AUX SOURCES DE LA MODERNITÉ DE BEYROUTH : 1860-1940

L'émergence récente de la ville de Beyrouth au milieu XIXe s'inscrit directement dans ce grand chambardement qu'engendre l'avènement de la modernité. Mondialisation des échanges, internationalisation des problèmes de croissance des villes, superposition de structures sociales.... Le réseau de villes qui fonctionnait, avec prospérité d'ailleurs, à l'époque ottomane à savoir Damas, le Caire, Jérusalem, Alep, Bagdad etc. (route de la Mecque) se fait remplacer par des villes comme Haiffa et Beyrouth. Dans cette nouvelle configuration politique et économique, Beyrouth devient à la fois la ville support du nouveau pouvoir lié à l'effondrement de l'empire et un relais économique.

Beyrouth jusqu'au milieu du XIXe siècle était une petite ville de l'Empire ottoman, dans laquelle on retrouvait l'ensemble des "composantes" d'une ville arabe ottomane : une ville fortifiée avec ses six grandes portes, un appareil administratif représenté par le sérail, la maison du juge et deux prisons, ainsi qu'un bazar artisanal situé au coeur de la ville, à la fois producteur et commerçant, réparti par métier. En quelques décennies les bases pour le développement d'une ville à façade moderne, telle que le deviendra Beyrouth sont posées, en corrélation avec tous ces bouleversements que vit la région à l'époque. Il s'agira donc de comprendre par quels mécanismes et processus de nouvelles formes de production de l'espace vont se substituer aux anciennes.

Le legs ottoman : vers une première occidentalisation de l'espace

La période du mandat français sur le Levant 1918-1943, qui, à la différence des colonies devait se limiter dans le temps - correspond à l'accélération du processus de mise en place des mécanismes de "modernisation" de l'espace. Au Levant le pouvoir mandataire bénéficie de la modernisation du droit par les Tanzimat (1838 et 1856,). Le processus d'occidentalisation et les premières ruptures sont donc opérées dès l'époque ottomane.

L'Empire ottoman lèguera une règlementation foncière et urbaine dont les principes fondateurs sont réformés. Une réglementation urbaine, qui elle, prendra ses racines dans une distinction entre espace public et privé. A partir du XIXe siècle apparaît un règlement sur la déclaration d'utilité publique, (une refonte du règlement de construction de 1864 à Istanbul), sur l'expropriation en 1856, l'alignement des rues, la plantation des arbres etc.., un souci d'embellissement et d'esthétique émerge. Jusqu'aux années 1930, les quelques règlements introduits avec les Tanzimat sur l'expropriation pour utilité publique[1], l'alignement, la largeur des rues satisferont le mandat. Puis apparaissent des périodes où cette question est mise en avant et acquiert une grande importance. En 1932, une première modification est apportée à la loi sur l'expropriation pour utilité publique[1]. Istanbul se verra la première appliquer ces réformes et ce désir d'occidentalisation. Elle servira d'avant-garde pour les autres villes de l'Empire. Beyrouth, à l'instar de l'ensemble des villes de la province ottomane connaîtra ces grandes réformes, mais avec la particularité d'une transformation encore plus radicale.

Les nouveaux acteurs de l'urbain

Ces changements introduits depuis le milieu du XIXe siècle s'accompagnent de l'émergence de nouveaux acteurs urbains qui contribuent -parfois même sans en avoir fait le dessein- à institutionnaliser de nouvelles formes d'intervention et de gestion de l'espace urbain. Comme pour la règlementation urbaine les première ruptures sont déjà introduites par les Ottomans, le pouvoir mandataire tentant d'améliorer le legs trouvé sur place. Seule la mise en place du service des Travaux Publics représente une véritable inauguration, car celui-ci s'inspire essentiellement d'un "savoir-faire français" nourri par l'expérience coloniale.

