

INSTITUT FRANÇAIS DE DAMAS

BULLETIN
D'ÉTUDES ORIENTALES

TOME XLVII

ANNÉE 1995



DAMAS

1995

TRANSPORTS EN COMMUN ET AMÉNAGEMENT DANS L'AGGLOMÉRATION DE DAMAS AU XX^e SIÈCLE

PAR

Anne-Marie BIANQUIS
CNRS - Maison de l'Orient (Lyon)

Dans les travaux que j'ai menés depuis les années soixante-dix sur Damas et sa région, l'analyse de l'organisation des transports en commun a tenu une place essentielle. En effet, le destin de la ville et celui de son oasis ont toujours été liés, mais leurs rapports ont profondément évolué au cours des dernières décennies. Engagée par un pouvoir à tendances socialistes, une réforme agraire avait entraîné un premier bouleversement des rapports ville/campagne, en rompant les liens entre la bourgeoisie de la ville et l'exploitation des vergers de la Ghouta ou des cultures ouvertes du Merj. Dans le même temps, la croissance urbaine rongea le cœur de l'oasis, transformait nombre de villages en banlieues résidentielles ou artisanales, et marginalisait économiquement la production agricole de l'oasis. Or, les transports en commun, en grande partie nationalisés, étaient incapables de se moderniser pour répondre à une demande en augmentation rapide. L'interdiction d'importer des véhicules de l'étranger était une des causes de ce blocage. Aggravée par les difficultés économiques, la crise des transports atteignit son paroxysme en 1987-1988. Le gouvernement syrien, changeant radicalement de politique, prit alors une série de mesures d'encouragement de l'investissement privé : il autorisa commerçants et sociétés privées de transport en commun à importer des véhicules, essentiellement des microbus.

En retraçant la genèse des transports publics à Damas depuis la création de la première ligne de tramway en 1907, jusqu'à la quasi-paralysie des années quatre-vingts et la révolution introduite par la récente législation, nous voudrions d'une part mettre en lumière les liens entre l'évolution de la géométrie de l'espace urbain et le système de transport dans une ville parmi les plus anciennes du monde arabe, une ville d'oasis confrontée à un site exceptionnel. Ce rappel historique nous permettra d'autre part de suivre l'engagement progressif de l'État dans la gestion de ce secteur des transports, puis les modalités de son désengagement actuel. Les conséquences de la nouvelle législation, l'impact sur l'urbanisation et l'économie d'une région comme celle de Damas sont déjà perceptibles. Mais les choix importants restent à faire pour adapter le système de transport en commun à une agglomération d'une taille et d'une forme nouvelles, dans des conditions topographiques difficiles. Nouvelles percées à travers la ville et voies périphériques à travers l'oasis, installation de transports en site propre ou en souterrain ? Cela met en jeu les moyens financiers de l'État et sa capacité à attirer des capitaux extérieurs, l'orientation politique du régime, les options concernant l'avenir de l'oasis, où se mêlent économie, environnement et symbolique.

également aux habitants de villes situées jusqu'à 50 ou 100 kms de venir quotidiennement travailler à Damas. C'est donc une agglomération très éclatée qui est en train de se créer¹.

L'importance des activités commerciales, artisanales et industrielles concentrées à Damas constitue une autre donnée essentielle. Malgré le développement de centres en périphérie et dans les anciens villages, l'attraction du cœur de la ville ancienne reste très forte. L'hypercentre moderne, en constante restructuration depuis les années 1970, juxte et prolonge la zone des anciens souqs. L'ensemble constitue une zone d'activité d'une densité exceptionnelle.

Les industries sont regroupées le long des grands axes de sortie de la ville, principalement au nord-est sur la route d'Alep, et au sud sur la route de Jordanie, où les constructions industrielles ne cessent de s'étendre. Par ailleurs, de petites activités mi-industrielles mi-artisanales ont surgi, éparpillées dans toute l'oasis, ou regroupées dans certains villages qui se sont spécialisés. La circulation est donc intense sur toutes les petites voies de l'oasis.

Enfin, cette ville a été de tout temps un carrefour de circulation entre le littoral méditerranéen et la Mésopotamie d'une part, la Syrie du nord, la Djéziré et l'Anatolie, enfin, la Syrie méridionale, l'Égypte et la Péninsule arabique d'autre part. L'aménagement de cette circulation régionale ou internationale pose des problèmes difficiles de contournement car la ville est adossée à une montagne abrupte et entourée d'une oasis que l'on cherche à protéger, à laquelle succède une steppe désertique souvent parsemée de reliefs volcaniques.

I – LA GENÈSE DES TRANSPORTS PUBLICS À DAMAS

Grandeur et décadence des tramways. De la période ottomane au mandat

À l'aube du XX^e siècle, Damas était une des grandes villes arabes de l'empire ottoman, célèbre, jusqu'à l'ouverture de la route maritime par le canal de Suez, pour être le point de départ d'une des deux grandes caravanes du pèlerinage. Ses grandes familles s'étaient enrichies au service de l'empire. Une politique d'ouverture régionale avait été entreprise avec la construction, en 1863, de la route Damas-Beyrouth. La ville connaissait un premier tourisme, comme en témoignent les guides édités vers la fin du XIX^e siècle². Tournée vers le désert, elle était encore noyée dans les vergers de son oasis. Mais pendant la période ottomane et surtout au XIX^e siècle, une croissance nouvelle s'était amorcée : vers le sud, le faubourg du Midan s'était beaucoup développé avec l'importance prise par la caravane du pèlerinage ; sur les flancs de la montagne, de nouveaux quartiers s'étaient créés de part et d'autre de l'ancien village de Salhiyé, notamment le quartier de Muhajirin, les "réfugiés" chassés de Crète. En prolongement du souq Hamidiyé qui reliait la Grande Mosquée à la sortie ouest de la muraille, les derniers gouverneurs ottomans avaient entrepris des aménagements selon les normes de l'urbanisme européen. Une ville moderne prolongeait sur la terrasse occidentale, dominant la rive droite du Barada, la ville ancienne et ses faubourgs. Autour de la place Merjé, dégagée en contrebas de la citadelle, plusieurs bâtiments publics avaient été construits et des hôtels étaient apparus le long de la rivière Barada.

¹ Nous avons étudié les processus d'urbanisation dans la campagne de Damas dans deux articles : « Du rural à l'urbain, lois d'aménagement des villages dans la Ghouta de Damas », in *Politiques urbaines au Maghreb et au Machreq*, 1984, Lyon ; et « Solidarité et autonomie, villes et villages de la campagne de Damas », article à paraître in *Mélanges offerts à Xavier de Planhol*.

² Voir, par exemple, le *Guide Baedeker*, éd. 1893, qui donne une description très précise de la ville, des souqs, des promenades à faire aux alentours.

Ces extensions donnent alors à la ville une forme très particulière. Au milieu des jardins, sur la rive sud du Barada, la vieille ville est un large rectangle de 1 600 ms sur 1 000 ms ; prolongeant les faubourgs ouest, le Midan s'étire vers le sud en un long pédoncule de 2 500 ms. Au nord-ouest, accrochés aux pentes d'une falaise escarpée et fragile, le vieux faubourg de Salhiyé et les quartiers plus récents se développent horizontalement sur 3 000 ms, au-dessus de la plus haute dérivation du Barada. Une route campagnarde, bordée de quelques constructions, descend vers la ville. Hormis quelques voitures de louage, stationnées sur la Place Merjé, il n'existe alors aucun moyen de transport dans une ville aux distances réduites et à la voirie étroite inadaptée. Dans la campagne, où les routes sont rares, le portage se fait à dos d'animal, ânes principalement pour les charges ne dépassant pas 75 kgs, mulets pouvant porter jusqu'à 150 kgs, chameaux pouvant être chargés jusqu'à 200 kgs pour les longues distances et jusqu'à 300 ou 350 kgs, pour les courtes distances ; ce sont eux qui transportent vers Damas les pierres des carrières de Talfita, dans le Qalamoun. À la fin du siècle, le paysan de la vallée du Barada peut se rendre à la ville en train, mais celui des villages du Qalamoun a de longues heures de marche à faire.

Naissance du réseau de tramway

La concession accordée en 1890 à Joseph Effendi Moutran par le gouvernement ottoman pour la construction de la ligne de chemin de fer du Hauran prévoyait aussi la construction de lignes de tramway dans la ville de Damas, tramway qui devait d'abord être à traction animale. La voie ferrée Damas-Hauran fut inaugurée dès 1895, un an après la voie Beyrouth-Damas. Enfin, en 1904 se constitua la Société Anonyme Impériale Ottomane de Tramways et d'Éclairage Électrique de Damas afin d'exploiter les concessions accordées par le gouvernement ottoman pour la construction de lignes de tramway et pour la production et la distribution d'énergie électrique. Trois sociétés belges (la Société Générale des Chemins de Fer Économiques, la Société Générale Belge d'Entreprises Électriques et la Compagnie Générale de Railways et d'Électricité), et la Banque de Bruxelles souscrivirent la plus grande part du capital. Deux lignes furent mises en service dès 1907, partant toutes deux de la Place Merjé. L'une, longue de 3 kms, se dirigeait vers le sud et empruntait la grande rue du Midan jusqu'à l'extrémité du faubourg, l'autre, longue de 2 kms, suivait d'abord le Barada à l'ouest de la place Merjé puis se dirigeait vers Salhiyé. Cette dernière ligne eut comme premier terminus Jisr al-Abiad à l'entrée de Salhiyé, avant d'être prolongée en 1912, sur des parcours en très forte pente, vers le quartier de Chaykh Mohieddin au nord-est et celui de Muhajirin au nord-ouest. À la veille de la première guerre mondiale, 12 voitures circulaient sur ces lignes longues de 7,5 kms. Le dépôt des tramways avait été installé au bas de la rue de Salhiyé, non loin de Jisr Victoria, aujourd'hui rue Mutanabbî, où se trouve toujours le siège de l'Établissement d'Électricité (voir fig. 2).

La construction de lignes de tramway avait été envisagée aussi à Alep, la deuxième grande ville de Syrie, et une concession avait été accordée en 1911 par le gouvernement ottoman à un riche stambouliote. Mais rien ne fut fait dans cette ville avant la première guerre mondiale.

Le tramway de Damas cessa de fonctionner en 1917 lorsque la production d'électricité s'interrompit. Il fut remis en marche dès novembre 1918 après l'entrée des troupes arabes de Fayçal et de Lawrence dans la ville, mais voirie, rails et voitures étaient en piètre état. La production d'électricité était très faible et la Société n'avait pas les moyens d'investir. En 1925, sous le Mandat Français, une nouvelle convention fut négociée avec l'État de Syrie,

mais ce n'est qu'en 1928 que la Société Ottomane fut dissoute et ses concessions transférées à une société belge, la TÉD (Société Anonyme des Tramways et Électricité de Damas)³, pour une durée de 30 ans. Le capital était belge, avec une petite participation du Crédit Foncier d'Algérie et de Tunisie.

Ce même Crédit Foncier avait obtenu en 1924 de la Municipalité d'Alep une concession pour la fourniture d'eau et d'électricité ainsi que pour la construction et l'exploitation de 6 kms de lignes de tramway. Le courant électrique était fourni dès 1929, alimentant 3 lignes de tramway totalisant plus de 7 kms. Ce tramway d'Alep transportait alors 4 000 voyageurs par jour⁴. À côté du tramway, plus de 200 voitures à cheval assuraient aussi le transport de voyageurs, se mêlant aux petites charrettes chargées de pierres de taille ou de légumes, aux animaux de bât et aux automobiles, apparues dans tout le pays dès les années vingt.

L'arrivée de l'automobile

En effet, la guerre de 1914, l'entrée de l'armée anglo-arabe puis l'installation des troupes françaises du Mandat en 1920, avaient introduit brutalement les moyens de transport mécaniques dans les villes et les campagnes de Syrie. Le camion ou la camionnette, le taxi et le taxi collectif appelé taxi-service, l'automobile privée pour quelques-uns mais surtout pour les étrangers, prirent d'autant plus de place que les moyens de transport étaient jusque-là archaïques et rudimentaires. L'essence bon marché permettait d'acquérir les grosses limousines américaines vendues à crédit. Le transport en commun régional s'organisait rapidement avec les taxis collectifs, aux horaires et itinéraires très souples, adaptés aux habitudes du pays⁵.

Le fait était plus frappant dans les villes que dans les campagnes et beaucoup plus à Damas que dans les autres villes, y compris Alep. Dès le début des années vingt, les autorités du Mandat avaient aménagé et réparé la voirie de Damas et des alentours. Les budgets de la municipalité pour les années 1923 et 1924, énumérant toutes les rues réparées, pavées, asphaltées, témoignent de l'activité déployée dans ce domaine. Toutes les entrées et sorties de la ville avaient été réaménagées, en particulier la route de Beyrouth, celle de Palestine et la sortie en direction du nord, vers Alep et Bagdad. Lors de la révolution syrienne de 1925, plusieurs boulevards furent taillés dans l'urgence autour de la ville pour en fermer l'accès aux révolutionnaires qui tenaient l'oasis. Ces boulevards constituaient l'ébauche d'une première ceinture, aujourd'hui le périphérique intérieur, amorçant le mouvement d'extension des constructions dans les jardins. Dans le même souci de sécurité, un réseau de petites routes pénétrait l'oasis de la Ghouta, reliant tous les villages à la ville⁶.

La place Merjé, jadis parc de stationnement des voitures à cheval, puis plaque tournante du réseau de tramway, devint le centre des "garages", point de départ des taxis et "services" vers toutes les villes de la région⁷. La profession du transport automobile s'organisa en une

³ Une société ottomane avait obtenu en 1906 le même type de concession pour la ville de Beyrouth, où trois lignes de tramway étaient en exploitation en 1914. Ces concessions furent transférées en 1924 à une société française, la Société Anonyme des Tramways et Éclairage de Beyrouth, la TEB. Voir *La Syrie et le Liban*, document du Haut-Commissariat, 1928.

⁴ Hamidé (A.), *La ville d'Alep, essai de géographie urbaine*, Damas, 1959, p. 131.

⁵ Cette adaptation rapide est bien décrite par Thoumin (R.) dans son ouvrage, *Géographie humaine de la Syrie Centrale*, Tours, 1936.

⁶ Pour les travaux effectués et l'état des voies de circulation, voir Danger (R.), « L'urbanisme à Damas », in *Urbanisme*, 1936.

⁷ Une compagnie privée, la NAIRN, créa, à l'aide d'un véhicule aérodynamique, conçu spécialement

corporation regroupant propriétaires, chauffeurs, ouvriers des garages, et déclencha à plusieurs reprises des grèves contre le prix de l'essence, les taxes ou les contraventions, dans les grandes villes de Syrie à partir de 1926. Dans la capitale, la rivalité entre taxis et transports collectifs se manifesta rapidement.

