

TRAVAIL DE FIN D'ÉTUDES *EN ET SUR L'ARCHITECTURE* [LBARC2200]

DECLARATION DE DEONTOLOGIE à intégrer aux documents du TFÉ

Considérant que le plagiat est une faute inacceptable sur les plans juridique, éthique et intellectuel ;

Reconnaissant que le Règlement Général des Etudes et Examens de l'UCLouvain précise la notion de plagiat et décrit les procédures et sanctions liées à sa pratique : <https://uclouvain.be/fr/etudier/reglement-general-des-etudes-et-des-examens.html>

Notant que les étudiant-e-s sont sensibilisé-e-s aux questions d'intégrité intellectuelle durant leur parcours académique et que le site web de l'UCLouvain met à disposition des ressources spécifiques sur le sujet : <https://uclouvain.be/fr/etudier/lutter-contre-le-plagiat.html>

Je déclare sur l'honneur que ce travail de fin d'étude a été écrit et dessiné de ma plume, sans avoir sollicité d'aide extérieure illicite, qu'il n'est pas la reprise d'un travail présenté dans une autre institution pour évaluation, et qu'il n'a jamais été publié, en tout ou en partie. Toutes les informations (dessins, maquettes, idées, phrases, graphes, tableaux, ...) empruntées ou faisant référence à des sources primaires ou secondaires sont référencées adéquatement selon la méthode universitaire en vigueur.

Notant qu'un travail universitaire est le fait d'une production personnelle, réflexive et critique, je déclare en outre avoir fait l'usage suivant des outils d'intelligence artificielle de type agent conversationnel et/ou de production graphique :

	Oui	Non
J'ai utilisé l'IA	☒	☐
J'ai utilisé l'IA pour produire/retravailler des images, auquel cas une mention explicite est indiquée en légende desdites images ;	☒	☐
J'ai utilisé l'IA pour retravailler/traduire mon texte, auquel cas une mention explicite est indiquée en préambule ;	☒	☐
J'ai utilisé l'IA pour récolter/compiler des données, auquel cas une mention explicite des requêtes formulées et des réponses reçues de l'IA est indiquée dans la section présentant la méthode de recherche ;	☐	☐
J'ai utilisé l'IA pour synthétiser/analyser de l'information, auquel cas la réponse produite par l'IA est utilisée comme source secondaire faisant l'objet d'une analyse critique personnelle explicite, impliquant que je reconnais comme miens les éléments présentés dans le travail et prends toute responsabilité à leur égard.	☒	☐

Fait à Leerbeek

Le 31-05-2026

Signature de l'étudiant-e



Le Troisième Monde

Architecture
D'un Territoire
Neutre



Le Troisième Monde

Architecture
D'un Territoire
Neutre

Travail de fin d'étude de
Rayan Marouni

Co-promoteur.rices
Chiara Cavalieri
Pietro Manaresi

Experte
Beatrice Lampariello

Université catholique de Louvain
Faculté d'architecture, d'ingénierie architecturale et d'urbanisme
(LOCI Bruxelles)

Je remercie avant tout mes co-promoteurs, Chiara Cavalieri et Pietro Manaresi, pour leur investissement, leur accompagnement et leur implication tout au long de cette année. Leurs conseils, leurs remarques et les échanges autour du projet m'ont été essentiels dans le développement de ce travail.

Je remercie également Beatrice Lampariello pour la pertinence de ses conseils, la qualité de nos échanges ainsi que sa grande disponibilité. Sa réactivité et son implication m'ont été particulièrement précieuses tout au long de ce travail.

Je remercie aussi Basil Descheemaeker et Pierre Burquel, qui ont parcouru une partie de ce chemin avec moi et qui ont contribué, chacun à leur manière, à mon évolution durant cette année d'étude.

Je remercie mes collègues et amis de l'école avec qui j'ai partagé de nombreux moments, entre entraide, discussions, remises en question et longues charrettes, qui ont marqué ces cinq années en architecture.

Je remercie ma famille ainsi que mes amis en dehors de l'école pour leur soutien, leur patience et leurs encouragements constants tout au long de ces cinq années.

