

*Sous le patronage du Ministère de l'Intérieur et des Municipalités*



**Municipalité de Beyrouth**

**Région Île-de-France**

**VERS UNE POLITIQUE D'AMENAGEMENT DURABLE  
DES ESPACES PUBLICS DE BEYROUTH :  
ATTENTES, ENJEUX ET DEFIS**

**1er Atelier Urbain – Mardi 22 janvier 2013**

*Université St Joseph, Campus de l'Innovation et du Sport  
Auditorium F. Bassil  
Rue de Damas, Beyrouth – Liban*

*Co-organisé par le bureau au Liban de Cités et Gouvernements Locaux Unis (CGLU) –  
Bureau Technique des Villes Libanaises (BTVL)*



United Cities and Local Governments  
Cités et Gouvernements Locaux Unis  
Ciudades y Gobiernos Locales Unidos  
منظمة المدن والحكومات المحلية المتحدة



BUREAU TECHNIQUE DES VILLES  
LIBANAISES  
المكتب التقني للبلديات اللبنانية

**SYNTHESE DES DEBATS**



*En partenariat avec  
l'Agence Française de Développement (AFD) et  
le Ministère français des Affaires Étrangères et Européennes (MAEE)*



## 1- RAPPELS SUR LE CONTEXTE ET LES OBJECTIFS DE L'ATELIER

Souhaitant réaliser un **saut qualitatif** dans l'aménagement des espaces publics, la Municipalité de Beyrouth, en coopération avec la Région Ile-de-France, a développé le programme « **Aménagement des Espaces Publics de la Ville de Beyrouth** » pour renforcer les capacités d'action de la Municipalité et l'assister dans la mise en œuvre d'une politique d'aménagement des espaces publics.

### Contenu du programme :

Le programme se compose de deux types d'études :

- **Études de planification urbaine :**
  - Plan Vert et Paysager,
  - Plan des Déplacements Doux,
  - Schéma Directeur d'Aménagement Lumière,
- **Études opérationnelles :**
  - Projet pilote de Liaison Douce entre le Bois des Pins et le centre ville de Beyrouth par la rue de Damas,
  - Projet de Parc Central (étude en préparation non présentée dans ce 1<sup>er</sup> Atelier),

ainsi que d'un volet axé sur la **sensibilisation et la communication** de la démarche, innovante au Liban.

### Ateliers urbains :

Les objectifs principaux de ces Ateliers sont :

- informer des études menées et sensibiliser sur des questions stratégiques pour le développement urbain,
- favoriser l'appropriation des projets par les différents acteurs locaux,
- inaugurer une forme innovante de concertation pluri-acteurs et diffuser une méthodologie,
- susciter une réflexion générale autour de la question de l'aménagement de l'espace public.

### Objectifs spécifiques du 1<sup>er</sup> Atelier :

Il s'agissait d'une réflexion partagée autour :

- de l'intérêt de l'élaboration d'un diagnostic préalable aux études, au regard des attentes, tant pour la Municipalité que pour les bénéficiaires,
- des enjeux qui en découlent, permettant une meilleure adéquation entre les besoins identifiés et les réponses apportées dans les études,
- des défis à relever (changement des habitudes, communication et concertation, coordination nécessaire avec les autres études/instances,...) et des orientations à donner à partir des constats faits,

## 2 - SYNTHÈSE DEBAT 1 – « L'espace public à Beyrouth, attentes et enjeux ? »

### 1 – Définition de l'espace public

L'espace public n'est pas un concept fixe. Il relève de plusieurs définitions qui peuvent varier dans le temps selon les représentations des acteurs :

- « domaine public » au sens légal et physique, il correspond aux espaces dont la gestion est de la responsabilité directe de la Municipalité de Beyrouth. Il s'agit principalement de la voirie et des parcs et jardins publics qui font l'objet des actions de la Municipalité dans le cadre des projets en cours d'élaboration d'une politique d'aménagement des espaces publics de la ville de Beyrouth.
- Toutefois l'espace public concerne aussi les espaces environnant le domaine public, ceux qui sont en interface directe avec celui-ci : cela concerne les façades mais aussi les fonctions des bâtiments environnants placés sur des espaces institutionnels ou privés.
- Espace social au sens sociologique, il relève des lieux de rencontre et de sociabilité, ce qui élargit la notion d'espace public à des lieux comme des salons privés, des centres commerciaux, des cafés, des équipements publics, des clubs, des lieux de sports et de loisirs...
- L'aménagement durable peut se référer à des processus démocratiques et une gouvernance, d'un héritage urbain ou de réalisation voulue non modifiable.

Selon que l'on s'appuiera sur l'une ou l'autre de ces notions, on prendra en compte des espaces plus ou moins larges et diversifiés.

