

La ville de Beyrouth, miroir des flux économiques, culturels et de la modernité entre 1850 et aujourd'hui

Michael F. DAVIE

Mesdames et Messieurs rotariens, permettez-moi avant toute chose de remercier tous les membres organisateurs de cette conférence du comité du Club, notamment Mme Aïda Cherfan et M. Nicolas Chouéri. Le hasard a fait qu'un ami commun a su que je serais à Beyrouth pour un travail universitaire, et il a pensé que ce serait une bonne idée (j'espère qu'il ne s'est pas trompé...) que je vous parle d'un sujet complexe et compliqué, Beyrouth. Je traiterai de cette ville comme le miroir des flux économiques, culturels et de la modernité entre 1850 et aujourd'hui.

Quelles seront les grandes lignes de cette présentation ? Le fil directeur est, d'une part, que l'économie dicte les raisons d'être, la forme et les fonctions de la ville ; l'approche géopolitique est ainsi au cœur de l'analyse de sa dynamique urbaine. D'autre part, ces contextes ont produit des cultures, des façons de faire et de vivre individuelles ou collectives, qui sont spécifiques à des moments donnés de l'Histoire locale ou régionale ; ces moments balisent le futur probable de la ville Beyrouth. Ce fil directeur imposera donc quatre parties : Beyrouth et l'économie précapitaliste, ensuite celle du capitalisme marchand, puis celle des débuts du capitalisme financier et enfin celle du néolibéralisme actuel. À chaque période correspond donc une ville particulière, avec son architecture, ses façons de vivre, ses acteurs et ses crises.

Beyrouth et l'économie « traditionnelle », précapitaliste.

Beyrouth n'est ni le fruit du hasard, ni même celui d'une vocation dictée par une raison divine et encore moins par un savoir-faire particulier de sa population. Beyrouth est ce qu'elle était ou ce qu'elle est devenue parce que son emplacement, sa position géographique, sa situation avaient un intérêt précis à un moment de l'Histoire.

On peut affirmer sans trop se tromper, que Beyrouth avait une utilité pour certains acteurs, alors que d'autres villes n'en avaient pas, ou plus.

Au début du XIX^e siècle, cet intérêt découlait du fait que les relations entre l'Asie et l'Europe se faisaient grâce à deux modes de transport : celui des caravanes et celui des bateaux à voile. À la fin du long périple continental, à dos de dromadaires ou de chameaux, depuis l'Asie centrale, des steppes de Mésopotamie, du désert de l'Arabie, ou des montagnes de l'Iran et de l'Anatolie, les marchandises étaient entreposées dans les khân des grandes villes qu'étaient Damas et Alep, ou dans des centres de moindre importance, comme Jérusalem, Homs, Hama ou Antioche. Il fallait ensuite assurer leur acheminement vers l'Europe, ce qui nécessitait leur transbordement sur des bateaux amarrés dans des différents ports de la côte levantine. Or, toute la Méditerranée orientale était scandée de ports de cabotage, et aucun n'avait une importance particulière. Saida, 'Akka, Tripoli ou Jaffa avaient des avantages locaux, desservant leur arrière-pays, certes, mais aucun ne dominait l'espace levantin. Saida et 'Akka desservaient Damas, le Hawran et la Galilée ; Jaffa les plaines palestiniennes et Jérusalem ; Tripoli était en relation avec Homs et Hama... Ces ports, souvent que des anses ou des calanques peu aménagées, suffisaient pour la circulation locale, régionale ou internationale des biens. Les villes qui leur étaient adossées étaient à l'image des populations de la région : d'origines géographiques, ethniques et religieuses disparates, occupant des quartiers différents derrière les murailles en ruine, monopolisant souvent des métiers particuliers sans pour autant constituer des ghettos.

Beyrouth n'échappait pas à cet ordre spatial, avec ses souks à métiers bien identifiés, avec ses lieux de culte marquants (les églises, les mosquées, les synagogues), ou ses lieux de pouvoir très visibles. Au plan de sa population, il suffit de passer en revue les noms de famille d'aujourd'hui pour comprendre la diversité de l'origine de sa population. [Homs, Arnaouti,



Beyrouth et ses khân, fin 19^{ème} siècle.

Baghdadi, Qodsi, Shami, Akkaoui, Hamawi, Halabi etc.] ou ses métiers [Khabbaz, Haddad, Sayyad, Najjar, Kindarji, etc.]

