

## **LE LIBAN A TRAVERS LES TRANSPORTS UN « RESEAU FLUIDE » POUR UN TERRITOIRE FRAGMENTÉ ?**

**Xavier Bernier**

Laboratoire EDYTEM (Environnements et DYnamiques des Territoires de Montagne)

CNRS UMR 5204

Université de Savoie - CISM - Bâtiment Pôle Montagne - Campus scientifique

F 73376 Le Bourget-du-lac cedex

<http://edytem.univ-savoie.fr/bernier>

[xavier.bernier@univ-savoie.fr](mailto:xavier.bernier@univ-savoie.fr)

**mots-clés** : Liban, transports, fragmentation, montagne, réseaux surimposés, réseau « fluide », dialectique ouverture/fermeture

### **INTRODUCTION**

L'organisation du territoire libanais est redevable d'une dialectique d'ouverture et de fermeture qui s'exprime dans la géopolitique complexe d'un Proche-Orient éclaté (CORM, 2006). Le temps long autant que l'histoire récente (guerre civile entre 1975 et 1990 et guerre de 33 jours avec Israël en 2006) ont produit des fragmentations multiples. Le peuplement se révèle par ailleurs très compartimenté tandis que la structuration spatiale, méridienne, voit se succéder depuis le littoral méditerranéen, le Mont Liban, la plaine de la Bekaa et l'Anti-Liban. En reprenant à notre compte l'hypothèse de processus territoriaux synchroniques défendue par OFFNER (1993) dans son concept de congruence, cet article propose à la fois une lecture du Liban à travers les transports et des clés d'interprétation des réseaux de transports au travers des enjeux territoriaux libanais actuels (VERDEIL, FAOUR et VELUT, 2007). Le Liban au révélateur des transports, les transports au révélateur du Liban en quelque sorte.

Un simple état des lieux modal et statistique en 2010 renvoie l'image d'un réseau incomplet avec des caractéristiques proches de celles d'un pays du Sud et avec de multiples héritages coloniaux (domination ottomane (1516-1918) et Mandat français (1920-1936) notamment). A l'échelle nationale (rappelons que le Liban est un petit pays de 10 452 km<sup>2</sup>), seul le mode routier est aujourd'hui fonctionnel (voir carte n°1) avec un indice de connectivité (Nb lignes/ Nb nœuds) assez moyen. BALLANCHE (2005) a par ailleurs bien montré les limites de la dynamique portuaire actuelle. Quant au trafic aérien civil, il concerne seulement l'aéroport

international de Beyrouth (3,409 millions de passagers en 2007- source : direction générale de l'aviation civile). Celui-ci parvient à rivaliser avec celui de Damas, mais pas avec celui du Caire, 3 à 4 fois supérieur en volumes de trafic. Les transports n'en demeurent pas moins un secteur de développement privilégié aux enjeux politiques et socio-économiques bien compris par les différents acteurs. L'organisation du territoire et des mobilités rend enfin compte de l'appropriation complexe des réseaux. Caractérisée par une très grande souplesse et une très grande adaptabilité, elle n'est pas la moindre des originalités proposées par le cas libanais.

## **Des réseaux de transport et des systèmes surimposés au gré des fluctuations et des enjeux géopolitiques.**

La question des héritages est, au Liban plus qu'ailleurs encore, une des composantes majeures dans la gestion des transports (BAVOUX et *al.*, 2005). Elle s'y exprime à travers un modèle centre(s)-périphérie(s) original. Plus qu'ailleurs en effet, l'analyse spatiale ne suffit pas à rendre compte des processus en cours et le fonctionnement des réseaux et des territoires doit être interprété au regard de multiples fragmentations. « La dominance géopolitique fonctionne souvent comme une réponse sociétale à une position périphérique et comme un développement difficile à obtenir autrement » rappelle volontiers LEVY (2003, p143). Ce constat est ici valide à différentes échelles et s'exprime selon des logiques à la fois transversales et méridiennes.

CHOUËIRI (2008, p157) se plaît à résumer les transports libanais au croisement de deux grandes routes (« La première suit le littoral [entre Tripoli et Tyr], la seconde le cours du soleil » [la route de Damas depuis Beyrouth]). Cette structure en « T » renversé ne saurait pourtant résumer la complexité des flux. Ce schéma n'est d'ailleurs pas si ancien qu'il paraît puisqu'il s'inscrit véritablement dans les pratiques et l'imaginaire collectif à la fin du XIX<sup>ème</sup> siècle, renforcé en cela par le développement d'infrastructures lourdes comme le chemin de fer. La ligne Beyrouth-Rayak-Damas est ainsi mise en service en 1895, la ligne Rayak-Homs en 1906 et depuis Homs vers Tripoli en 1911, tandis que l'ouverture des lignes Tripoli-Beyrouth-Saïda-Haïfa en 1942 marque l'apogée du ferroviaire libanais. A cette époque, on peut même relier les grandes capitales européennes et Le Caire en train ! Dans une période plus récente, l'installation d'un réseau autoroutier ou apparenté, a clairement repris ce schéma. Il comprend une autoroute côtière depuis la frontière nord jusqu'à Tyr (Sour), qui n'avait pas encore été atteinte en juin 2010, au sud. Il est aussi constitué par la fameuse « autoroute arabe » (dont l'idée avait été impulsée par la Ligue Arabe en 1967-1968) en direction de la capitale syrienne. Il a fallu en fait attendre la période de reconstruction, à la fin des années 1990, pour que sa construction soit entamée par tronçons successifs. On devine aisément les enjeux géopolitiques correspondant à ces deux grands épisodes infrastructurels, tout autant porteurs d'espoirs de développement que de menaces de dépendances. La voie ferrée Beyrouth-Damas a notamment été assimilée au Mandat français tandis que celle de la côte (construite par des troupes néo-zélandaises et australiennes) était surtout redevable des enjeux britanniques dans la région. Dans un autre domaine et avant le retrait syrien du Liban en 2005, l'autoroute de Damas est un symbole dont on devine aisément l'ambivalence depuis Beyrouth. Sa portée stratégique l'a d'ailleurs exposée lors des derniers épisodes guerriers, en particulier au niveau du col de Dahr El Baïdar où elle franchit le Mont Liban (BERNIER, 2007).