Désormais la ville ne se produit plus par elle même, mais elle se fabrique par des spécialistes en la matière qui vont essayer d'orienter son développement, de la moderniser en la rationalisant, de l'assainir.... Parmi les "professionnels" de la ville apparaissent d'abord les ingénieurs. Introduits avec l'administration mandataire, ceux-ci se voient confier les décisions les plus importantes concernant les grands travaux. Opérant à partir du service des Travaux Publics, ils chapeautent le système décisionnel puisqu'ils sont aussi chargés du

contrôle de la municipalité. Le début du siècle consacre les architectes et urbanistes, mais leur fonction reste tout à fait nouvelle par rapport aux modes de "fabriquer" la ville plus traditionnels. La municipalité et ses services techniques représentent l'instrument institutionnel incontournable pour la ville moderne. Et enfin, un autre type d'acteur qui n'est pas directement concerné par l'urbain mais qui ne contribue pas moins à le façonner : ce sont les sociétés concessionnaires et les banques qui agissent en tant que financiers pour la création d'une ville nouvelle ou d'un équipement d'envergure.

Le conseil municipal de Beyrouth prend naissance en 1877, à partir d'une loi ottomane inspirée du code napoléonien. La municipalité de Beyrouth est créée en 1922. Le 7 mai 1926, l'arrêté n° 3627 fixait l'organisation et les attributions du conseil municipal de Beyrouth, après l'approbation du haut-commissaire[2]. L'institution et l'organisation des municipalités dans les villes importantes des provinces de l'Empire ottoman ont été très probablement faites à l'image de ce celle de la capitale. La première municipalité s'organisa en 1858[3] en vertu des lois du II Djem II et du 24 Chev. 1274. Suivant les dispositions de ces lois, les municipalités étaient dirigées par un directeur, et par un conseil municipal comprenant des propriétaires d'immeubles choisis par la Sublime Porte et des membres étrangers. Une direction spéciale de construction dont tous les fonctionnaires étaient nommés par le gouvernement, chargés de l'alignement des rues et autres tâches similaires. La seule certitude que nous avons concernant la municipalité de Beyrouth, c'est que le conseil municipal dont hérite le mandat, fonctionnait depuis 1915. L'organisation municipale connaîtra en fait plusieurs remaniements. Le haut-commissariat intègrera un conseiller pour le municipe de Beyrouth, ainsi qu'un conseiller technique pour l'intérieur dont la mission dépassait le cadre strict de la ville de Beyrouth. Ces conseillers avaient pour mission d'apporter "l'aide technique" nécessaire en attendant que se forment les cadres compétents libanais capables de prendre la relève :

"Pour mener à bien cette lourde tâche (travaux d'aménagement), l'administrateur de la ville, notable musulman, comprenant que l'éducation technique des éléments libanais dont il pouvait disposer était encore insuffisante, demanda au haut-commissariat de mettre un ingénieur français à la tête de ses services. Les résultats obtenus montrent ce que peuvent la collaboration cordiale et l'entente entre les agents de la puissance mandataire et les autorités locales"[4].

En fait, le service technique municipal (créé sous mandat français) va avoir pour tâches l'ensemble des petits travaux d'aménagement; alignement, rectification des voies existantes, délivrance du permis de construire.Par contre, le service des Travaux Publics s'impose comme un acteur des plus déterminants de l'urbain. A travers les concessions, dès la fin du XIXe s., commence à se réaliser l'ensemble des travaux de génie urbain. Ces sociétés concessionnaires agissant dans un objectif commercial, sous contrôle de l'administration du mandat, vont en fait contribuer considérablement à transformer la ville. L'ensemble des services urbains va être fourni à travers cette formule - l'éclairage de la ville, le tramway, les travaux d'aménagement du port -, ainsi que l'aménagement du sous-sol, la distribution de l'eau, les égouts. Les contrats établis portaient souvent sur une quarantaine d'années, dépassant le cadre du mandat.