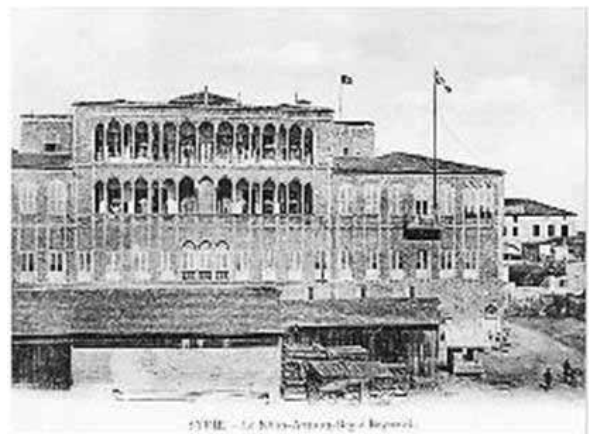
Beyrouth et le capitalisme marchand de la Révolution industrielle

C'est avec la Révolution industrielle que cette partie du monde a basculé. En Europe, la première conséquence de cette révolution fut bien entendu la réduction du coût de production des objets de consommation, des tissus, ou de l'acier et des machines. Pour exporter ces quantités d'objets à bas prix, il fallait évidemment des moyens de transport performants, et surtout des moyens d'accélérer la vitesse de circulation des capitaux investis. Le capitalisme ne pouvait survivre ni dans un cadre de lenteur, ni dans celui des moyens classiques de paiement. Il fallait à tout prix un système postal, bancaire et de compensation performant, couplé à des navires à vapeur rapides. Or, toutes ces technologies étaient au point dès les années 1820. Il fallait choisir alors un port particulier sur le littoral levantin afin de se libérer des contraintes du cabotage et des intermédiaires.

Quant à Beyrouth, elle vivait, n'ayant pas la même importance que celle de Saida ou de 'Akka car les communications terrestres entre le littoral et Damas, la ville principale du Proche-Orient, étaient relativement aisées par la Galilée et le Joulân ou par Jezzine, alors que l'obstacle du Mont Liban, situé à proximité immédiate de Beyrouth, était redoutable, avec ses pentes fortes, ses vallées profondes, son enneigement et surtout sa population souvent en proie à des guerres intestines. Les pistes étaient souvent coupées ou dangereuses, les étapes (les khân) inexistantes, les agents locaux peu performants. C'est dire que Beyrouth n'était pas à cette époque au cœur des échanges régionaux.

Or, c'est durant la période égyptienne (1832-1841) que Beyrouth fut identifiée comme le port principal de la Méditerranée orientale. Une série de réformes d'Ibrahim Pacha, et surtout un ordre sévèrement imposé et couplé à la remise en état du port de Beyrouth — que Fakhreddine II avait remblayé et détruit —, ont relancé la concurrence entre cette ville et Saida et 'Akka. Beyrouth en sortit gagnante comme intermédiaire dans les échanges des produits de la montagne toute proche (la soie artisanale en particulier), offrant un port plus performant, des entrepôts, une quarantaine et un service efficient de voirie urbaine, le tout complété par des mesures garantissant la sécurité des personnes et des biens. En bref, une ville plus fonctionnelle qu'ailleurs, surtout par rapport à Saida, offrant de plus en plus de facilités tant pour le commerce transméditerranéen que pour le cabotage levantin traditionnel.

Le mouvement allait s'amplifier avec le retour de l'autorité ottomane à partir de 1841 et la mise en place des réformes profondes, les Tanzimats. Cette stabilité permit la consolidation du rôle grandissant du port de Beyrouth, de ses commerces, et spécialement de sa position géopolitique. Le coût de la main-d'œuvre étant moins chère dans la région qu'en France, on assista également à l'une des premières délocalisations de l'industrie européenne : l'industrie industrielle de la soie dans le Metn et le Chouf. Ceci nécessita un réseau serré de banquiers, d'assureurs, d'intermédiaires de toute sorte et de navires adaptés, comme dit précédemment. On construisit les premiers khans modernes, ceux de Fakhry Bey et d'Antoun Bey, tous deux à proximité des quais.



Un khân moderne proche du port : le Khân Antoun Bey, fin 19^{ème} siècle.

