

TRIPOLI D'HIER ET D'AUJOURD'HUI

Khaled ZIADEH

*Diplomate et écrivain
Ancien ambassadeur du Liban en Égypte*

Khaled Ziadeh nous promène dans un espace urbain à travers les époques historiques, mais également entre les méandres de la situation géographique de sa ville natale. Sous sa plume, Tripoli révèle tous ses charmes d'antan mais également toutes les promesses que la modernité ottomane puis celle du Grand Liban pouvaient permettre. Modernité avortée, espace urbain dégradé et laissé à l'abandon, changements démographiques, paupérisation rampante, conflits et guerres ont concouru pour épuiser cette ville. Mais l'auteur insiste sur le fait que c'est son patrimoine qui pourra la sauver et c'est sur ce patrimoine que doit s'appuyer toute politique de réhabilitation de cette ville - NDLR.

Il est de tradition chaque fois que la ville de Tripoli est évoquée, tant dans les échanges quotidiens que dans les ouvrages publiés sur cette cité, qu'il ne soit question que de son passé, son patrimoine architectural et son histoire. Ceci n'est pas uniquement l'effet de découvertes archéologiques, de travaux de chercheurs multiples et d'ouvrages d'historiens mais au fait que son passé demeure dans son présent. Il y a encore un siècle, ses habitants résidaient dans ses vieilles ruelles et ses venelles multiséculaires. L'urbanisme moderne est assez récent et date de quelques décennies tout au plus. L'émigration massive et régulière, en dehors de la vieille ville vers les quartiers plus modernes, remonte au milieu du XX^e siècle après la crue de la rivière Abou-Ali et ses inondations et suite à la révolution de 1958.

FIN DE LA PÉRIODE OTTOMANE

Beyrouth l'ingénue

C'est au début du XX^e siècle que l'urbanisation moderne commence à transformer Tripoli par l'installation progressive des habitants de la vieille ville en dehors des limites de cette dernière. Cette évolution est plus tardive qu'à Beyrouth qui, dès le milieu du XIX^e siècle était devenue la principale ville portuaire en Méditerranée Orientale. La population de Beyrouth passera de cinq mille habitants au début du XX^e siècle à plus de cent mille à la fin du siècle alors que celle de Tripoli demeurera relativement stable et compte vingt mille habitants environ. De plus, en 1888 Beyrouth sera érigée au rang de capitale d'un vilayet ottoman qui allait de Lattaquieh jusqu'à Haïfa incluant la ville de Tripoli et ses dépendances au titre de sandjak alors qu'elle était demeurée capitale de son propre vilayet jusqu'à la fin du XVIII^e siècle.

Beyrouth se métamorphosera rapidement pour devenir un véritable « hub » régional comprenant de nombreux hôtels, divers établissements de commerce, des banques et des cafés. Tripoli, par contre, s'ouvre à la modernisation de manière moins trépidante. Elle se suffit de son économie essentiellement artisanale, de son port qui continue à bien fonctionner en dépit de la rivalité avec celui de Beyrouth ainsi que de l'agriculture florissante de ses environs, riches en vergers d'agrumes, en vignobles, en cultures céréalières notamment le blé et le maïs. La ville garda son cachet traditionnel en dépit de toutes les innovations que la modernisation pouvait introduire avec ses grandes avenues et ses nouveaux quartiers, ce qui ne faisait que conférer encore plus de charme à ces derniers.