Figure 1 : L'état actuel des transports au Liban



A propos de la montagne libanaise, d'autres idées reçues méritent d'être révisées. L'enneigement hivernal peut certes occasionner une fermeture de quelques jours qui n'est pas sans perturber le trafic routier à Dahr El Baïdar (1556m) ou au col d'Aïnata (ou col des Cèdres, 2650m) dans le nord du pays. Fin janvier 2008, une tempête de neige a même pu bloquer pendant quelques heures l'essentiel du réseau routier au-delà de 700m et une partie de celui de la Bekaa ! Des itinéraires alternatifs existent de toute façon, avec des passages à plus basse altitude comme à Jezzine, ou carrément des contournements par le Nord (depuis Beyrouth vers Tripoli avant de gagner Homs (Syrie) qui permet de rejoindre ensuite la Bekaa ou de gagner Damas). La montagne libanaise n'a de toute façon jamais vraiment constitué un obstacle aux circulations. La carte du réseau indique même au contraire une densité routière bien plus élevée dans cette montagne refuge qu'est le Mont Liban. Les périodes de conflits ont d'ailleurs souvent coïncidé avec une forte production routière, comme ces pistes aménagées par les milices chrétiennes dans le Nord du pays pendant la guerre civile ou plus récemment, depuis la guerre de 2006, le développement d'un intense maillage, entre Tyr et la plaine de la Bekaa.

Au final, on a donc affaire à un réseau secondaire surimposé. Par exemple, sur le versant occidental du Mont Liban, il est structuré en dents de peigne et renvoie à une logique de desserte des territoires montagnards. Beaucoup de ces routes de montagne suivent la ligne de plus grande pente, ce qui rend leur exposition aux risques d'autant plus grande. On retrouve aussi ces routes de niveaux 2 dans une perspective méridienne, en particulier avec l'ancienne route littorale ou encore dans la plaine de la Bekaa, entre Baalbek et Marjaayoun. Au-delà, plusieurs zones voient se greffer des ramifications multiples de type « *feeder roads* », selon un modèle récurrent dans les pays du Sud (KEELING, 2010). Là encore, ce niveau de maillage est une réponse fonctionnelle aux forts peuplements d'une montagne refuge (Mont Liban) et d'une plaine agricole (Bekaa), véritable grenier agricole du pays. CHOUËIRI (2008) ne manque pas d'insister aussi sur la place ancestrale des sentiers de chevriers qui tissent un réseau parfois très dense en montagne. Enfin, et pour compléter le tableau, il faut également évoquer les transports par câbles avec la télécabine de Jounieh (relié à Harissa depuis 1965) et celle de la grotte de Jeïta, construite en 1995 à des fins touristiques.

Dans cette surimposition de réseaux, où on retrouve les différentes formes de structuration spatiale décrites par BAVOUX (1994), parallèles ou perpendiculaires au littoral, en éventail depuis la côte..., la polarisation exercée par Beyrouth constitue un calque supplémentaire. Outre l'aéroport international déjà évoqué, le port de la capitale, à l'écart de la route maritime de Suez, ne peut rivaliser à l'échelle régionale et atteint à peine plus de 5,3 millions de tonnes de marchandises et 580 000 conteneurs transbordés en 2007 (source : direction générale des transports du Liban-CAS). Seul

le port de Tripoli, avec 770 000 tonnes de marchandises, développe une activité significative au Nord grâce à une rente de situation et à des aides au développement. Au sud, les ports de Saïda et plus encore de Tyr ont une activité aujourd'hui très réduite, tandis que celui de Jounieh est spécialisé dans l'activité pétrolière (745 000 tonnes) et que Jieh et de Zahrani constituent en fait des terminaux rattachés respectivement aux ports de Beyrouth et de Saïda. A l'échelle nationale, et compte tenu de la superficie du Liban, plus petit Etat du Proche-Orient, Beyrouth s'inscrit dans une logique de polarisation urbaine plus que dans une logique de structuration nationale des réseaux. Nœud autoroutier ou de routes construites comme telles, la ville abrite plusieurs gares routières desservies pour l'essentiel par des compagnies privées. Compagnie publique, la LCC ou *Lebanese Commuting Company*, dessert seulement le grand Beyrouth. Parmi ces gares routières, Cola se développe de façon informelle autour du rond point *Résistance et Libération* et assure des dessertes vers la banlieue ou vers Saïda, Chtaura, Masna (frontière) et Damas. Celle de Sayyad relie la RMB (ou région métropolitaine de Beyrouth) et surtout la Bekka ; quant à celle de Dora, elle est surtout tournée vers le nord Liban. Enfin, celle de Charles Helou, proche du port, est la mieux structurée. Abrisée par un bâtiment-parking à plusieurs niveaux, elle offre trois zones (A-B-C) au rez-de-chaussée qui correspondent chacune à des échelles de desserte différentes.

De grosses compagnies comme *Zeitouni* ou *Middle East Pullman* assurent des liaisons internationales vers la Syrie, la Jordanie, l'Irak, la Turquie, la Bulgarie ou l'Arabie Saoudite avec des autocars confortables. *Connex* ou *Abiad* permettent des liaisons interurbaines, en particulier vers le nord (Tripoli), avec des minibus ou des bus express. Enfin, tandis que des *services* (taxis collectifs) et des taxis privés attendent de l'autre côté de la route pour servir de relais aux voyageurs, d'autres compagnies proposent des services moins réguliers ou à la demande dans la dernière zone.