### 2 – Responsabilités

Les responsabilités de la puissance publique liées aux espaces publics sont de plusieurs ordres :

- Définir des normes sur le partage de l'espace public (modes de déplacement, usages, dimensionnements, signalisation, sécurisation, éclairage, mobilier urbain...).
- L'aménagement de l'espace qui suppose des moyens humains et financiers pour élaborer des projets sur les espaces existants et leurs éventuelles extensions et les mettre en œuvre à court terme (actions immédiates) et moyen terme (stratégies d'aménagement). La Municipalité de Beyrouth doit mettre en œuvre rapidement les projets pour améliorer l'espace public, faciliter la circulation des piétons, aménager les trottoirs et le stationnement.
- La gestion des espaces qui suppose des moyens humains et financiers différents pour contrôler, suivre, agir, animer, entretenir et maintenir en bonnes conditions les espaces concernés.
- Conduire le débat public pour être à l'écoute des préoccupations des citoyens.
- Être redevable (« accountable ») vis-à-vis des citoyens, donc présenter des bilans sur les actions réalisées.

25% pour le domaine public c'est peu. Les jardins des lotissements sont les espaces inutilisables. Les trottoirs ne sont même pas imposés dans les lotissements. Si la ville est le produit de la réglementation, alors il faut renforcer la loi de l'urbanisme et de la construction en faveur des espaces publics. Mais il faut aussi exproprier pour augmenter les surfaces, tout comme il faut mieux protéger le patrimoine autour des espaces publics.

Devant le « mystère » de la dégradation des espaces publics de Beyrouth – éclairage public déficient, fuite d'eau dans les rues, trottoirs défoncés, traversées de rues non sécurisées- il s'avère indispensable de renforcer les capacités humaines et techniques de la Municipalité de Beyrouth.

### 3 – Usages

Les usages de l'espace public sont multiples :

- Ce n'est pas un espace rebut, mais bien un espace qui doit valoriser la ville. Pourtant dans le mode de production actuel de la ville, Beyrouth n'est pas la ville de ses habitants. Les projets immobiliers sont sans rapport avec les besoins des Beyrouthins. Ils détruisent son identité.
- L'espace public est un espace de circulation. Il doit rendre possible son utilisation par différents modes de déplacements comme les piétons, le vélo, les deux roues motorisées, la voiture, les transports collectifs. Il faut même réserver des voies de circulation spécifiquement pour les transports collectifs. Des projets de métro doivent être envisagés dans une ville dense comme Beyrouth et sa proche banlieue. La question reste posée de l'accès à ces voies réservées pour les taxis-services qui à cause de leurs arrêts fréquents risquent de rendre inefficaces les transports collectifs. En revanche, les motos apparaissent comme dangereuses et leur usage devrait être limité.
- Il doit prendre en compte la question du stationnement, les voitures étant stockées 95% de leur temps. Mais de fait, la voiture ne doit plus être considérée comme la solution pour la ville. Elle prend trop d'espace au détriment des espaces verts et de l'espace pour les piétons, pollue, crée de la congestion. Il faut changer la vision de la ville et donner la priorité aux transports collectifs et aux projets précurseurs comme ceux de création de liaisons douces dans la ville. Il faut redonner aux trottoirs toute leur place et développer une offre d'espace accessible et gratuit. La mer peut elle aussi être utilisée pour les déplacements
- L'espace public doit permettre de marcher, sentir, flâner, se promener, découvrir la ville et sa beauté, son patrimoine, ses paysages. La mer fait partie intégrante du paysage urbain et la relation entre la ville et la mer doit être valorisée.
- Il est à l'interface avec des espaces privés et participe de la vie nocturne et des événements de la ville.
- Il faut donner plus d'espace pour les espaces verts, le sports, les loisirs dans la ville. Les Nations unies préconisent de créer ce type d'espace accessible à moins de 500 mètres des lieux d'habitations.
- Les expériences récentes sur les rues commerçantes (Hamra, Mar Elias...) ont montré qu'il était possible d'organiser l'utilisation de l'espace autrement avec l'assentiment de tout le monde pour accueillir différents usages en mettant en place des systèmes de paiement (parcmètres, taxes) et des règles (servitudes) et normes pour réduire la place de la voiture.

### 4 – Représentations

L'espace public relève aussi de représentations mentales qui sont différentes selon les citoyens. Il est porteur de l'identité de la ville. Son aménagement doit rendre plus accessible la culture commune à tous les citoyens. Le haut niveau culturel des Beyrouthins ne se reflète toutefois pas dans ses espaces publics. Il faut recréer des espaces communs de proximité pour favoriser la rencontre, la convivialité, voire la réconciliation entre les habitants comme cela était prévu dans le projet du parc du Bois des pins.