Tout naturellement et progressivement, des hôtels, des cafés et des restaurants « européens » s'installèrent proche du port pour accueillir les visiteurs, affublés d'un nouveau nom : « touristes ». Au même moment, les missionnaires occidentaux virent eux aussi à Beyrouth, une base avancée pour leur prosélytisme envers les populations locales, chrétiennes orientales, juives et musulmanes ; les francs-maçons ouvrirent leurs premières loges et attirèrent de nombreuses élites locales de toutes les religions.

Épargnée par la guerre civile de 1860 dans le Mont Liban et de Damas, la ville fut à la fois le refuge pour des milliers de déplacés et le point de débarquement des troupes européennes, notamment françaises, envoyées pour imposer une solution à ce conflit. Autrement dit, s'assurer que la ville reste solidement ancrée dans la sphère d'influence géopolitique de l'Europe. L'entité qui a découlé des négociations entre les puissances européennes et l'Empire ottoman fut la Moutassarifat du Mont Liban. Il a fallu décider d'une nouvelle capitale pour cette province : ce fut Baabda. Mais ce petit bourg ne pouvait concurrencer Beyrouth, la capitale régionale qui s'imposait par son rayonnement économique, son dispositif portuaire, son poids démographique et sa culture plurielle. De fait, le Mont Liban resta sous l'entière sphère d'influence de la ville, et donc, du capitalisme marchand européen et de ses extensions politiques. Toute l'économie de la montagne — notamment la soie industrielle et d'autres matières premières destinées à l'exportation — devait transiter par Beyrouth et par les intermédiaires locaux ou européens de l'économie occidentale. Mais si le port exportait la production de la montagne, il importait en retour tout ce dont la ville et ses nouvelles banlieues ou la montagne avaient besoin, sans compter le vaste marché damascain et syrien. Ces produits étaient bien entendu européens.

Sur un autre plan, grâce à l'action des écoles occidentales et celles des différentes communautés locales (les grecs orthodoxes, les sunnites), et par le biais aussi des Tanzimats et des acteurs occidentaux sur place polarisés par le port, le comportement sociologique de la population s'est trouvé modifié. La modernité occidentale s'introduisit graduellement à travers l'habit, le mobilier, la cuisine, la musique, l'architecture... Jouer le piano, parler plusieurs langues étrangères, s'habiller à la mode Paris, rouler en fiacre, rencontrer des amis au club ou au café, lire les journaux anglais, français, russes ou allemands était normal pour la nouvelle bourgeoisie qui était aux commandes de l'économie. À l'échelle de la gestion de la ville, un Conseil municipal est fondé, introduisant des modes de représentation politique en rupture avec le traditionnel diwan. C'est dans ce contexte que de nouveaux modes de pensée et de nouvelles expressions littéraires et artistiques trouvèrent un terreau fertile. Vecteur et conséquence des bouleversements urbains, la Nahda marqua fortement la ville.

Cette réorganisation sociale ne pouvait se faire sans une refonte des infrastructures. La première fut incontestablement la route de Beyrouth à Damas, qui a nécessité la destruction finale des murailles de la ville et l'exploitation rationnelle des places as-Sour (aujourd'hui Riad es-Solh) et al-Bourj (aujourd'hui des Martyrs). Des travaux de modernisation ottomane furent lancés. Les deux places furent aménagées et des bâtiments prestigieux érigés : un nouveau sérail, des hôtels, des cafés, des sièges de compagnies, un poste de gendarmerie, et surtout un grand jardin public.

La ville tout entière était alors surveillée par une imposante caserne et son hôpital militaire (le futur Grand sérail et le bâtiment annexe, l'actuel CDR). Puis l'eau potable fut acheminée depuis le Nahr el-Kalb pour les nouveaux quartiers qui s'étendaient sur les pentes d'Achrafiyyé ou de Zoqaq el-Blat, le long du littoral, à Zeitouné et Ain el-Mreissé, ou vers Basta et le long de la route vers le Nahr Beyrouth.