A cette logique de surimposition de réseaux s'ajoute une logique de fragmentation qui s'exprime sur différentes échelles de temps et d'espace.

## **Des fragmentations multiples sur un territoire fracturé : le révélateur des transports**

A l'échelle urbaine, celle de la RMB en particulier, plusieurs paramètres concourent à la fragmentation. Le peuplement urbain est depuis longtemps structuré par des logiques politico-confessionnelles et la guerre civile a provoqué de multiples fractures, en particulier de part et d'autre de la fameuse route de Damas. A défaut d'être fonctionnelles et de créer toujours des périclaves ou des isolats, ces fragmentations restent très fortes dans la géographie vécue et perçue des populations

et dans leur façon d’appréhender les mobilités. Elles expriment un couple transports et identités très fort. A l’échelle du pays, les mobilités sont en effet aussi affectées par la dichotomie nord/sud qui produit des cloisonnements plus ou moins prégnants. Au-delà, il faut souligner le maintien de barrages militaires, en particulier le long de grands axes ; à leur passage, le conducteur doit ralentir et éventuellement éclairer son plafonnier la nuit. Certains ont été maintenus en place au-delà du retrait syrien de 2005 (comme celui de El Barbara entre Jbail et Batroun) : beaucoup y voient une façon de maintenir une trace visible de l’autorité de l’Etat et de l’armée. Au quotidien, les véhicules eux-mêmes sont l’objet d’une charge émotionnelle et identitaire très forte. Qu’il s’agisse des camions peints (KASSATLY, 2010) ou des voitures individuelles (dont le parc dépasserait 1,5 million au Liban, avec une moyenne supérieure à 2 par foyer), les véhicules sont des supports d’expression identitaire souvent marqués. Les plaques d’immatriculation (plus le chiffre référent est petit, plus elles sont coûteuses et signalent une position économique ou/et socio-politique élevée dans la société libanaise), les rythmes joués par les klaxons, les drapeaux, le choix de telle ou telle marque... expriment par exemple des appartenances fortes à telle ou telle groupe ou communauté. En dehors de Beyrouth, dans les régions montagnardes à dominante chrétienne, de nombreux *ex voto* (les mazars) jalonnent les bords des routes et apparaissent eux aussi comme un signe d’affirmation identitaire.

L’enclavement fonctionnel urbain lié à un trafic routier en hausse constante produit un autre type de fragmentation dans le couple transports/territoires au Liban. Plus de 800 000 voitures rentreraient ou sortiraient de la capitale chaque jour (ASSAF, BARAKAT, 2006 et *Le Commerce du Levant*, 2008), provoquant des embouteillages désormais structurels et une pollution atmosphérique endémique (AZIDJIAN-GERARD et *al.*, 2006 ; CHELALA, 2008). Rappelons que dans la répartition des transports motorisés dans le Grand Beyrouth, 69% se faisaient en voitures particulières en 2004 (source : direction générale des transports du Liban-CAS). Les secteurs de l’ouest de Beyrouth comme Hamra, la corniche Mazraa ou Mar Elias ou ceux de l’est, près de l’hôtel Dieu ou sur l’axe reliant Tabaris à La Sagesse, sont intégrés par les conducteurs beyrouthins comme des points de blocage dans les mobilités urbaines et produisent en semaine des formes de cloisonnement diurne très significatives. Que dire également des interminables files de voitures aux portes de la capitale, en particulier au nord, entre Zouk et Beyrouth ou sur la route de Damas ? Elles produisent des formes de fermeture qui contribuent à fragmenter la capitale (VERDEIL, VELUT, 2005, 2006, 2007).



**Photo 1 (cliché X. Bernier, juin 2010):**  
**Un trafic routier croissant à l’origine d’un enclavement fonctionnel urbain**  
**(Beyrouth à proximité du port – Autoroute urbaine en direction du nord)**

Cette situation du tout routier s'explique aussi par l'histoire des transports libanais au XXème siècle. Les autres réseaux (fer et air), il est vrai plus exposés en temps de guerre, ont aussi pâti des fluctuations géopolitiques. NAMMOUR (2002) rappelle avec force détails l'histoire du tramway de Beyrouth. Inauguré en 1909, sous l'égide de la société anonyme ottomane pour le tramway et l'éclairage à Beyrouth (moins d'une décennie avant la chute de l'Empire ottoman), il va comporter jusqu'à 4 lignes (voir figure) passant toutes au centre-ville, place des Canons, et permettant d'aller dans la proche périphérie. Chaque ligne était distinguée par une couleur différente (rouge, jaune, vert et bleu). La fermeture du tramway en 1965 doit beaucoup à l'absence de planification urbaine et de modernisation.

