

# ELHUB



## Le Liban au fil de l'eau

Frédéric Karam

### Circuler sur l'eau au Liban : une utopie ?

Peut-on relier par la mer toute la côte libanaise en seulement deux heures et demie ? C'est le défi utopique que se sont lancés Frederic Karam et Leonard Gurtner, jeunes architectes passionnés d'urbanisme à la recherche d'idées nouvelles visant à améliorer et décongestionner l'espace. Ils ont créé ELHUB, un collectif qui propose le développement de plateformes (hubs) sur l'eau pour accueillir et encourager le transport par la mer. Mais pas seulement. Frederic Karam nous en dit plus.

**HUB—plateformes  
de correspondances  
ou plaques tournantes  
en anglais.**

### Aux origines d'ELHUB

Depuis les années 70, des débats existent concernant un éventuel projet de transport public maritime. Près de trente ans plus tard, deux bureaux d'architecture, les Norvégiens StudioHP et LEFT architects de New York développent plus concrètement l'idée de désengorger l'autoroute côtière Libanaise en utilisant des catamarans à grande vitesse. En 2007 nous avons rencontré Ole Møystad (STUDIOhp) qui, lors d'une conférence, nous a présenté cette idée de relier toute la côte libanaise en seulement deux heures et demie par l'eau. Leonard Gurtner et moi-même, cherchant un thème pour notre sujet de diplôme, y avons vu une opportunité extraordinaire. En créant un intérêt commun, une réponse au trafic constant de l'autoroute et une alternative pour fluidifier cette artère principale, nous pourrions générer des espaces communs dans un pays à forte ségrégation sociale, ce qui est un gros challenge.

### Une réponse à l'anarchie urbaine

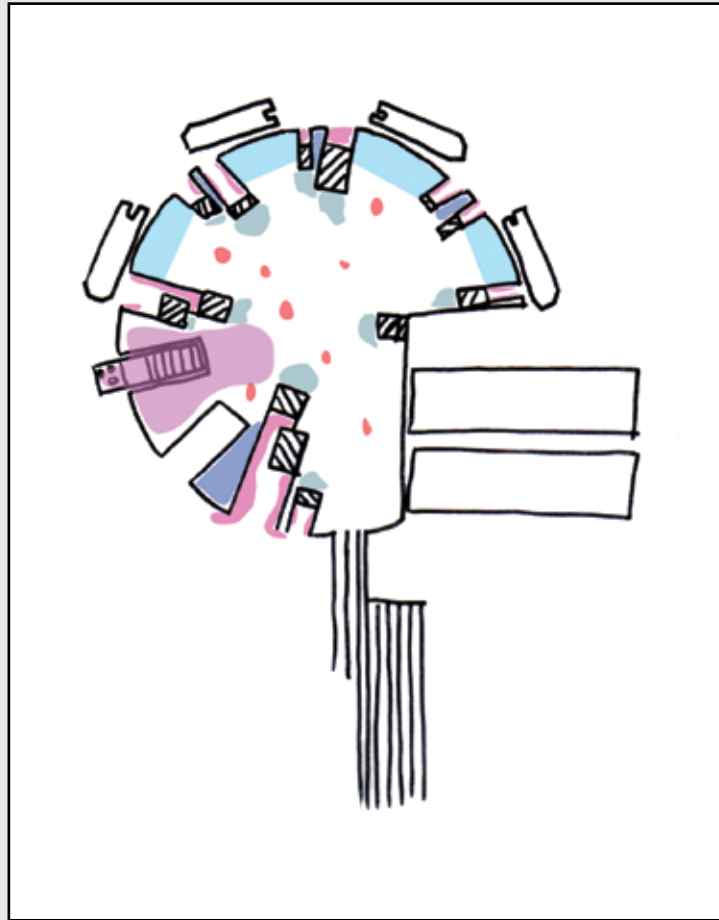
Sur un plan plus personnel et général, ELHUB incarne et cherche à répondre à deux frustrations liées. La première concerne les réalités urbaines pragmatiques du Liban. En tant qu'architectes/urbanistes, nous estimons que ce pays est en quelque sorte victime des entrepreneurs privés qui ont rarement à l'esprit le bien-être

de l'ensemble du territoire et des citoyens, ce qui donne des constructions anarchiques. En outre, et cela est lié, les idées novatrices et alternatives aux problèmes urbains sont rarement prises en compte par le gouvernement et restent toujours au niveau des projets universitaires et des discussions.