Au plan domestique, un bâtiment emblématique fut inventé : la « maison aux trois arcs » (ou bayt 'armîd) qui devint le modèle architectural dominant des nouveaux quartiers. Fonctionnelle, ouverte à la lumière et à l'air et entourée d'un jardin, elle permettait d'accueillir les nouveaux meubles européens, jugés plus pratiques et modernes que l'ameublement sommaire « à l'arabe ». Cette architecture permettait d'afficher de manière ostentatoire sa condition sociale, alors que dans la vieille ville, maintenant appelé balad, on vivait encore « à l'ancienne », de manière « traditionnelle », ce qui impliquait déjà une connotation négative. Dans cette maison, l'architecture interne reprenait les grandes lignes du dâr traditionnel : une pièce centrale entourée de chambres ou de pièces de réception. Ce centre était du domaine du chef de famille, et les pièces autour réservées à l'épouse, aux enfants ou aux domestiques — l'ordre social ancien était maintenu. Mais elle était surtout l'expression de l'efficacité du capitalisme industriel et marchand de l'Europe, qui a exporté tous ses surplus : robinetterie, tuiles de Marseille, poutres d'acier, peintures, visserie, verre, zinc... D'une certaine manière, la « maison libanaise » n'avait de libanais que le nom.

C'est la construction du port et de la ligne de chemin de fer vers Damas qui allaient définitivement précipiter Beyrouth dans l'enveloppe géopolitique européen. La route de Damas, qui fut un exploit technique pour l'époque, avait annoncé la complémentarité entre la Méditerranée et l'intérieur du Proche-Orient. Le port, une concession européenne, fut inauguré en 1893 et les quais permettaient maintenant l'accostage des vapeurs, et un vaste débarcadère et des services modernes de douane et de la santé autorisaient dorénavant la gestion d'un nombre beaucoup plus grand de voyageurs. Le terminus de la ligne du chemin de fer Beyrouth-Damas se trouvait en face de ce débarcadère, un peu à l'image de Sirkeci à Istanbul. La ville devenait une escale maritime et maintenant ferroviaire sur le long trajet entre Londres et Le Cap, alors que le port, lui, était le terminus des lignes entre l'Europe, voire de l'Amérique du nord, et le Proche-Orient. L'insertion de Beyrouth dans ces nouveaux réseaux fut complétée par son raccordement au télégraphe impérial et par la mise en place de services publics. Le nouveau réseau d'égouts, le gaz de ville et l'électricité, de même qu'un réseau de tramways électriques desservant l'agglomération et ses banlieues montraient que la ville était « moderne ». Dans cette course au progrès, il fallait à chaque fois faire plus. Il fallait percer la vieille ville par de larges avenues, propres et éclairées, pour fluidifier la circulation, attirer des investissements et transformer la cité en une vraie capitale ottomane. Deux percées (les futures rues Foch et Allenby) furent effectuées en 1915 sous les ordres du wali Azmi Bey, mais restèrent en l'état en raison de la Première Guerre mondiale et la chute conséquente de l'Empire ottoman.

Ce mouvement continua durant le Mandat français, avec une différence près : le centre décisionnel n'était plus Constantinople, ni Beyrouth, mais Paris pour la Syrie et le Liban, ou Londres pour la Palestine, l'Irak et la Transjordanie. Car tous les pays du Proche-Orient avaient été inventés de toutes pièces par les puissances européennes après la défaite de l'Empire ottoman, et chacun selon les enjeux des grandes puissances. Faut-il rappeler ici les Accords Sykes-Picot, ou la Déclaration Balfour, ou toute la correspondance avec l'Émir Faysal, ou les promesses faites aux Arméniens, aux Kurdes, aux Assyriens ?

Sous le Mandat français qui fut imposé sur le Liban et la Syrie après le départ des Ottomans, le projet de percer la ville intra muros est poursuivi. En sus des deux percées réalisées sous les Ottomans à proximité du quartier du port, une autre opération fut prévue ; il a donné naissance à la place de l'Étoile (avec une nouvelle invention, le Parlement, sur un lieu rappelant Paris), qui survit à ce jour. Cette nouvelle infrastructure fut reliée à un réseau routier rayonnant, contrôlé par une série de casernes qui ceinturait la ville. Car la ville devait être défendue, tant contre les réfractaires beyrouthins au Mandat imposé, que contre les dangers venus d'ailleurs, comme se fit le cas durant la Grande Révolte arabe.



La « maison ocre », reflet de l'intégration de Beyrouth dans l'économie capitaliste post-Première Guerre mondiale.

Beyrouth n'étant plus la capitale d'une wilaya ottomane, mais celle d'un nouveau petit État sous mainmise française, de nouvelles formes architecturales devaient matérialiser cette mutation. Ce fut la « maison ocre », un bâtiment de trois ou quatre étages, à la structure en béton armé, aux larges balcons et le plus souvent proposé à la location. Il a surtout intéressé les nouvelles familles venues récemment en ville, celles proches des nouveaux métiers que le Mandat avait mis en place : fonctionnaires, avocats, professions libérales. La « maison ocre » se démarquait alors de la « maison aux trois arcs » car cette dernière était celle des familles beyrouthines, celles qui revendiquaient un ancrage profond dans la ville. Cela ne serait pas sans incidence sur le sens donné, plus tard, au patrimoine architectural de la ville.