Les difficultés de la Société des Tramways

En 1929, la Téd obtenait, en même temps que l'autorisation d'augmenter la production d'électricité, un accord pour la construction de lignes nouvelles de tramway ou de prolongement des lignes existantes⁸. Le prolongement de la ligne Jisr al-Abiad-Muhajirin fut effectué dès 1930. Quant aux nouvelles lignes concédées, l'une devait relier la Place Merjé à Qasaa, le nouveau quartier chrétien extra-muros au nord-est de la vieille ville. Une deuxième ligne prolongerait celle-ci pour atteindre le bourg de Douma au nord-est sur la route d'Alep, grâce à 11 kms de voie à travers l'oasis. En dépit de protestations contre les expropriations⁹ — les contestations furent surtout le fait des paysans des 3 villages de la Ghouta : Zamalka, Arbin et Harasta, dont les vergers étaient traversés par la ligne de Douma —, ces deux lignes furent construites dans les années qui suivirent. Celle de Qasaa fut ouverte début 1931. En facilitant les va-et-vient des villageois de cette partie très densément peuplée de l'oasis, et en développant un tourisme urbain populaire vers les vergers de la Ghouta, la ligne Damas-Douma amorçait la transformation en banlieue de ces gros villages de la partie est de l'oasis¹⁰.

La construction par la Téd de tronçons non prévus à partir de la ligne de Qasaa, l'un vers Bab Touma, l'autre vers Qaboun où fut construit un nouveau dépôt, opposa la Municipalité et la Société¹¹. Quant à la troisième ligne prévue, qui devait relier la place Merjé à Bab Charqi en passant par la ville intra-muros, son tracé donna lieu à de graves désaccords entre la Municipalité, la Délégation française du Haut-Commissariat et les autorités syriennes¹². Par ailleurs, un prêt consenti par la Téd à la Municipalité pour l'aménagement de cette ligne avait été en grande partie employé à payer les expropriations nécessitées par le passage de la ligne de Qasaa à travers un souq proche de la Place Merjé.

En 1931, la Téd, qui avait doublé sa capacité de production d'électricité, avait mis en service 12 kms de lignes urbaines sur lesquelles circulaient 40 voitures¹³. Le tramway

pour cela — motrice intégrée sous l'avant d'une remorque-cabine aménagée pour les voyageurs —, une ligne régulière Beyrouth-Damas-Bagdad, et retour, qui empruntait la piste le long du pipe-line.

⁸ Les précisions concernant l'histoire de la Société des Tramways et d'Électricité de Damas pendant la période du Mandat ont été puisées dans l'étude de K. Milhorgne, *Mouvements sociaux et revendications nationalistes à Beyrouth et Damas en 1931 : étude de boycottages de sociétés concessionnaires*, mémoire de maîtrise d'histoire, Université de Rennes 2, 1991.

⁹ Milhorgne (K.), p. 116.

¹⁰ La ligne sera ouverte en 1935. Décrivant la campagne de Damas en 1955, Zakhariya (W.) voit se dessiner ainsi, grâce au tramway, l'avenir du village de Arbin. Voir *al-Rif al-Suri*, t. 2, p. 99.

¹¹ Milhorgne (K.), p. 117.

¹² Le premier tracé proposé exigeait le percement du quartier de Qaymaryé, donc des expropriations importantes ; selon une autre proposition, le tramway emprunterait le souq Midhat Pacha, étroit et très fréquenté ; la Municipalité recula devant les frais d'élargissement éventuel et l'opposition certaine des commerçants. On envisagea le prolongement de la ligne de Bab Touma jusqu'à Bab Charqi mais là encore, on renonça à cause des frais et des difficultés qu'entraînerait le passage à travers un quartier très densément peuplé de la vieille ville.

¹³ Le fonctionnement des lignes de tramway est bien décrit par Chehabi (Q.), *Dimashq, tarikh wa suwar*, Damas, 1990 (2^e édition), p. 118-119, et Khayr (S.), *Dimashq*, Damas, 1969, p. 400-404.

semblait bien correspondre aux besoins d'une ville en expansion et d'une population aux moyens réduits. Les trois lignes principales accompagnaient l'extension de ce Damas du début des années trente. La ligne Merjé-Salhiyé-Muhajirin joua un rôle important dans le développement de la ville en direction de la montagne. C'est le long de cet axe que se situaient les principaux bâtiments liés au pouvoir mandataire. Quartier des Européens, il attirait aussi les familles syriennes aisées qui quittaient leurs grandes maisons de la vieille ville pour des habitations plus confortables et bien situées sur les pentes au voisinage des jardins. La voie du Midan desservait des quartiers plus populaires, et les premières grandes usines allaient s'installer au sud de ce faubourg, le long de la route d'Amman. La troisième branche de l'étoile favorisait, au nord-est de la vieille ville, l'extension du quartier moderne et actif de Qasaa et laissait prévoir à terme le rattachement du village de Jobar à l'agglomération. La ville intra-muros était ainsi contournée par l'ouest et le nord mais aucune ligne ne s'y engageait.

La Téd se portait financièrement bien et avait distribué quelques dividendes à ses actionnaires lorsque, en avril 1931, éclata une très dure campagne de boycott de la Société, refus de consommation d'électricité, non utilisation du tramway ; une crise analogue touchait au même moment la Téb à Beyrouth.

En ce qui concernait le tramway de Damas, les revendications portaient essentiellement sur les tarifs, abonnements, voitures à deux classes, demi-tarif pour les étudiants, mais aussi sur l'entretien du matériel, la mise en service de voitures neuves, la construction d'abris en tête de lignes et la réparation des rues abîmées par les voies.

En réplique au boycott, la Téd suspendit le trafic pendant 4 mois. On vit alors l'importance prise par l'automobile dans la ville. Un comité de boycott organisa le transport par voitures, récolta de l'argent pour indemniser les chauffeurs des frais d'essence ; mais dès la remise en route des tramways en août, la police dressa des procès-verbaux et mit une centaine de voitures en fourrière en deux jours. La population continua à bouder le tramway jusqu'à l'accord final début novembre 1931, soit plus de 6 mois après le début du boycott¹⁴. Il fallut l'intervention du Haut-Commissariat pour faire céder la Société¹⁵. La Téd accepta les principales revendications des boycotteurs : diminution du prix de l'éclairage, réparation de la rue du Midan, abris aux têtes de lignes, cartes de parcours et abonnements à demi-tarif pour les écoliers, remplacement progressif des voitures anciennes¹⁶.

La Téd, sortie affaiblie de cette lutte, eut bien du mal à s'en relever. En 1932, les discussions reprirent sur le projet de la ligne de Bab Charqi, le paiement des expropriations sur la ligne de Douma, l'obligation pour la Société d'entretenir les rues. La population resta méfiante, les chauffeurs de taxis entreprirent la pression, d'autres mouvements de boycott eurent encore lieu à plusieurs reprises dans les années suivantes, et les déficits se creusèrent¹⁷. La Société réduisit le nombre des voitures en circulation, de 32 par jour en 1933 à 20 en 1936. Mais elle obtint en 1935 de mettre en service deux lignes de bus, l'une vers Bab Charqi, à la place de la ligne de tramway qu'elle avait renoncé à construire, et l'autre vers l'aéroport de Mezzé. Le changement dans les transports urbains damasains était amorcé.

¹⁴ À Beyrouth, le mouvement s'arrêta plus tôt et ne fut pas aussi dur.

¹⁵ Cet épisode de l'histoire des transports en commun damasains est évidemment à replacer dans le contexte de lutte nationaliste de l'époque du Mandat, comme le montre l'étude de K. Milhorgne.

¹⁶ Les tarifs étaient de 7,5 P.S. pour la première classe, 5 P.S. pour la deuxième, et 2,5 P.S. pour les étudiants. Cf. Chehabi (Q.), p. 118.

¹⁷ Milhorgne (K.), p. 236.

ORGANISATION DES TRANSPORTS PUBLICS SOUS LA SYRIE INDÉPENDANTE

Après la fin de la deuxième guerre mondiale et du Mandat français sur la Syrie, en 1945, Damas, désormais capitale d'un État indépendant, va affirmer sa prééminence dans le pays. La création de l'État d'Israël change les données géopolitiques de la région car Damas est coupée des villes et des ports de Palestine tout proches et n'a plus de liaison routière directe avec l'Égypte. Dès la guerre de 1948, la capitale syrienne sert de refuge à une partie de la population chassée de la Palestine. Les conditions du développement de la ville s'en trouvent rapidement modifiées et le phénomène ne fera que s'amplifier lors des affrontements successifs.

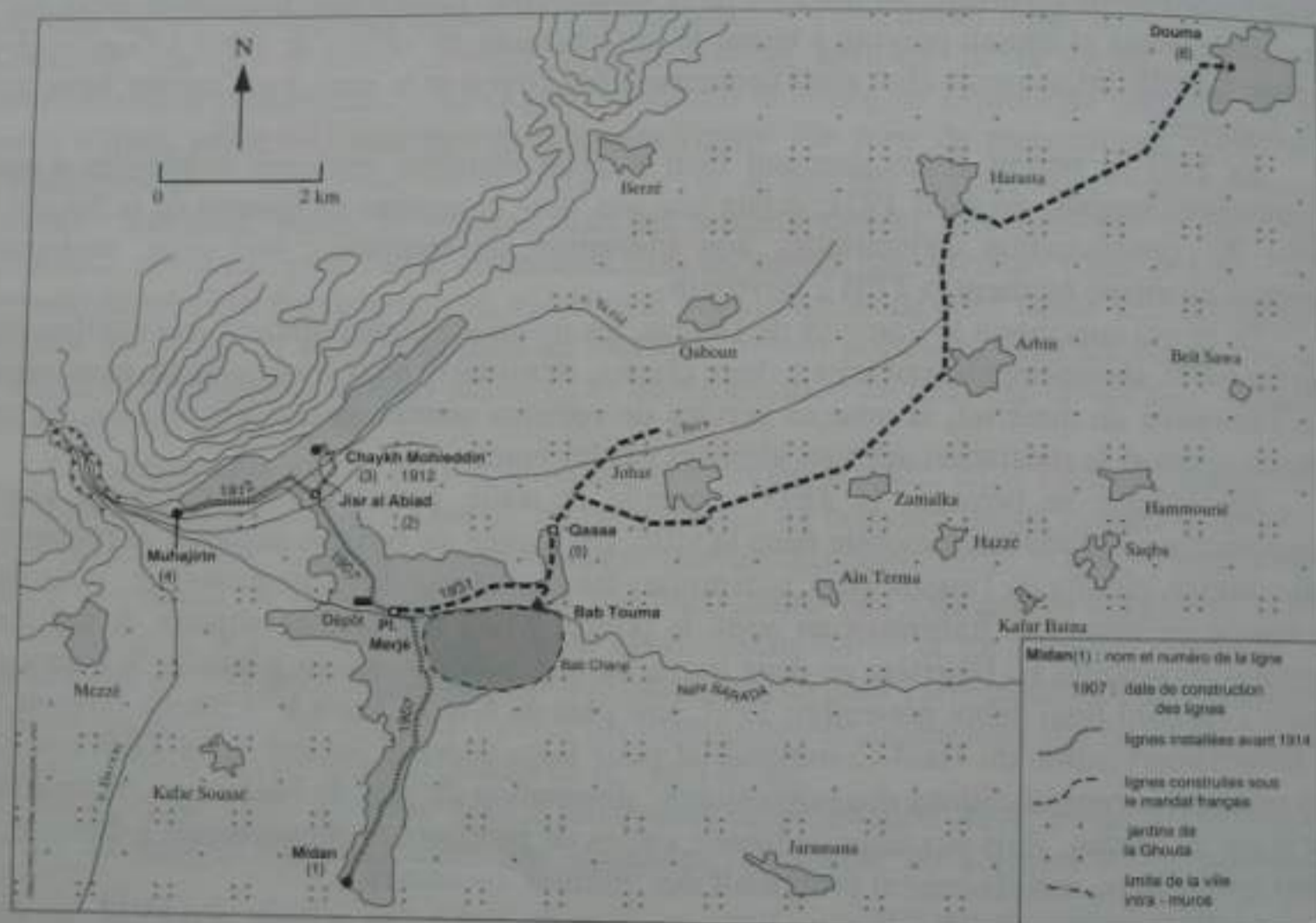


Fig. 2 : Les lignes de tramway en 1939

La ville s'étend rapidement pendant les années cinquante. Le périmètre urbain se transforme et s'éloigne de plus en plus de l'étoile que dessinait le réseau de tramway des années trente. En application du Plan Danger-Écochard de 1936, des quartiers nouveaux à l'urbanisme aéré se construisent, de part et d'autre de la rue Salhiyé, sur les jardins au nord de la ville ancienne, Mazraa, et à l'ouest, Abou Romané. Une nouvelle ville naît entre les quartiers anciens et la montagne. En 1948 et 1949 arrive une première grande vague de réfugiés palestiniens pour lesquels un camp d'urgence est installé au sud du faubourg du Midan. Ce camp, Mukhayyam Yarmouk, deviendra un grand quartier populaire et entraînera l'étalement de la ville dans la partie sud de l'oasis. Enfin, à l'ouest en direction de Mezzé, s'édifient des bâtiments administratifs et universitaires, et au-delà de ce village se dessinent de nouveaux quartiers d'habitation, accentuant l'éirement de la ville en piémont au-dessus de la zone irriguée. Lors du recensement de 1960, la population dépassait 500 000 habitants et la superficie bâtie avait doublé par rapport aux années vingt.

Du tramway aux autobus

Dans la ville nouvelle qui se dessinait, le tramway apparaissait comme de plus en plus inadapté. Les voies étaient en mauvais état, les voitures, surmenées pendant la guerre, n'avaient pas été renouvelées. Les plaintes des usagers se multipliaient¹⁸. La Société, en déficit, ne pouvait pas investir alors qu'il aurait fallu ouvrir de nouvelles lignes. Au contraire, le manque de puissance électrique l'obligeait à diminuer de moitié le nombre des voitures en circulation aux heures de forte affluence du soir ! Le tramway avait de plus en plus de peine à gravir la pente vers les quartiers de Salhiyé et de Muhajirin, gênant les automobiles¹⁹. Les pertes de la Société s'aggravèrent lorsque le gouvernement autorisa la mise en service d'autobus sur les lignes mêmes du tramway. La première ligne privée emprunta la grande rue du Midan que suivait la voie du tramway. La Société ayant protesté contre cette violation du cahier des charges, le propriétaire des autobus baptisa sa ligne Damas-Qadam ; or il fallait suivre la rue du Midan pour atteindre Qadam²⁰. Le succès de cette entreprise et les bénéfices qu'elle permit encouragèrent les propriétaires d'autobus qui assuraient le transport interurbain à faire circuler leurs autobus à l'intérieur de la capitale. Une société mit des autobus en service sur la ligne de Muhajirin, une autre sur la ligne de Qasaa ; toutes deux pratiquaient des tarifs très inférieurs à celui du tramway. La TÊD réclama l'application des conditions de la concession, lui garantissant l'exclusivité de l'exploitation sur les voies où existait une ligne de tramway. Elle perdit son procès car elle était dans l'incapacité de répondre aux injonctions répétées du gouvernement concernant une extension de son réseau. Le service des autobus sur les trois lignes, Midan, Qasaa et Muhajirin, fut donc officialisé. Peu à peu, les lignes se multiplièrent, le nombre de bus passant de 30 à 120 entre 1947 et 1953. Tous les bus partaient de l'avenue al-Nasr, devant le souq Hamidiyé. L'État intervint alors pour organiser ce trafic et la concurrence. À la fin 1953, une réglementation fut imposée aux propriétaires privés auxquels avaient été concédées les lignes. Ils se regroupèrent au sein de la Compagnie de Transport en Commun, *mu'assasat al-naql al-muchtarak*. De même, les taxis s'organisèrent et leur nombre passa de 350 à plus de 600 entre 1957 et 1963.