Un urbanisme de plan

Le dessin de transformer Beyrouth "en grande ville moderne" pour reprendre la terminologie utilisée dans les premiers rapports sur les activités levantines, existait depuis les années vingt. Concernant l'aménagement de la ville de Beyrouth, l'objectif était certes de "moderniser" la ville. Cependant, il ne s'agissait pas pour autant d'une politique d'aménagement préétablie, décidée par les hautes autorités du mandat que devaient exécuter des services qualifiés - sauf pour les aménagements relatifs au port de Beyrouth, étant donné son importance stratégique pour la France[5]. Les dix premières années, la législation en matière d'urbanisme, héritée de la période ottomane, était toujours en vigueur, aucun plan d'ensemble n'ayant été conçu pour Beyrouth. Pourtant, à la fin du mandat, la physionomie de la ville sera

transformée et les sillons de son évolution seront tracés.
Dès les années vingt apparaît le projet de faire venir de la métropole ou d'Alger un urbaniste pour " la conservation, l'organisation et l'extension des villes". Il est évident que le souhait de moderniser la ville de Beyrouth, siège du pouvoir mandataire, est constamment formulé. Cependant il faudra attendre encore une dizaine d'années, pour que se concrétise le projet. Dans une note envoyée par M. Vasselet, inspecteur général des Travaux Publics, il souligne les premières expropriations effectuées par les autorités turques en 1915 en vue d'ouvrir de nouvelles artères :

"[...] Des quartiers entiers de Beyrouth avaient été démolis sous l'ordre de Djemal Pacha dans le but louable de créer des percées et de faire place à des constructions modernes"6.

Les premiers qui ont élaboré le projet de détruire le noyau de la ville afin de créer des percées nouvelles et des grandes avenues étaient les Ottomans. L'idée de l'aménagement d'une place qui finira par être réalisé pendant le mandat français à qui l'on attribue souvent cet aménagement central au coeur de la ville de Beyrouth, commence à se réaliser sous Djemal Pacha Ces travaux commencent en 1914 quand la ville de Beyrouth était encore sous domination ottomane. La détermination pour mettre à exécution ce premier projet d'embellissement réalisé à partir d'un plan, tardera à venir plus tard quand les Français auront en main la ville.
Dans les années trente et pour la première fois dans le discours qui concerne la ville apparaît très clairement une préoccupation hygiéniste : "Il s'agit désormais de doter la ville de Beyrouth de grandes installations répondant aux exigences les plus immédiates en ce qui concerne la salubrité et l'hygiène." C'est dans ce cadre de préoccupation que la SPRV "Société des Plans Régulateurs des villes" est appelée pour établir un plan d'aménagement, d'embellissement et d'extension. La problématique et le savoir-faire de la SFU (Société Française des Urbanistes) se trouvent ainsi transférés à Beyrouth, en vue de mettre la ville aux normes de l'urbanisme français.

Le "Plan d'Aménagement d'Embellissement et d'Extension"

René Danger, topographe de formation, à la tête du cabinet Danger qui intervient aussi bien en métropole, dans les colonies ou à l'étranger, mobilise en quelque sorte une même grille d'analyse qui permet d'intégrer des données différentes. Les éléments de l'analyse se résument à la géographie, la démographie, l'histoire et les fonctions économiques et administratives. Les instruments mobilisés relèvent d'autres disciplines scientifiques à l'image de l'urbanisme proposé : la statistique, la géologie, la métrologie, la médecine....
L'aménagement - le rapport justificatif proposé se fonde aussi sur le fonctionnalisme (souple) et l'esthétisme. La modernité véhiculée par ces propositions cherche à se situer dans la continuité.
La "Société des Plans Régulateurs des Villes"[7] propose un "Plan d'Aménagement, d'Embellissement et d'Extension" qui dans sa présentation révèle de l'approche méthodologique. L'ensemble est composé: d'un plan topographique de la ville à l'éch. 1/5000e, du plan d'extension et d'embellissement à l'ech. 1/2000e et des analyses et solutions "socio-spatiales" (Programme et Règlement, rapport d'enquête et justificatif, règlement de police sanitaire, règlement de voirie, description des servitudes générales).
La ville se présente comme une sorte de contenant, avec les mêmes composantes dont il s'agit de saisir les nuances à chaque opération, et de traiter à partir des grandes théories hygiénistes appliquées à l'espace. Comment s'applique cet urbanisme fonctionnaliste/hygiéniste à la ville de Beyrouth à peine sortie de l'Empire ottoman ?
L'enquête urbaine pose un regard global et instantané sur la ville dans l'objectif de proposer les solutions les plus adaptées. Mais ce faisant, elle intègre à la fois le passé par la dimension historique, le présent et l'avenir puisque les résultats de cette enquête conduiront à faire des choix d'aménagement. La tentative de saisir une dynamique se fait clairement ressentir. Le moment du plan appartient à une continuité, le projet ne fige pas le temps. Elle mobilise des thèmes qui, du point de vue des auteurs, constituent les