Ce nouveau visage de la ville fut complété par d'autres infrastructures conçues pour gagner du temps pour la circulation de biens et de capitaux : la construction d'un aéroport (à Bir Hassan), car Beyrouth était devenue une escale obligée pour les avions entre la métropole et l'Indochine française. Avec la radiotéléphonie, les avions, les grands paquebots dans un port agrandi, l'ensemble faisait de Beyrouth l'escale stratégique de la France en Méditerranée, concurrencée depuis peu par Haïfa, aux mains des Britanniques. Sauf que la France était en faillite et ne

pouvait investir lourdement dans le Levant. À terme, Beyrouth posait déjà de nombreuses questions quant à sa survie.

L'Indépendance du Liban ne changea pas la donne : Beyrouth continuait comme avant, n'ayant été que très peu affectée par la Seconde guerre mondiale. Bien au contraire, elle profita amplement de la présence des troupes alliées, qui modernisèrent son infrastructure routière et surtout mit en place un ligne éminemment stratégique de chemin de fer entre Haïfa et Tripoli, deux terminaux d'oléoducs. Maintenant, Beyrouth était connectée au réseau stratégique terrestre qui la mettait en relation avec l'Irak et l'Iran (et donc la Russie) et avec l'Afrique, tous aux mains des Alliés.

Beyrouth et les débuts du capitalisme financier

Ce qui modifia profondément Beyrouth fut l'ensemble des conséquences de la première guerre israélo-arabe de 1948. Avec la fermeture de la frontière avec la Palestine, Haïfa fut écartée de la concurrence ; l'arrivée de dizaines de milliers de réfugiés mit une main d'œuvre très bon marché à la disposition de l'économie. Ces deux facteurs, avec le transfert de capitaux et du savoir-faire bancaire palestinien, permirent le démarrage d'une nouvelle économie, celle des banques. Notons que le système bancaire international était dominé par Londres et de plus en plus par les USA, qui fit son entrée au Proche-Orient par Beyrouth. Ceci fut facilité, belle coïncidence ! par la découverte du pétrole dans le golfe Persique et par leur contrôle direct par des compagnies américaines (Aramco) ou britanniques. Pour gérer les retombées de cette richesse, il fallait des compétences, qui étaient basées à Beyrouth, et plus précisément dans un nouveau quartier construit pour cette fonction : Hamra.

La seconde Guerre mondiale avait fini par déclasser la France, et les États-Unis la remplaça, fort du dollar et de sa puissance industrielle née durant la guerre. La Guerre froide justifie encore plus l'incorporation du Liban dans la sphère occidentale : les flux financiers entre l'Arabie et l'Europe ou vers la place financière de New York devaient être garantis par un régime politique, économique et culturel proche des U.S.A. Il n'est donc pas surprenant que la 6ème flotte envoya ses Marines pour occuper Beyrouth en 1958, et que l'activité politique du Liban fut étroitement surveillée, d'autant plus que la Syrie ou l'Égypte avaient choisi un autre camp. Ces flux de capitaux, cette situation de rente incontournable, cette protection et ce contrôle par l'Otan ou par les alliances européennes ont fait la fortune de certains élites et quartiers de la ville : Ras Beyrouth, Hamra, Ain el-Mrayssé, Rawché, exposaient le cliché bien connu : « la Suisse du Proche-Orient ».



L'urbanisation de Hamra Manara au début des années 1960 comme reflet de l'intégration de Beyrouth dans le capitalisme dominé par les USA.

Une fois de plus, l'architecture et la skyline matérialisèrent ce basculement dans un nouvel ordre économique. L'architecture moderne fit son apparition à Ras Beyrouth, et très rapidement, tous les nouveaux quartiers, précédemment agricoles, se couvrirent de bâtiments au style standardisé, sans jardin, sans grands balcons, et proposés à la location à une population sans véritables attaches en ville. La ville elle-même intégra sa situation de rente et s'adapta à la demande en proposant des loisirs nouveaux, des façons de s'habiller et de communiquer et de sociabiliser. Les plages, les cafés, les night-clubs (ou « stéréos »), les spectacles, marquèrent la vie, y compris la nocturne. Elle attira les visiteurs tant de l'Europe que des pays de la péninsule arabique. Elle était le hub pour l'aviation régionale, le port du Levant, le pôle ludique envié.