### Des hubs plateformes

Les hubs\* sont conçus pour accueillir plusieurs moyens de transports. L'objectif premier est de décongestionner les villes, (que l'on songe aux nœuds liés au trafic improvisé comme à Barbir, Cola, Dora pour le cas de Beyrouth). Leurs emplacements ont été choisis en fonction de leur accessibilité compte tenu des infrastructures terrestres et marines existantes. Des parkings, des arrêts de bus, des points taxi/service ainsi que des billetteries et administrations sont prévus sur et autour de la plateforme.

Les stations sont ainsi des plateformes amovibles sur l'eau. Elles sont volontairement similaires sur toute la côte pour permettre aux locaux de mieux se les approprier. Réconciliation du terrestre et du maritime, l'objectif ultime est d'en faire des plateformes de transport commerciaux et culturels dans tous les sens du terme, c'est à dire des endroits dynamiques au sein desquels des gens partagent des biens et des idées.



### Pourquoi circuler sur l'eau ?

La mobilité est un besoin commun à tout Libanais, indépendamment de sa classe sociale ou de ses convictions. À l'image des gares ou anciennement des khans, la concentration d'un grand nombre de voyageurs crée des espaces dotés de particularités intéressantes : lieux d'attente, de passage, de restauration, de demande et d'échange d'information. Ces endroits deviennent des points de repères, des places ; lieux culturellement très répandus au Liban (al Seha). Alors pourquoi pas aussi sur l'eau ? Il est très simple de se représenter les nombreux avantages économiques et sociaux de ce genre de transport. Pour les déplacements quotidiens, en plus du temps gagné, le confort qu'offre un trajet en bateau est appréciable : divers services à bord et sur les quais, jolies vues. Le voyageur peut se relaxer, manger, discuter et échanger avec les autres au lieu de se maudire seul dans sa voiture. Pour les loisirs, les soirées, les visites familiales ou le tourisme, le déplacement par la mer est plus sûr, loin des barrages et du stress lié à la conduite, et surtout plus agréable. Moyennant des catamarans grande vitesse appropriés, on traverse alors le pays presque deux fois plus vite qu'à l'heure actuelle. Ceci étant dit, ELHUB n'est pas un transport maritime, mais un projet de développement de stations maritimes.

