



HAL
open science

Des déchets aux remblais: imaginaire aménageur, corruption et dérèglements métaboliques à Beyrouth

Éric Verdeil

► To cite this version:

Éric Verdeil. Des déchets aux remblais: imaginaire aménageur, corruption et dérèglements métaboliques à Beyrouth. 2017, http://www.jadaliyya.com/p./index/26876/des-d%C3%A9chets-aux-remblais_imaginaire-am%C3%A9nageur-corr. halshs-01574721

HAL Id: halshs-01574721

<https://shs.hal.science/halshs-01574721>

Submitted on 17 Aug 2017

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.

Copyright



Civilians Paying the Price for "War on Terror" in Mosul with Loulouwa Al-Rachid
 Interviewed by Shahram Aghamir

Des déchets aux remblais: imaginaire aménageur, corruption et dérèglements métaboliques à Beyrouth

Like Share Sign Up to see what your friends like. Tweet

by [Eric Verdeil](#)

Jul 14 2017

Listen

Les scandales à répétition qui éclatent à propos de la gestion des déchets au Liban et plus particulièrement dans l'agglomération de Beyrouth mettent en évidence les montants énormes des contrats en question et leur opacité, et donc plus largement la corruption qui joue un rôle déterminant dans l'organisation de l'action publique. Les débats de l'été 2015 ont ainsi permis d'exposer publiquement les zones d'ombre, anomalies et irrégularités concernant les **contrats successifs de Sukleen**, et de pointer vers un ensemble de bénéficiaires indirects de cette rente. La réorganisation en principe provisoire de la gestion des déchets à Beyrouth et dans le Mont Liban s'est traduite par l'apparition de nouveaux acteurs, bénéficiaires des contrats de collecte ou de construction et de gestion de décharges dont les montants et les modalités techniques **posent là encore question**. De plus, sans même parler de la décision hautement discutable d'installer des décharges au bord du littoral, **diverses anomalies ont été soulignées**, comme le fait que le tri et le recyclage--déjà peu ambitieux--sont pour l'instant impossibles à cause de la saturation des installations dédiées pour cause de stockage de déchets, alors que les entreprises sont payées pour un travail qu'elles ne font pas. Enfin, le **dévoilement d'une clause** permettant de démanteler la décharge de Borj Hammoud pour déposer les ordures stockées là depuis les années 1990 directement dans la mer apparaît comme une provocation environnementale d'un cynisme absolu de la part du CDR--et qui va sans doute avec des contreparties financières.



[La décharge de Borj Hammoud vue du port de pêche avant les récents travaux de démantèlement - Photo Eric Verdeil - CC-ND-NC]

Cette corruption généralisée focalise l'attention des observateurs et des chercheurs sur les relations entre l'argent et le pouvoir. L'enjeu est de comprendre comment un régime politique et la classe dirigeante qui le dirige parviennent à utiliser et orienter les arrangements évolutifs. L'économie politique est donc logiquement le principal point d'entrée des commentaires et des réflexions qui se sont multipliées depuis deux ans à propos de la crise des déchets. Ziad Abu-

Rish, dans son article *Garbage Politics*, souligne que la crise des déchets et les mobilisations politiques qu'elle a suscité contre le régime, ainsi que les réactions de défense de ce dernier, doivent conduire à repenser le Liban. Il faut notamment reconsidérer l'idée d'un régime confessionnel car il s'agirait en fait plutôt d'une forme d'oligarchie des élites se partageant le gâteau. Il faut aussi revisiter l'idée reçue d'une absence de l'Etat puisque ce dernier est un acteur essentiel des contrats et des décisions successives visant à gérer les flux de déchets et à en faire des ressources sonnantes et trébuchantes pour certains. Enfin, cette crise nous invite à repenser l'histoire du pays, notamment les liens entre construction de l'Etat, développement économique et mobilisations sociales. L'argument développé dans ce papier est qu'au-delà de ces enjeux politico-économiques, la crise des déchets nous conduit aussi à repenser les logiques de la fabrique matérielle de la ville, à travers le lien direct entre les déchets et l'urbanisme des remblais.