Je remercie enfin toutes les personnes rencontrées au Liban qui, malgré un quotidien souvent difficile, ont pris le temps de partager leurs expériences, leurs récits et leur réalité. Leur générosité et leur confiance ont donné une dimension essentielle à ce travail.

INTRODUCTION Lire la ville à travers ses fractures	p 10-13
NOTE MÉTHODOLOGIQUE 01 Construire une lecture théorique du territoire	p 14-15
I. PENSER LA FRAGMENTATION Quand la ville cesse de faire lien 1.1 Une ville qui perd son unité 1.2 Quand l'espace se fragmente 1.3 Quand la société se divise 1.4 Quand l'espace et la société se fragmentent ensemble	p 17-25
II. BEYROUTH, VILLE ARCHIPEL Une métropole éclatée entre mémoire et territoire 2.1 Beyrouth, ville de fragments 2.2 Les formes de la fragmentation urbaine	p 27-33
III. LA LIGNE VERTE L'histoire d'une frontière inscrite dans la ville 3.1 La naissance de la Ligne Verte 3.2 Une frontière qui a muté	p 35-43
NOTE MÉTHODOLOGIQUE 02 Lire la ligne par le dessin et le relevé	p 44-45
IV. ANATOMIE DE LA LIGNE Lire la fracture à travers le territoire 4.1 Les quatre paysages de la ligne 4.2 Les nœuds de friction 4.3 Les noyaux bâtis de la frontière	p 47-65
V. LE TROISIÈME MONDE Habiter l'entre-deux 5.1 Penser un territoire neutre 5.2 L'oasis de la ligne 5.3 Recoudre la ville aux points de tension	p 67-101
CONCLUSION Transformer la fracture en territoire	p103-105
BIBLIOGRAPHIE	p107-111

Déclaration d' utilisation de l'intelligence artificielle

Dans le cadre de ce travail, des outils d'intelligence artificielle ont été utilisés de manière ponctuelle pour la reformulation et la correction linguistique de certains passages. Le français n'étant pas ma langue maternelle, ces outils m'ont permis d'améliorer la clarté, la fluidité et la qualité d'écriture du texte. L'ensemble du contenu, des analyses, des réflexions et des conclusions présentés dans ce mémoire demeure toutefois le fruit de mon travail personnel.

Par ailleurs, l'intelligence artificielle a également été utilisée pour le retravail des couleurs de certains collages. Les compositions, montages et choix graphiques ont été entièrement réalisés par l'auteur, seuls les ajustements colorimétriques ont bénéficié de l'assistance de ces outils.