### Plus social que rentable

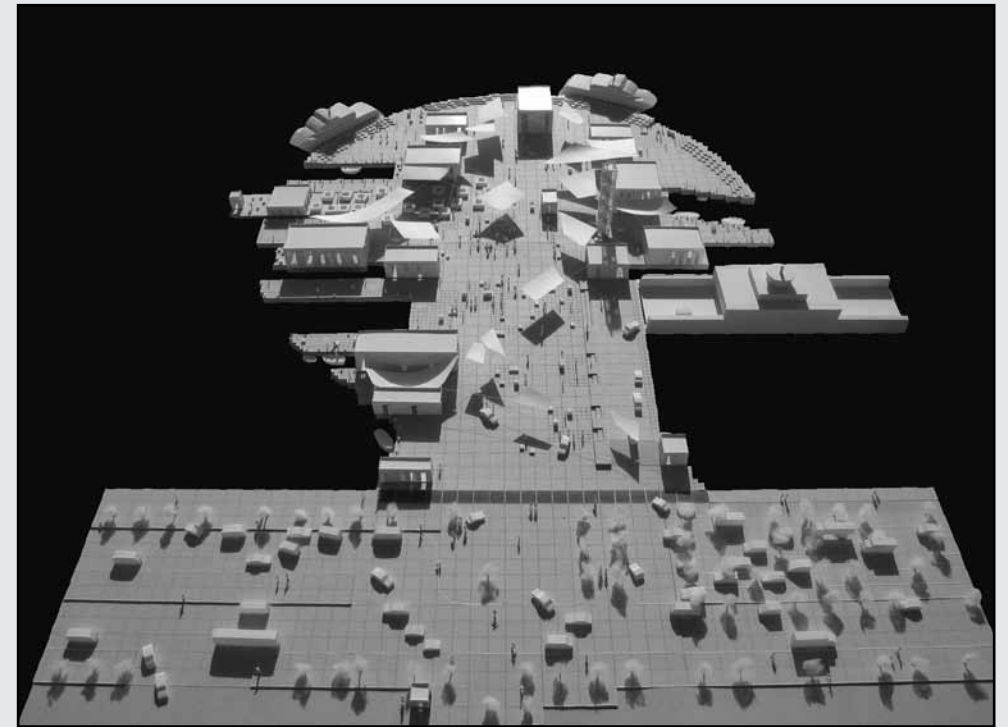
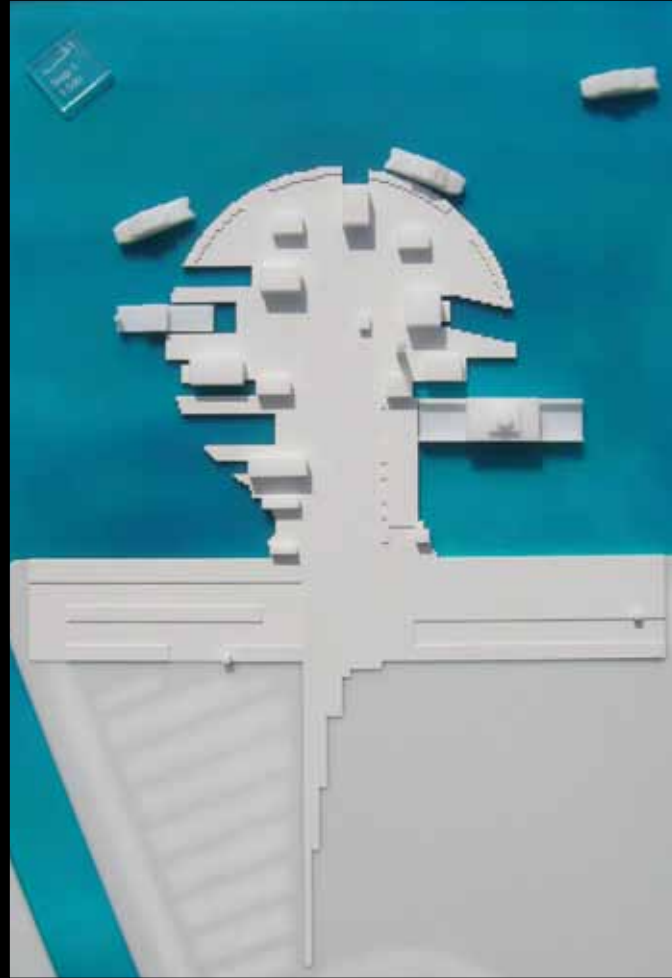
Face à des contraintes très pressantes, comme la centralisation du pays autour de Beyrouth, la privatisation de la côte et le manque d'espace accueillant à l'échelle humaine en ville, ELHUB propose une réponse différente. À titre d'exemple, un élément important d'un système de transport est le prix du billet. ELHUB envisage des tarifs comparables aux bus actuels (entre 2000 et 3000 LL) selon les différentes classes et des forfaits comprenant plusieurs moyens de transports. On le voit, une idée comme ELHUB n'est pas le modèle de business le plus rentable qui soit. Il y a toutefois plusieurs façons

de tirer profit d'un projet social (location d'espace, événements culturels, marchés) même si les revenus demeurent modestes. Le véritable atout d'ELHUB, c'est une vision à long terme ; une décentralisation possible, une redynamisation des régions, une fluidité des personnes et des biens. Après tout, la richesse d'un pays naît du bien-être de ces habitants et de la facilité de vie ; c'est ce qui mène à une stabilité économique, non l'inverse.