composantes urbaines indispensables à la compréhension: la géographie, l'histoire, la démographie, les études sanitaires, et les fonctions économiques et administratives et de loisirs constituent les éléments de l'analyse urbaine. Cette topographie des lieux, nécessaire à l'urbanisme scientifique revendiqué, utilise des instruments de mesure relevant d'autres disciplines scientifiques; la statistique, la géologie, la météorologie, la médecine, représentées essentiellement au moyen de graphismes et de cartographies.
L'universalité de la science est ici utilisée comme preuve de l'universalité des jugements portés et, ultérieurement, des propositions faites. Cependant, la retranscription des résultats d'analyse manifeste non seulement une subjectivité personnelle, mais surtout éclaire sur le regard extérieur porté sur un territoire étranger, et plus précisément sur la représentation de l'Orient dans l'imaginaire occidental.
La problématique urbanistique véhiculée par les frères Danger émane du débat doctrinal sur l'urbanisme qui a marqué la France dans les trois premières décennies du siècle, à savoir la tendance représentée par la S. F.U. Quinze ans à peine séparent ce plan d'aménagement élaboré pour la ville de Beyrouth, de l'institutionnalisation officielle du procédé pour les villes de la métropole par la loi Cornudet (1919)[8]. Simultanément, des plans se confectionnent pour des villes comme Alep, Damas, Beyrouth et pour des villes françaises comme Troyes, Caen, Nîmes, Marseille et encore bien d'autres.
Assainir par l'hygiène, ordonner par la circulation et le zoning, ces concepts sont porteurs de projet de société. L'assainissement et l'hygiène resteront néanmoins l'apanage de l'urbanisme moderne, voire post-moderne. Par contre, ce qui caractérise l'urbanisme de cette période, et qui disparaîtra avec l'hégémonie de l'urbanisme des CIAM d'après-guerre, est la dimension accordée à l'art urbain, l'urbaniste doit "tendre à faire œuvre d'art".
Les propositions d'aménagement de ce plan se caractérisent par une volonté de non rupture. La S.P.R.V. intègre dans son projet les aménagements du port élaborés par les sociétés concessionnaires, et ceux entrepris par la municipalité, exclut les aspects techniques de l'assainissement déjà pris en charge aussi par des sociétés concessionnaires. De même toutes les études - archéologie etc...- ayant servi à l'enquête urbaine sont celles trouvées sur place émanant des différents services de l'administration du mandat. Le zoning concrétise la tendance "naturelle" observée sur le terrain. Aucune percée importante, sauf celle qui concerne la destruction du petit sérail et l'aménagement pour dégager la perspective dans ce quartier, ne vient défigurer radicalement le tissu urbain. Les voies projetées tentent de prolonger un tracé en cours, sinon d'en dédoubler un autre. Les changements notables proposés par ce plan, restent les trois lotissements -dont une cité-jardin-, la création de quelques belvédères, et l'aménagement de quelques places, squares, et enfin le boulevard périphérique. Cette relative prudence quant à l'intervention physique sur la ville se justifie t-elle seulement par cet urbanisme qui se place dans la continuité, ou par un dépaysement face à un tissu urbain qui exprime une culture tout à fait autre, ou encore tout simplement par la distance entre le lieu de conception du projet et le travail de terrain ?
Dans son ensemble le P.A.E.E. ne connaîtra pas de réalisation, quelques tronçons de voies seront exécutés, notamment en ce qui concerne le boulevard périphérique. L'absence d'une réglementation permettant d'appliquer le P.A.E.E. servira d'argument pour expliquer la non application du projet[9]. Par contre, il provoque une dynamique qui engendre des débats sur les questions réglementaires jusqu'aux années 1934/36. L'existence du P.A.E.E. en tant que document crée la base d'une discussion sur les questions réglementaires, particulièrement en ce qui concerne le règlement de voirie et le permis de construire. Il va jouer un rôle d'accélérateur d'un processus en cours, mais avec beaucoup de lenteur puisque depuis l'établissement du mandat ces questions n'avaient pas mobilisé l'attention.
Le 08 novembre1934, le délégué du haut-commissaire auprès de la République libanaise informe celui-ci, que le projet d'arrêté préparé par M. Danger concernant l'extension et l'embellissement de la ville avait été adopté par la commission municipale de Beyrouth. Cependant certaines questions d'ordre technique se posaient, à savoir si les