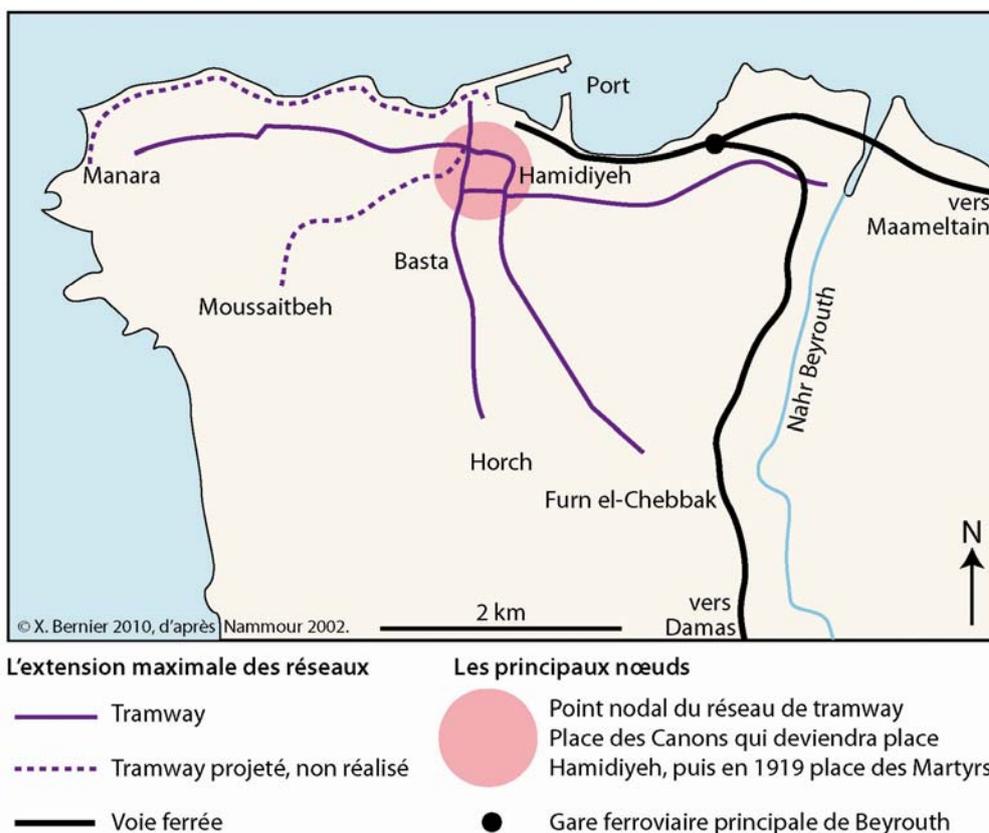
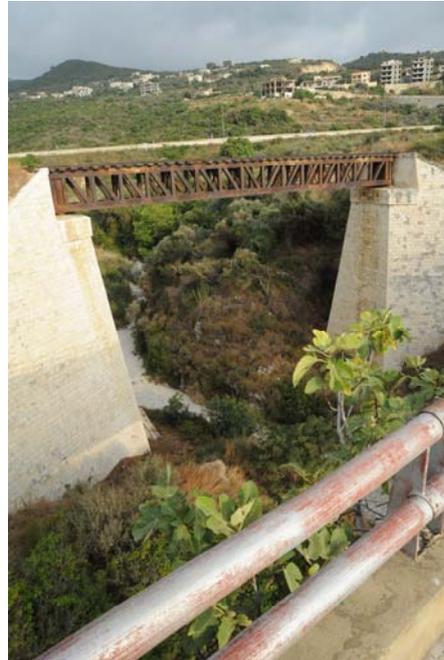


Figure 2 : Le réseau du tramway de Beyrouth au début du XXème siècle

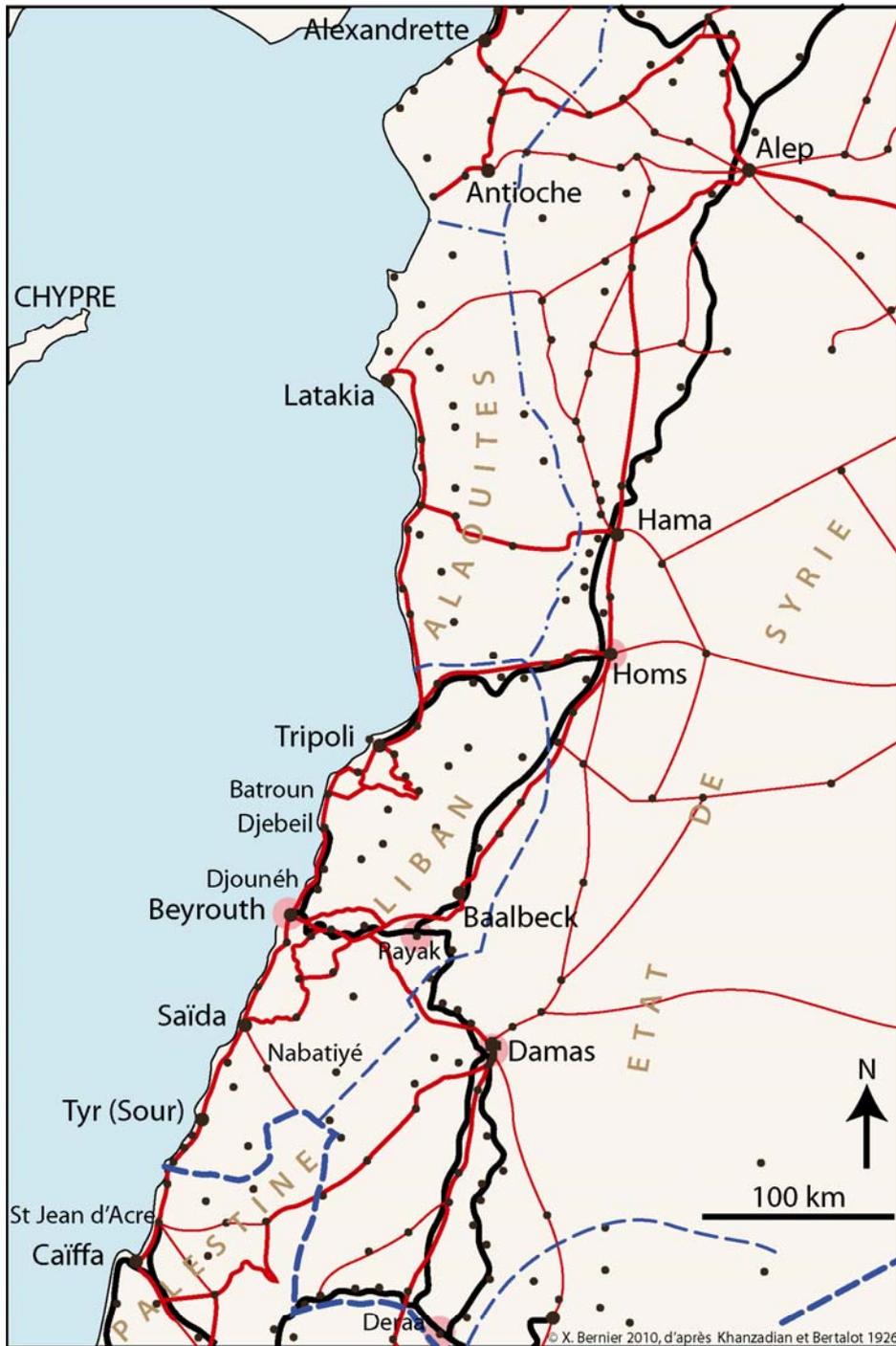
Elle correspond aussi, après des débuts timides au début du XXème siècle (BERGAIN, 1919), au passage à l'ère de la voiture individuelle et à 40 ans d'urbanisation mal maîtrisée (VELUT, VERDEIL, *ibid cit*). Si des projets de métro ou de tramway ont vu le jour dans les années 2000, ce premier tramway appartient désormais à la mémoire des Beyrouthins (seuls subsistent quelques très courts tronçons de rails et ici ou là d'anciennes installations transformées en lieux de restauration rapide).