TRIPOLI AU CHARME DE TOUJOURS

Dans leur rapport intitulé Le Vilayet de Beyrouth¹, Mohamad Bahjat et Rafik al-Tamimi sont d'accord pour reconnaître la séduction de l'éclat naturel de cette ville qu'ils décrivent en termes élogieux :

Vu du belvédère que constitue la colline de Kobbé, le site de Tripoli offre un spectacle d'une douceur et d'un charme infinis, tant il est caressé en permanence par la brise du vent d'ouest. C'est pour cela que ce site

¹ L'extrait est tiré du récit de voyage entrepris par Mohamad Bahjat et Rafik al-Tamimi intitulé *Filast'in fī nihāyat al-'as'r al-'Uthmānī min khilāl al-rih'lah allatī qāma bi-hā Muh'ammad Rafīq al-Tamīmī wa-Muh'ammad Bahjat al-Kātīb tah'ta 'unwān Wilāyat Bayrūt*, publié en 1987 à Beyrouth par Dar Lahd Khatir sous le titre *Wilayat Bayrut – NDLR*.

constitue un lieu de prédilection aux yeux des tripolitains. Il suffit de jeter un coup d'œil à leurs maisons, érigées sur les pentes de la colline et que sépare un espace qui laisse librement circuler l'air afin que la brise les caresse. Admirant toutes les merveilles naturelles qui s'offrent à lui du haut des immeubles perchés sur la colline, le regard ne peut qu'être frappé par la grande qualité d'un tel habitat. Mais si on la regarde de la ville basse, la colline offre un point de vue au charme exquis. Imbriquées les unes dans les autres, comme en un long cordon d'urbanisme, les maisons blanches semblent l'escalader en marches d'escalier. C'est dans la ville basse, au lieu-dit « el-Tall » (colline) qu'on rencontre les grands bâtiments modernes. Le Tall n'était à l'origine qu'un espace vide, une étendue sablonneuse plate, avant qu'on y érige les immeubles de luxe qui font la fierté architecturale de Tripoli. C'est là qu'on trouve assemblés le Sérail, la Tour de l'Horloge, le Jardin Public, l'Hôtel des Postes, les consulats, les banques ainsi que la station du tramway et les plus riches magasins et boutiques. En peu de temps, le Tall, avec ses grandes avenues et ses bâtiments prestigieux, devint le lieu vers lequel converge toute la vie urbaine et qui poursuit en permanence son développement. Le Tall exprime, en quelque sorte, toute l'âme de la nouvelle ville dont les citoyens tirent une grande fierté et ne cessent d'en évoquer l'opulence jusqu'à la veille de la Grande Guerre. Ils évoquent, non sans une certaine emphase, le souvenir de la densité de la circulation sur l'avenue conduisant à la ville portuaire el-Mina durant le jour. Mais, dès le crépuscule, le Tall brillait a giorno grâce à la lumière que diffusaient soixante lanternes qui permettaient à la foule des citadins de s'y promener et de se rendre aux différents théâtres et cafés de la place.

Les auteurs ajoutent :

On ne cesse de construire tout le long de la voie du tram, de nombreux immeubles remarquablement bien ordonnés selon un plan d'urbanisme régulier et qui se distinguent par la qualité de leur construction et de leur esthétique. Si un tel plan d'urbanisme se poursuit, et que de tels immeubles se font de plus en plus nombreux, il est certain que Tripoli mériterait d'être reconnue comme la première ville de Syrie tant par la qualité de son aménagement interne que par le charme de son site.

Puis ils concluent en disant :

Tripoli est sans conteste la ville la plus brillante de tout le littoral syrien [...] Aucune autre ville de Syrie ne peut rivaliser avec l'éclat de Tripoli et s'enorgueillir de la somptuosité de son site et de ses paysages ainsi que de

toutes les richesses qu'elle recèle. Damas ne possède pas, hélas, d'accès à la mer. Beyrouth elle-même, la reine des villes du littoral syrien, ne bénéficie pas d'une tradition aussi longue de la densité de tant de merveilles.