Des déchets à l'urbanisme: lecture par le métabolisme urbain

Les derniers développements de la crise des déchets, avec la construction de décharges sur la côte du Metn, au nord de Beyrouth, s'inscrivent explicitement dans la continuité des projets connus sous le nom de Linord. Ceux-ci visaient dans les années 1990, à construire un grand remblai s'étendant de Borj Hammoud à Dbayeh pour accueillir tant des infrastructures essentielles pour les services publics, comme une station d'épuration ou des routes, que des développements commerciaux ou immobiliers. Beyrouth, ville maritime, n'a cessé tout au long de son histoire de s'étendre sur la mer. Jusqu'à la fin de l'époque ottomane, l'aménagement et l'extension du port était la principale justification des remblais. En témoigne aujourd'hui encore, les vestiges du port phénicien retrouvés dans les années 1990 plusieurs dizaines de mètres en arrière de la ligne de côté d'avant la guerre civile. De l'immense remblai construit par Solidere devant le centre-ville de Beyrouth aux extensions balnéaires du Bain militaire ou de l'hôtel Mövenpick, sans parler des transformations annoncées dans la zone de Dalieh, l'appropriation et l'extension par remblaiement du domaine maritime constituent autant d'autres preuves évidentes de la collusion de l'élite politique avec les promoteurs et entrepreneurs qui mettent en coupe réglée les ressources naturelles du pays pour leur profit. Pourtant, ce qui relie les deux phénomènes n'est pas seulement l'opacité similaire des décisions qui les rendent possibles, ni le cynisme de leurs justifications, ni les cris et les protestations de la société civile, même si cet aspect est essentiel. Ces phénomènes sont reliés entre eux comme le sont les aliments que mangeaient nos aïeux et le fumier qu'ils épandaient sur leurs champs pour les fertiliser - à ceci près que les remblais d'aujourd'hui sont un terreau où ne poussent que des tours et d'où s'écoulent des jus qui **empoisonnent** la faune maritime et les baigneurs qui ont l'audace de s'y tremper.

Je propose un regard d'écologie politique urbaine, au sens envisagé par le géographe Erik Swyngedouw et ses collègues dans le livre *In the Nature of Cities*. Je m'attache en particulier au métabolisme des "flux de nature" (matériaux, eau, énergie...) qui, au prix d'opérations d'extraction, de transformation, de stockage, apporte la matière même dont est constituée la ville mais qui exporte aussi divers résidus, déchets et pollutions. Toutefois, si l'analogie du métabolisme est utile pour prendre conscience de la matérialité des flux qui constituent la ville, la nature pleinement politique de ces opérations de transport et de transformation doit être reconnue. Politiques, ces processus participent de la production et de la reproduction des rapports de pouvoir en particulier à travers les mécanismes inégalitaires de circulation de capital qu'ils impliquent (et l'on revient donc à la question de la corruption et à son rôle dans la reproduction de l'élite politique au Liban).

Une autre dimension politique essentielle dans ce processus de transformation touche à la représentation du futur de la société libanaise, à travers ce que j'ai appelé ailleurs un "imaginaire aménageur". J'entends par là un "répertoire de normes et d'outils [visant à] mettre en œuvre des politiques de développement et d'aménagement urbain de la capitale libanaise. Ces normes et outils sont étroitement liés, dans leurs genèses puis dans leur usage, à des territoires d'intervention spécifiques et à des projets politiques et sociaux pour ces lieux précis." (Verdeil 2010, §30). Les nouveaux contours littoraux de la métropole beyrouthine ne peuvent se comprendre que comme le produit conjugué de la construction d'un tel imaginaire, d'échanges politico-financiers et d'une disponibilité de matières et de matériaux pour donner forme à ces projets.

De ce point de vue, replacer la crise actuelle des déchets dans une perspective de long terme est essentiel. En effet, on observe une récurrence dans le temps des discours et des projets, autrement dit d'un imaginaire aménageur visant à la régularisation, l'artificialisation et l'extension en mer conçues comme les instruments d'une modernisation urbaine, d'une rationalisation du fonctionnement urbain et aussi, en conséquence, comme producteurs d'une source de richesse pour la captation de laquelle on assiste à des compétitions et des alliances. Cette histoire est méconnue mais pas complètement nouvelle. L'exemple de Solidere vient évidemment à l'esprit, mais l'ensemble du littoral est concerné, par exemple la ville de **Saida**.