Les anciennes lignes de chemins de fer ont connu un destin semblable même s'il en reste des témoignages plus nombreux dans le paysage libanais. Les photos 2 et 3 montrent respectivement les traces de passages couverts du chemin de fer au niveau du col de Dahr El Baïdar et un ancien pont ferroviaire métallique sur la côte dans les environs de Jbail (Byblos). Sur cette dernière image prise depuis la vieille route littorale (barrières au premier plan), on aperçoit de surcroît l'autoroute Beyrouth-Tripoli qui passe en arrière-plan. Les photos 4 et 5 nous montrent la gare

désaffectée de Rayak (on notera la présence de vieux trains sur les rails à droite de l'image) et celle de Bhamdoun (Mont Liban) à côté de laquelle passe l'autoroute de Damas. Dans le même ordre d'idées, la plupart des aérodromes libanais ont cessé leur activité avec des pistes qui, pour la plupart, sont à l'abandon (voir figure 1). Seuls les terrains de Rayak dans la Bekka et de Qlaiaat dans le nord, ouverts à une activité militaire, sont aujourd'hui officiellement en activité.



Photos 2-3 (haut) et 4-5 (bas) (clichés X. Bernier, juin 2010):  
2 (Friches ferroviaires au col de Dahr El Baïdar), 3 (3 axes de transports parallèles près de Jbail –Byblos-), 4 (ancienne gare ferroviaire de Rayak –Bekaa-) et 5 (Bhamdoun –Mont Liban- : autoroute de Damas et ancienne gare).



Un espace en recomposition  
au début du Mandat Français

- Voie ferrée
- Héritage de la polarisation ottomane,  
le poids de l'axe ferroviaire Damas - Alep
- Les principaux nœuds ferroviaires

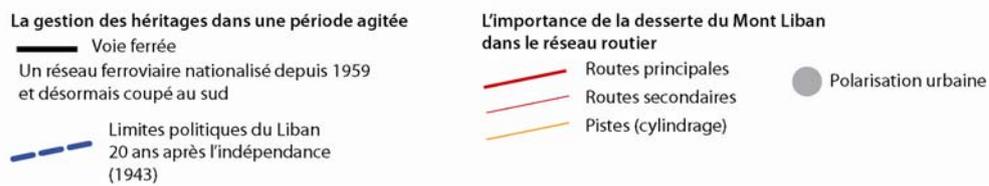
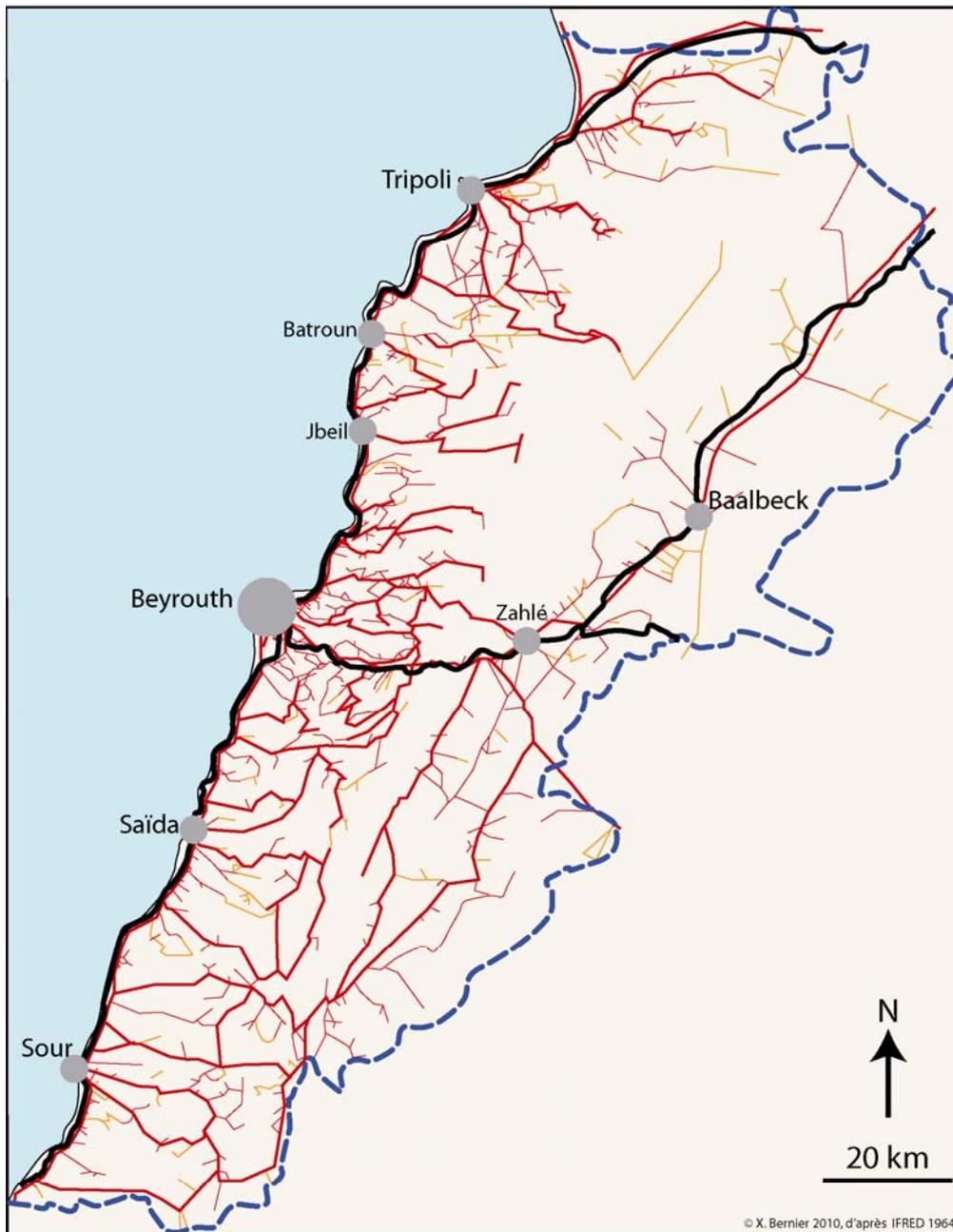
Les limites politiques

