.

La fragmentation socio-communautaire se double d'une polycentralité. Confiée à l'entreprise SOLIDERE, la reconstruction du centre-ville se veut le miroir du Liban qui renaît et concurrence désormais les quartiers d'Hamra, Verdun et Mar Nicolas dans lesquels les activités de CDB et de luxe s'étaient déployées. Parallèlement, et à la faveur de l'amélioration des infrastructures et de l'évolution des modes de consommation, d'autres centralités émergent. Autour du musée, une concentration administrative (tribunaux, sécurité générale, ministère des finances, etc.) se relocalise plus au centre de l'agglomération, tandis que sur les piémonts périphériques, aux carrefours des principaux axes de communication, de vastes galeries commerciales autour des premiers hypermarchés voient le jour.

Dynamiques spatiales, déséconomie et enfer urbain

Malgré les embrouillages, l'automobile règne en maître - leur nombre dépasse celui des résidents – tandis que transports en commun épars et scooters rapiécés servent aux plus pauvres et aux dizaines de milliers de travailleurs étrangers : bonnes, gardiens, manouvriers, travailleurs du bâtiment, etc. La progression des écarts de richesse s'expose ostensiblement, renforce la ségrégation spatiale et privatise inexorablement l'espace public. Réinvestis pour partie dans l'immobilier, les produits des trafics, les capitaux arabes ou de la diaspora ont suscité des logiques spéculatives et de rente, favorisé un développement surdimensionné du secteur et généré une bulle, actuellement maintenue à grand déploiement de prêts immobiliers. L'obsession des affaires conditionne le développement insouciant et crépusculaire des activités et des mœurs dont l'horizon environnemental non-soutenable pointe.

Bruno Dewailly

Beyrouth, le 10 mai 2011