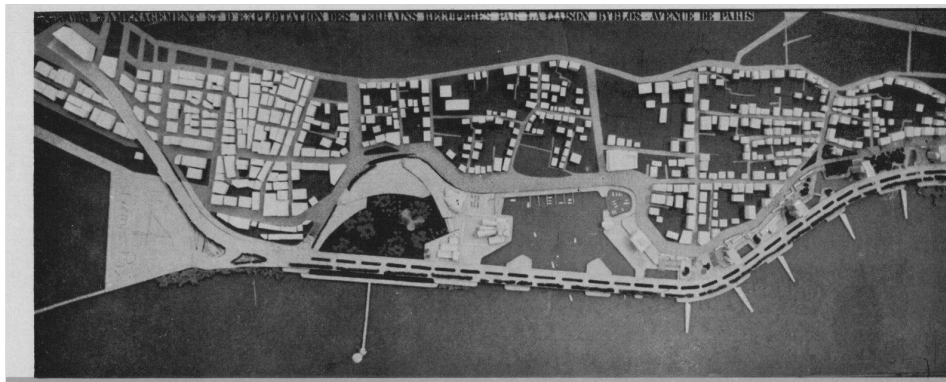
L'intérêt du contexte actuel de crise des déchets est de mettre en lumière plus nettement qu'auparavant que ces transformations urbaines ne peuvent pas se produire uniquement du fait de la rencontre entre une imagination du futur urbain—produite par les urbanistes et plus largement par le milieu de l'urbanisme—et des capitalistes en quête de placements et de spéculation rémunérateurs. Cette rencontre a été orchestrée au cours de l'histoire par des hommes politiques se situant eux-mêmes à la charnière de ces milieux, comme Rafiq Hariri. Ce contexte de crise, en ce qu'il constitue un moment de dérèglement du métabolisme urbain, permet d'attirer l'attention sur un élément central qui rend possible ce type de projets de remblais. Le cycle des matières est perturbé par des événements contingents qui,

soudainement, rendent disponibles des quantités de matières excédant largement les possibilités habituelles de traitement et de stockage et requérant donc d'être entreposées dans des lieux inhabituels. Canalisés opportunément vers des espaces destinés à être gagnés sur la mer selon cet imaginaire aménageur, ils créent des faits accomplis qui donnent réalité à ces visions. La production des remblais beyrouthins obéit largement à cet enchaînement de séquences. On assiste à la conjonction de la circulation d'idées, de capitaux et de matières, qui sont aujourd'hui des déchets, mais qui furent aussi auparavant des déblais de ruines des quartiers détruits lors des reconstructions.

Dans la suite de ce texte, je vais passer en revue plusieurs épisodes de cette production de remblais maritimes à la lumière de ce cadre d'analyse. Je m'appuie pour cela sur les enquêtes et le travail d'archives réalisés durant ma **thèse**, en particulier des éléments non publiés qui ont été présentés dans le chapitre 11 de cette dernière, soutenue en 2002. J'y renvoie les lecteurs intéressés par plus de précisions.

Déchets, déblais, remblais: Solidere, un modèle d'urbanisme à la libanaise

Le centre-ville actuel de Beyrouth comprend le plus fameux des exemples de remblais. Il est moins connu toutefois que depuis les années 1950, de multiples projets envisageaient de transformer la physionomie de la baie du Saint Georges en aménageant un pont routier reliant la corniche d'Ain al Mreisseh à l'autoroute de la sortie nord de Beyrouth. Ce devait être l'occasion de balnéariser cette section de la côte grâce à des *resorts* et à des marinas.



[Figure 1: projet de franchissement et de remblai dans la baie du Saint Georges en face du centre-ville de Beyrouth (1965). Source: Al Mouhandess.]

Les quinze années de guerre civile, en plus des bouleversements militaires, sociaux et politiques qu'ils ont entraîné, peuvent se comprendre comme une période de dérèglement métabolique sur deux plans. En premier lieu, la situation de guerre entraîna un grave dysfonctionnement de la collecte et de la mise en décharge des déchets, en particulier pour la partie ouest de Beyrouth, isolée du reste de l'agglomération par les lignes de démarcation. Le service de gestion des déchets de la municipalité ne pouvait plus accéder facilement aux décharges de l'agglomération. En 1978, le centre-ville et son littoral, alors largement abandonnés, ont été choisis comme site de décharge, qui sera appelée décharge du Normandy. Décision imposée par le contexte d'urgence sanitaire, certes, mais le choix du site n'était peut-être pas totalement innocent, selon ce qu'en rapporte l'urbaniste Fouad Awada qui travaillait dans les années 1980 dans l'équipe du Schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme de la région métropolitaine de Beyrouth:

«Les mauvaises langues rappellent que ce remblai de la baie du Normandy qui a gâché l'un des plus beaux sites du Beyrouth, n'a pas été aussi «spontané» et «forcé» qu'on le prétend, l'administrateur l'ayant mûri depuis le début des années 60, lorsqu'il était directeur général de l'urbanisme, et qu'il rêvait de faire passer un boulevard rapide dans la largeur de la baie, pour «boucler» la ceinture routière autour de Beyrouth. La municipalité aurait reçu des assurances quant à l'affectation de ce remblai à la construction de buildings alors que la direction actuelle entend en faire un grand parc d'attraction central.» (*La gestion des services urbains à Beyrouth pendant la guerre, 1975-1985*, Paris, Interurba, 1988, p.120).