servitudes à créer devaient l'être par un texte législatif ou règlementaire, étant donné les restrictions qu'apportaient certaines dispositions à la libre disposition des propriétaires sur leurs terrains[10]. A cette question le haut-commissaire répondra que les dispositions prises par M. Danger :
"doivent être insérées dans un projet de loi que le gouvernement pourra présenter à la chambre."[11]

Le 03 avril 1934, la commission des Travaux Publics se réunit pour étudier un projet de loi dont le principe directeur se résume au recours obligatoire à un architecte chargé de la construction pour toute obtention du permis de construire. Un programme de grands travaux est décidé pour Beyrouth le 27 février 1935 qui reprend les grandes lignes du plan Danger, à savoir :

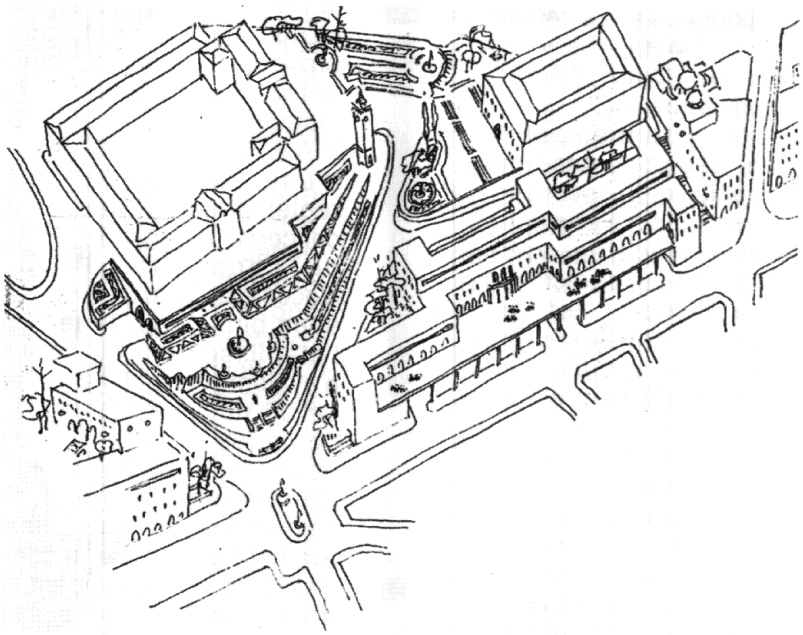
- l'aménagement du quartier du vieux sérail ainsi que des accès au port,
- l'aménagement du quartier de l'étoile,
- l'achèvement de la corniche entre la chapelle anglicane et le terminus oriental du boulevard.
- la construction du tronçon du boulevard de ceinture

et qu'il a été convenu avec les autorités locales -entre autres- de la mise au point d'une réglementation en matière de voirie, d'hygiène et d'esthétique (terminologie introduite dans le langage concernant la ville).