Cette évolution conduisait naturellement à la fermeture des lignes de tramway. La ligne de Chaykh Mohieddin fut arrêtée la première, puis celle du Midan au milieu des années cinquante. La ligne Merjé-Douma disparut en deux étapes : le tronçon Jobar-Douma fut supprimé le premier en 1960, et seule la ligne Merjé-Jobar fonctionna encore jusqu'à la fin des années soixante.

La seule autre ville de Syrie dotée d'un tramway, Alep, connut une évolution parallèle. Un réseau de lignes d'autobus fut créé à partir de 1952, d'abord pour desservir la banlieue, puis les différents quartiers de la ville. Les lignes de tramway furent supprimées au milieu

¹⁸ Voir la lettre en arabe du 26 novembre 1946 (Archives de Damas, dossier du Ministère des Communications), adressée par l'inspecteur du contrôle des sociétés concessionnaires à la direction de la Société Tramways et Électricité de Damas, qui résume en particulier les griefs des usagers de la ligne Damas-Douma : manque de propreté des voitures, mauvais état des sièges, défaut d'organisation du trafic aller-retour entraînant de grandes pertes de temps, absence de protection contre la pluie et le soleil aux arrêts, dépassement exagéré des rails au-dessus de la chaussée constituant un obstacle au passage des voitures, etc. La lettre fait aussi état d'une réclamation du Bureau d'Hygiène de la Municipalité concernant le nettoyage et la désinsectisation par le DTT des voitures de Cheikh Mohieddin et de Muhajirin.

¹⁹ Cf. Khayr (S.), p. 405. Pour Alep, Hamidé (A.) évoque également les tramways trop lents qui « assourdisaient la ville » et gênaient une circulation dense et multiforme ; *op. cit.*, p. 133.

²⁰ Pour les péripéties de la rivalité entre la Société des Tramways et les transporteurs privés, et pour l'installation progressive des lignes d'autobus, voir Khayr (S.), *op. cit.*, p. 405-407.

des années cinquante, sauf la ligne principale qui suivait le tracé de l'ancienne enceinte au nord de la vieille ville et allait jusqu'au Sérail. À la fin des années cinquante, 11 lignes de bus fonctionnaient dans la ville et en banlieue, à partir d'un point de stationnement unique en centre ville, à Azizié ²¹.

Naissance et essor d'un service public des transports

Le changement de régime politique intervenu en 1958, lors de l'Union avec l'Égypte de Nasser, puis l'arrivée au pouvoir du parti Baath en 1963 mirent au premier plan le rôle de l'État. Il n'était plus question de laisser entre les mains de personnes privées la propriété des moyens de production, grandes exploitations rurales ou usines, comme celle des services généraux, banques ou réseaux de transports ; il parut donc normal que l'État prenne en charge le transport urbain considéré comme un service public. Au début des années soixante furent créées des sociétés publiques de transport urbain, à Damas, puis Alep, Homs et Lattaquié.

Dotées de peu de moyens, ces sociétés publiques tinrent d'abord une place modeste dans les réseaux de transport urbain, et le secteur privé continua à desservir de nombreuses lignes. C'était encore le cas à Damas au début des années soixante-dix. Près de 250 autobus étaient alors en service sur les 17 lignes urbaines ²², mais 5 de ces lignes seulement étaient desservies par la société publique (80 bus publics contre 180 bus privés) et le secteur privé assurait entièrement le service entre la ville et les villages proches (75 bus).

Le durcissement du régime à partir de 1966 avait amené une véritable étatisation de l'économie, avec une hypertrophie progressive du secteur public, alors que des restrictions ou des interdictions d'importations gênaient les activités du secteur privé. Ces mesures touchaient en particulier les importations de véhicules. Le pays vivait alors sur un stock de voitures vieillissantes et pour certaines, dignes du musée, tandis que de nombreux ateliers fabriquaient des autobus montés sur des châssis importés et dotés de moteurs de récupération. L'arrivée au pouvoir du général Asad en 1970 s'accompagna d'une première ouverture économique, et des contingents de voitures furent importés. À partir de 1973, les retombées financières de la guerre d'octobre donnaient à l'État les moyens d'investir, ouvrant une période faste pour le secteur public syrien. C'est ainsi qu'en 1973 puis en 1976, la Société de Transport Public de Damas, STPD, fut dotée d'un parc important d'autobus (Fiat et Man). Un décret lui confia alors le monopole du transport urbain. Entre 1976 et 1980, les autobus de la STPD remplacèrent peu à peu les autobus privés sur toutes les lignes urbaines ²³ et desservirent également les villages environnants ; les transporteurs privés ne purent désormais travailler qu'en dehors des limites de la ville.

La même politique a été suivie à Alep et à Homs dont les sociétés publiques reçurent aussi de nombreux autobus.

Dans le secteur des transports interurbains et régionaux, une orientation semblable fut prise ; une société publique, la Karnak, créée dès 1952, ne se développa véritablement qu'à partir de 1967, date à laquelle elle mit en service ses premiers autocars de tourisme ("pullman"). Ses lignes reliaient Damas aux principales villes syriennes et aux pays voisins.

²¹ Hamidé (A.), *op. cit.*, p. 135.

²² Voir Khayr (S.), *Dimashq*, 1969, p. 407-410, et les données d'un rapport commandé par le gouvernement syrien en 1974 sur les besoins en transports pour Damas à l'horizon 1985.

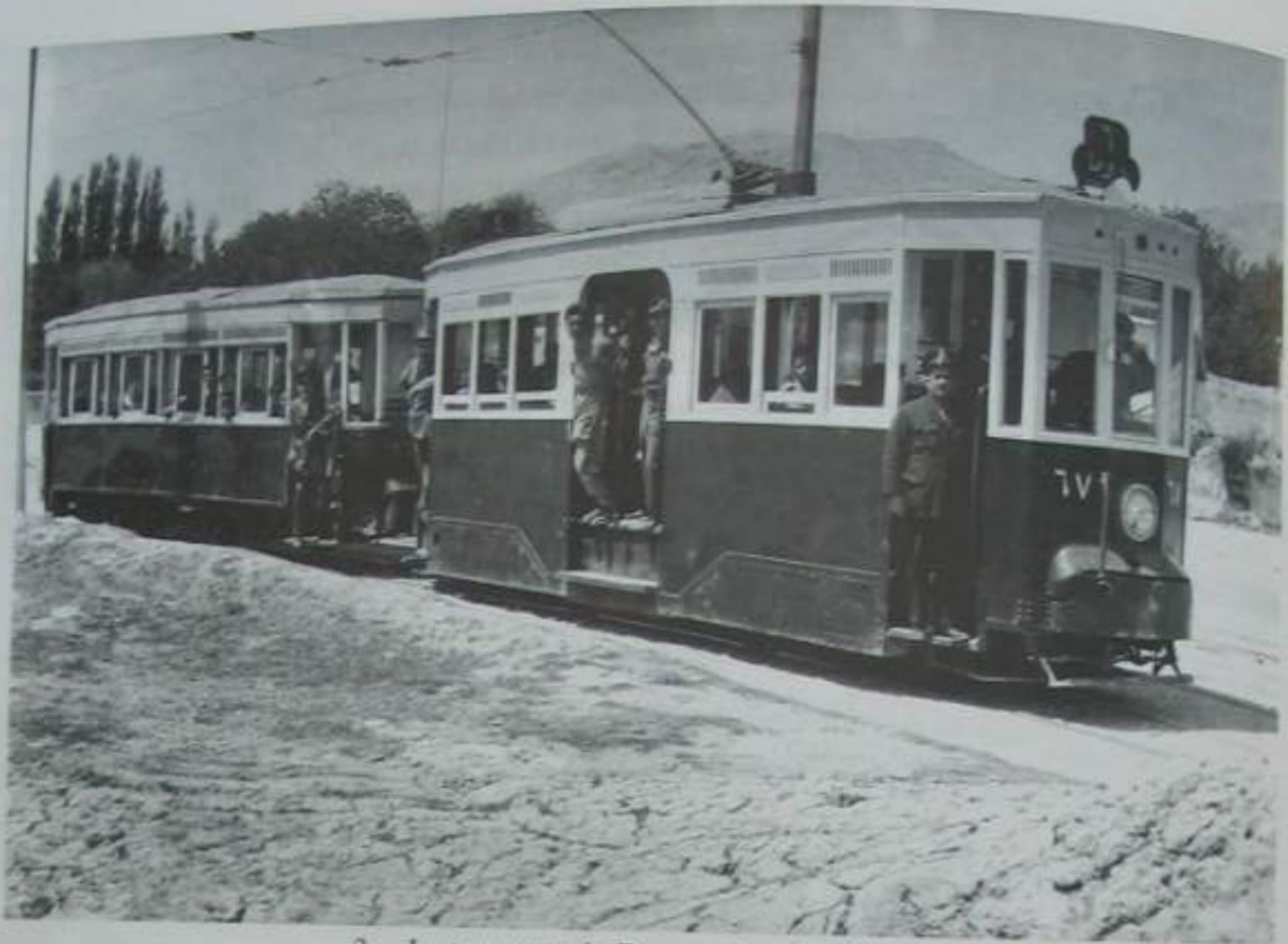
²³ Quatre lignes seulement étaient desservies par des transporteurs privés en 1977 : les lignes de Midhat Pacha, Qaboun, Kafar Soussé et celle de la zone industrielle (Khayr (S.), 1980, p. 412).



1 — Voiture de la Nairn assurant le transport régulier des voyageurs Damas-Bagdad à travers la steppe désertique (photo Azad, fin des années cinquante)



2 — Le tramway de Muhajirin sur la Sikké (photo Azad, fin des années cinquante)



3 – Le tramway de Douma dans la Ghouta
(photo Azad, fin des années cinquante)



4 – Le dépôt et l'atelier de la Société des Tramways à Qaboun
(photo Azad, fin des années cinquante)



5a — La place Merjé avant la guerre de 1914



5b — La Place Merjé dans les années 1920



5c — La Place Merjé dans les années 1930



6 — La place Merjé dans les années 1980
(photo Azad)



7 — Le garage de Baramké, vue partielle ; au premier plan, taxis collectifs pour le Liban et pour la Jordanie ; au second plan, autobus de la Société Karnak (photo Azad, fin des années 1980)



8 — Garage sous le Jisr al-Ra'is, le Pont du Président (1995)



9 – Garage Hamidiyé, entre la rue al-Nasr et le quartier ancien d'al-Qanawat (1995)



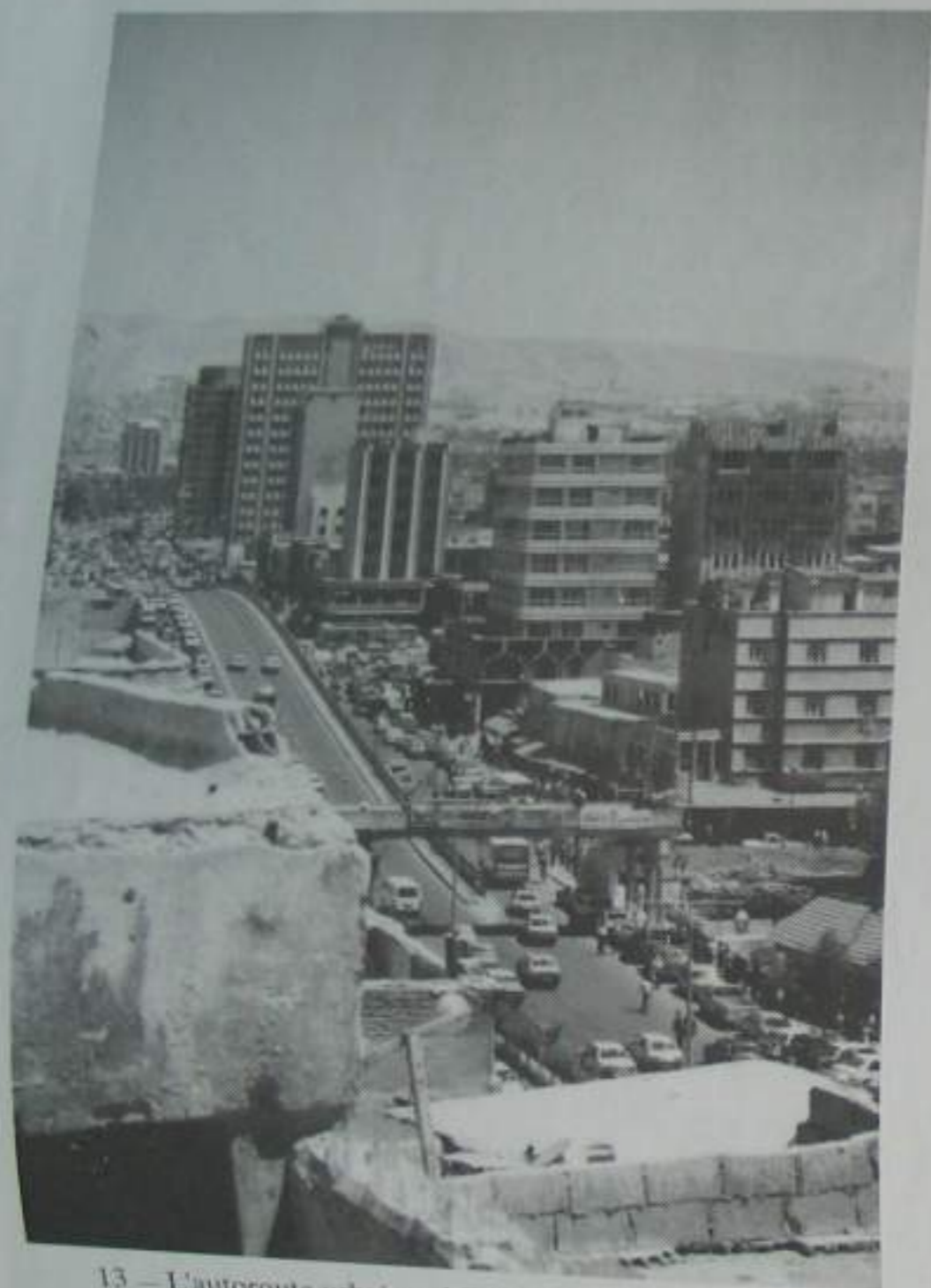
10 – Garage al-Halbouni (actuellement au centre-ville) des autocars assurant les liaisons interurbaines (1995)



11 – Noms des sociétés fonctionnant au Garage Halbouni (1995)



12 – La rue al-Nasr, en direction de la Gare du Hedjaz. Surcharge en véhicules, départ d'une passerelle de piétons (1995)



13 — L'autoroute urbaine al-Thawra draine vers la ville ancienne le flux en provenance des quartiers nord et nord-est (1995)



14 — La rue al-Nasr bute contre l'entrée du Souq Hamidiyé (1995)



15 — Carrefour, rue Thawra à gauche, rue al-Nasr à droite en bas, rue du Midan à droite en haut, voûte du souq Hamidiyé en face, entrée du quartier de Hariqa au deuxième plan à droite (1995)

Fonctionnant à côté d'un secteur privé dont les véhicules étaient souvent à bout de souffle, elle offrait, dans les années 1970, des services de qualité, confort, exactitude, rapidité.