Deuxième aspect de ce dérèglement métabolique: en 1983, les bulldozers d'Oger Liban, alors gracieusement mis à la disposition du gouvernement par Rafiq Hariri, démolissent des bâtiments considérés comme irrécupérables, notamment les souks de Beyrouth. Cette initiative fut prise dans l'urgence, sans planification, et suscita d'ailleurs des protestations indignées. Les déblais furent déversés sur la décharge. Celle-ci constituait désormais un irrémédiable fait accompli, qu'il devenait nécessaire de retraiter en remblai, support de l'aménagement futur du centre-ville. On sait que les travaux de reconstruction de ce secteur, de 1991 à 1998, ont poursuivi les démolitions, qui représentent au total 80% des immeubles préexistants. Ces nouveaux déblais, à leur tour, ont grossi la décharge.



[Figure 2 : premiers projets d'utilisation du remblai de la décharge en 1984 (source : projet OGER)]

Le projet de remblai n'a cessé d'augmenter durant toute la période, pour atteindre plus de 65 ha. La densification prévue de cette extension par un urbanisme de tours a nécessité de puissants renforcements (digue capable de résister à un tsunami, stabilité du sol pour des constructions de grande hauteur), et donc un coût de plusieurs centaines de millions de dollars. Ce coût étant à la charge de l'Etat, ce dernier pour s'en acquitter a donné ces terrains à Solidere, en tant que contrepartie en nature (assortie d'une forte constructibilité), alors même que ce coût reflète dès le début la spéculation dont le remblai a été l'objet.

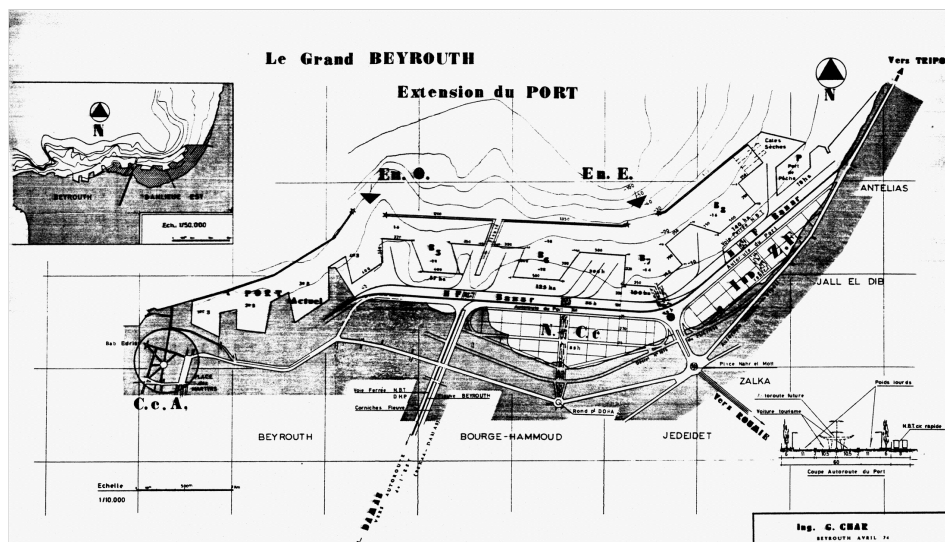
L'exemple des remblais du centre-ville suggère que les premières images d'extension sur la mer ont joué un rôle pour canaliser un afflux inattendu de matières (déchets et déblais). Par la suite, l'imagination financière des promoteurs a vu dans la décharge une occasion de profits et, pour les réaliser, a non seulement étendu la surface des remblais mais aussi imposé des travaux de consolidation qui ont en même temps été une source d'importants profits. On notera que jusqu'à présent, l'exploitation immobilière de la zone est limitée à quelques aménagements temporaires. Elle est reportée dans le temps grâce à une prolongation de la concession d'aménagement à la société foncière (initialement prévue pour vingt-cinq ans elle a été prolongée à trente-cinq ans, et le sera sans doute de nouveau). Ce mécanisme garantit la continuité des profits dans le long terme—le temps de digérer l'impact de ces immenses nouvelles superficies urbaines dont l'apparition est liée à une série de «dérèglements» limités dans le temps mais dont les effets perdurent.



[Figure 3 : le remblai de Solidere achevé mais vide (2016, Eric Verdeil CC-ND-NC). On distingue les énormes empilements de tripode en béton qui ont servi à constituer la digue de protection.]