Tout le monde a besoin de l'espace public. Il doit être accessible à tous, les PMR (personnes à mobilité réduite), les jeunes, les vieux, les pauvres, les automobilistes qui, une fois stationnée leur voiture, redeviennent piétons. Il doit rester gratuit pour les utilisateurs.

La mémoire de la ville est en cours de destruction. C'est une honte de laisser détruire le patrimoine et les lieux de convivialité de la ville. Il faut redonner la priorité aux piétons pour favoriser la rencontre. La culture du chaos qui prévaut aujourd'hui doit être remplacée.

Il doit rendre aussi la ville plus attractive, plus agréable pour attirer les touristes et les investissements. Cela suppose de rendre la ville plus verte, d'améliorer son paysage urbain.

La gouvernance pour l'élaboration de projet sur l'espace public doit être plus ouverte, plus concertée pour mieux prendre en compte les avis des usagers.



### 3 - SYNTHESE DEBAT 2 – « Quelles orientations pour une ville plus douce ? »

**L'ensemble des questions et réactions au cours de ce débat est regroupé par thématique et synthétisé ci-après :**

- ✓ La question du trafic automobile et notamment dans la rue de Damas
- ✓ La question de la privatisation de l'espace public avec l'exemple de Solidere
- ✓ La question de la prise en compte d'équipements publics dans les études avec l'exemple de l'hippodrome
- ✓ La question de l'engagement de la Municipalité de Beyrouth dans ces études et les contraintes éventuelles posées par l'administration centrale
- ✓ La question de la spéculation foncière dans les projets urbains
- ✓ La question de l'intégration des transports publics
- ✓ La question de l'intégration de ces études dans une planification stratégique (SDATL) plus globale
- ✓ Quelle coordination avec les autres études urbaines telle que Petro Trad ?

#### **Réponses et commentaires (intervenants et participants) :**

##### Projet de Liaison douce :

Différentes mesures sont proposées pour assurer la fluidité du trafic automobile dans la rue de Damas une fois réaménagée :

- création de parkings et gestion des boucles en sens unique
- voie de transit devient voie de desserte
- inversement du schéma des intersections en des flux sortant de la rue,
- autres alternatives possibles comme la réorganisation des horaires du lycée français pour éviter la concentration des entrées et sorties des élèves.

Le terme de Liaison Douce ne doit pas sous entendre une coupure dans la ville mais bien un lieu de réunification au travers des différentes activités et équipements qui seront aménagés (espaces verts, de convivialité, de culture,...).

D'une manière générale, de telles études nécessitent certains sacrifices ou compromis mais offrent surtout de nombreux avantages. Dans le cas de la rue de Damas, il s'agit de modifier son statut actuel d'axe de transit en axe secondaire et de desserte (bénéficiant ainsi aux résidents et usagers), profitant de l'avenue Béchara El Khoury comme axe important (pénétrante) pour supporter le report de trafic automobile.

Pour la section sud du projet et son intégration possible voire souhaitable dans le projet de futur parc central (réunissant à terme les sites de l'hippodrome et du Bois des Pins), les contraintes de fonctionnement de l'hippodrome sont prises en compte par la maîtrise d'ouvrage assurée par les équipes de la Région Île-de-France (pour le compte de la Municipalité). L'étude de programmation actuellement en cours pour ce projet de parc bénéficie des résultats des études du programme d'aménagement des espaces publics permettant ainsi une coordination dans les choix et facilitant les prises de décision pour la Municipalité. Le futur parc est un projet

décidé par la municipalité dans lequel l'hippodrome s'inscrit comme élément central et constitue une des composantes principales. La Municipalité rappelle par ailleurs son engagement dans le processus d'ouverture du Bois des Pins au public.

L'axe de la rue de Damas aboutit à la place des Martyrs conçue comme le centre urbain de Beyrouth par Ecochard. Il n'est donc pas envisageable que ce centre soit privatisé. Il est précisé en outre par la Municipalité de Beyrouth que si Solidere est bien une société privée, la propriété du sol reste du domaine public.

La Municipalité n'est plus en mesure d'attendre la concrétisation des projets menés par le gouvernement pour agir sur son territoire. Le projet de réaménagement de la rue de Damas et l'ensemble des études de planification sont prioritaires afin que l'espace urbain soit réaménagé au regard de ses besoins.

Concernant le projet de voie dénommé Petro Trad prolongeant la route (voie rapide) de Damas, il est en cours d'étude mais rencontre des difficultés de tracé notamment dans sa section dans la zone des cimetières.

#### Plan des Déplacements Doux (et transports publics):

La conception du réseau viaire au Liban est ancienne (héritée des premiers maîtres d'œuvre) et se caractérise par seulement deux types : rues principales et rues secondaires.

Les automobilistes circulent de manière très anarchique, sans tenir compte de la signalisation (notamment au regard de la vitesse).