Secteur public et secteur privé se partagent la desserte de Damas et de sa campagne

Au milieu des années 1980, le réseau de transport en commun de Damas et de sa région présentait donc une division nette des activités entre les deux secteurs : la société publique desservait la ville et en partie la banlieue proche ; le secteur privé assurait le transport entre les villages de l'oasis et du Qalamoun, et la ville.

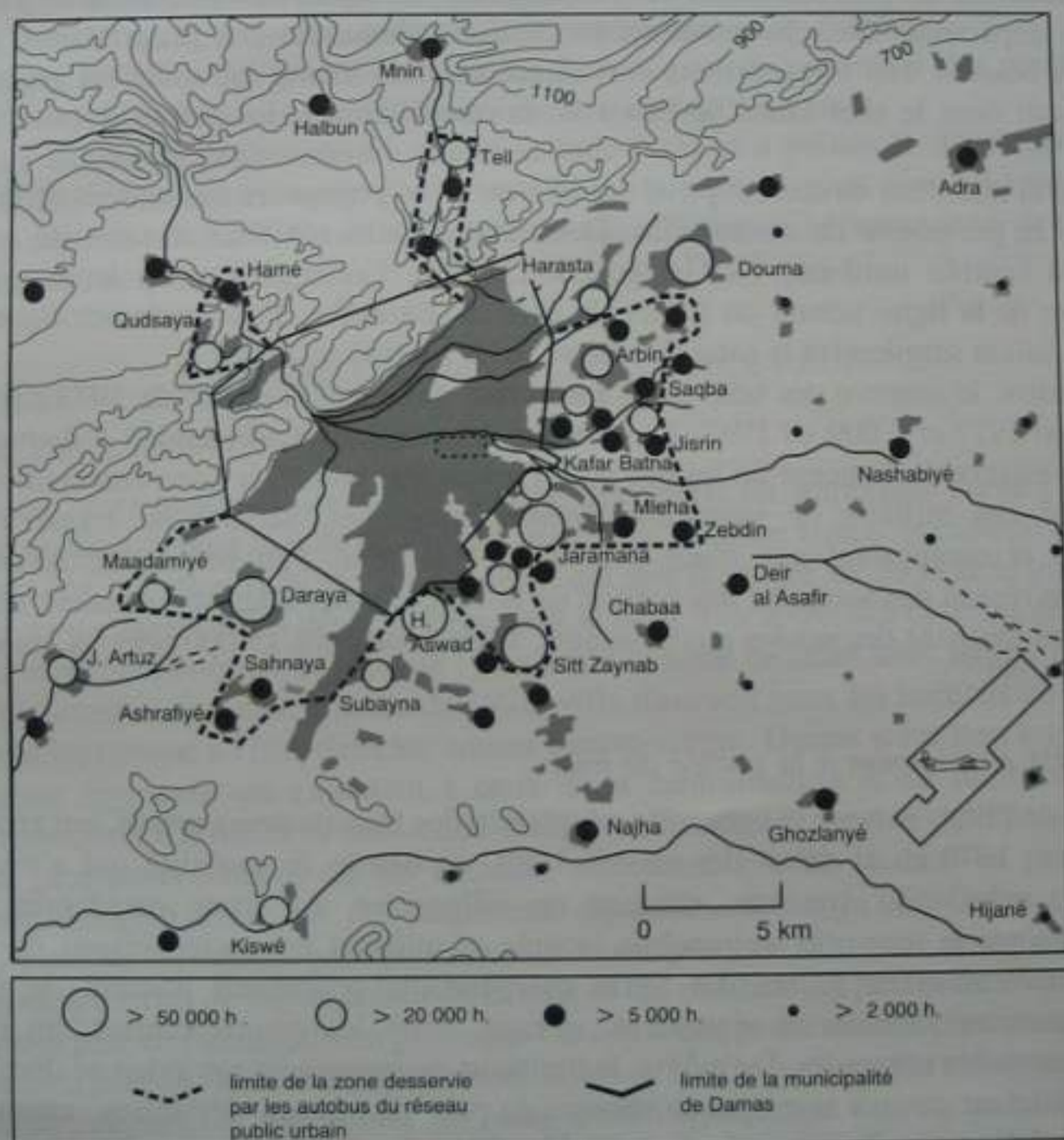


Fig. 3 : Zone périurbaine desservie par les autobus publics en 1987

La STPD assurait alors le service des 18 lignes urbaines, assorties pour certaines de plusieurs variantes, avec 350 autobus. Ces lignes partaient en radiales à partir du centre, sauf une ligne de ceinture qui contournait la ville par le sud, des garages de Qaboun à l'entrée de Mezzé. Quelques microbus privés continuaient à circuler sur des lignes desservant les quartiers de Muhajirin, Salhiyé et Akrad sur les flancs de la montagne où une voirie étroite et une pente trop forte interdisaient le passage des autobus.

Cette société publique faisait aussi fonctionner avec 56 autobus 14 lignes périurbaines. La limite de la zone ainsi desservie, 15 kms au maximum, dessinait en quelque sorte la banlieue résidentielle et le premier bassin de main-d'œuvre de la capitale (voir fig. 3). Les usagers avaient un double avantage : un prix inférieur de moitié à celui des bus du secteur privé (50 P.S. au lieu de 1 L.S.) et l'arrivée au centre de la ville, tout près des souqs et de la Place Merjé²⁴. Ce service par les autobus publics était bien modeste par rapport aux besoins, sachant par ailleurs que le nombre de bus affectés à une ligne était souvent théorique. La desserte de la campagne était donc essentiellement à la charge du secteur privé.

En 1987, 206 bus de taille moyenne et 770 microbus appartenant à de petits entrepreneurs circulaient sur 85 lignes partant de Damas et desservant les villages de la banlieue comme les localités les plus lointaines de la *mohafaza*. Les lignes étaient attribuées par une commission départementale, davantage en fonction des demandes des propriétaires qu'en fonction des besoins. Les transporteurs travaillant sur une même ligne étaient regroupés dans un bureau dont le chef faisait le lien avec la commission et les autorités municipales concernées.

Ces bus et microbus du secteur privé déversaient leurs voyageurs aux entrées de la ville, ou du moins en périphérie du centre-ville. Deux vraies gares routières avaient été aménagées, l'une à l'entrée nord-est, les Garages de Qaboun, l'autre à l'ouest, le long d'une ancienne gare de la ligne venant du Liban, la gare de Baramké. Pour certaines lignes, les départs se faisaient simplement le long d'avenues ou de places.

Par ailleurs, le nombre des taxis avait fortement augmenté à partir de 1973 ; il atteignait 5 000 en 1977 et 8 000 en 1987. Le système des taxis collectifs tendait à disparaître, même si l'on en recensait encore un millier pour Damas. Par contre, le gouvernement syrien avait importé des milliers de mini-camionnettes japonaises, servant au transport des marchandises et comportant une place à côté du chauffeur. Peu bruyantes, adaptées à l'étroitesse du réseau des souqs ou des ruelles de la vieille ville, elles se vendaient de 10 à 12 000 L.S. au tournant des années quatre-vingts. On en comptait 15 000 pour la *mohafaza* de Damas en 1987.

Des transports en commun à la portée de tous

L'effort de l'État, comme la constante adaptation des transporteurs privés, ont répondu, dans les années 1970 et au début des années 1980, au besoin de mobilité qui a toujours caractérisé la population syrienne, citadine ou villageoise. La Syrie mandataire avait rapidement adopté le transport automobile, souple et utilisant un ancien réseau de pistes aisément transformées en routes. La Syrie indépendante construisit nombre de routes nouvelles, dessertes vicinales et régionales, et créa, entre les grands centres, un réseau d'autoroutes gratuites et rapides. De même, le transport des passagers par avion se développa très tôt, bénéficiant jusqu'à une époque récente de prix de passage dérisoires, créant une concurrence réelle entre l'avion et la route²⁵. Un réseau ferré vint encore s'y ajouter sans avoir toujours une vocation économique très assurée.

Cette politique de soutien des transports publics par l'État se manifestait par le maintien de tarifs très bas qui mettaient les déplacements quotidiens à la portée de toutes les bourses, même pour les petits fonctionnaires ou les ouvriers des industries nationalisées dont les

²⁴ Tous les départs des lignes publiques, urbaines comme périurbaines, étaient concentrés entre Jisr Victoria et la rue Thawra, la rue al-Nasr et Merjé-Bahsa.

²⁵ En particulier pour des destinations lointaines comme Deir ez-Zor ou al-Qamishliyé.

salaires étaient très faibles. Le ticket de bus à Damas ne coûtait encore qu'un quart de livre en 1987, ou 50 piastres (une 1/2 livre) pour les trajets sur les lignes périurbaines. Même pour des salaires qui ne dépassaient guère 1 000 L.S., cette dépense demeurait faible. La dépense n'était pas non plus très lourde pour les villageois et l'offre de transport était variée. Les autocars de la Karnak pour les grandes lignes, chefs-lieux des *mohafaza*-s, n'étaient accessibles qu'aux voyageurs ayant réservé leur place au bureau de la compagnie. Beaucoup plus souple était le fonctionnement des grands autobus du secteur privé, appelés familièrement "hop-hop" ; peu confortables et dangereux, mais rapides, ils suivaient un itinéraire fixe mais chargeaient et faisaient descendre les voyageurs à la demande, de même que les minibus. Entre les villes circulaient également de puissants taxis collectifs, alors que les voitures plus anciennes s'arrêtaient à la demande. Les camionnettes-taxis et les tricycles à moteur, fonctionnant à la demande, étaient particulièrement nombreux dans les zones d'ateliers ou les souqs des grandes villes pour le transport de proximité des marchandises. Partout, le relais se faisait aisément d'un mode de transport à un autre.

Cette facilité de déplacement a ralenti l'exode rural et a permis le développement des petites villes, phénomènes notés pour l'ensemble du pays et plus particulièrement pour certaines régions rurales²⁶. Ce relatif équilibre entre l'offre et la demande va se rompre au cours des années quatre-vingts.

II – FAIRE FACE À LA CROISSANCE URBAINE

LA CRISE DES ANNÉES QUATRE-VINGTS

En quelques années, l'État syrien a donc développé un important service public des transports collectifs pour la ville de Damas, mais dans le même temps, la capitale et sa région ont connu une mutation radicale. La décennie qui suit la guerre de 1973 et le premier choc pétrolier a vu s'aggraver les déséquilibres dans le pays. Les nouvelles données géopolitiques ont affecté particulièrement la capitale ; proche de la ligne de front avec Israël, base arrière pour l'intervention au Liban à partir de 1976, ville d'accueil pour les Iraniens au cours de la guerre qui les oppose à l'Iraq dans les années quatre-vingts, Damas subit tous les effets de la conjoncture régionale qui s'ajoutent à ceux de la centralisation et du renforcement d'un pouvoir soucieux d'afficher sa modernité et de contrôler étroitement la capitale.

Les prévisions fondées sur les enquêtes effectuées lors de la mise au point du Plan Directeur de 1965-1968 ont été largement dépassées. Réfugiés du Golan, immigrants ruraux, familles de soldats, ont investi la ville. Les quartiers d'habitat non planifié se sont étendus sur les terres de l'oasis autour de la ville et ont escaladé les pentes de la montagne. La montée des prix de l'immobilier a provoqué l'exode d'une partie des citadins vers les villages proches dont certains se sont transformés en villes de banlieue. Tous les villages de l'oasis et des vallées voisines ont fait l'objet de plans d'aménagement et ont accru leurs offres de logements, leurs activités et leurs relations avec la ville. Damas et sa couronne proche, une trentaine de villages, forment désormais une agglomération d'environ 2,5 millions d'habitants.

L'aide des pays pétroliers, qui avait permis les investissements d'infrastructures et la politique d'industrialisation des années 1974-1980, diminua à partir du début des années

²⁶ Voir Métral (J.), « L'émergence des petites villes dans la moyenne vallée de l'Oronte, Syrie Centrale. Questions de méthodes », in *Citadins, villes, urbanisation dans le monde arabe aujourd'hui*, Tours, URBAMA, 1985.

quatre-vingts, alors que le régime connaissait des difficultés politiques. La Syrie fut atteinte par une crise économique et financière qui s'aggrava au cours des années suivantes. L'inflation atteignit 40% et appauvrit une majorité de la population. Le déficit de la balance commerciale obligea le régime à réduire les importations et à adopter des budgets d'austérité tout en encourageant le développement d'une économie plus libérale et en desserrant le contrôle de l'État sur le secteur privé²⁷. En 1986, la Syrie, étranglée par le manque de devises, était menacée de banqueroute. L'inflation fit un bond catastrophique pour la population, la pénurie de biens de consommation entraîna une contrebande effrénée, enrichissant un petit groupe tandis que la classe moyenne, laminée, voyait fondre ses ressources. La prolétarisation devint visible, en particulier dans la capitale.

La crise aiguë rencontrée par les transports en commun en 1987 est à replacer dans ce contexte. Les autobus étaient en nombre insuffisant et pour beaucoup d'entre eux dans un état déplorable. L'effort de l'État pour équiper la STPD, lorsqu'elle prit complètement en charge les transports urbains, n'avait pas été maintenu au cours des années quatre-vingts. Le contingent acheté dans les années 1970 n'ayant pas été renouvelé, les véhicules avaient donc 10 ou 15 ans d'âge ; la société en possédait théoriquement 550, sur lesquels 400 apparemment en service, chiffre théorique car un pourcentage important (17%, d'après le rapport de la direction) était tous les jours immobilisé par les pannes, le manque de pneus et de pièces de rechange. La Société, souvent obligée de se procurer ces pièces ainsi que des matériaux indispensables sur le marché local, devait les payer en dollars au prix fort. Par ailleurs, pour éviter les risques d'agitation sociale, le gouvernement maintenait les tarifs bas, et on évaluait à 50% le nombre des passagers voyageant sans payer. Le secteur public vit donc s'aggraver ses pertes et ne disposait d'aucun moyen pour faire face à la crise.