NAISSANCE DE L'ÉTAT DU GRAND LIBAN

Crispations politiques et développement continu

Tel est Tripoli il y a un siècle, jusqu'à la Première Guerre Mondiale dont la fin inaugurerait l'ère non encore close de profonds bouleversements politiques et idéologiques ainsi que de conflits qui ne cessent, jusqu'à aujourd'hui, de peser lourdement sur notre présent. Dès la fin du conflit, Tripoli prit parti en faveur de l'État Arabe de l'Émir Fayssal (1918-1920). Le démantèlement de l'Empire Ottoman modifia profondément les divisions territoriales du Proche-Orient. Les anciens vilayets disparurent ; des États leur succédèrent. C'est ainsi que Tripoli échut à l'État du Grand Liban. Les notabilités de la ville s'opposent à cet état de fait et réclament l'union avec l'intérieur syrien tant elles craignent d'être victimes de discrimination injuste et de marginalisation par les autorités mandataires françaises dont la politique favorise plutôt les chrétiens. Un tel sentiment, non dénué de fondements, sera à l'origine du sentiment de frustration due à la marginalisation de la ville et à la négligence dont elle fut l'objet. Cependant, et en dépit de cela, l'essor de la ville se poursuit tant sur le plan urbanistique qu'économique. Tripoli maintient et conforte sa position de principal terminal économique et commercial du littoral syrien et des régions libanaises environnantes. De nouveaux hôtels font leur apparition, ainsi que de nombreux établissements de commerce et de lieux de loisir. L'urbanisation de la ville s'accélère, notamment dans les quartiers de Kobbé, Zahrieh et Tall ainsi que tout le long des voies menant vers le port comme les grandes avenues Azmi Bey et Mina. Mais surtout, il y a lieu de rappeler le rôle non négligeable que joue la construction de la raffinerie de l'*Irak Petroleum Company* (IPC) en 1931 dans le développement de la ville, accentuant son rôle de terminal commercial sans compter les nombreux emplois qu'elle offre alors aux habitants de la ville.

Avec l'accès à l'indépendance (1943), Tripoli et ses notables se réconcilient avec la République Libanaise comme patrie. À peine cinq ans plus tard (1948) le désastre survenu en Palestine lors de la création de l'État d'Israël aura de profondes répercussions, démographiques, économiques et politiques. Si les conséquences négatives sur le

Liban furent multiples, le pays profite cependant des retombées économiques de la crise. En effet, la fermeture des ports palestiniens et de l'oléoduc du terminal de Saint-Jean d'Acre entraîneront la déviation de leur activité vers le Liban. Par ailleurs, le blocus économique imposé par la Syrie en 1951 affectera lourdement la ville de Tripoli mais, avec l'augmentation du niveau de vie dans le Nord du Liban, la ville ne tardera pas à compenser ce qu'elle avait perdu. De manière générale, on peut dire que Tripoli a largement profité du développement économique des années cinquante en dépit des incidents de la révolution de 1958. En effet, si les effets immédiats de cette mini-révolution sous le mandat du président Camille Chamoun furent défavorables, par contre les mesures prises sous le mandat du Président Chéhab qui lui succède auront des conséquences plutôt favorables et faciliteront une meilleure implication de Tripoli dans la vie publique libanaise sous tous ses aspects.

Liban de l'âge d'or

Durant les décennies 1950 et 1960, celles de l'âge d'or du Liban, Tripoli connut trois grands chantiers qui suscitent l'enthousiasme de sa population car ils étaient supposés modifier le rôle de la ville en en faisant une métropole urbaine ainsi qu'une capitale économique, et touristique.

Chantier du port

Les travaux de l'agrandissement du port de Tripoli s'achèvent au début des années 1960. L'espoir est grand que la ville puisse renouer avec la grande prospérité historique de son port comme c'était le cas sous les Bani Ammar durant la période Mamelouk. Malheureusement le port, même rénové, n'a jamais pu rivaliser avec celui de Beyrouth ni même pouvoir attirer certains des navires qui y accostaient.

Chantier de la rivière Qadisha (Abou Ali)

Après les inondations de janvier 1955, on entreprend d'agrandir le lit et de consolider les berges de la Qadisha (Abou Ali) qui traverse la vieille ville au milieu de son riche patrimoine architectural non sans poser la question des problèmes insolubles de salubrité de l'environnement. Les grands travaux suscitent l'enthousiasme de la population saisie par une frénésie de modernité et le désir de se débarrasser de tout ce qui est vieux et ancien. C'est ainsi que des centaines de vieilles demeures disparaissent à jamais dans les décombres des démolitions défigurant ainsi le visage urbain et architectural de la vieille ville.

