

Zeitschrift:	Collage : Zeitschrift für Raumentwicklung = périodique du développement territorial = periodico di sviluppo territoriale
Herausgeber:	Fédération suisse des urbanistes = Fachverband Schweizer Raumplaner
Band:	- (2022)
Heft:	4
Artikel:	Repenser la mobilité à Beyrouth
Autor:	Féghali, Elie
DOI:	https://doi.org/10.5169/seals-1033258

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 23.01.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Repenser la mobilité à Beyrouth

ELIE FÉGHALI

Architecte Urbaniste,
Chercheur au sujet de la mobilité

Les enjeux de la mobilité sont presque universels, toutes nos sociétés se confrontent avec les mêmes défis imposés. Beyrouth n'est plus Laodicée de l'antiquité, mais une ville sans cesse en mutation, le long de son histoire entre déclin et prospérité. Une histoire indissociable de son présent et de son avenir. La citation d'Anaxagore nous vient à l'esprit « Rien ne naît ni ne périt, mais des choses déjà existantes se combinent ».

Lorsque la première ligne ferrée fut inaugurée à Paris en 1837, Beyrouth était encore plongée dans la guerre égypto-ottomane comme base principale de l'armée égyptienne sur la Méditerranée. La construction de la route Beyrouth – Damas en 1863, la modernisation du port en 1888, la création du chemin de fer Beyrouth – Damas en 1895, le tramway et l'électricité en 1908, induisaient la relance du rôle économique de Beyrouth. Bien que le succès du train et des gares en Europe fut éblouissant, le développement des réseaux de mobilité à Beyrouth se révélait très lent, et même assez modeste à l'aube de la Grande Guerre aux effets catastrophiques. Sous le mandat français, le tramway de Beyrouth maintenait son succès et sa popularité. Alors que le dernier tramway parisien s'arrêta en 1937, le tramway beyrouthin résista jusqu'à 1964. Le développement des réseaux automobiles au détriment du réseau ferroviaire finit par étouffer ce dernier complètement en 1976, avec le déclenchement de la guerre civile. La politique ultralibérale d'après-guerre, exacerbée par la chute du Communisme au début des années 1990, suggère le rejet de toute notion de planification ou d'investissements publics. L'endettement de l'état, qui augmentait rapidement, était alimenté par le secteur banquier pour des intérêts spectaculaires, les banques transmettant à leur tour l'offre au grand public, municipalités et administrations comprises, qui seront pris au piège. Les intérêts sur les dépôts bancaires s'avéraient plus rentables et sans risque. L'influence de cette politique, malveillante et malvoyante, particulièrement au sujet de la mobilité, a été et est considérable!

Beyrouth représente le nœud principal des transports au niveau national ainsi qu'international, aérien, naval et routier. C'est une ville sursaturée, avec une population très dense. En l'absence de système de transport en commun, l'explosion du nombre de véhicules serait une évidence inévitable. Les réseaux routiers, à toute échelle, souffrent déjà d'un encombrement imposant où s'entremêlent véhicules et poids lourds. Le ralentissement de la mobilité est devenue incontournable, et l'économie urbaine subit les conséquences... La situation est la même dans toutes les villes, la relance socio-économique de Beyrouth exige une nouvelle approche de la mobilité. Alors qu'aucun réseau routier, quelle que soit sa taille, n'est capable de gérer seul la mobilité d'une ville, tout un système est à réinventer. Des interventions de grande ampleur à toute échelle sont nécessaires afin de s'aligner avec les normes actuelles en matière de mobilité et ainsi assurer une mobilité urbaine autonome, inclusive et équitable pour toutes et tous.

Aujourd'hui, pour en finir avec la politique de l'aléatoire, il est primordial de créer un «Conseil national de la mobilité» qui s'occuperait de planifier la mobilité, d'implémenter un schéma directeur, des schémas régionaux et locaux détaillés et d'aménager les espaces publics et les grandes gares. Enfin, pour garantir une gérance efficace, il s'agirait de créer un «Etablissement de la mobilité mixte», impliquant public et privé.

Espérons qu'un jour les gares de Beyrouth éblouiront tout l'Orient!