Cette position a encore été consolidée avec l'agrandissement du port et la construction de l'aéroport de Khaldé. Avec Fouad Chéhab, le pays se dota d'infrastructures performantes (autoroutes, télécommunications, réseau électrique, barrages, systèmes d'irrigation, réseau éducatif et universitaire), qui étaient nécessaires à la modernisation, et donc à l'insertion le Liban dans les réseaux du capitalisme financier globalisé. Mais on oubliait les quartiers de bidonvilles, les banlieues sous équipés de l'exode rural, ou des migrations internes, autant de

lieux forts d'idéologies de contestation qui allaient remettre en question cet ordre économique et les alliances politiques avec l'Occident.

Beyrouth et le néolibéralisme contemporain

Les différentes crises qui ont secoué le Liban et le Proche-Orient (les guerres, les insurrections, les coups d'État, les renversements de pouvoir) n'ont pas arrêté cette centralité de Beyrouth, bien au contraire. Un autre coup de chance pour la ville fut celui de la guerre israélo-arabe de juin 1967. En effet, la fermeture du canal de Suez a contraint tous les navires transportant la marchandise européenne vers l'Arabie et les Émirats du Golfe à transborder à Beyrouth, plutôt que de faire le tour du cap de Bonne Espérance. Le port et les infrastructures routières et aéroportuaires étaient surchargés, mais les banques tournaient à plein régime. Cette situation perdura jusqu'à la guerre israélo-arabe suivante, celle de 1973 ; la hausse du prix du baril de pétrole par l'OPEP fit que les banques libanaises, ou leurs agences dans les pays producteurs, virent leur fonds augmenter spectaculairement. Une partie des commissions fut recyclée à Beyrouth, et la ville s'en ressentit : de nouveaux immeubles au style architectural innovant s'imposèrent au skyline : Starco, Gefinor, Centre Étoile, l'immeuble Shell, le Carlton, les Phoenicia... Les banlieues se couvrirent progressivement de lotissements de standing : Yarzé, Rabié, sinon de quartiers de la moyenne bourgeoisie : Sabtiyyé, Fanar, Hadath, Hazmiyé. Ailleurs, des quartiers très populaires ou des bidonvilles se sont eux aussi étendus dans la périphérie de la ville, gonflés par l'exode rural massif, par une nouvelle vague de Palestiniens, par des réfugiés ou des migrants venus d'horizons quelquefois lointains : des Kurdes, des Assyriens, des réfugiés politiques du Moyen-Orient, et bien entendu de la Syrie toute proche. La ville offrait alors deux visages : d'une part celui d'une ville moderne, occidentalisée, brassant capitaux et hommes, socialement et culturellement bigarrée, et de l'autre, une périphérie morne, pauvre, intravertie, instable, la célèbre « ceinture de misère ».



Les habitations précaires, reflet de la grande crise urbaine de Beyrouth.



Le nouveau skyline de Beyrouth, reflet de l'économie néolibérale

La guerre civile qui a éclaté en 1975 avait des causes complexes ; leur genèse et leur déroulement ne nous intéressent pas ici. Rappelons simplement que tout ce qui avait permis à Beyrouth d'exister a été fermé, bloqué ou détruit. L'aéroport, le port, les routes, les télécommunications, ont cessé de fonctionner. Les quartiers des affaires (le centre-ville, Hamra), ont été soit pillés et détruits, soit paralysés. La loi des milices et des gangs s'est imposée, et s'il y a bien une chose que le capitalisme déteste, c'est l'arbitraire de za'ims. Une conséquence a été que les activités se sont délocalisées ailleurs au Liban (Kaslik, Aley, Broummana, Jbeil sont des exemples pertinents), sinon à l'étranger : Chypre, Amman, Le Caire, Damas...

Mais le plus important n'est sans doute pas là. À partir de 1975, le canal de Suez est ouvert à nouveau, et les navires peuvent enfin atteindre les ports de l'Arabie et du Golfe depuis l'Europe ou l'Amérique du Nord. Dans cette région, de grands ports avaient été construits pour accueillir aussi les cargos venant du Japon, de la Corée, puis de la Chine en phase de démaoïsation. Toute la péninsule arabique se modernise et se construit, sans véritable besoin de Beyrouth.