- - - Frontières de Syrie et Grand Liban  
(Territoire de Mandat Français)

L'émergence d'un réseau routier :  
l'importance des débouchés portuaires

- Routes
- Chemins

Figure 3 : Les réseaux de transport en 1926



**Figure 4 : L'état des transports en 1964**

La dislocation de ces réseaux, développés dans la première moitié du XXème siècle (ELEFTERIADES, 1944 et JADAYEL, 2005), est en fait antérieure à la guerre civile. Au lendemain de la 2<sup>ème</sup> guerre mondiale, la première fragmentation est d'ordre politique pour le jeune Etat indépendant, dont le réseau est très vite coupé au sud par le conflit israélo-arabe de 1948. Quatre ans après la Syrie, le Liban nationalise en 1959 un réseau ferroviaire en bien mauvais état avec l'ambition de la rénover. Les évènements de 1975-1990 vont hélas entraîner la disparition d'une grande partie des

infrastructures, même si l'activité ferroviaire ne sera jamais vraiment interrompue. Beaucoup voudront voir un symbole dans ce « Train de la paix » qui ralliera Beyrouth et Jbeil en octobre 1991, mais aucun train n'a plus roulé au Liban depuis 1995. Et les projets de reconstruction des lignes du littoral et de la Bekaa au début des années 2000 ont bien sûr souffert des événements de 2006. Toutes ces infrastructures désaffectées ne sont pas l'objet de réelles formes de patrimonialisation. Le développement du réseau routier a aussi contribué au démantèlement de ces infrastructures. La confrontation des deux cartes ci-dessus (figures 3 et 4) montre que l'on est passé d'une logique plurimodale dominée par des enjeux périphériques et notamment par la polarisation ottomane, à un réseau monomodal et davantage recentré sur le Liban, mettant ainsi au jour d'autres enjeux.

## **Transports et territoires : vers un nouveau système ?**

La figure 5, fondée sur une démarche chorématique, a pour ambition d'en proposer une lecture. Elle intègre bien sûr un certain nombre d'héritages. Pour la géographie portuaire, BALANCHE (2005) a par exemple très bien montré le rôle des enjeux périphériques liés à la période ottomane ou à la recherche de débouchés maritimes de la part de la Syrie. Ils permettent de comprendre la place actuelle de Beyrouth par rapport notamment à Tripoli, Lattaquié ou Alexandrette. On a souligné aussi plus haut la structuration méridienne du réseau de chemin de fer, avec des polarisations historiques ottomane et syrienne.

Le Liban propose donc aujourd'hui une surimposition de systèmes, avec en particulier ce « T » renversé déjà évoqué et auquel on voit se greffer une logique de « H » à double barre. La structure « en dents de peigne », caractéristique du versant occidental du Mont Liban, s'est quant à elle construite par accumulation, mais aussi pour répondre à des « objectifs locaux et à des pressions clientélistes. Les députés ont aussi longtemps disposé de sommes utilisées pour des aménagements locaux » (VERDEIL, FAOUR, VELUT, 2007, p165). En marge de l'axe Beyrouth-Damas, les routes de franchissement de montagne ne manquent pas, avec des enjeux économiques ou stratégiques. L'autoroute de Damas est par exemple doublée au nord du Jabal el Knisse par la route reliant Zahlé à Antelias. On peut citer également au nord (près du Qornet El Saouda, point culminant du Liban à 3083 m), la route du col des Cèdres qui permet de rejoindre Baalbeck. Parce qu'elles sont exposées à des aléas climatiques, politiques et militaires, des stratégies alternatives se sont installées. Soulignons par exemple la possibilité, en cas de fermeture des routes de montagne, de rejoindre Damas via Tripoli et Homs par des routes de plaine depuis Beyrouth. Pendant la guerre civile, le cloisonnement politique s'est aussi notamment traduit au Nord par une réorganisation originale des mobilités : pistes de montagne, initiatives de reconstruction de tronçons de voie ferrée en 1983 et 1989, utilisation de l'aérodrome de Qlaiaat à des fins civiles, ou système de cabotage à partir du port de Jounieh. Pendant les événements de 2006 et après le bombardement de l'aéroport international de Beyrouth, quand il s'est agi d'évacuer des civils, celui-ci a d'ailleurs momentanément retrouvé son rôle stratégique, réactivant ainsi d'anciens réflexes territoriaux. Des stratégies similaires d'adaptation ont également vu le jour au sud du pays, entre Marjaayoun et Nabatiye ou entre Machghara et Jezzine. Cette dernière tend d'ailleurs depuis 2006 à devenir un vrai nœud, grâce aux travaux de reconstruction et à la mise en place d'une redondance des réseaux routiers de montagne. On aura compris qu'il s'agit d'assurer le contact entre le sud Liban et la

Bekaa. Il est vrai la route de Jezzine offre aussi un passage à bien plus basse altitude (environ 1000m) que les grands cols routiers.