Articles, interviews et rapports se multipliaient. Les articles du journal des syndicats en 1987-1988 stigmatisaient le nombre de pannes et le manque de pièces condamnant les bus à rester au dépôt. Les responsables de la société interviewés mettaient l'accent sur le manque de personnel qualifié, chauffeurs, techniciens et ouvriers compétents, dénonçant l'insuffisance des salaires offerts et des stimulants, primes ou avantages (*hawafiz*). Cela provoquait un exode continu des cadres techniques vers le secteur privé et surtout vers le nouveau secteur des transports de tourisme auquel le gouvernement avait accordé une plus grande souplesse de fonctionnement.

Les articles et les rapports parus à cette époque opposent ces contraintes qui pèsent sur le secteur public aux facilités accordées au secteur privé. Les entrepreneurs peuvent répercuter les hausses de leurs frais intermédiaires. Leurs tarifs sont plus élevés, du simple au double, sur les trajets de banlieue où leurs bus sont en concurrence avec les bus publics (1 L.S. au lieu de 50 P.). Pourtant, l'insuffisance et le désordre sont là aussi la règle, et si les transporteurs privés gagnent de l'argent, c'est que les besoins sont immenses. Les limitations dans le domaine des transports. Des carrosseries d'autobus trop lourdes, fabriquées localement, sont montées sur des châssis-moteurs importés, inadaptés à la charge. Le parc est vétuste, les autobus et les microbus privés sont souvent pittoresques sous leurs décors variés mais délabrés. La crise est particulièrement aiguë sur les lignes régionales et les lignes de banlieue autour de Damas. Dans les années 1980, le nombre des bus ou microbus privés en service sur ces lignes n'augmente pas. Venir d'un village, ou même d'un quartier périphérique, suppose plusieurs changements ponctués de marches et d'attentes, la séparation des

²⁷ Voir Perthes (V.), « The Syrian Economy in the 1980s », in *Middle East Journal*, 1992, p. 39-43.

deux réseaux privé/public et la concentration de tous les départs des lignes publiques au centre-ville ajoutant leurs effets à l'insuffisance et au mauvais état des parcs de véhicules. La vie quotidienne est devenue intenable et le fonctionnement de l'administration et de l'économie est de plus en plus perturbé. Pour assurer le ramassage de leurs fonctionnaires et de leurs ouvriers, ministères, entreprises publiques ou privées font appel à des transporteurs du secteur privé ; aux heures cruciales des entrées et sorties des bureaux et usines, les lignes régulières sont encore plus dégarnies.

La commission de la *mohafaza* (préfecture) qui attribue les lignes n'a pas le pouvoir d'imposer une décision. Le propriétaire cherche toujours à se faire attribuer la ligne qui conduit à son village pour y garer son microbus en fin de journée. Il ne peut se détourner de sa ligne pour un service complémentaire ou exceptionnel qu'avec l'accord de la commission. Une plainte des habitants entraîne un contrôle et une amende pour le transporteur absentéiste, mais la police est trop débordée pour que la menace soit dissuasive.

Cependant, un secteur nouveau semble bien fonctionner : c'est un secteur mixte, constitué sous la tutelle du Ministère du Tourisme, pour le transport des groupes touristiques à travers le pays. Deux grandes sociétés se sont créées, la Société Transtour dès 1978 et la Société Orientour au début des années quatre-vingts²⁸. Elles ont pu importer des pullmans, souvent d'occasion, des minibus de 15 à 25 places, des voitures destinées au service de taxi pour l'aéroport et des voitures de location. Ces sociétés ont instauré des services réguliers entre les principales villes et concurrencent à la fois le secteur privé aux autobus bon marché mais délabrés, et la société Karnak dont la flotte est à bout de souffle. Ces nouveaux entrepreneurs sont liés de près au pouvoir et tiennent en même temps une partie de l'équipement hôtelier du pays²⁹. La qualité de leurs autocars et de leur service attire la clientèle et les salaires offerts à leur personnel contribuent à dégarnir les équipes des sociétés publiques, Karnak et sociétés de transport urbain. On voit se dessiner la voie qui va être choisie pour résoudre la crise des transports en commun.

LIBÉRALISATION ÉCONOMIQUE ET ESSOR DU SECTEUR PRIVÉ

La politique d'ouverture économique

La création de ces sociétés mixtes annonce en effet ce que certains analystes ont appelé un second *infatah*, c'est-à-dire l'ouverture économique dans laquelle s'est engagé le gouvernement syrien à partir du huitième Congrès régional du Parti Baath en janvier 1985³⁰. Face aux terribles difficultés économiques de ces années quatre-vingts, pour pallier les carences d'un secteur public très affaibli, résoudre la crise du commerce extérieur et celle des réserves de devises, le gouvernement cherche à encourager les investissements étrangers et surtout arabes dans le cadre de *joint-ventures*, et à mobiliser le capital privé syrien, présent

²⁸ Le Ministère du Tourisme entre pour 25% dans le capital de la Société Transtour. C'est la Caisse d'Épargne de la Poste qui est associée dans le capital de la Société Orientour.

²⁹ Voir le portrait de Abdel Rahman Attar (Société Orientour) et de Saëb Nahas (Société Transtour) dans Bahout (J.), *Les entrepreneurs syriens. Économie, affaires et politique*, numéro spécial des *Cahiers du Cermoc*, n° 7, 1994.

³⁰ Sur les caractères de cet *infatah* des années quatre-vingts, voir Bahout (J.), *op. cit.* ; Perthes (V.), « Le secteur privé, la libéralisation économique et les perspectives de démocratisation : le cas de la Syrie et de certains autres pays arabes », in Gh. Salamé (dir.), *Démocraties sans démocrates*, Paris, 1994, p. 335-371 ; et Picard (É.), « *Infatah* économique et transition démocratique en Syrie », in Bocco (R.) et Djalili (M.) (dir.), *Moyen-Orient : migrations, démocratisation, médiations*, PUF, 1994, p. 221-236.

sur le territoire ou expatrié³¹. Les mêmes noms d'entrepreneurs se retrouvent dans ces nouvelles sociétés du secteur mixte de l'agro-alimentaire et du tourisme. Pour stimuler le secteur privé, l'État assouplit à plusieurs reprises sa politique en matière d'importation : un arrêté de 1987 permet aux exportateurs de conserver 75% de la valeur de leurs exportations en devises pour des importations d'une valeur correspondante. À partir de 1989, plusieurs lois et arrêtés montrent que l'on va en particulier chercher à résoudre la crise des transports par le recours au secteur privé.

Le développement du secteur privé dans les transports

La première mesure spécifique est l'encouragement à la création de sociétés anonymes pour le transport des marchandises en 1989 ; puis en 1990, une loi, complétant un arrêté de 1984, autorise les émigrés syriens à introduire en Syrie un autobus, un microbus, un camion frigorifique ou une camionnette, et un arrêté de la Présidence du Conseil autorise expressément les associations coopératives de transport et les entreprises relevant du secteur privé à importer bus, microbus et chassis-moteurs (de moins de 2 ans), « en vue de trouver des solutions au problème du transport intérieur ».

Mais c'est la loi n° 10, du 4 mai 1991, qui marque le tournant décisif. Destinée à encourager les investissements privés et à attirer en Syrie les capitaux syriens de l'étranger comme les capitaux arabes ou étrangers, la loi crée un Conseil Supérieur des Investissements chargé d'étudier et d'approuver les projets présentés et la constitution de sociétés mixtes, — avec une participation de l'État de 25% —, ou de sociétés par actions et SARL. L'article 11 autorise toutes les importations nécessaires à la réalisation du projet, y compris des voitures de service, en dérogation à toutes les dispositions en vigueur limitant encore les importations et le change³². Ces importations seront exonérées de tous impôts, taxes et droits de douane, sous réserve que les biens importés soient utilisés exclusivement dans le cadre de l'activité liée au projet. La cession de ces biens ne pourra être effectuée qu'avec l'autorisation du Conseil et après acquittement des impôts et taxes sur la base de leur valeur actuelle. L'investisseur pourra ouvrir un compte en devises étrangères auprès de la Banque Commerciale de Syrie. Dans les domaines d'investissement concernés par les dispositions de la loi, les projets s'appliquant aux transports viennent au troisième rang derrière les projets agricoles ou agro-industriels et industriels.

La réponse des investisseurs a été rapide puisque, un an après la publication de la loi, le *Journal Officiel* avait déjà publié une liste de 332 projets approuvés par le Conseil. En juillet 1994, plus de 1 000 projets avaient été inscrits. Dès le mois d'octobre 1991, on note 20 entreprises de transport sur les 70 enregistrées, dont 17 ont leur siège social à Damas ou dans sa banlieue. En mai 1992, près de 100 nouvelles entreprises de transport ont été enregistrées, trois sur quatre étant inscrites à Damas. En juillet 1994, 519 projets (sur 1 046) concernaient les transports. Dans la très grande majorité des cas, il s'agit de transport de voyageurs, souvent associé avec la location de voitures. Le succès de ce secteur d'investissement s'explique aisément : cette activité ne requiert pas l'acquisition de terrains ou d'immeubles, ni celle de machines, et l'immobilisation de capitaux est donc faible. La seule mise de fonds est l'achat (hors taxe) des bus ou microbus. Beaucoup de projets sont proposés par des entreprises individuelles au capital réduit. Les bus sont garés dans des parkings souvent

³¹ Le décret du 31 août 1985 va permettre le développement du secteur mixte du tourisme, et le décret du 26 février 1986 permet la création de sociétés mixtes dans le secteur de l'agriculture et de l'agro-alimentaire.

³² En particulier, le décret législatif n° 24 de 1986 destiné à réprimer la possession de devises étrangères.

improvisés en ville et les microbus se disséminent selon les lieux de résidence du chauffeur ou du propriétaire. Il n'est pas nécessaire de recourir à des spécialistes ; les chauffeurs se recrutent sans peine. Enfin, la crise des transports permet à l'investisseur, qui dispose d'un marché captif, de s'assurer un revenu rapide. Cette loi 10 a joué un rôle-clé dans le déclenchement d'un mouvement économique car elle a manifesté la volonté du gouvernement de changer de cap ; les investisseurs privés ne se sont plus senti menacés de spoliation comme c'était le cas jusque-là, même dans des périodes de relative ouverture économique du régime. Les commerçants-exportateurs en possession de devises étrangères ont été rassurés. S'ils n'avaient pas la capacité de créer une entreprise "loi n° 10", ils pouvaient importer des microbus en demandant à bénéficier des dispositions précédentes, par exemple l'arrêté de 1987 autorisant l'utilisation de ces devises. L'achat de microbus était même une condition pour bénéficier des facilités d'importations offertes par la loi. Ces microbus ont été soit affectés à des lignes régulières, soit utilisés pour faire du transport à la demande.

Dans la pratique, deux types de plaques minéralogiques signalent la différence de statut des microbus : numéros en noir sur fond rouge pour les véhicules appartenant à des sociétés créées selon les dispositions de la loi n° 10, en rouge sur fond blanc pour les microbus importés, également hors taxes, grâce aux lois d'encouragement aux exportations. Quant aux voitures destinées à la location, elles sont dotées de plaques bleues et blanches.

Fonctionnement et types d'entreprises

Les sociétés constituées selon la loi n° 10 sont de taille et d'objectif variés, comme le montrent les quelques exemples suivants :

— la Société M est une grosse société qui a choisi la diversification des activités et l'extension sur le territoire. Créée parmi les premières du secteur en 1992, elle possède 220 véhicules, 10 autocars de plus de 27 passagers, 100 microbus (de 14 à 25 places) et 110 voitures de location. Elle a affecté 5 de ses autocars à des services réguliers (2 autocars sur la ligne Damas-Alep, 2 sur celle de Damas-Lattaquié et 1 sur la ligne Damas-Deir ez-Zor) ; 5 restent disponibles pour des services à la demande. Sur les microbus, 80 ont été affectés à des lignes urbaines ou rurales, à Alep, Idlib, Tartous, Banyas, Raqqa, et le plus grand nombre à Damas. 20 autres font du ramassage scolaire ou du transport de groupes. Quant aux voitures, 40 sont employées comme taxis pour l'aéroport, le Liban et la Jordanie ; les autres sont louées sans chauffeur. La direction de la société est installée sur une grande avenue du centre de Damas ; elle possède des bureaux de location pour ses taxis et ses voitures et un garage à Sahnaya, à 10 kms au sud de la ville. Elle emploie 130 personnes dont 110 chauffeurs. Pour la région d'Alep, elle a confié ses intérêts à un gérant qui prend une commission sur les locations.

— la Société D est plus modeste. Les capitaux ont été fournis en majorité par des Syriens résidant aux États-Unis et au Nigéria. Ils ont permis d'importer 15 microbus et 20 voitures de location, d'acheter un local-bureau dans le quartier résidentiel d'Abou Romané et de louer un garage à Qaboun, en périphérie. Les quatre personnes travaillant au bureau et les 20 chauffeurs, payés au mois, constituent tout le personnel de la société. 10 microbus sur 15 ont été affectés à Damas sur des lignes urbaines et périurbaines, et un sur une ligne Alep-Idlib ; 4 restent disponibles pour des transports de groupes. Les voitures sont louées sans chauffeur, en général au mois.

— la Société DT a été créée en 1993. Elle possède 270 voitures de location, la plupart louées sans chauffeur, 25 autocars, coréens comme les voitures, 5 microbus de 24 passagers

et 5 camions. Elle emploie 25 personnes dans ses bureaux et 75 chauffeurs et assistants-serveurs. Ses autocars desservent quotidiennement les villes de la côte, ainsi qu'Alep, Deir ez-Zor et les villes de Djéziré. La Société ne gère ses intérêts directement qu'à Damas. Dans les autres *mohafaza-s*, elle confie la gestion à un agent, *wakil*, qui prélève 10% de commission sur les locations. Cette société a donc investi dans le transport interurbain et non dans les petits microbus pour le transport urbain.

Ces exemples montrent que ces sociétés n'ont affecté en général qu'une petite partie de leur parc au transport sur les lignes urbaines et périurbaines, considérées comme peu rentables et provoquant une usure rapide du matériel. Pour Damas et sa campagne, 1/12^e seulement du parc de microbus relève de la loi n° 10.

Le service urbain et périurbain est donc assuré essentiellement par des microbus relevant des lois sur les exportations (arrêté de 1987 essentiellement), à plaques minéralogiques rouges sur fond blanc. Les commerçants disposant de devises, qui ont importé ces véhicules, ne les ont en général pas exploités eux-mêmes, mais les ont revendus à de petits exploitants, non sans faire d'importants bénéfices. Au début des années 1990, les microbus étaient vendus entre 1 million et 1,2 million de L.S (soit environ 120 000 F.). Puis l'abondance de l'offre, la concurrence sur les lignes et la baisse du prix du ticket imposée par le gouvernement ont amené une diminution des revenus et le prix du microbus sur le marché est tombé jusqu'à 750 000 L.S. fin 1993, pour remonter à 900 000 en 1994 lorsque les importations ont été limitées ; il s'est donc constitué un marché, avec ses spéculateurs, ses gagnants et ses perdants.