Chantier de la Foire (Maarad) Internationale

La ville attend beaucoup du chantier de la Foire Internationale, confié à l'architecte de renommée internationale Oscar Niemeyer, chantier qui ne fut jamais achevé et qui oblige les habitants à sacrifier les vastes vergers d'agrumes ce qui leur fait perdre une richesse agricole appréciable. Considérée comme un joyau architectural d'avant-garde, la Foire demeure jusqu'à nos jours un squelette de béton. Ses bâtiments seront partiellement utilisés au début des années 1990 après la guerre civile libanaise (1975-1990). Cependant, l'ère du grand engouement pour les foires internationales des années 1960 est révolue, au profit de foires spécialisées. À ce jour le site du Maarad de Tripoli n'a pas encore su trouver une identité propre et une vocation spécifique permettant d'en faire un outil de premier plan pour le développement économique et touristique.

GUERRE CIVILE ET SES RETOMBÉES

Les retombées de la guerre civile libanaise sont néfastes pour Tripoli et lui font perdre son rôle de principal centre économique du nord du Liban. Ce sont les durs combats des deux premières années de la guerre qui poussent des centaines de familles des régions de Zghorta, Bécharré et Koura² à émigrer massivement en dehors de la ville où ils résidaient. Ni la réconciliation entre musulmans de Tripoli et chrétiens de Zghorta en 1978, ni l'ouverture de départements régionaux de l'Université Libanaise regroupant enseignants et étudiants de toutes les régions du Nord, ne parviennent à endiguer une telle hémorragie démographique. Pire encore, les combats épisodiques entre les miliciens (musulmans sunnites) du quartier de Bab-el-Tebbané et ceux (alaouites) de Jabal Mohsen aggravent non seulement le phénomène d'émigration massive mais entraînent de plus une régression économique majeure, une paupérisation réelle et défigurent l'image de marque de la ville et de sa traditionnelle urbanité³. Dans les années 1990, avec la fin de la guerre civile et les projets de reconstruction du Liban qui s'annoncent, on vit renaître l'espoir d'un avenir meilleur. Il fallut bientôt déchanter car nombreuses sont les promesses qui n'ont pas été tenues. Tripoli n'obtint que des miettes des milliards de la paix, injectés dans la reconstruction et le développement.

² Les districts cités sont des régions de montagne (Bécharré) et de piémont (Koura, Zghorta) à majorité chrétienne – NDLR.

³ L'auteur se réfère à l'image défigurée de Tripoli considérée, grâce à un certain discours politique, comme un haut lieu du radicalisme jihadiste – NDLR.