La saga des remblais du Metn Nord

Le littoral nord-est de Beyrouth, de Borj Hammoud à Dbayeh, constitue un deuxième exemple édifiant de lien entre vision de modernisation urbaine et dérèglement métabolique. Au début des années 1970, dans un contexte de forte croissance économique du Liban, le port de Beyrouth, véritable poumon de l'économie libanaise, est trop petit pour faire face au trafic croissant. Alors que les autorités tardent à imaginer et mettre en œuvre son extension, l'ingénieur et urbaniste Gabriel Char imagine un grandiose projet d'aménagement portuaire, inspiré des exemples de Fos sur Mer et Port Saïd/ Suez. Il s'agit d'étendre le littoral du Metn Nord et notamment la zone industrielle à l'étroit entre l'autoroute et la mer et de construire à la fois les bassins nécessaires au développement du port et les surfaces industrielles, commerciales et résidentielle dont a besoin la zone du Metn, qui se développe sans plan d'urbanisme. Toutefois, ces projets ne retiennent pas immédiatement l'attention des autorités.

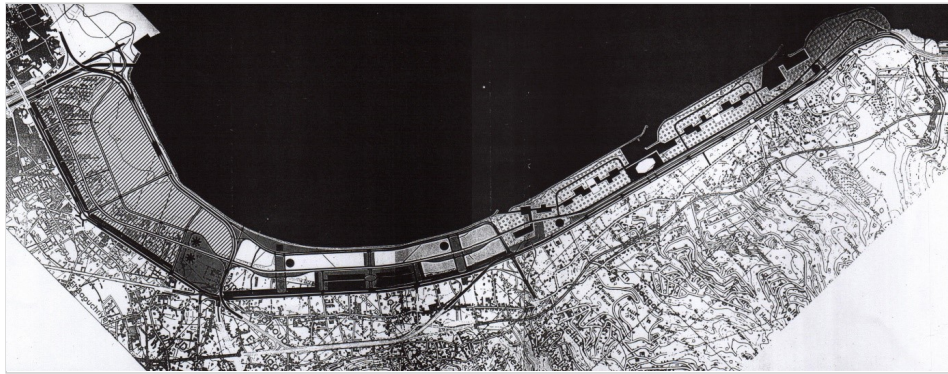


[Figure 4: le projet de Gabriel Char pour le développement du port de Beyrouth (1974).

Source: G. Char, *Epure du Liban*.]

En 1981, celui qui n'est alors que le député du Metn, Amine Gemayel, convainc la DGU de lancer une étude de cette région, confiée à Dar al Handasah. Le projet proposé, assez différent du précédent, remise le projet de développement portuaire et privilégie une modernisation de la côte, centrée sur les infrastructures de service, le commerce, l'amélioration de la circulation et le tourisme. Alors que l'agglomération apparaît durablement divisée, le projet vise à renforcer et structurer la région du Metn en en faisant le centre de la banlieue chrétienne, avec l'idée de

recupérer une partie des fonctions du centre-ville (notamment la fonction bancaire à Jdeideh), tout en concurrençant la ville de Jounieh. Pour les urbanistes, l'enjeu est de proposer un urbanisme modèle. Toutefois, la transposition de cet imaginaire dans la réalité va buter sur l'absence d'une conjoncture métabolique aussi porteuse qu'au centre-ville.



[Figure 5 : le projet de remblai du Metn Nord dans le plan de Dar al Handasah (1981). Source: CDR.]

Durant les années de guerre, toute une série de jetées sont construites sur ce littoral, en particulier pour l'importation des hydrocarbures. Toutefois, il n'y a pas d'accumulation de déchets et de déblais aussi importante que dans le centre-ville, même si la décharge de Borj Hammoud a commencé à s'édifier à cette époque. Un acteur joue pourtant un rôle central dans ces projets de remblais: Joseph Khoury. Entrepreneur de travaux maritimes, il intervient notamment dans le déminage du port et pour des travaux routiers dans le centre-ville. Mais il est aussi propriétaire d'une grande carrière dans la vallée du Nahr-El-Mott, à proximité du littoral du Metn. Proche d'Amine Gemayel, il contribue à le persuader de la faisabilité du projet. En 1983, ce dernier étant devenu Président de la République, le CDR concède à Joseph Khoury, en association avec Rafiq Hariri (eh oui! déjà lui) la réalisation de ce projet. En prenant en charge ces travaux dans lesquels il pourra utiliser son expertise et évidemment les matériaux de la carrière de Nahr el-Mott, il devait recevoir environ un tiers des surfaces constructibles.