### Un projet public bien que privé

La mer au Liban est la seule partie non privatisable. Toutefois, il est difficile d'imaginer que ce projet soit totalement public. Le gouvernement a beaucoup trop de problèmes et des façons d'opérer totalement étrangères aux systèmes sociaux européens. Le système idéal serait d'avoir des catamarans de compagnies privées qui opéreraient sur cette « extra structure » publique qu'est la mer. D'un autre côté, un projet exclusivement privé serait fatal à l'ambition d'offrir un vrai espace commun et urbain, car qui dit « privé » dit enrichissement personnel.

Pour nous le contre exemple est « Beirut Water Taxi », directement inspiré d'ELHUB (nous avons eu quelques accrochages car nos deux philosophies sont opposées), qui a proposé en 2010 d'implémenter des catamarans dans la mer et de desservir certaines villes qui accueilleront des stations ou plutôt des « shopping mall » totalement privés... D'une certaine manière on aurait souhaité que des entreprises comme « Beirut Water Taxi » soit un premier pas vers la réalisation de stations à l'image d'ELHUB mais malheureusement, ces initiatives restent en marge des questions pressantes et ne prennent en compte qu'une catégorie de la population avec des tarifs chers (6000 LL), dont une taxe revient au gouvernement alors qu'aucun service public n'est rendu.



Des amis et des intérêts

Lors de son premier article paru en 2008 dans le journal *L'orient le jour*, ELHUB a été très bien accueilli par les Libanais de toutes classes sociales. Ce projet a même attiré l'attention d'intéressés que nous avons rencontrés. Mais hélas, un dessein d'une telle envergure nationale attire la plupart du temps des personnes mal intentionnées. Après plusieurs meetings, sans avoir jamais dévoilé la totalité de nos idées, nous nous sommes rendu compte que ces soi-disant « investisseurs » voulaient faire l'affaire du siècle, avec pour propositions de connecter le casino du Liban à l'hôtel le plus prestigieux (Le Phoenicia) ou d'en faire des sections VIP ou encore de pouvoir circuler en dehors de la mer territoriale en créant un casino flottant. Tout cela peut faire sourire mais quand on sait que parmi eux, il y a un député libanais dont la position politique lui permet de servir ses intérêts privés, l'histoire devient tout de suite moins drôle. Nous avons aussi été interpellés par l'ancien Premier ministre (Hariri fils) dans le grand sérail qui a beaucoup apprécié la présentation du projet mais n'a hélas jamais donné de suite...

ELHUB dans dix ans...

Reporter le projet dans dix ans, ce n'est pas comprendre le Liban. Il y a autant de possibilités que d'imagination. Mais le temps joue contre nous et cela me rend pessimiste. J'estime qu'un projet comme ELHUB pourrait améliorer la condition libanaise même en temps de crise, surtout en temps de crise... Après tout, c'est dans des moments d'instabilité qu'il faut injecter des nouvelles idées car on n'a rien à perdre et tout à améliorer. ELHUB est donc l'équivalent de l'ancienne connexion ferroviaire, sauf qu'ici aucun investissement n'est nécessaire pour les infrastructures, l'eau est là et il suffit de l'exploiter positivement comme le font la plupart des régions maritimes, notamment la Norvège dans leur mer agitée ou la Turquie qui a un PIB très comparable au nôtre.

Malheureusement, nous n'avons pas encore lancé le projet, toujours bien trop utopique pour un pays comme le Liban qui fonctionne en mosaïque, sans structure commune et sans volonté publique de bien travailler à l'échelle nationale. Aussi, avec les événements actuels et la constante incertitude, très peu de personnes haut placées ou de « businessmen » éclairés sont prêts à mettre leur énergie dans un projet jugé risqué. C'est pourquoi nous avons décidé de transformer ELHUB en une plateforme d'échange qui parlerait d'espace commun, d'urbanisme et d'architecture au Liban et au Moyen Orient et que nous l'avons transformé en blog : [elhub.tumblr.com](http://elhub.tumblr.com).

Aujourd'hui ELHUB constitue un collectif formé de chercheurs, d'architectes, d'urbanistes, photographes avec qui nous travaillons sur un livre.

# ENGAGÉ

## 34 — Marrakech Grand Prix

Hachemi Ghozali

## 52 — La révolution des bécanes

Zoé Deback