L'acheteur, parfois plusieurs personnes associées pour l'achat d'un microbus, peut exploiter directement son microbus – il partage alors souvent la conduite avec un autre chauffeur – ou le donner en location. Ce modèle de petite entreprise, de caractère informel et souvent familial, fondée sur l'association capital-travail, se retrouve en Syrie dans tous les secteurs économiques. Dans le cas du transport urbain ou périurbain, il n'y a pas de versement de salaire au chauffeur, mais deux types de contrats : soit, comme pour les taxis, la location au mois, pour une somme comprise entre 20 et 30 000 L.S. plus le versement d'une caution importante (en général 100 000 L.S.) ; soit la rémunération au pourcentage, en général 25%, à la journée ou à la semaine, le propriétaire payant alors l'essence. Le contrat entre le(s) propriétaire(s) et le chauffeur est toujours oral et basé sur la confiance ; il n'y a pas de tickets distribués donc pas de comptage possible du nombre des passagers. Aucun contrôle n'existe sur le nombre d'heures de conduite d'affilée.

En l'espace de deux ans, la situation sur les routes et dans les villes syriennes s'est renversée. On est passé de la pénurie dramatique à l'abondance, et parfois au trop-plein sur certaines lignes, non sans une exploitation poussée de la résistance des chauffeurs. Des centaines de microbus de couleur blanche, les "souris blanches" ou les "rats blancs" – selon que l'on est en faveur ou non des microbus –, sillonnent les rues des grandes villes. Une bourgeoisie liée au régime a su profiter de cette libéralisation et un afflux de voitures de location et de voitures privées, souvent luxueuses, s'est ajouté au flot des microbus, provoquant, en particulier à Damas, de terribles embouteillages. Les campagnes sont désenclavées ; sur les lignes périurbaines, la concurrence pousse les chauffeurs de microbus à chercher le client à toute heure et à multiplier les voyages.

Un système à la fois souple et bien organisé s'est mis en place dans le transport interurbain : places louées, horaires fixes, bureaux et gargottes souvent associés. Chaque petite ville a sa propre société privée la reliant au chef-lieu et à la capitale. La circulation intense

de minibus sur les routes secondaires, à la fin de la journée continue de travail, montre que dans cette Syrie nouvelle, travailler dans la grande ville et habiter dans sa petite ville ou son village est un choix désormais courant, et bien des villages portent dans leur aménagement et le type d'habitat la marque de ce choix.

L'effort d'adaptation du secteur public

Les sociétés publiques de transport urbain n'ont pas été supprimées, mais elles ont bien mal supporté le choc de l'arrivée massive des petits transporteurs privés. Le manque de personnel déjà dénoncé en 1987 a tourné à la véritable hémorragie ; les rares autobus conservés sur les lignes ont été délaissés par la clientèle et circulent quasiment à vide. La situation peut être constatée dans les quatre grandes villes où existent des sociétés publiques, Damas, Alep, Homs et Lattaquié, et chacun semble attendre la disparition de ce symbole de l'incapacité de l'État à assurer la vie quotidienne des citoyens. Pourtant, en 1988, au plus fort de la crise, l'État avait passé un contrat avec la Yougoslavie pour l'achat de 800 autobus qui seraient partagés entre les 4 villes. Ces autobus ont été livrés en 1990 et 1991, mais cela n'a pas suffi à renverser la situation.

Une enquête menée en 1994 auprès des responsables de la société de la ville de Damas montre ces extrêmes difficultés de fonctionnement mais fait cependant apparaître une volonté nouvelle. Pour ne pas disparaître, il a fallu se réorganiser, trouver du personnel, varier les services offerts. La société emploie près de 2 200 personnes dont plus de 1 000 chauffeurs. Elle a reçu 300 des 800 autobus yougoslaves. Elle possède donc un parc de 858 autobus dont 450 à 500 peuvent être en état de marche quotidiennement. Les pneus manquent toujours et les pièces de rechange sont hors de prix. N'offrant qu'un salaire dérisoire de 2 000 L.S. par mois (moins de 300 F.), elle ne peut trouver de chauffeurs à Damas même et doit recruter dans la campagne des hommes qui ont une terre ou un petit commerce et pour lesquels ce sera un complément de revenu. 45 bus sont utilisés pour le ramassage de nuit de ce personnel, puis celui des fonctionnaires et des ouvriers d'entretien qu'il faut amener aux trois ateliers de réparation dont l'un est à 25 kms au nord-est de la ville. Entre 6 h. et 8 h., la plus grande partie des autobus sert au ramassage des ouvriers des usines d'État, puis à celui des fonctionnaires, remplaçant les transporteurs privés auxquels ce travail a été interdit désormais. Il faut absolument compenser le manque à gagner de la société sur les lignes urbaines régulières ; ce service est maintenu, mais des efforts sont surtout faits pour les lignes de banlieue, quartiers périphériques ou villages plus éloignés où la demande est considérable et les moyens de la population réduits ; les tarifs des autobus publics sont beaucoup moins élevés que ceux des microbus privés, dont les chauffeurs tentent de s'opposer à cette progression dans leur domaine réservé. Les responsables croient à l'importance du maintien d'un service public mais ils savent que ce maintien passe par un changement d'image de leur société auprès des usagers ; pour cela, il faut un changement de gestion et un effort financier de la part de l'État employeur. Or, dans l'effervescence que connaît actuellement l'économie syrienne, le secteur d'État ne suit guère le mouvement et ses employés ne peuvent survivre avec leurs maigres salaires. Les maux dont a souffert ce service public des transports sont donc toujours là : tarifs trop bas, manque de matériel neuf et de pièces, difficulté d'avoir un personnel compétent et motivé.

L'expérience d'une autre grande ville, Hama, peut être intéressante à étudier pour orienter les choix du gouvernement. La municipalité, en l'absence d'une société publique, a choisi une solution intermédiaire. Elle a adjugé les lignes de transport urbain à des sociétés

privées pour une durée de 7 ans. Le prix des billets est fixé par la mairie, mais chacun semble y trouver son compte et les microbus n'ont pas eu le même succès qu'ailleurs. Par ailleurs, des villes qui ont connu un très fort développement dans les vingt dernières années comme Tabqa, Raqqa ou Deir ez-Zor sur l'Euphrate, ou al-Qamishliyé en Djéziré, se sont dotées de transports publics municipaux efficaces, les microbus assurant les liaisons campagne-ville.

L'État était également présent dans les transports interurbains grâce à la Société Karnak. Depuis la création du secteur mixte du transport touristique et la floraison d'entreprises privées à la suite de la publication de la loi 10, il semblait avoir renoncé à investir dans ce secteur d'activité. Les autocars de la Karnak ont pour la plupart plus de 12 ans, et la Société n'a cessé de perdre sa clientèle, ainsi que nombre de ses chauffeurs, au profit des sociétés mixtes ou des sociétés privées récentes. Pourtant, là aussi, on rencontrait au printemps 1994 un état d'esprit plus combatif. Une centaine de nouveaux autocars étaient attendus et devaient permettre d'améliorer le service sur les lignes interurbaines et internationales. Par ailleurs, la Société a bénéficié dans les années quatre-vingts d'un développement de l'activité touristique et de la venue des touristes iraniens, en particulier. Depuis 1990, elle a investi dans des installations sur la côte syrienne, camps de toile, chalets, restaurants, et compte renforcer sa présence dans ce secteur dans les années à venir³³.

III – LE NOUVEAU PAYSAGE DES TRANSPORTS DAMASCAINS

L'ABONDANCE DE L'OFFRE

La desserte urbaine et l'extension du nouveau centre

Le réseau des autobus de la société publique reproduit en 1994 la plus grande part du schéma de 1987, mais le provisoire est la règle dans la situation actuelle. La société joue la diversification, et le service sur les lignes régulières est bien souvent réduit au minimum. Une improvisation quasi quotidienne est nécessaire pour tenir compte à la fois du nombre de bus disponibles et de l'espace laissé par la concurrence. Toutes les lignes, y compris celles qui desservent les villages de l'oasis, rayonnent à partir des points de départ traditionnels du centre, Souq Hamidiyé et Bahsa, auxquels s'ajoute le garage de Jisr al-Ra'is, sous le Pont du Président.

Au mois de mai 1994, près de 3 000 microbus du secteur privé étaient inscrits sur les lignes de Damas-ville. Sur ce total, 156 appartiennent à des sociétés créées selon la loi n° 10. La très grande majorité relève donc de la loi sur les exportations et fonctionne sur l'association traditionnelle propriétaire(s)-chauffeur(s). Ces 3 000 microbus se répartissent sur environ 80 lignes, chiffre susceptible de varier d'un mois ou d'une semaine à l'autre. Le nombre de microbus affectés à une même ligne peut aller de quelques unités seulement, à 150 ou même 200 véhicules.

Ce nouveau réseau est en cours de constitution et son décryptage n'est pas aisé.

Les lignes "classiques", héritières des anciennes lignes de tramway et des premiers réseaux d'autobus, qui relient les divers quartiers au centre, ont été multipliées et étendues : à la desserte des anciens faubourgs, Muhajirin, Midan, Qasaa, s'ajoute celle des grands quartiers populaires du sud et du sud-est, camps du Yarmouk et de Palestine, quartier

³³ Rapport du Directeur de la Société Karnak sur le développement de la Société de 1952 à 1994.

spontané de Duwayl'a, et celle des périphéries ouest, Dummar et Mezzé, et nord-est, Berzé, Qaboun.

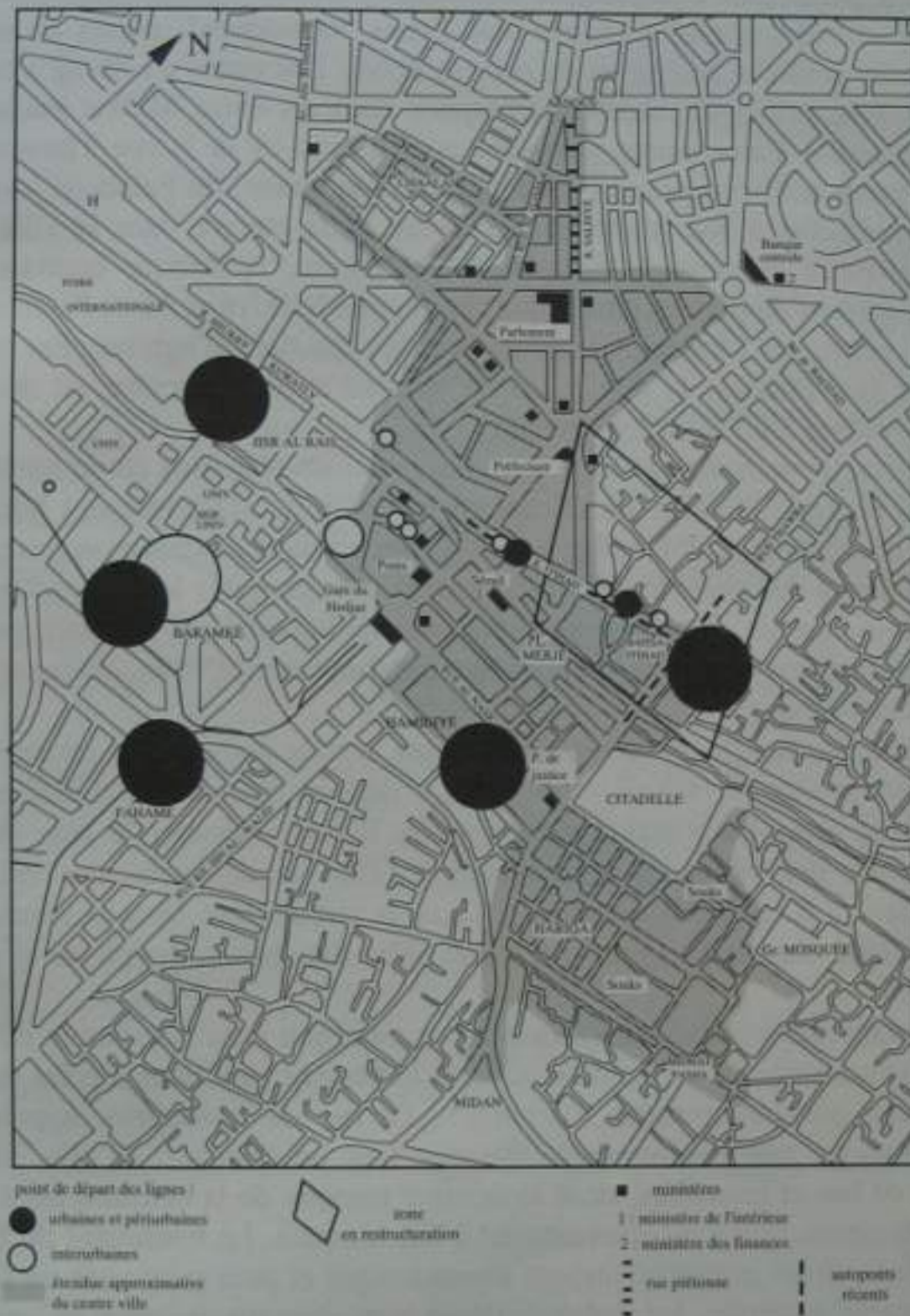


Fig. 4 : La desserte du centre-ville par les transports en commun

Les lignes nouvelles sont périphériques ou transversales : deux lignes de ceinture partent des garages de Qaboun : la ceinture nord qui traverse tous les quartiers situés au flanc du Qassioun jusqu'à Muhajirin (200 microbus) ; et la ceinture sud qui contourne par l'est et le sud la ville intra-muros pour atteindre l'hôpital Mu'assat à l'entrée de Mezzé (215 microbus). Des lignes transversales évitent les changements en centre-ville : lignes est-ouest comme les lignes Garage de Qaboun-Mezzé, ou Bab Tuma-Université, ou lignes nord-sud comme la ligne Muhajirin-Midan et Muhajirin-zone industrielle. Enfin, de nombreuses

liaisons périphériques ont été mises en place, d'une gare routière ou d'un quartier vers un autre, sans passer par le centre.

La figure 4 permet de comprendre comment s'effectue actuellement la desserte du centre-ville à partir des points d'arrivée des lignes "classiques", points où sont associés autobus du secteur public et microbus du secteur privé. Les zones d'activité s'étendent dans la ville intra-muros, principalement dans l'espace compris entre Midhat Pacha, la grande mosquée et la citadelle. Extra-muros, outre une zone au sud-est de la rue Thawra, au pied de la citadelle, le centre actif comprend l'ancienne ville ottomane, du Palais de justice à Bahsa, et de la gare du Hedjaz à Jisr Victoria. Ce centre actif couvre dans la ville mandataire l'espace compris entre le cours du Barada, la Préfecture, la Banque centrale et la Place Arnous. Des extensions de plus en plus importantes entre Salhiyé et Abou Romané entraînent l'annexion à ce centre de Chaalan, autrefois paisible quartier d'habitat. Par ailleurs, tout l'espace entre la rue Thawra, le boulevard de Bagdad et la Préfecture est destiné à brève échéance à être intégré à un futur hypercentre.