On trouve dans l'étude de Dar-al-Handasah plusieurs arguments qui mettent en avant le caractère de ce type d'urbanisme même si avec le recul du temps, on hésite à y voir du cynisme ou de l'ironie:

« c'est une occasion à ne pas manquer de créer un projet pilote qui pourrait être facilement pris comme référence dans l'avenir et comme exemple lorsque tous les avantages qu'il implique auront été clairement perçus et prouvés (République libanaise, DGU, *Aménagement du littoral nord, plan directeur : rapport, projet*, octobre 1981, rédigé par Dar al Handasah Shairs and Partners, p.76).

Le remblai est vu comme un instrument de régulation générale du foncier :

« La hausse constante des prix des terrains est la preuve d'une pression constante et ne peut à long terme que constituer un grave danger. Elle ne peut être valablement contenue que par une gestion attentive du domaine foncier et par des aménagements concernés. Dans la mesure où des travaux de remblaiement ne nuiraient pas à l'environnement pris dans son sens le plus large et au contraire, contribueraient à sa préservation ou à sa restauration, ils pourraient être envisagés et utilisés entre autres pour régulariser le marché foncier (p.63) ».

Il représente aussi un moyen de s'assurer une maîtrise foncière publique :

« Il faut remarquer que d'une manière générale la capitale et sa banlieue sont déjà à l'étroit à l'intérieur de la plaine littorale qu'elles occupent presque intégralement avec des densités de plus en plus élevées. De plus, les espaces publics comme les terrains nécessaires à la construction des bâtiments publics font cruellement défaut (p.62) ».

Mais les temps sont durs, la conjoncture change, R. Hariri se retire du projet en 1985 et J. Khoury se concentre sur une première phase, dans la zone la moins profonde, en face de Dbayeh et de Naccache. Le dessin du projet a alors été confié à l'architecte catalan Riccardo Bofill. A la fin de la guerre, seule une jetée délimitant le futur remblai est achevée. En 1995, le CDR fait établir un nouveau schéma directeur pour ce secteur, à nouveau confié à Dar al-Handasah. Les travaux sont relancés et achevés en 1997, l'Etat récupérant soixante dix pourcent des surfaces (dont tous les espaces publics). Dans un premier temps, Joseph Khoury se contente d'aménager une marina. Probablement à court de financement, il lance en 2011, avec le groupe émirati Maged al-Futtaim la construction de la Waterfront City, prévue pour 5000 appartements et un business center. Alors qu'une grande partie des terrains du remblai appartient à l'Etat, on notera que ce dernier n'a réalisé que très peu de projets dans ce secteur (un espace de

congrès et un complexe sportif, encore inachevés), et aucun projet de logements, comme s'il s'interdisait de valoriser un lieu majeur de l'agglomération pour répondre à des enjeux publics essentiels. Peut-être par peur de faire baisser les valeurs foncières des parcelles détenues par les promoteurs...? (et à l'encontre des avantages du modèle d'urbanisation par remblai soulignés ci-dessus!) La lenteur de réalisation de ce projet s'explique pour une part, dans une première phase, par l'absence de matériau aisément disponible pour remplir le remblai. Les blocs extraits de la carrière de J. Khoury n'ont servi qu'à la construction d'une digue dont le remplissage a imposé de recourir à du sable aspiré dans la mer. D'autre part, le retard du projet s'explique aussi manifestement par une stratégie de rétention foncière visant à attendre les conditions économiques favorables à sa relance.



[Figure 6 : le remblai de Dbayah, toujours à moitié vide vingt ans après son achèvement (2017 - Eric Verdeil - CC-ND-NC)]

Dans les années 1990, en parallèle des opérations poursuivies par Joseph Khoury, le CDR relance des études pour la réalisation d'un remblai entre Borj Hammoud et Antélias, sous le nom de Linord. Une société foncière sur le modèle de Solidere est créée. Elle mène une série d'études qui suscitent diverses mobilisations d'opposition, notamment de la part de municipalités comme celles de Borj Hammoud, qui craint les nuisances de l'installation d'une station d'épuration, dans un contexte qui est marqué par l'accroissement considérable de la montagne d'ordures de Borj Hammoud. Seule décharge de l'agglomération de 1991 à 1997, elle s'avance dans la mer sur une surface de près de 40ha, pour une hauteur de 42m. La combustion chronique des ordures répand sur la ville des fumées polluantes et une odeur pestilentielle. Cet amoncellement représente une nouvelle forme du dérèglement métabolique et donc une opportunité pour réaliser les remblais du projet LINORD. Mais leur stabilisation et leur retraitement entraînent une augmentation des coûts du projet, notamment liés à la proximité d'un canyon sous-marin du fleuve de Beyrouth. Dans le contexte de retournement du marché immobilier des années 1996-97, puis avec l'arrivée du Président Lahoud, le projet est abandonné. Cet épisode montre que la notion de dérèglement métabolique n'explique pas tout et les considérations liées au marché foncier peuvent ralentir voire stopper la réalisation des remblais.