L'urbanisme du mouvement moderne introduit par le plan Ecochard de Beyrouth en 1943

Une décennie sépare le plan Ecochard du plan Danger et pourtant les propositions du plan Ecochard expriment déjà un urbanisme très inspiré du mouvement moderne. Malgré l'aspect très schématique du plan qui se présente sous trois grands chapitres : les grandes voies de circulation: un tracé de voie hiérarchisé , la ville nouvelle : la construction d'une ville nouvelle et l'urgence des réalisations. Désormais il n'est plus possible de laisser la ville se construire sans l'interventiuon à l'amont du spécialiste. Ce

SCHEMA IV : VUE À VOL D'OISEAU DE L'ENSEMBLE DE L'AMÉNAGEMENT



principe est clairement énoncé dans le paragraphe qui traite des voies d'arrivée en ville, quand il rejette la possibilité d'élargir les voies en leur laissant leur tracé car "ces élargissements laissent subsister le tracé empirique de la voie." Le projet de la ville nouvelle laisse plus facilement transparaître les principes et les théories qui soutendent la proposition. Le premier principe qui justifie le choix de l'emplacement est d'ordre climatique, l'habitation a des besoins particuliers . La séparation des fonctions : la ville nouvelle est excentrée par rapport au centre des activités, notamment du port. La distance n'ést plus problématique puisque désormais, "les transports en commun peuvent rapidement transporter à prix modique une grosse masse de population". L'urbanisme a le pouvoir de mofifier les rapports sociaux:
"De plus la proximité de la ville ancienne et les facilités de communication avec cette dernière et les autres villes permettront non seulement l'habitation résidentielle, mais encore le logement de toute une population travailleuse qui y sera facilement amenée par les transports en commun." Une ville "égalitaire" qui regrouperait différentes catégories sociales et ce, par le seul fait de l'urbanisme nouveau.

La voirie comme armature de la ville projetée

"L'épine dorsale de cette ville nouvelle serait la nouvelle route de Saïda en ABC". Une hiérarchisation des voies, "à part ces quelques grandes lignes intérieures, une série de voies intérieures seraient étudiées en tenant compte des vues et des courbes de niveau". L'urbaniste ne se limite pas à fixer au sol l'emplacement et les contours de la ville, mais détermine aussi "les principes de construction"; c'est peut-être dans ce paragraphe qui précise l'image projetée de la ville et l'exprime sans encombres, qu'il est possible d'avancer que les aspirations aux idées des CIAM précédaient à sa rencontre avec Le Corbusier ou peut-être même guideront sa trajectoire future qui le conduira à de telles rencontres :

"Etant donné les grandes surfaces utilisables dans cette ville nouvelle, et surtout les possibilités d'extension qu'elle présente, on devra se refuser de la manière la plus absolue à adopter le vieux principe de construction des villes qui veut que les rues soient des corridors bordés de maisons jointives, les surfaces accordées à chaque propriétaire devront être suffisantes pour avoir non seulement des retraits sur rues, mais encore pouvoir situer leurs bâtiments en plein milieu de jardin. Ceci sera obtenu par des bâtiments importants à étages en groupant en coopératives plusieurs propriétaires qui pourraient alors construire en un seul bloc toute une série de bâtiments et profiter de la sorte de grands espaces communs. Ainsi le système de la construction à cour fermée, si détestable pour les bâtiments à étages, pourra être complètement proscrit de la ville nouvelle, et les constructions bénéficieront de grands espaces que les constructions de rapport isolés n'auraient jamais pu avoir.
Dans l'ensemble de la ville, la hauteur des bâtiments sera très limitée et les servitudes imposées seront très strictes afin d'obtenir un ensemble qui pourra être la gloire de la République Libanaise."