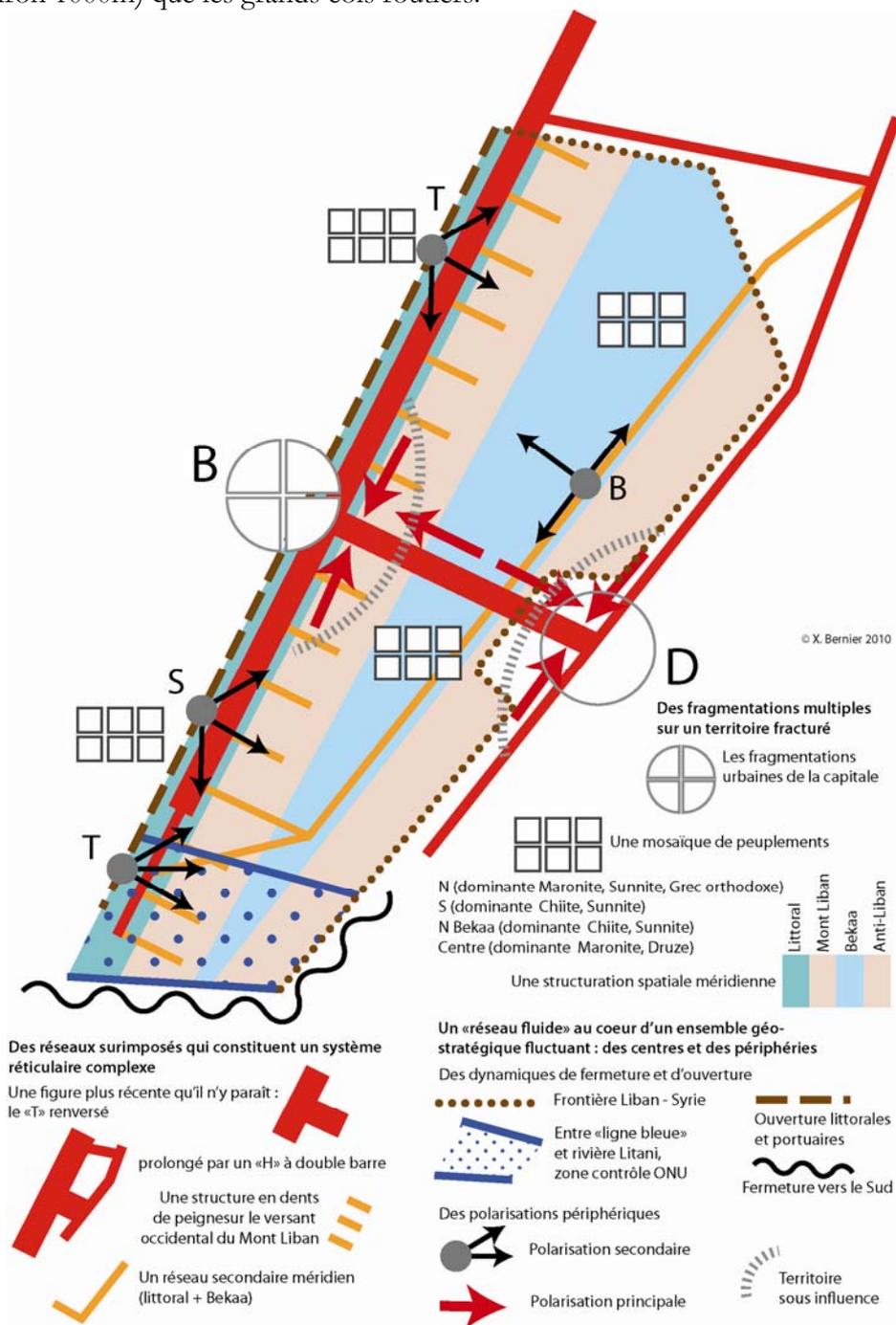


Figure 5 : Approche chorématique d'un réseau « fluide » sur un territoire fragmenté

C'est cette grande souplesse et cette grande capacité d'adaptation qui nous amènent à parler de «réseau fluide», pour reprendre un concept utilisé par FREMONT (1999) ou DI MEO (1998) visant à décrire certains modèles de régions. Cette expression trouve ici son sens dans la faculté à reconstruire très vite les infrastructures après les destructions (VERDEIL, 2006 ; MERMIER et PICARD, 2007) ou à mettre en place et à utiliser de façon optimale la redondance des réseaux, en particulier en territoire de montagne. C'est surtout dans l'appropriation des

réseaux qu'il faut chercher cette fluidité. Elle s'appuie sur des processus dynamiques de réaction à la fermeture, temporaire ou durable, des infrastructures et des territoires (BERNIER, 2007).