[Figure 7: le dépotoir de Borj Hammoud (2011) devant lequel est aménagé un port de pêcheurs (Eric Verdeil - CC-ND-NC)]

La relance du projet Linord

Au vu de ces précédents historiques, comment interpréter la relance du projet Linord ? Observons d'abord que cette relance survient dès la fin de l'été 2015, lorsque le gouvernement cherche une solution à l'empilement des déchets en ville qui a soulevé les protestations, dans ce qui est alors connu sous le nom de Plan Chehayeb: "Ce plan prévoit de débarrasser la ville de la montagne des déchets, à travers un projet de remblayage de la mer visant à créer un terre-plein au niveau de la façade maritime de Bourj Hammoud, ce qui lui fera gagner un terrain de 330,000 mètres carrés. Le remblayage doit se faire par strates de détritiques et de sable, c'est-à-dire qu'il sera fait usage des déchets amoncelés à Bourj Hammoud, mais aussi de déchets en provenance de l'extérieur de la ville (1,000 tonnes par jour, pendant un an, c'est-à-dire la durée du remblayage) [...] ce projet « constitue la première étape du plan Linor (plan de réaménagement du littoral jusqu'à Dbayé), bloqué en 1998 »", relévoit alors le ministre Nabil de Freige (Sandra Noujeim, « Le Plan Chehayeb approuvé mais il reste encore vague », *L'Orient-Le Jour*, 10/9/2015). Le ministre Chehayeb, qui donne son nom au plan, n'est autre que le ministre de l'Environnement en poste en 1997, qui avait eu à gérer la fermeture de la décharge de Borj Hammoud et l'ouverture "temporaire" de la décharge de Naameh. Il y a donc une mémoire des projets qui est réactivée à l'occasion de la crise.

Celle-ci constitue un nouveau dérèglement métabolique urbain. D'une part, de nouvelles quantités de matières sont disponibles et doivent être stockées. A court et moyen terme, avant un éventuel changement des pratiques vers un tri et un recyclage qui permettraient de limiter drastiquement les résidus, le stockage des déchets, même temporairement, est la seule option praticable, les rocambolesques projets d'exportation ayant été éliminés. Or, deux sites sont propices pour ce stockage. Le premier est voisin de la décharge de Borj Hammoud, autrement dit il est localisé sur un territoire qui a déjà cette vocation et où, de plus, l'ancien projet Linord permet d'imaginer une utilité « générale » à ce qui constitue, en premier lieu, une nouvelle atteinte à l'environnement. Il faut se demander si, au-delà des projets publics pour des infrastructures d'intérêt général, les plans d'aménagement ne prévoient pas ici à terme des projets de développement immobiliers ou commerciaux qui pourrait expliquer l'accord de la municipalité. En tout état de cause, les perspectives immobilières dans ce secteur paraissent limitées, au moins à court terme. Les gains financiers possibles semblent donc ici surtout liés aux travaux d'aménagement des décharges, tandis que l'amélioration espérée de l'image de la région se fait au prix d'un énorme financement public sans espoir de retour sur investissement.



[Figure 8: Une photo des travaux en cours à Borj Hammoud (capture d'écran d'une vidéo de la Lebanese Transparency Association via L'Orient/Le Jour)]

Le deuxième site, celui du Costa Brava, est plus paradoxal encore puisqu'il jouxte l'aéroport et que les oiseaux attirés par les déchets constituent une grave menace pour la sécurité aérienne. Les tribunaux ont du reste **ordonné la fermeture du site** (qui n'est pas encore actée). On doit toutefois constater une forme de continuité puisque ce site a été utilisé, en 2006, pour le déversement des déblais des ruines de la banlieue sud, suite à la destruction de plus de 220 immeubles par l'aviation israélienne. A la différence du cas de Borj Hammoud, il n'existe pas à ma connaissance dans l'imaginaire aménageur de Beyrouth de projets de remblai pour ce secteur, qui auraient constitué une incitation à poursuivre le stockage des déchets à cet endroit.

Conclusion

Cet article apporte un regard décalé sur la crise des déchets qui touche Beyrouth depuis l'été 2015. Par un élargissement chronologique, et la mise en évidence d'un lien systématique entre les opérations de remblais et le stockage de déchets mais aussi de déblais, il souligne l'articulation de plusieurs facteurs qui permettent de rendre compte des mutations de l'urbanisme beyrouthin. Il montre d'abord l'existence d'un imaginaire aménageur faisant de l'extension de la ville sur la mer un motif récurrent des plans d'urbanisme de Beyrouth depuis les années 1950, avec l'idée d'une régénération et d'une modernisation urbaine. Cette vision, co-produite par des urbanistes et plus largement des professionnels de l'urbanisme, des hommes politiques et des promoteurs, fait des remblais à la fois les instruments d'une rationalisation urbaine au sens fonctionnaliste et d'une artificialisation qui met la mer à distance. Ces aménagements sont en même temps des sources de profit dont on vante toujours d'abord l'intérêt pour la collectivité mais qui passent dans les poches de quelques-uns.