Une ville nouvelle permet déjà de ne plus s'inscrire dans l'histoire, donc de nier les principes fondateurs de la ville telle qu'elle existe, et par le fait même de proposer un nouveau mode de construction qui décrit la forme du grand ensemble, avec toute l'idéologie corollaire. Ecochard s'adonne à ce grand rêve; en finir avec ce "vieux principe de construction" en contre-partie de cet urbanisme qui donnera lieu à "l'homme nouveau".
L'ubanisme devient affaire d'Etat: Ecochard revendique des interventions des autorités en place pour faciliter la mise en oeuvre de son plan. L'aspect financier concerne aussi l'urbaniste. Un paragraphe porte sur "le financement" qui précise:
"Une telle entreprise ne peut être en aucune manière laissée à l'entreprise privée, car la spéculation jouerait et des terrains actuellement sans aucune valeur prendraient du fait des projets de L'Etat une valeur qui interdirait tout travail d'ensemble."
Cet urbanisme fonctionnel et rationnel que propose Ecochard ne reproduira pas les modèles de l'urbanisme colonial et encore moins ses pratiques. Sa problématique consiste à penser la ville avec les techniques actuelles. L'extension programmée par la

création de la ville nouvelle, propose un nouveau mode d'habiter en faveur "des travailleurs" qui offre en plus de la "modernité" plus "d'équité". Modifier le tracé d'une route afin de doubler sa capacité à recevoir des véhicules, relève pour l'urbaniste d'un principe universel "en dehors" de tout contexte politique. Ecochard propose déjà un urbanisme "engagé", envisage de collaborer au mieux avec les compétences locales dans l'objectif de réaliser Le Projet qui défend "l'intérêt général". Attribuer cette démarche au modernisme explique en partie cet utopisme, mais il relève aussi de la personnalité propre de notre homme, respectueux des valeurs humaines. Aspects personnels, période de grandes utopies, Ecochard conçoit son rôle d'urbaniste comme celui d'un régulateur des déséquilibres sociaux et de ceux engendrés par le capitalisme, notamment la spéculation foncière.

La logique dont découle le principe de proposer une ville nouvelle diffère dans son essence même de celle aui est connue dans les colonies : il ne s'agit pas de construire une ville indigène, ou un quartier destiné à une population particulière, mais d'un nouveau mode de production de l'espace qui exige un terrain vierge, sans être contrarié par "l'ancienne" -par opposition implicite à la nouvelle ville-. Ne sommes-nous pas plutôt au coeur de l'idéologie des modernes, où l'urbaniste va contribuer à améliorer le bien-être par le traitement de l'espace - sociabilisation de l'espace-, dont la traduction formelle serait : les espaces verts, rejeter les rues à façades continues, en contre partie de la barre avec ses grands espaces communs.

Les deux plans d'aménagement proposés pour la ville de Beyrouth sous mandat français sont importants car ils marquent le début d'une période; à la différence de la précédente, la ville devient un objet réfléchi dans son ensemble par des spécialistes à partir des théories sur l'espace et l'urbain, reflétant des valeurs esthétiques et sociales. Ils introduisent donc, au-delà d'un banal élargissement de rues et de la création de places, une nouvelle conception historiquement issue d'une culture qui jusqu'à cette période est étrangère au lieu sur lequel elle doit s'appliquer.

Continuité et ruptures : héritage et modernité

Les bases pour l'occidentalisation de Beyrouth sont jetées avant l'effondrement de l'Empire ottoman. Le mandat français sur le Levant va contribuer à accélérer un processus mis en place par l'administration ottomane au milieu du XIXe siècle. L'ensemble des mécanismes qui contribue à modifier le mode de production de l'espace est déjà amorcés.