Le capitalisme moderne fait le constat brutal : Beyrouth n'est plus centrale à son fonctionnement au Proche-Orient. D'une part, les avions n'ont plus besoin de l'escale technique de Beyrouth et d'autre part, des aéroports bien plus vastes et modernes deviennent les hubs régionaux sur le Golfe arabo-persique. Le port de Beyrouth, et surtout son infrastructure routière, l'état de délabrement de son administration, la désorganisation urbaine et l'inefficacité de la classe politique, la corruption endémique, bloquent un capitalisme mondialisé très performant et exigeant. Des noms inconnus jusqu'alors deviennent familiers : Dubaï, Abou-Dhabi, Doha, Koweït, Bahreïn, Jeddah, Riyad. Tous deviennent synonymes du boom du Golfe, d'une économie de consommation frénétique, de nouveaux acteurs politiques et économiques sur la scène internationale.

Ce fut le rêve de la reconstruction post-guerre : refaire de Beyrouth le centre de l'économie régionale, un peu comme si la guerre n'avait jamais eu lieu, comme si le monde n'avait pas changé et que tout le monde avait besoin de cette ville. La déception fut grande quand le centre-ville, pourtant privatisé, resta vide. Le port vivota et le nouvel aéroport gère difficilement 4 millions de passagers par an (comparé à 84 millions pour Dubaï, 25 millions pour Abou-Dhabi, 30 millions pour Jeddah etc.). Les dysfonctionnements de l'alimentation électrique ou du réseau téléphonique, les pénuries chroniques d'eau, l'absence de services étatiques et le niveau phénoménal de corruption découragea plus d'un. Pourtant les compétences individuelles des Libanais est remarquable, mais elles restent invisibles à Beyrouth même. Car partout dans le monde, les flux financiers prospèrent dans un environnement libéral, mais réclament toujours un État fort pour les accompagner : communications, télécommunications, système judiciaire, lois adaptées, richesse culturelle, etc. En l'absence de ces garanties, le capital et les compétences cherchent d'autres villes, d'autres pays, fussent-ils sans démocratie. Et les Libanais se sont tout naturellement installés ailleurs.

Alors, faute de rendre la ville performante, le capital entrant à Beyrouth est recyclé dans des tours, mais sans aucune productivité ni de plus-values, sinon celle de la spéculation. Une ceinture de tours bien protégées, autonomes, entoure la ville depuis le littoral, laissant l'intérieur se débattre avec les problèmes du quotidien. La nouvelle société qui y vit est mobile, internationale, indifférente au sort de l'ensemble de sa population, indifférente à la nécessité de réformer l'ensemble du système.

Pour cette classe, Beyrouth est '*convenient*', sans plus, un simple lieu chargé de mémoires et de souvenirs, un point d'ancrage de la famille ou d'amis que l'on rencontre durant les vacances... Dans ces tours, les propriétaires s'ignorent ; d'ailleurs, l'accès à ces tours ne se fait que grâce à des sas surveillés et quelquefois militarisés ; l'ensemble est entretenu par une main-d'œuvre domestique étrangère et sévèrement contrôlée. Quant aux propriétaires des appartements, leur déplacement en ville se fait dans les voitures hermétiques et sans aucun contact avec le reste de la population ; des quartiers entiers semblent vides et sans âme.

Beyrouth a pourtant une population qui dépasse 1,5 millions d'habitants (on n'en sait pas plus puisque le dernier recensement du Liban date de 1932) et qui vit, travaille, produit, s'amuse ailleurs et autrement que l'élite branchée. Elle est politiquement active, mais empêtrée dans des luttes stériles d'ordre confessionnel ; fragilisée, elle émigre en masse, espérant trouver paix et prospérité dans les marchés de travail des pays du Golfe, sinon au Canada, aux États-Unis, l'Afrique occidentale ou l'Australie. Mais elle vit encore en ville, sans les bâtiments au style moderne, ou encore dans les survivants de la « maison ocre » ou la « maison aux trois arcs ». C'est dans ces quartiers, tant en ville qu'en périphérie (le concept de la « Banane bleue beyrouthine » semble s'y appliquer) que la « vraie » Beyrouth vit et produit.

