

LE PLAN DIRECTEUR DE DAMAS (1966-1968)

A partir de 1966, le gouvernement de la Syrie est entre les mains d'un parti populaire, le parti Baas, qualifié encore aujourd'hui par la vulgate électronique mondiale de « prosoviétique et extrémiste »¹. Décidé en priorité à mener avec plus de détermination une réforme agraire amorcée trop timidement en 1963, combinant distribution des grandes propriétés terriennes aux paysans, organisation coopérative de la production et progressive mécanisation agricole, ce gouvernement, l'année suivante, entraîne la Syrie dans une guerre « désastreuse »² contre Israël (...), la guerre des Six Jours », à laquelle il ne survivra que 3 ans, pour céder la place au régime opportuniste-conservateur de la famille el-Hassad.

Ce gouvernement populaire, à peine constitué, confie à Michel Écochard et à son équipe l'étude du plan directeur de la capitale, la ville de Damas, et de sa région proche.

La mission comprend notamment l'assistance à l'administration publique en vue de la réunion des données statistiques relatives au trafic des véhicules, qui doivent permettre à l'équipe d'urbanistes d'élaborer un, voire plusieurs scénarios extrapolateurs sur vingt ans (1984). Les autres données statistiques sont fournies par les services de l'administration publique. Le rapport Ecochard fait état aussi d'études prospectives, françaises ou soviétiques, surtout dans le domaine de l'alimentation en eau. Aucun choix d'aménagement n'est officiellement imposé, mais des projets, surtout routiers, sont déjà à l'étude, qu'il appartient à l'urbaniste de soutenir ou de désamorcer, et surtout d'unir en un ensemble nécessaire.

A l'aide des statistiques relatives à la démographie, à la composition socio-économique de la population, à l'agriculture, à l'industrie, au trafic des « engins mécaniques » et aux besoins en eau et en électricité, le **rapport justificatif** du plan directeur déposé en 1968 met surtout en évidence les caractéristiques suivantes :

- la population, du fait surtout de la migration rurale, en ville, entre 1946 à 1964, a plus que doublé (de 300.000 à 600.000, voire 660.000 habitants) et, dans la région proche (la Ghouta), entre 1950 et 1964, s'est accrue au taux annuel moyen de 3,6% (environ 200.000 habitants en 1964). Damas et sa région proche comptent donc, en 1964, entre 800.000 et 860.000 habitants.
- la superficie urbaine est d'environ 2000ha. La densité de population dans l'aire urbaine avoisine donc les 300 à 330hab/ha.
- un certain nombre de « villages » (2 de plus de 10.000 habitants, Darayia et Douna), 4 entre 5000 et 10000 habitants (Mouaddamiye, Jaramana, Aarbil et Harasta) et 17 villages de moins de 5000 habitants) entourent Damas, presque tous situés dans la Ghouta, sur un arc plat dont les points extrêmes (Mouaddamiye et Douma) sont à 8km de la ville ancienne et la clé (Jaramana) à 2km. Dans le Marj, un seul village compte plus de 10.000 habitants (Kissoue), situé au Sud de la ville ancienne, à 15km. Les autres, peu nombreux (5 villages), ne comptent que moins de 5000 habitants
- la surface cultivable est, dans la Ghouta (vergers), de 400km², et, dans le Marj (prairies et champs) de 380km² (Fig 26a)
- la consommation d'eau potable augmente, du fait de l'accroissement de la population et de la modification du niveau de vie, à un taux annuel moyen tel que, en 1984, le double de l'eau que fournit l'unique source d'approvisionnement de la ville (la source d'el-Figeh) sera nécessaire (211.052.850m³/an)

¹ Wikipedia, article « Syrie »