Les grands travaux qui vont contribuer à occidentaliser l'espace urbain concernent essentiellement l'infrastructure et la superstructure. La construction d'égouts, l'électrification de la ville, l'arrivée du tramways dans la ville, la création d'une gare, l'agrandissement du port, la création de l'aéroport, constituent autant d'éléments qui vont transformer le physique de la ville et sa capacité à recevoir différentes fonctions. Ces travaux sont exécutés à partir du XIXe siècle sous l'influence française. Cependant l'occidentalisation de l'espace se traduit prioritairement par la mise en place des instruments de l'urbanisme moderne avant de s'attaquer à l'aménagement physique de la ville. Les premiers règlements introduits avec les Tanzimat, notamment l'expropriation pour cause d'utilité publique et la réforme du régime foncier, représentent les fondements du bouleversement du mode de production de l'espace. La gestion de la ville se voit aussi transformer radicalement par la création des municipalités qui en ont désormais la charge. Le Quadi et le muhtasib qui avaient en charge la ville voient leur fonction s'évanouir, et d'autres acteurs se mettent en place. Les concepts d'esthétisme et d'hygiène seront certes très fortement véhiculés par le plan Danger à partir des années trente, cependant ces concepts commencent à voir le jour depuis la fin de la période ottomane. Les travaux réalisés sous Djemal Pacha à Beyrouth, en 1915, amorcent ce désir de changement vers une ville aux grandes artères, le règlement mis en place correspondant aussi à ces préoccupations hygiénistes et esthétiques; alignement des immeubles, plantation d'arbres....

L'urbanisme de plan et la règlementation urbaine deviennent les instruments d'intervention sur la ville. René Danger accusera l'absence d'une règlementation adéquate pour la réalisation de son plan[13]. Par contre, le plan Ecochard 1942 (fin du

mandat) conduira à l'élaboration d'une règlementation urbaine permettant notamment la réalisation de son plan. Dans le cas de Beyrouth, il est difficile de parler d'opposition entre une ville traditionnelle et moderne, les deux modes de produire se superposent et se croisent dans un premier temps. L'imbrication entre la ville qui se laisse construire et les "modèles" d'occidentalisation mis en place par l'ensemble des mécanismes depuis le milieu du XIXe siècle, reste néanmoins très forte.

Marlene Ghorayeb

[1]Décret législatif, n° 16/L de 1932. Ministère des Affaires étrangères. Archives diplomatiques (Nantes). Série E. LEVANT Dossier 942.

[2]Minist. Aff. étr., Archives diplom. Fonds de Nantes, Dossier 2891.

[3] Georges YOUNG : "Corps de droit ottoman" vol. VI. 1906

[4]La Syrie et le Liban sous l'occupation et le mandat français, 1919-1927, p.191.

[5]Le site naturel du Port de Beyrouth a nécessité à plusieurs reprises des travaux d'aménagement, financés en grande partie par l'Etat français, ainsi que pour le reste, par les sociétés concessionnaires qui l'exploitaient.

[6]Ministère des Affaires Etrangères. Archives diplomatiques (Nantes). Série E. LEVANT (1919-34), Dossier n° 354.

[7]Depuis 1912, René Danger exerce en tant que géomètre urbaniste. Une notoriété dans le monde des géomètres, fondateur de l'ordre des géomètres, l'organisation de la profession s'inscrit à son actif; comme l'élargissement du champ professionnel des géomètres à celui de l'urbanisme. Célèbre aussi pour ses cours d'urbanisme donnés depuis 1908.

La loi du 14 mars 1919, complétée par la loi du 19 juillet 1924, fait obligation aux villes de plus de 10.000 habitants d'établir un plan "d'Aménagement, d'Embellissement et d'Extension".

[8]Deux ans plus tard, Danger (René) rédige un projet de loi s'inspirant à la fois de la jurisprudence locale, de la législation française et de celle du Maroc, applicable dans les États du Levant. Danger. R: la législation dans les États du levant sous mandat français. in: L'urbanisme aux colonies et dans les pays tropicaux,textes et rapports du congrès international de l'urbanisme aux colonies et dans les pays de latitude intertropicale, réunis et présentés par ROGER J.pp.103/109.

[9]Lettre du 08/11/1934, du délégué du haut-commissaire auprès de la république Libanaise à M. le comte D. de MARTEL, Ambassadeur, Haut Commissaire de la République française. Archives du M A E. Fonds de Nantes, carton 942.(doct n° 3593)

[10]Lettre du 26/11/1934 Du haut-commissaire au délégué du H.C. auprès de la R.L. Archives du M A E. Fonds de Nantes carton 2891 (doct n° 10507).

[11]Note pour l'ambassadeur du 27/02/1935. M.A.E. Fonds de Nantes carton 942

[12]Idem, Dossier 2891.