Les taxis, actuellement plus de 15 000, ont des stations réparties en de nombreux points de la ville, mais chargent surtout les clients au fil des rues ; relativement bon marché, ils conservent leur clientèle et se défendent face à la concurrence. Certaines voitures sont louées par des propriétaires à des chauffeurs qui travaillent sans compter leur temps pour subvenir aux besoins de leur famille. D'autres taxis, relevant de bureaux de location, pratiquent des prises en charge forfaitaires d'une demi-heure ou d'une heure, très onéreuses, mais sont surtout destinés aux étrangers.

9 700 voitures particulières ont été introduites avec le statut de la loi sur les investissements et s'ajoutent aux 64 000 voitures privées déjà en circulation et aux mini-camionnettes qui circulent surtout aux alentours des souqs. Il faut y ajouter le parc de camions et celui, considérable, des véhicules appartenant à l'État et des véhicules militaires. Les microbus s'arrêtant à la demande comme les taxis, la circulation, lente et heurtée, ponctuée de klaxons, a un côté chaotique, mais le système offre une grande souplesse et convient aux habitudes.

Le pourcentage des véhicules de transport en commun dans l'ensemble du trafic va de 50 à 65% et le pourcentage de taxis est en général nettement supérieur à celui des microbus. Certains axes sont particulièrement surchargés. La rue de Muhajirin, appelée *sikké*, la "voie" (du tramway), très commerçante, dessert tout un quartier, et elle est suivie par plusieurs lignes de bus et microbus, dont le dernier tronçon de la ceinture nord. Entre 6 h. et 8 h. du soir, la circulation y est souvent tout à fait bloquée. Le boulevard de Bagdad, voie large, bordée de trottoirs confortables, est à sens unique et peut supporter un trafic important. D'une manière générale, les embouteillages sont devenus la plaie du centre-ville. Il n'existe encore qu'un seul parking souterrain en centre-ville. Dans nombre de rues secondaires, le parking se fait sur les trottoirs. Le parking se fait sur les trottoirs et les piétons sont constamment menacés par des véhicules qui semblent les ignorer. En certains points, des passerelles pour piétons ont été élevées pour faciliter la circulation automobile. La police de la circulation se montre très débonnaire à l'égard des chauffeurs de voitures particulières, relativement peu nombreuses dans une ville de piétons, et dont les propriétaires sont présumés riches et puissants.



Fig. 5 : Organisation de la desserte urbaine

La desserte périurbaine

Les villages les plus proches sont desservis à la fois par des autobus de la société publique et par les microbus du secteur privé. Les autobus publics ont conservé l'avantage, déjà noté en 1987, de pouvoir amener leurs passagers jusqu'au centre de la ville. Ils partent en général du souq Hamidiyé, de Bahsa ou de la gare routière située sous le Pont du Président. Une cinquantaine d'autobus desservent les quartiers d'habitat non planifié du sud de la ville, Dahadil, Tadamone ou Nahr al-'Aïshé, et les villages-camps de Soubayné ou Hajjira. Des essais ont été faits pour ouvrir des lignes vers des villages plus éloignés, Nashabiyé ou Kiswé, la première petite ville sur la route de la Jordanie. Une tentative pour ouvrir une ligne Damas-Deraa s'est heurtée à la contestation des chauffeurs de microbus.

Comme dans les années quatre-vingts, c'est le secteur privé qui assure l'essentiel des transports en dehors de la ville, mais avec une augmentation radicale de ses moyens. Les chiffres parlent d'eux-mêmes : en 1987, 206 bus et 774 microbus sont théoriquement inscrits sur les lignes de la *mohafaza* de Damas-campagne. À quelques unités près, c'est le chiffre du début des années 1980, alors que le processus d'urbanisation s'accélère dans toute la région. À la fin de 1991, on est passé à 1 278 microbus, et en octobre 1993, à 3 635. Il faut noter que le nombre de microbus dont le statut relève de la loi n° 10 n'est que de 375. Comme sur les lignes urbaines, la plupart des microbus n'appartiennent pas à des sociétés mais à des particuliers.

Ces microbus sont immatriculés *Rif Dimashq*, Damas-campagne. L'écusson dessiné sur la portière porte également le lieu de destination et le prix, pas très élevé, entre 3 et 6 L.S. jusqu'à 20 kms de Damas. L'argent circule de main en main, un passager se chargeant de la collecte. L'arrêt se fait à la demande, l'étroitesse du véhicule exigeant une bonne volonté que les voyageurs ne marchandent pas. Comme dans la configuration précédente, ces microbus s'arrêtent dans des garages en bordure de la ville qui constituent en même temps des terminus pour de nombreuses lignes urbaines.

La vie a été transformée dans de nombreux villages, pénalisés jusque-là soit par leur éloignement, soit par l'importance de leur population. Quelques exemples concrets permettent d'apprécier ce changement, mais il est encore trop tôt pour en évaluer les conséquences sur l'économie régionale, le marché foncier ou l'évolution des loyers.

Qabr al-Sitt, situé à 8 kms au sud de Damas, modeste village sunnite abritant le tombeau d'une descendante d'Ali, avait moins de 800 habitants dans les années cinquante. Aujourd'hui, il en compte plus de 60 000, réfugiés du Djaulân, Palestiniens, mais surtout chiïtes venus du Liban, d'Iran ou opposants irakiens qui se sont installés près du sanctuaire, signalé par un somptueux et vaste monument. Un grand centre commercial augmente l'attrait des lieux. 11 bus et 65 microbus assuraient la liaison avec Damas en 1987. Aujourd'hui, 5 bus publics partent du centre de Damas pour ce lieu de pèlerinage, rebaptisé Sitt Zeinab, et 213 microbus privés le desservent jusque tard dans la nuit, à partir de la zone industrielle au sud de la vieille ville.

La petite ville de Tell dans la vallée du Mnin au nord de Damas ne disposait il y a dix ans que d'une douzaine de microbus et de quelques véhicules la desservant au passage avant de gagner les villages en amont. En novembre 1993, 120 microbus assuraient la liaison Tell-Damas, témoignage des nombreuses activités des Tellin dans la capitale.

Si l'on passe du niveau d'un village à celui d'une région, le changement n'est pas moindre. La desserte des villages du Merj, campagne ouverte en périphérie de l'oasis, passe d'une soixantaine de bus en 1987, à 162 en 1993. Nashabiyé, chef-lieu de *nahiyat*, canton, est

GESTION DE LA CRISE

Pour trouver une issue rapide à la crise, l'État a fait appel au secteur privé, c'est-à-dire à tous les acteurs économiques et pas seulement à une caste de commerçants ou d'hommes d'affaires liée au pouvoir. Il a dû négocier la participation de ces nouveaux partenaires, accepter des compromis et même une amorce de débat pour une sorte de cogestion de la crise. Les problèmes posés vont-ils accélérer l'évolution du pays, entraîner le pouvoir au-delà d'une libéralisation économique contrôlée ? Vont-ils l'obliger à répondre à l'exigence diffuse dans la société d'un fonctionnement plus démocratique du gouvernement ³⁴ ?

Vers un débat démocratique

Tout en demandant au secteur privé de prendre le relais, l'État a voulu garder le contrôle de cette activité par l'attribution des lignes et surtout la fixation des tarifs. Les prix de la course en ville, fixés en 1992 à 5 L.S, ont été baissés en 1993 à 3 L.S. Cette baisse autoritaire devait favoriser l'usager, pour lequel les déplacements quotidiens représentaient une dépense considérable par rapport aux salaires dérisoires que continuait à verser l'État à ses employés. Mais elle a pénalisé les propriétaires et surtout les chauffeurs, qu'ils soient rémunérés au pourcentage ou qu'ils prennent leur véhicule en location au mois. En mars 1994, les tarifs ont été augmentés d'un quart de livre pour compenser l'augmentation du prix du gasoil, alors que l'inflation de la fin des années quatre-vingts a pratiquement fait disparaître la pièce de 25 piastres.

Les lignes sont toujours attribuées par les commissions de *mohafaza* auxquelles s'adressent les propriétaires. Ceux-ci peuvent demander à changer de ligne — jusqu'à 2 fois sur 3 mois pour les microbus des sociétés loi 10 — si le premier choix ne leur convient plus ; si les changements de ligne sont moins volontiers accordés aux minibus ne relevant pas de la loi 10, ces facilités et les hésitations des propriétaires de micros à la recherche de la ligne la plus rentable obligent à une improvisation quotidienne. Des plaques ont été imposées, placées sur les portières des microbus, indiquant la *mohafaza*, la ligne, le prix. Les microbus appartenant à des sociétés relevant de la loi 10 doivent désormais afficher lisiblement le nom de la société.

Il apparaît bien que la crise est ainsi gérée au jour le jour. Les importations de microbus sont autorisées, limitées, ou interdites, selon les circonstances ; les règlements de circulation et les tarifs sont modifiés en fonction de l'évolution de la situation concrète. On a donc une sorte de mouvement de va-et-vient entre propositions du gouvernement, réponses de la société, nouvelle décision des autorités, et adaptation de la profession et des usagers. Une certaine forme de dialogue s'instaure à travers protestations et affinement des décisions. Une ébauche de débat démocratique a lieu dans la presse, qui publie des réclamations précises, des suggestions, et qui dénonce des mesures gouvernementales ou des détournements de la loi par des citoyens. Le syndicat des transports, auquel sont inscrits la plupart des gens de la profession (l'inscription n'est pas obligatoire) cherche à prendre sa place dans le débat. Syndicat officiel selon le système de l'État baathiste, il est à la fois le bureau de la profession et une caisse de solidarité ³⁵. Le président du syndicat unique Damas-ville et Damas-campagne est membre de droit des commissions des transports des deux *mohafaza-s* qui attribuent les lignes et débattent des divers projets et des mesures pratiques. Sa position de

³⁴ Voir l'analyse de Picard (É.), *op. cit.*

³⁵ Le nombre d'adhérents a fortement augmenté en 1992 et 1993, mais l'organisation et le rôle du syndicat sont restés les mêmes que dans la période précédente.

principe est la défense d'un service public, et il a beau jeu de dénoncer « l'application anarchique » de la loi sur les investissements, la multiplication des sociétés de transport (500 pour la Syrie), leur emprise sur l'espace public à Damas, le détournement de la loi par certains à des fins personnelles et non à des fins d'investissement. Prononçant un discours à l'occasion de la journée mondiale de la circulation en mai 1994, il recommande à ces sociétés « de prendre conscience des problèmes nouveaux qu'elles posent pour ne pas susciter l'hostilité des citoyens avec qui elles sont en contact direct ». Il propose de mettre un terme à la création de sociétés nouvelles. Ce discours témoigne des réticences d'une partie de l'*establishment* baathiste devant la nouvelle politique et l'appel aux capitalistes.

La réponse très rapide des forces économiques apporte la preuve de la faculté d'adaptation et du dynamisme d'une société à l'affût de toutes les opportunités, mais aussi de son goût pour les investissements peu productifs, le secteur des services, le commerce.

Cette gestion au quotidien suscite-t-elle une réflexion sur les besoins et les solutions à long terme ? Quel est le nombre optimum de microbus pour desservir la ville et ses environs ? Quand l'exonération des taxes prendra fin dans 5 ans, sur quelle base sera instituée la fiscalité nouvelle ? Les microbus sont-ils la seule solution pour l'avenir ? Selon les sociétés de transport et les propriétaires, les microbus parcourent entre 120 000 et 150 000 kms par an. Les problèmes mécaniques risquent donc de se produire rapidement ; les sièges sont déjà détériorés, le moteur sera à refaire au bout de deux ans (coût d'environ 40 000 L.S.). L'importation des pièces de rechange a-t-elle été prévue, comment les petits propriétaires supporteront-ils les frais de réparation et les pertes dues à l'immobilisation du véhicule ? Il faudra d'autres importations pour renouveler le parc.

Cette gestion improvisée a cependant des aspects positifs. L'ouverture de lignes nouvelles sur demande des transporteurs, espérant gagner plus d'argent, correspond à un marché, donc à un besoin, à une demande de la population qui, par exemple, réclame des lignes transversales longues ou des liaisons périphériques de banlieue à banlieue³⁶. Un dialogue s'instaure dans l'action entre l'État et la société. Une dynamique est à l'œuvre dans le pays mais le pouvoir doit maintenir un équilibre entre les exigences d'un secteur privé stimulé par la demande et le soutien d'un secteur public subventionné. Il faut éviter la marginalisation d'une partie encore plus importante des couches urbaines durement touchées par l'inflation des dernières années³⁷.

La circulation: engorgement de la voirie et pollution

L'improvisation se manifeste également dans l'organisation du trafic, les fréquents changements des règlements de circulation, la recherche de nouveaux emplacements de départ pour les microbus.

Les autorités n'avaient pas prévu les conséquences de ce passage brutal de la pénurie à l'abondance de moyens de transport. Les emplacements de départ traditionnels des bus ont été engorgés par les microbus ; on a un moment fermé le garage de Hamidiyé sur la rue al-Nasr et imposé aux microbus une circulation "non-stop". Cette solution s'est révélée bien

³⁶ Dans le quotidien *al-Thawra*, on trouve au mois de mai 1994, dans la rubrique consacrée à la campagne de Damas, une adresse aux commissions de la circulation des deux *mohafaza*-s, approuvant l'ouverture de ces lignes qui « épargnent temps et fatigue aux citoyens », et suggérant quatre nouvelles lignes comme Zamalka-Mezzé, transversale, ou Qadam-Garages de Qaboun, périphérique.

³⁷ Voir Picard (É.), op. cit., p. 225.

pire encore, car elle a accru les engorgements aux carrefours stratégiques tout autour du centre-ville.

Les sociétés de transport interurbain ont installé bureaux et parkings au centre-ville, sous un autopont ou le long d'une avenue (voir figures 4 et 5). Une vingtaine d'entre elles ont été regroupées derrière la poste centrale dans l'ancienne station des taxis partant pour le Liban, station déplacée à la gare de Baramké. Les voitures à plaque bleue, importées hors taxes et destinées à la location, sont stationnées près des bureaux de location dans le quartier résidentiel. La loi interdit leur location à des Syriens pour des périodes dépassant un mois, et leur utilisation comme voitures particulières, mais ce règlement peut être aisément tourné. Un afflux de voitures a accompagné l'arrivée des microbus depuis deux ans et contribue aux embouteillages dans le centre-ville et à l'encombrement des chaussées dans les quartiers résidentiels où s'est installée une nouvelle bourgeoisie à haut niveau de vie. Les quelques garages prévus entre les petits immeubles de trois ou quatre étages ont été en général transformés en boutiques. Dans la nouvelle structuration du centre-ville, la Place Merjé, contournée par des autoponts, a perdu son rôle de plaque tournante des transports, et l'aménagement récent d'un jardin voudrait en faire un lieu de convivialité. L'accès aux souqs en voiture se fait par l'artère centrale du quartier d'al-Hariqa, à l'activité débordante (confections, mobilier) ; or, cette artère finit en cul-de-sac.