ATOUTS HISTORIQUES ET HANDICAPS ACTUELS

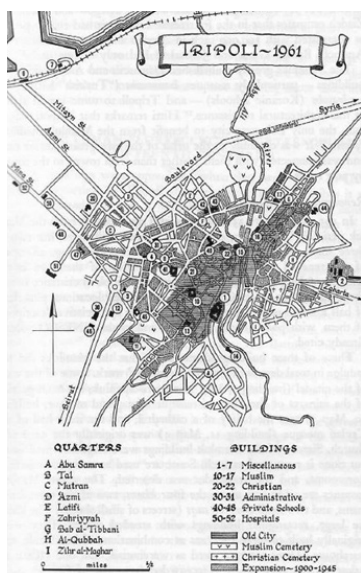
Vieille ville et ville nouvelle

La vieille ville est indiscutablement l'atout majeur de Tripoli tant elle comporte de monuments qui témoignent de sa splendeur passée⁴, notamment sous les Mamelouks et les Ottomans sans oublier les Croisés. Un tel patrimoine, d'une exceptionnelle richesse, fait de Tripoli une ville unique qui rivalise avec de nombreuses cités prestigieuses qui s'enorgueillissent de leurs monuments et de leur tissu urbain pluriséculaire qu'elles conservent, qu'elles entretiennent et qu'elles protègent. Tel n'est pas le cas de Tripoli où ce patrimoine dépérit à certains endroits. De plus, la percée de voies nouvelles, l'agrandissement du lit de la Qadisha ainsi que celui de plusieurs quartiers traditionnels dont celui des dinandiers⁵ (souk el nahassin), ont causé des torts irréparables à ce patrimoine architectural et urbain unique. Et pourtant, en dépit de tout cela, l'activité commerciale demeure florissante à Tripoli qui demeure, de par sa situation géographique, le lieu vers lequel convergent toutes les extensions urbaines et suburbaines qui l'entourent de toutes parts. Malheureusement, ces extensions se distinguent par leur manque cruel en plan d'aménagement. Ainsi, les chaussées reliant les vieux souks aux nouveaux quartiers de el-Tall ont profondément modifié le caractère de la ville qui, il y a un siècle encore, était considérée par Rafik al-Tamimi et Mohamad Bahjat, auteurs de l'ouvrage *Le Vilayet de Beyrouth* comme « le modèle même de la modernité et de l'élégance ». Petit à petit, une paupérisation rampante, le laisser-aller et le désordre ont envahi des quartiers comme Kobbé et Zahrieh qui promettaient un avenir radieux pour Tripoli et qui auraient fait d'elle « la plus éclatante ville de Syrie » selon les deux auteurs.

⁴ L'auteur se concentre aux ruelles et quartiers de la vieille ville basse qui conserve de multiples témoignages qui remontent aux Mamelouks et aux Ottomans, alors que la colline d'Abou-Samra (Mont Pèlerin) est célèbre pour le Château de Saint-Gilles construit par le Comte Raymond de Toulouse durant la deuxième croisade. Le lecteur est invité à se référer à l'article de Joumana Chahal Tadmoury – NDLR.

⁵ La dinanderie est la profession d'art des ciseleurs et marteleurs du cuivre, du laiton et de l'étain. Le terme français dérive de la ville de Dinant en bord de Meuse en Belgique célèbre pour cet artisanat depuis le Moyen-Âge – NDLR.

DÉLABREMENT DE L'ESPACE URBAIN



À cause de la paupérisation rampante à partir du nord et de l'est de la ville, le développement urbain moderne s'est déplacé vers les quartiers ouest selon trois axes qui relient la ville à son port. Ainsi, Tripoli s'est retrouvé coupé en deux régions séparées par la Nouvelle Avenue, connue sous le nom de « Boulevard » et qui fut percée durant les années 1950. Cet axe vital relie le sud de la ville à Beyrouth, et aux régions du Akkar et la frontière syrienne au nord. C'est ainsi que les beaux quartiers du Tall de la fin du XIX^e siècle et du début du XX^e, de même que la tour

de l'Horloge et l'ancien sérail ottoman (inconsciemment démoli) se retrouvent aujourd'hui à l'est du Boulevard en périphérie de la vieille ville. L'espace urbain de cette partie de la ville a été abandonné par ses habitants, de nombreux monuments ont été démolis comme le célèbre théâtre Ingea qui accueillait les plus grands artistes dans la première moitié du XX^e siècle. De même, les nombreux cinémas dont Tripoli s'enorgueillissait furent fermés. Toute l'activité commerciale se déplaça vers la partie occidentale de la ville qui, aujourd'hui constitue l'espace urbain moderne avec ses quartiers résidentiels, ses établissements commerciaux et ses cafés-restaurants.