## CONCLUSION

Au final, on semble bel et bien avoir affaire à un nouveau système, structuré par des centres et des périphéries multiples et soumis à des forces centrifuges et centripètes complexes. Les transports produisent une géographie politique (SANGUIN, 1977) du Liban autant qu'ils sont produits par elle. Les guerres qui ont secoué le Liban pendant ces dernières décennies ont profondément affecté les infrastructures et les territoires du pays. Au Proche-Orient (HERODOTE, 2007) comme en Asie centrale (THOREZ, 2007), les paradigmes d'une nouvelle géopolitique sont en passe d'être élaborés par les populations. Les transports constituent à n'en pas douter une des principales clés. Ils sont pour le Liban, un moyen, certes non suffisant mais nécessaire, de relever les défis qui s'offrent à lui. Celui de surmonter les processus de fragmentation récents ou ceux engagés sur le temps long n'est pas le moindre. Il s'agit aussi, dans l'environnement régional, de dépasser le statut de périphérie tantôt convoitée, tantôt délaissée. A l'échelle nationale, le développement des transports et des mobilités est enfin un moyen de mieux intégrer les isolats et les angles morts (REYNAUD, 1992). Pour un pays qui n'a jamais cessé de se réinventer, la cohérence territoriale est sans doute à ce prix.

## Bibliographie :

- AFAC (Association Française des Amis des Chemins de Fer) – LIBAN : (site web consulté le 08/07/2010) <http://www.afacliban.org/AFAC-LIBAN/Histoire.html>
- ASSAF R. et BARAKAT L. (dir.), 2006, Atlas du Liban, Presses de l'Université St Joseph, 122p.
- AWADA F., 2004, Atlas du Liban, DAR-IAURIF/Conseil du Développement et de la Reconstruction, 63p.
- AZIDJIAN-GERARD J. CHELALA C., ABOUD M., FARAH W., RIZK T., 2006, Transports routiers et pollution de l'air dans Beyrouth Municipale (Liban), 2e conférence Environnement et Transports, incluant le 15e colloque Transports et pollution de l'air, Reims, France, juin 2006 actes, n° 107, Vol. 2, INRETS ed., Arcueil, France, pp 219-224.
- BALANCHE F., 2005, Syrie-Liban : intégration régionale ou dilution ?, in *M@ppemonde*, n°79 (<http://mappemonde.mgm.fr>).
- BARAKAT L. et CHAMUSSY H., 2002, Les espaces publics à Beyrouth, in revue *Géocarrefour*, vol. 77/3, pp 275-281.
- BAVOUX J.J., 1994, Transports et structuration de l'espace dans l'union européenne, Masson, 222p.
- BAVOUX J.J., BEAUCIRE F., CHAPELON L. et ZEMBRI P., 2005, Géographie des transports », Armand Colin, 232p.
- BERGAIN S., 1919, La question des transports en Syrie – Débouchés pour l'industrie automobile, in *La revue phénicienne*, coll. Complète 1919, Ed. Dar An Nahar, pp 214-215.
- BERNIER X., 2007, Les dynamiques réticulo-territoriales et la frontière en zone de montagne : approche typologique », in revue *Flux* n°70, juillet-sept 2007, pp 8-19.
- CHELALA C., 2008, Transports et pollution de l'air dans Beyrouth-Liban-Application du modèle *street*, Thèse de doctorat – USJ Beyrouth, 365p.
- CHOUËIRI R., 2008, Tableaux du paysage du Liban, Felix Beryte, 341 p.
- COMMERCE DU LEVANT (Le), Août 2008, Transports dans le Grand Beyrouth : la saturation, pp 34-46.

- CORM G., 2006, *Le Proche-Orient éclaté*, Gallimard, 1056p.
- DI MEO G., 1998, *Géographie sociale et territoire*, Nathan U., 320p.
- ELEFTERIADES E., 1944, *Les chemins de fer en Syrie et au Liban – Etude historique, financière et économique*, Imprimerie catholique de Beyrouth, 420p.
- FREMONT A., 1999, *La région, espace vécu*, Flammarion, 288p.
- HERODOTE (revue), 2007, *Proche-Orient, géopolitique de la crise*, revue Herodote n°124, 2007/1, Ed. La découverte, 192p.
- IFRED, 1964, *Atlas du Liban*, IFRED pour Ministère du plan, 12p.
- JADAYEL O.C., 2005, *L'aviation au Liban (1913-1944) – Cela s'est passé sous nos yeux*, ed. Dar An Nahar, 249p.
- KASSATLY H., 2010, *Les camions peints du Liban d'aujourd'hui*, Ed. Terre du Liban, 360p.
- KEELING D.J., 2010, *Connected Places, Interactive Spaces – Transport Infrastructure for a Global Society*, in *Focus on Geography*, Volume 53, Issue 1, pp. 24-31.
- KHANZADIAN Z. et BERTALOT de L., 1926, *Atlas de géo économie de Syrie et du Liban*, chez L. de Bertalot, 88p.
- LEVY J. et LUSSAULT M., 2003, *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés*, Belin, 1033p.
- MEIER D., 2010, *Le Liban*, coll. Idées reçues – Ed. Le cavalier bleu, 128p.
- MERMIER F., PICARD E., 2007, *Liban une guerre de 33 jours*, La Découverte, 256p. »
- NAMMOUR E., 2002, *Une histoire du tramway électrique de Beyrouth à travers le bi-mensuel Lisan Al-Hal*, in *Chronos*, n°6, pp 173-195
- OFFNER, J-M., 1993, « Les effets structurants du transport : mythe politique, mystification scientifique », in *L'Espace géographique*, n°3, pp. 233-242.
- REYNAUD A., 1992, *Centre et périphérie*, in *Encyclopédie de géographie*, Economica, pp 599-615.
- SANGUIN A.L., 1977, *La géographie politique*, PUF, 183p.
- THOREZ J., 2007, *La construction territoriale de l'indépendance : réseaux et souveraineté en Asie centrale post-soviétique*, in *Flux* n70/4, pp 33-48.
- VERDEIL E., VELUT S. (coord.), 2005-2006 : *dossier Liban-Syrie*, in *M@ppemonde*, n°78-84 (6 articles et notes, <http://mappemonde.mgm.fr>).
- VERDEIL E., FAOUR G., VELUT S., 2007, *Atlas du Liban – Territoires et sociétés*, IFPO CNRS, 208p.