Ces projets ne seraient pas possibles sans un travail juridique souvent opaque et aux limites du légal, qui a une double finalité : autoriser des empiètements et des transformations environnementales majeures du littoral ; et malgré le fait que ces espaces appartiennent au domaine public, permettre par des exceptions qu'ils ne bénéficient qu'à une partie très étroite de la population, promoteurs et opérateurs de ces projets ainsi que les rares habitants et occupants qui peuvent en payer l'accès.

Enfin, ces projets de remblais n'existent que parce qu'à un moment donné, ce que j'appelle un dérèglement du métabolisme urbain met à disposition des quantités inattendues de matières : déchets et/ou déblais des destructions. Leur dépôts, coordonnés ou pas, sur des sites littoraux stratégiques constituent des faits accomplis auxquelles les visions issues de l'imaginaire aménageur beyrouthin offrent une justification, malgré les risques environnementaux qu'ils comportent. Dans la plupart des cas, ces apports initiaux doivent d'ailleurs être retraités, puis complétés par d'autres apports de matières, en particulier des sables aspirés au fond de la mer. Cette dimension matérielle est essentielle pour rendre compte de la fabrication de ces espaces urbains qui ont massivement façonnés le littoral beyrouthin depuis quarante ans, mais qu'on observe aussi à Saïda et – sous une forme qui se cherche encore – à Tripoli.

Penser la complexité de ces liens entre les flux de matières à l'échelle de l'agglomération, les images du futur urbain et les pratiques politico-économiques qui les articulent et donnent leur réalité matérielle aux remblais entraîne une conséquence essentielle pour les militants qui s'opposent à l'état actuel de la gestion urbaine au Liban. On peut distinguer, de manière légèrement caricaturale, les militants mobilisés lors de la crise des déchets selon deux

orientations: ceux qui se sont focalisé sur la conception d'un système de gestion des déchets plus décentralisé et promouvant le recyclage des matières ; ceux qui proposent une critique radicale du régime politique, à travers ses modes de désignation électorale et les mécanismes de partage de la rente urbaine (immobilier, gestion des services publics, etc.). Il résulte de l'analyse menée ici que c'est aussi une certaine image du futur urbain dans son ensemble qui doit être repensée : l'idée d'une croissance économique via une urbanisation sans égard pour le patrimoine naturel, une urbanisation qui consomme des espaces sans cesse élargis tout en dégradant le fonctionnement écosystémique d'ensemble, une urbanisation enfin qui fait des ressources naturelles un décor dont seuls quelques-uns ont le droit de profiter, sans égard pour ses conséquences pour la plus grande partie de la population.

Latest posts in **Cities**:



تقرير: خمسون عاماً على احتلال القدس الشرقية: سياسات القضم والإبعاد والتهميد تتواصل



Destruction and Construction, Resistance and Solidarity:

Diyarbakir/Surici Observations Part II

If you prefer, email your comments to info@jadaliyya.com.

0 Comments

Sort by



Add a comment...

[Facebook Comments Plugin](#)

Jadaliyya

- [About Jadaliyya](#)
- [The Team](#)
- [Authors](#)
- [Contact](#)

Submissions

- [Submission Guidelines](#)
- [Release Form](#)
- [Privacy Policy](#)
- [Terms of Service](#)

Topical Pages

- [Culture](#)
- [Cities](#)
- [Media](#)
- [Law And Conflict](#)
- [Newton](#)
- [Critical Currents in Islam](#)
- [Vox Populi](#)
- [DARS \(Resistance/Subversion\)](#)
- [Reviews](#)

Special Features

- [Pedagogy](#)
- [Quick Thoughts](#)
- [Profiles](#)
- [Reviews](#)
- [Photography](#)
- [Jadeo](#)
- [Jad Navigation](#)

Country Pages

- [Egypt](#)
- [Syria](#)
- [Arabian Peninsula](#)
- [Mahgreb](#)
- [Turkey](#)
- [Palestine](#)

القسم العربي

- [ثقافة](#)
- [سياسة](#)
- [اقتصاد](#)

- تاريخ



©2010-2017 by the Arab Studies Institute. All Rights Reserved.
info@jadaliyya.com
site by conception design