² Ibidem

- la consommation d'eau pour l'irrigation et pour l'industrie est estimée à 70.000.000m³/an et repose, depuis la sécheresse qui a commencé en 1955, sur le pompage de la nappe souterraine (plus de 2000 stations de pompage), dont le niveau baisserait d'environ 1m/an
- la consommation électrique augmente, de 1950 à 1960, de 8,5%/an.
- le parc des voitures particulières, à Damas et dans sa région proche, entre 1957 et 1963, a cru au rythme annuel moyen de 12% (12.000 autos en 1964)
- le tourisme des étrangers, qu'ils proviennent d'Occident (55.000 en 1961), des pays arabes (173.000 en 1961), ou du Liban (245.000 en 1961), entre 1951 et 1961, a cru au rythme annuel moyen de 10% (de 11.000 à 100.000 passagers aériens sur cette période, sans compter les passagers en transit)
- l'industrie est stagnante, et ne remplit qu'une petite partie des aires que le plan directeur de 1936 lui réserve

Toujours sur ces bases statistiques, Ecochard table, pour les 20 années à venir, sur les extrapolations suivantes :

- une croissance moyenne de la population de 4,5%/an (un pourcentage que décide la Commission Supérieure d'Urbanisme de préférence aux trois hypothèses nettement moins hardies proposées par Ecochard, qui proposent des taux de croissance oscillant entre 3 et 4%) qui porte la population totale de Damas à 1,5 millions d'habitants en 1984, dont 450.000 dans la Ghouta
- compte tenu d'une norme moyenne de densité de population de 200hab/ha dans les parties neuves de la ville, et de la nécessité d'y reloger aussi 64.000 habitants des quartiers surpeuplés, la surface d'extension à prévoir (voirie et espaces verts compris) pour accueillir la population urbaine sera de 4910ha en 1974, de 6120ha en 1979 et de 7620ha en 1984.
- la mise en culture de la frange orientale du Marj
- le doublément de la quantité d'eau d'alimentation par la retenue des eaux de crue du Barada dans plusieurs réservoirs à barrage, à localiser en amont et en aval de Damas, et par la récupération des eaux usées de la ville
- la poursuite d'une croissance régulière de la consommation d'électricité, qui suppose le branchement du réseau de Damas sur un nombre croissant de centrales, hydrauliques ou thermiques, situées parfois à grande distance (centrale de Homs, centrale sur l'Euphrate)
- une croissance du parc automobile de 10% jusqu'en 1974 (Ecochard pose la question : « dans vingt ans, y aura-t-il encore des automobiles ou aurons-nous un moyen de circulation totalement différent ? ») (Ecochard calcule que, si le taux de croissance du parc automobile se maintient à 10%/an jusqu'en 1984, la ville et sa région proche compteront 160.000 autos, mais paraît manifestement très effrayé par ce chiffre)
- une croissance importante du trafic aérien, non-chiffrée pourtant, mais en nette contraste aux statistiques très décevantes des dernières années qui résultent de l'inaptitude de l'aéroport national à accueillir les gros porteurs à réaction. Cette croissance suppose la construction d'un nouvel aéroport international.

Compte tenu de ces éléments de probabilité, qui – notons-le - ne donnent quasi aucune indication d'ordre configuratif, les premiers choix décisifs du plan, qui sont de l'ordre de la distribution des parties, et sont donc déjà des choix essentiels d'architecture, sont les suivants :

- la Goutha et le Marj sont, pour l'essentiel, confirmées dans leur vocation agricole. L'oued Barada et son système de canaux de très ancienne initiative, régularisé par les eaux de crue retenues dans un lac d'altitude dont Ecochard trace la digue en amont d'el-Hame (vallée du haut Barada) est confirmé dans son rôle aquifère historique. Tous les nouveaux villages à créer (sauf un : Deir el Assafir) se distribuent dans le Marj, dans un rayon compris entre 10 et 25 km de la ville ancienne.

- les parties nouvelles de la ville se distribuent au pied de l'Anti-Liban, parallèlement aux montagnes, sur les terrains arides que n'irrigue pas le système des canaux.

- le long du Barada et de ses vallées affluentes, à Zebdani, Bloudane et Madaye, Ecochard propose de confirmer et d'amplifier une vocation à l'estivage national déjà bien amorcée. Il propose de reconnaître zone de tourisme national le pourtour du lac de retenue du Haut Barada à créer en amont d'el-Hame.