Une pollution accrue de l'atmosphère, qui ne peut que s'aggraver avec l'usure des moteurs, résulte de l'engorgement des grandes artères de la ville. Elle se double d'une pollution sonore car chacun se fraye un passage à coups répétés de klaxon. Damas demeure une ville majoritairement fréquentée par des piétons car très peu de gens emploient une voiture personnelle, et les passagers d'un microbus sont des piétons potentiels. Mais ils sont de moins en moins maîtres de la rue depuis que de larges artères à fort débit ont éventré le centre : rue Thawra, rue Itihad. Leur cheminement a été progressivement refoulé, canalisé par l'installation de barrières le long des trottoirs ou entre les deux voies des avenues, et de passerelles au-dessus de carrefours et de rues à fort débit. On projette maintenant de creuser des tunnels sous les carrefours ou les axes stratégiques, par exemple devant le souq Hamidiyé, où se fait le contact entre la ville qui roule et la ville qui marche.

Système de transport

Les grandes options d'aménagement sont encore ouvertes : faut-il envisager l'installation d'un réseau de transport en site propre, un tramway ou un métro ? Est-il raisonnable d'assurer le déplacement quotidien de centaines de milliers de personnes par des véhicules transportant 12 ou 14 passagers, même si cela est préférable à un déplacement des individus isolés dans des voitures particulières ?

La circulation de microbus est plus souple, plus rapide que celle de grands autobus. Pourtant, la taille de l'agglomération, l'existence, du fait des impératifs topographiques, de deux ou trois axes privilégiés, et la concentration des activités dans un périmètre restreint, ne permettent-elles pas d'envisager la création d'un réseau à gros débit ? Des études pour la construction d'un métro ont déjà été faites, et le projet existait en 1987. Le coût d'un tel ouvrage peut-il être supporté par un pays aux moyens réduits ? L'installation, moins coûteuse et moins perturbante pour la vie de la cité, d'un tramway moderne serait-elle suffisante pour répondre aux besoins ?

Le problème de l'articulation entre les réseaux urbain, suburbain et régionaux ou internationaux n'est pas non plus résolu. Faut-il aménager de grandes gares aux entrées de la

ville, y déplacer toutes les sociétés de transport interurbain, y cantonner impitoyablement tous les bus et microbus immatriculés Damas-campagne ? Il faudrait certainement accroître encore le nombre de microbus assurant les liaisons en ville. Une ligne à grand débit serait utile pour cette liaison gares routières-centre.

La préservation du tissu ancien

Pour obtenir une fluidité du trafic à l'intérieur de la ville, faut-il poursuivre la politique de larges percées à travers les quartiers anciens et achever par exemple la trouée nord-sud commencée avec la rue Thawra ? Cette percée a accru le trafic arrivant jusqu'à la citadelle et celui-ci est partiellement renvoyé, à angle droit, vers des artères surchargées d'activités. Une autre partie, empruntant le haut Midan, longe la ville intra-muros et rejoint le périphérique intérieur à Bab Musalla, où se situe un autre goulet d'étranglement. On s'aperçoit ainsi que le percement de la rue Thawra amenant au contact de la vieille ville des flots de véhicules venus de la périphérie a terriblement fragilisé le tissu urbain traditionnel qui avait gardé tout son charme et sa qualité de vie jusqu'aux années quatre-vingts. Ce percement a déjà entraîné la quasi-destruction du faubourg ancien de Souq Sarouja dont quelques damascains acharnés essaient de sauver les restes. La construction du périphérique extérieur a entraîné la destruction partielle de la seconde partie du Midan. Ces faubourgs, partiellement à l'abandon, semblent condamnés à court terme. Pour les aménageurs publics comme pour les investisseurs privés, le tissu ancien constitue un vestige archaïque qui doit disparaître pour laisser la place au béton, à l'aluminium, au verre fumé et aux voitures.

Le maintien à l'écart de la circulation urbaine de la ville ancienne intra-muros, déclarée patrimoine universel par l'UNESCO en 1978, paraît lui-même bien compromis. Une percée permet d'atteindre la grande mosquée que des travaux récents ont dégagée du tissu traditionnel des souqs qui l'enserraient. La pénétration de flots de véhicules au cœur de la ville ancienne n'est malheureusement plus une vue de l'esprit.

La circulation périphérique

Le contournement de la ville par le trafic régional et international prévu par le Plan Directeur de 1968 allait de pair avec la construction des autoroutes reliant Damas à Beyrouth et à Amman, d'une part, à Alep, Lattaquié et aux villes de l'Euphrate, d'autre part. Ces autoroutes sont maintenant réalisées, mais le périphérique qui doit permettre le passage d'une autoroute à l'autre n'est construit que dans sa partie sud. La circulation se fait alors sur le périphérique intérieur le long du mur oriental de la ville pour rejoindre le boulevard d'Alep et l'autoroute. La densité des quartiers non planifiés que doit traverser l'autoroute et le très grand nombre d'habitants à déplacer retardent depuis des années l'achèvement de ce périphérique.

Le Plan Directeur prévoyait aussi une voie rapide dans la partie nord de la ville, sur les flancs du Qassioun. M. Écochard avançait alors l'idée d'utiliser la faille qui court le long de la montagne au milieu des habitations. Le projet n'a pas été retenu, mais on a tenté de passer en balcon sous le sommet. La fragilité géologique du secteur a empêché l'achèvement de cette voie qui devait joindre Dummar à Berzé. La liaison entre l'autoroute de Beyrouth et celle d'Alep, permettant d'éviter Damas en passant par le plateau au-delà du pli du Qassioun, sera quant à elle bientôt achevée. Un premier ouvrage d'art enjambe la vallée du Barada à al-Hamé ; le deuxième, en construction, doit franchir l'étroite vallée du Mnin.

L'ouverture de la Syrie à l'économie mondiale et le développement de toute la région ne pourront que renforcer le rôle de carrefour de Damas. Le site de la ville, entre une montagne abrupte et une oasis intensivement cultivée, n'a pas facilité l'aménagement de ce carrefour. Pour en augmenter les capacités, il faut encore une fois tenir compte de ce site. On retrouve ces contraintes en matière d'urbanisation.

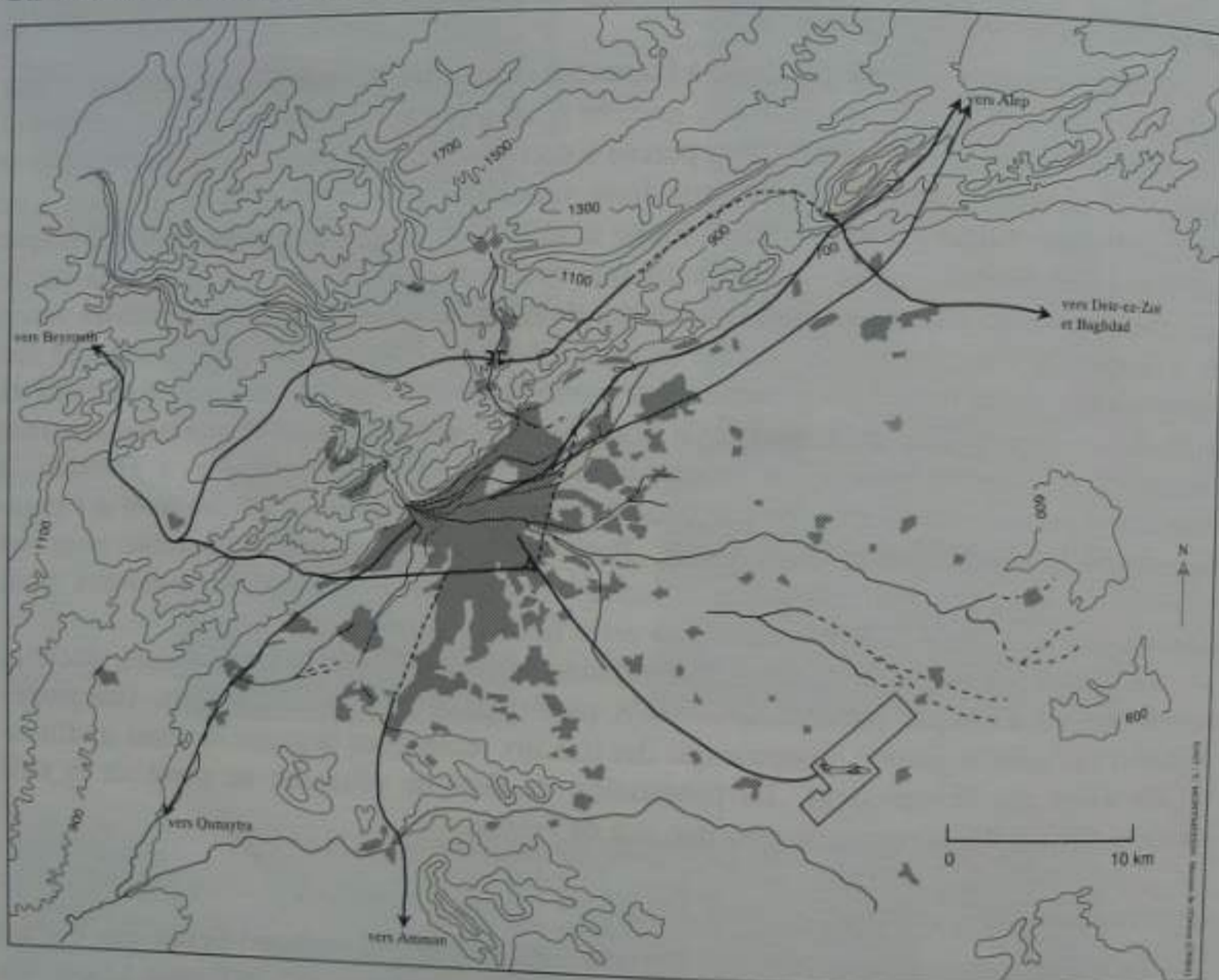


Fig. 7 : Le contournement de la ville

Urbanisation, zones industrielles

Depuis le tournant des années quatre-vingts, l'accélération du processus d'urbanisation touche toutes les villes de Syrie. La capitale a fait l'objet de la sollicitude toute particulière d'un pouvoir centralisateur, mais sans racines citadines et soucieux d'imprimer sa marque modernisatrice à une ville qui avait longtemps dominé la campagne et ses paysans. La présence de ce pouvoir et la conjoncture régionale depuis 1975 expliquent une croissance qui s'est en grande partie reportée sur les bourgs et villages de la campagne environnante. Le nombre de ces noyaux secondaires, villages devenus villes, banlieues résidentielles et/ou artisanales, fait de Damas un cas à part en Syrie. On a ici une véritable région urbaine en formation, une agglomération ramifiée dans l'oasis et les vallées. Toute politique des transports doit comporter une réflexion sur le fonctionnement de l'ensemble de la région. Le choix d'une politique d'aménagement est donc fondamental : comment choisir les zones à urbaniser ? Où favoriser l'installation d'industries ? Nous ne pouvons ici qu'effleurer ces questions.

De nombreuses petites industries se trouvent encore en zone urbaine. Il faudrait diminuer les nuisances, la circulation de personnes et de véhicules liée à cette présence, faire de la place au commerce et aux diverses activités de service. Plusieurs transferts sont prévus. Le textile, notamment l'activité du tricot de Hariqa, sera déplacé dans de grands bâtiments à l'est de la ville. Les ateliers de réparation automobile qui occupent le quartier de Zuqaq al-Djinn, au sud des garages de Baramké, vont déménager dans une vaste zone industrielle dont les bâtiments sont déjà construits le long de la route de Jordanie. Les entrepôts et les industries liés au bâtiment, actuellement situés sur de grands terrains à l'est de la ville, à l'orée de la Ghouta, seront déménagés au nord-est dans la zone de Sallimé au pied de la montagne, et au sud, le long de la route de Suwayda. Ces transferts vont renforcer les deux grandes zones industrielles, au sud de part et d'autre de la route d'Amman, et au nord-est, le long de la route d'Alep.

Les nombreux villages de l'oasis, des vallées du Barada ou du Mnin et des plateaux du Qalamoun connaissent un processus d'urbanisation rapide. De véritables villes se sont développées comme Arbin dans la Ghouta orientale. Douma au nord-est, l'ancien terminus de la ligne de tramway n° 6, a dépassé 100 000 habitants ; Daraya, dans la partie ouest de l'oasis, autre capitale de la Ghouta traditionnelle comme nous l'avons vu, a atteint 60 000 habitants. Faut-il délibérément s'appuyer sur ces pôles existants ou favoriser l'implantation de zones à urbaniser le long des grands axes, au-delà de la zone cultivée ? Les cités ou les lotissements résidentiels de "fermes-villas" se multiplient sur les plateaux de l'ouest et au contact entre la Ghouta et le Merj. Qu'ils soient le fait de promoteurs privés ou de l'État, ils orientent d'ores et déjà la croissance de l'agglomération.

Partout, cependant, il faudra faire face à une autre contrainte, celle des ressources en eau. C'est ce problème qui a bloqué les projets de ville nouvelle sur le Qassioun. Les pompages se multiplient dans les réserves du massif calcaire qui alimentent le Barada et les nappes de la plaine de Damas. Favoriser l'extension en tâche d'huile de l'agglomération existante reviendrait à sacrifier une grande partie de l'oasis préservée jusqu'à maintenant. Le risque écologique n'est pas négligeable ; s'y ajoute l'impératif de préserver un patrimoine historique qui appartient à l'ensemble du monde arabe. Le partage de l'eau disponible entre une agglomération de plus en plus tentaculaire et une campagne que l'irrigation seule arrache au désert, sera au cœur de tout projet d'aménagement.

Ces questions sont donc un préalable à toute réflexion sur le choix d'un système de transport, et les réponses ne peuvent s'envisager que dans le cadre d'un plan d'ensemble. L'élaboration d'un nouveau schéma directeur a été confiée à une société d'études syrienne, relevant du secteur public. Prenant la suite du Plan Écochard-Benshoya qui, en dépit de toutes les vicissitudes, a guidé l'évolution de l'agglomération pendant les 20 dernières années, ce nouveau projet devra d'abord prendre acte d'une situation sur le terrain très mal connue et totalement différente de celle prévue par le schéma de 1968. Le recensement effectué en septembre 1994 devrait permettre d'en avoir une image plus nette et de se faire une idée plus précise de l'ampleur des phénomènes de déplacements pendulaires à l'intérieur de toute la région urbaine.

Qu'il s'agisse d'installation d'industries, d'extension de l'habitat ou d'aménagement d'infrastructures, il faut avant tout prendre en considération la rapide montée des prix du foncier et de l'immobilier, sans aucune commune mesure avec l'évolution des salaires et des revenus de la très grande majorité des habitants de la *mohafaza* de Damas. Une solution éventuelle consisterait en la création d'une autorité à qui serait confiée la maîtrise du foncier et qui aurait la responsabilité de l'ensemble de la région urbaine, qui dépend aujourd'hui de

deux *mohafaza-s* à la politique divergente. La question des transports pose surtout le problème du contrôle de l'État sur un secteur privé entreprenant mais soucieux de rentabilité rapide, et des arbitrages indispensables face à une société où l'évolution récente accroît les inégalités.