Beyrouth et le monde de demain

Se pose maintenant la question centrale : quel avenir pour cette ville ? Rien n'est moins imprévisible que le futur, dit-on. Mais sortons notre boule de cristal et plongeons-y notre regard. Selon que l'on soit optimiste ou pessimiste, la lecture sera différente.

Une lecture optimiste dira que le futur de la ville est radieux : les Libanais rentreront bien un jour, avec leurs capitaux et leurs compétences, pour profiter d'un cadre unique, et d'un

environnement financier favorable. Des chantiers profitables sont légion : des créneaux à saisir pour la reconstruction de la Syrie, une mise à niveau du Liban grâce aux bénéfices de l'exploitation des gisements de gaz en Méditerranée, une ouverture culturelle unique et à fort potentiel rayonnant. La longue tradition de coexistence entre confession fera du pays un îlot de calme et de bien-vivre sur les bords de la Méditerranée.

La lecture pessimiste (je suis dans cette catégorie) dit que Beyrouth sombrera dans une crise urbaine de plus en plus profonde, car aucun acteur politique, ni aucune institution étatique actuelle n'est capable de rendre cette ville performante. La crise est tellement profonde que même les aspects de la vie quotidienne (eau, électricité, déchets, justice, éducation, sécurité) ne sont, ni ne pourront, être assurés dans le futur proche. Si l'espoir renaît à chaque échéance électorale, la déception est toujours grande. Pour rappel, la crise de l'électricité date de 1976, et la fin de la guerre il y a 28 ans n'a apporté aucune solution. Les quartiers périphériques, pauvres et sous-intégrés s'étendront encore plus, donnant lieu à des violences endémiques, aussi bien à l'intérieur même de ces quartiers que sur leur périphérie.

La ville elle-même ne pourra concurrencer aucune dans la région : Tel-Aviv est déjà un pôle performant pour beaucoup de secteurs du capitalisme occidental, et une paix régionale déclassera définitivement Beyrouth. Damas sera à nouveau la grande ville du Levant, et certains imaginent son futur avec plus d'optimisme que pour Beyrouth. Les aménagements urbains ponctuels (les élargissements d'autoroutes, les extensions de l'aéroport, la modernisation du port) buteront sur des dysfonctionnements majeurs qui décourageront même les plus entreprenants des investisseurs, libanais comme étrangers.

Il reste un créneau à maintenir : les activités ludiques pour les visiteurs, notamment ceux de l'Arabie. Mais est-ce vraiment une fonction enviable ou durable ?

Même en faisant abstraction de tout cela, l'économie néolibérale et financiarisée repose maintenant sur des réseaux informatiques interconnectés. Aura-t-on encore besoin de banques installées en des endroits matériels, concrets, comme Beyrouth ? Avec un seul click toutes les opérations bancaires peuvent être effectués de n'importe où par n'importe qui. Quel besoin alors des banques au Liban ? Or les lois bancaires libanaises sont de plus en plus sous le contrôle direct des USA, posant d'innombrables problèmes pour les émigrés ou les expatriés qui cherchent des lieux moins contraignants. La situation de paradis fiscal est terminée, et les clients vont ailleurs, ou investissent autrement. Aussi, les pays de la péninsule arabique vont progressivement se délester de la main-d'œuvre étrangère : que feront les Libanais de retour dans le pays ? Sans des retours de capitaux, peut-on envisager une économie durable pour la ville et pour le pays ? Un signe est révélateur de l'état d'esprit des Libanais : ce désir d'émigrer, de ne plus revenir, quitte à rompre tous les liens.

Cette lecture pessimiste n'engage, bien entendu, que moi-même. Mais si l'histoire de cette ville s'explique par sa position dans un système capitaliste, marchand au 19ème siècle, puis progressivement financière durant la seconde moitié du 20ème et le début du 21ème, ou par des enjeux géostratégiques et géopolitiques, alors je crois qu'on est en droit de n'être pas optimiste. À moins, bien entendu, mais là on est dans la spéculation ; la fiction, que le capitalisme occidental s'effondre, pour être remplacé par un autre, centré sur la Chine ou le BRICS ? Dans cette recomposition majeure, aura-t-on besoin de Beyrouth ? Comme pôle d'équilibre levantin entre Damas et Tel-Aviv ? Comme pôle ludique, avec Istanbul et Alexandrie ? Ou comme escale de loisirs entre la Mer Égée et Chypre ?

En attendant la réponse, la vie continue à Beyrouth...