- Ecochard préconise aussi la mise au point d'une ambitieuse politique de tourisme international, qui passe par l'amélioration du réseau routier vers les sites archéologiques, la création d'une « infrastructure de l'organisation touristique » et la « mise en valeur des richesses du pays ». Il préconise en outre, « pour faciliter le tourisme, toute une série de mesures » telles « multiplication des indications sur les routes (tant en arabe qu'en écriture latine), création dans toutes les villes de centres d'information et de guides assermentés, cartes touristiques portant indication des monuments, des hôtels et des sites, établissement de toute documentation permettant aux touristes pressés d'avoir une vue d'ensemble des lieux visités. » Le nombre de chambres d'hôtels à Damas est de 328 chambres de luxe, 571 chambres de 1^{ère} classe et 273 chambres de 2^{ème} classe. Ces chiffres lui paraissent « nettement insuffisants »³

- le système des circulations est principalement fondé sur le tracé d'une unique dorsale autoroutière, d'orientation générale Nord-Sud, à laquelle se greffent deux autoroutes affluentes, d'orientation générale Ouest-Est, l'une (l'autoroute de Beyrouth, vers la Méditerranée) au Sud de la ville et l'autre (l'autoroute de Bagdad, vers l'Asie) au Nord. La dorsale autoroutière a une triple vocation : internationale (elle relie l'Europe à l'Afrique), nationale (elle relie les villes principales de l'Ouest syrien (Damas, Homs, Hama, Idleb, Alep) et régionale⁴.

Comme Ecochard le suggère assez clairement⁵, à la traversée de la plaine de Damas, cette autoroute n'est pas seulement une voie de transit. Elle est appelée à jouer deux rôles : le rôle d'épine dorsale de la ville (urban-spinneroad) assurant le transport rapide entre les diverses parties de la ville – ville ancienne, parties en extension - mais aussi entre la ville et sa campagne proche, et le rôle de limite entre la ville et sa campagne proche.

On le voit, pour l'essentiel, Ecochard configure Damas comme ville linéaire, suivant les mêmes principes que ceux qu'il avait appliqués à Casablanca, mais presque sans zones industrielles, et sans renfort ferroviaire explicite⁶.

Une grande partie de l'ample section du rapport consacrée aux équipements (la partie VIII) est employée à la détermination des quantités et caractéristiques nécessaires à la planification de l'habitat (maisons en bande, maisons à patio, collectifs), de l'infrastructure de santé publique, de l'équipement culturel, du centre administratif, de l'équipement commercial, de l'espace planté et des terrains de sports, de l'équipement industriel, des cimetières et des casernes de pompiers.⁷

³ Plan directeur de Damas, rapport justificatif, 1968, p.35

⁴ « Si donc nous trouvons des solutions au problème des axes internationaux, automatiquement, le problème des circulations nationales dans la périphérie de Damas se trouvera de ce fait réglé. » (Plan directeur de Damas, rapport justificatif, 1968, p.30)

⁵ « Il ne faudra à aucun moment oublier que les grandes voies de communication que nous proposons ne sont pas uniquement des moyens de circulation, mais qu'elles ont aussi un rôle très important à jouer dans l'aménagement du territoire. »

⁶ Ecochard fixe le nouvel emplacement d'une gare centrale (ligne du Hedjaz) au croisement des deux autoroutes, autour duquel il prévoit une grande surface de parking pour voyageurs et marchandises. Il libère ainsi un long tronçon de voie dans l'aire centrale de la ville, la plus embouteillée, qu'il offre au trafic automobile.