Une telle évolution se rencontre dans la plupart des villes arabes qui ont connu, dans les dernières décennies, une véritable explosion anarchique des quartiers défavorisés suite à l'afflux croissant des populations de la périphérie rurale. Cette paupérisation urbaine s'est progressivement étendue à partir des quartiers anciens et de leurs souks pour envahir le centre-ville moderne et ses environs immédiats. C'est une telle situation à laquelle il faut remédier si on veut redonner vie à la ville. C'est à partir de son centre qu'il faut réhabiliter la ville, jadis symbole de sa modernité mais devenu aujourd'hui une gare routière.

EL-TALL : PIVOT PERMANENT D'UN CENTRE-VILLE

El-Tall de Tripoli est le symbole par excellence de l'essor de la modernité durant le XIX^e siècle. C'est là que fut érigée la tour de l'Horloge en 1902 à l'occasion des 25 ans de l'accès au trône du Sultan Abdul-Hamid, jouant le rôle de pivot de la politique de modernisation. Mais l'Horloge n'est pas l'unique témoin de cette volonté politique. Demeurent encore dans ses environs immédiats le Haut Café de el-Tall, le Palais Naufal ainsi que les nombreux immeubles à l'architecture soignée et aux façades décoratives. El-Tall continue à jouer son rôle de carrefour routier majeur. À partir de ce centre, on rejoint aisément la route vers el-Mina, la ville portuaire, ainsi que la rue Azmi Bey du nom du gouverneur ottoman qui ordonna de la percer en 1908. De plus, on peut se rendre en quelques minutes dans la vieille ville qui conserve encore, malgré les ravages qu'elle a subies par négligence et marginalisation, plus d'un monument témoignant de sa prestigieuse histoire dont certains remontent à plus de sept siècles durant la période Mamelouk (1289-1516) comme la Grande Mosquée al Mansouri, de nombreux bains publics ou Hammams, des caravansérails dont certains sont de la période ottomane tels le Nouveau Hammam (*Hammam al Jadid*) et la Mosquée Suspendue (*Al Jami' al Mou'allaq*).

Des efforts louables ont été déployés en vue de réhabiliter certains souks de la vieille ville, dont les plus notoires rentrent dans le cadre du projet « Patrimoine Culturel et Développement Urbain ». À cela il faut ajouter les réalisations de nombreuses associations de la société civile ainsi que de certains mécènes. Il serait injuste de ne pas reconnaître la valeur de tels efforts mais ce qui nous paraît nécessaire c'est une certaine cohérence et une complémentarité ordonnée entre la vieille ville et la ville nouvelle qui éliminerait la ligne de fracture entre elles.

UNE VILLE DE LA MÉDITERRANÉE ENTRE HIER ET DEMAIN

L'idée centrale sur laquelle nous souhaitons insister demeure l'unité de l'espace urbain, unité indivisible à nos yeux même si elle présente des spécificités et des fonctionnalités diversifiées qui peuvent être exploitées à bon escient.

Notre propos a débuté par un retour au passé de Tripoli dont le patrimoine si riche, sur le plan architectural, culturel, artisanal, est un atout majeur pour le développement du tourisme, pivot central d'une reprise économique.

Je souhaite soumettre une proposition personnelle en matière de réhabilitation de Tripoli. L'idée centrale est que toute réflexion en matière de développement durable de la ville ait pour axe principal le lien entre le Maarad (Foire Internationale) fleuron de l'architecture moderne, et le Château de Saint-Gilles, témoin et haut lieu de l'histoire. Je suggère que soit constituée à Maarad une exposition permanente, ou un musée des cultures méditerranéennes et ce, en collaboration avec l'Unesco ainsi que « l'Organisation Arabe pour la Culture et l'Éducation ». Tripoli a connu sa période la plus riche sous les Bani Ammar et leur politique d'échanges avec les cités italiennes. De même, on pourrait créer au sein du Château de Saint-Gilles un musée qui conserverait l'héritage du passé de la ville, en particulier celui des époques mamelouks et ottomanes. De tels projets de développement réinscriraient la ville dans le circuit économique et touristique de même qu'ils seraient de nature à manifester son visage culturel.

Traduit de l'arabe par Antoine Courban