L'objectif de l'étude est de caractériser et hiérarchiser le réseau viaire pour l'adapter à des usages différents par types de rues, en coordination avec les autres études du programme d'aménagement des espaces publics, et afin de préparer l'intégration d'un futur réseau de transport public.

Les études présentées sont réalistes et réalisables pour Beyrouth et les raisons sécuritaires ne doivent pas être bloquantes même si elles posent certaines contraintes.

Ces études répondent à une demande municipale initiée par l'équipe précédente du Conseil Municipal et portée depuis 2010 par l'actuelle. La Municipalité est consciente de la nécessité d'un changement de normes et d'habitudes mais aussi dans la gestion du domaine public municipal. Elle est également attentive à une planification stratégique globale (transport, schéma directeur, etc.), mais qu'elle n'a pas encore véritablement lancé.

*Beyrouth fait face à un vrai problème en termes de transport en commun et plus généralement de déplacements. Sans réseau de transport public, les solutions ne pourront être totalement abouties, mais dans l'intervalle il n'est pas question de rester inactifs. Il existe de surcroît le problème de la gestion foncière mais qui sort du débat proposé ici.*

*La Municipalité souligne l'importance qu'une autorité supérieure de transport soit créée. Pour l'agglomération de Beyrouth, une fédération de municipalités a été envisagée pour planifier les transports. Le Ministre de l'intérieur a d'ores et déjà donné un avis favorable à cette action et une concertation avec les municipalités concernées va être engagée afin d'aboutir dans une première étape à une Charte.*



### Rôle de la Municipalité :

La Municipalité apporte des précisions quant à son rôle en rappelant qu'elle a le pouvoir législatif (et non exécutif) mais qu'elle n'échappe pas à ses responsabilités et que son engagement dans ses études est total.

Au-delà de ces études, un comité de planification stratégique au sein de la municipalité serait nécessaire mais les moyens sont quasi inexistant.

Cet atelier s'intègre dans la stratégie de communication de la municipalité.





## 4 – RESULTATS DU SONDAGE

1. D'après vous, des mesures pour augmenter la vitesse de circulation automobile sont-elles pertinentes pour réduire les embouteillages ?

11  Oui                      39  Non                      3  Ne sait pas

2. D'après vous, la place accordée à l'automobile dans les rues de Beyrouth et dans les déplacements de beyrouthins est-elle ?

8  Normale                      16  Insuffisante                      32  Trop importante

3. En priorité, faut-il plus de parking ou plus de transports en commun ?

2  parking                      51  Transport en commun                      2  les 2 ensembles

4. Y-a-t-il de la place pour plus de voitures dans Beyrouth ?

8  Oui                      45  Non                      3  Ne sait pas

5. Les espaces publics de Beyrouth sont-ils aménagés pour les piétons, les personnes à mobilité réduite, les enfants et les personnes âgées ?

3  Oui                      51  Non                      2  Ne sait pas

6. Est-il possible de faire plus de place pour les piétons, les vélos et les espaces verts ?

51  Oui                      2  Non                      2  Ne sait pas

7. Avez-vous déjà utilisé un vélo pour circuler dans Beyrouth ?

15  Oui                      41  Non

8. Est-il dangereux de circuler à vélo dans Beyrouth ?

51  Oui                      3  Non                      2  Ne sait pas

9. Beyrouth est-elle une ville verte ?

4  Oui                      51  Non                       Ne sait pas

**10. Faut-il donner la priorité à la création de nouveaux espaces verts au détriment de la voiture et de l'immobilier ?**

**52**  **Oui**                      **2**  **Non**

**11. Comment jugez-vous l'éclairage public de la ville de Beyrouth ?**

**1**  **Bon**                      **18**  **Moyen**                      **33**  **Mauvais**

**12. Est-ce que les espaces publics de Beyrouth contribuent à donner une image positive de la ville ?**

**22**  **Oui**                      **30**  **Non**                      **2**  **Ne sait pas**

## 5 – CONCLUSIONS

Plus de 130 participants sur 190 invités, soit un taux de près de 70%, avec une diminution attendue du public dans l'après-midi à 40%.

Bonne représentativité et répartition des différents segments invités, comme l'indique le schéma ci-après :



Les interventions ont été nombreuses et ont couvert les principaux sujets que l'on pouvait attendre de la part d'un public averti, divers et de haut niveau (professionnel, université, recherche, élus et fonctionnaires nationaux et locaux). Les objectifs de ce 1<sup>er</sup> Atelier ont donc été atteints, notamment au regard du contenu des débats, où la parole a pu être donnée au plus grand nombre.



***Nous vous donnons rendez-vous au 2<sup>ème</sup> Atelier qui se déroulera en juillet prochain (dates à confirmer) pour une présentation des études de planification finalisées et des propositions concrètes en termes de politique municipale.***