⁷ Les secteurs considérés sont : zone d'extension d'Yarmouk (35.500hab), Berzé (56.000hab), Charki Bab Charki et Sud Chaghour (11.500hab), Kafr-Sousse (42.000hab), Jobar (50.795hab), Mezzé Ouest n°1 (13.317hab),

La neuvième et dernière partie du rapport, qui compte 5 pages de texte et 3 planches, porte le titre : « IX LA VILLE ANCIENNE ». Elle traite successivement de la ville ancienne intra-muros (secteur I puis secteurs II,III,IV), et de ses deux anciens faubourgs : le quartier el-Akrad-Mohadgerine, de fondation kurde, qui se déploie au pied de la montagne, et le Midan, qui s'allonge vers la Mecque, sur la route du pèlerinage. Dans ces deux faubourgs de la ville ancienne, les deux priorités sont les mêmes : restituer la rue axiale au piéton en y proscrivant l'accès aux autos⁸, et dégager, au moins du côté de la voie, les monuments qui, soit sont entièrement bordés d'habitations construites en saillie sur l'alignement ancien, soit sont enfouis sous des remblais de terre, inaccessibles.

Parce que le dynamisme de la ville ancienne intra-muros dépend, écrit-il, de la possibilité pour les véhicules motorisés (et jusqu'aux camions de 20 tonnes) d'aborder à l'intérieur du cœur de la ville, Ecochard entend retracer *cardo* et *decumanus* de la ville romaine, élargir bon nombre de voies secondaires (celles de la ville romaine ou hellénistique ?) « en tenant compte très largement des tracés et des formes des parcelles », créer dans chaque quartier un ou plusieurs petits ports d'accès et de stationnement pour autos et camions, et reconstruire, en trois endroits, tout l'habitat⁹.

Ecochard réserve cependant ses projections les plus ambitieuses au « secteur I » de la ville ancienne intra-muros, son cadran N-W. Il suggère, dans le double but de permettre l'accès des quartiers avoisinants aux véhicules et d'isoler les monuments, l'idée de dégager, sur tout son pourtour, la citadelle de Saleh el Din el Ayyoubi, ainsi que la muraille de la grande enceinte du temple, aujourd'hui encore quasi entièrement englobée dans les constructions.

Ecochard connaît cependant trop bien la Syrie. Faut-il, pour dégager les morceaux grandioses de l'architecture antique, sacrifier khans, hammams et palais raffinés qu'il a dédié une bonne part de son existence à relever et à restaurer ? Il est lui-même dans le doute, et soumet la question à ses partenaires syriens.

« Nous pensons avoir pu montrer, par ces questions sans réponse, combien ce problème pouvait être discuté et combien les solutions que nous avançons avec prudence, peuvent être soumises à une critique serrée à la condition toutefois qu'elle doit être faite avec une connaissance de ces richesses et avec un amour et un respect de ces lieux que j'ai toujours eus, depuis le temps de ma première rencontre avec cette ville que j'ai fait mienne. Après de nombreuses discussions avec le Conseil Supérieur d'Urbanisme, avec les techniciens du Service des Antiquités et de la Municipalité et après enquête publique, nous sommes arrivés à proposer un plan qui semble avoir recueilli l'accord presque unanime. »¹⁰

Kassioun Ouest (écoles primaires pour 19.100élèves), Mezzé Ouest n°2 (31.700hab), Mezzé Ouest n°3 (91.952hab), Mezzé Ouest n°4 (38.087hab), Mezzé Ouest n°5 (37.600hab), Mezzé Ouest n°6 (69.347hab), Berzé Est 31.500hab), zone d'extension d'Achrafieh) (dernière étape du plan directeur, prévue pour 1980-1984) (207.800hab).

⁸ Ce que permet le doublage de ces anciennes rues axiales par les rues de fondation mandataire, qu'Ecochard avait implantées au cours des années '30, avec les frères Danger

⁹ « Certaines parties de ces secteurs sont de véritables taudis et devront disparaître. Trois zones de cette sorte ont été délimitées : au Sud de la muraille Nord, le long de la partie Est de la muraille, entre Bab Touma et Bab Charki, au Sud de souk Midat Pacha. », rapport justificatif du plan directeur 1968, pp.111-112

¹⁰ Rapport justificatif du plan directeur 1968, p.109