Introduction

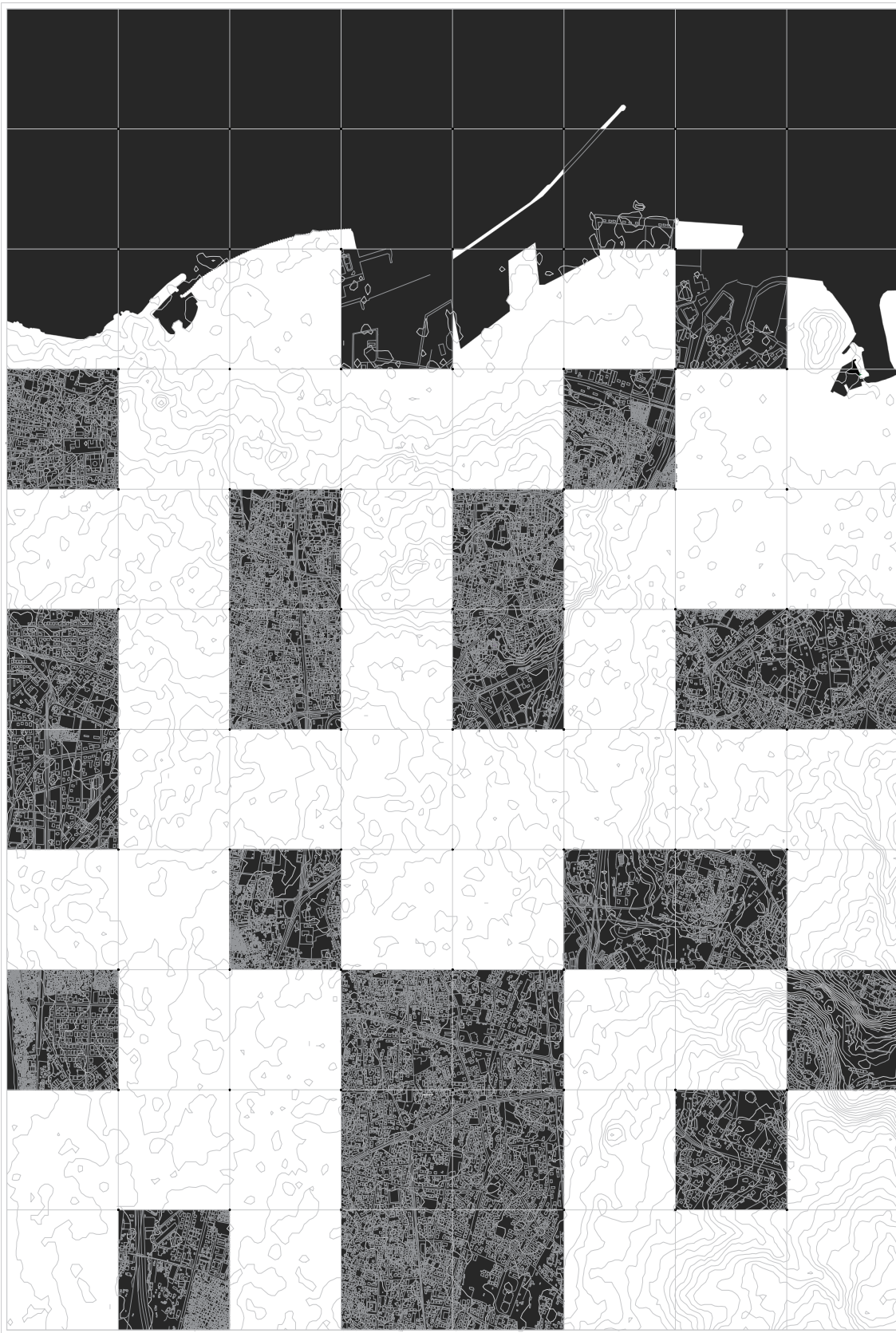


Fig 1. La fragmentation du territoire beyrouthin dans son ensemble extramuros, un tissu urbain morcelé où coexistent sans continuité des îlots aux morphologies et densités contrastées. (Marouni Rayan, 2026)

Lire la ville à travers ses fractures

Aujourd'hui, beaucoup de villes dans le monde sont marquées par des phénomènes de fragmentation urbaine. Les grandes infrastructures routières, les enclaves territoriales, les espaces vacants, les ruptures dans le tissu urbain ou encore l'affaiblissement des espaces collectifs viennent progressivement casser les continuités de la ville. Le territoire n'est alors plus perçu comme un ensemble homogène, mais plutôt comme une accumulation de fragments parfois difficilement reliés entre eux.

Ces divisions ne sont pourtant pas uniquement visibles physiquement. Elles touchent aussi les usages, les représentations et les pratiques quotidiennes des habitants. Certaines frontières apparaissent clairement dans le territoire, tandis que d'autres, plus invisibles, continuent malgré tout à influencer la manière dont la ville est vécue, traversée et pratiquée.

Face à ces dynamiques, plusieurs questions se posent pour l'architecture et l'urbanisme. Comment lire un territoire fragmenté ? Comment comprendre les différentes formes de séparation présentes dans la ville contemporaine ? Et surtout, quelle posture adopter face à ces fractures urbaines profondément inscrites dans le territoire ?

Pour explorer ces questions, ce travail de fin d'études s'appuie sur le cas de Beyrouth, capitale du Liban située sur la côte orientale de la Méditerranée. Marquée par une importante diversité politique, sociale, culturelle et communautaire, Beyrouth constitue aujourd'hui un territoire particulièrement révélateur des phénomènes de fragmentation urbaine.

À travers son histoire, ses transformations successives et les conflits qui l'ont traversée, la ville s'est progressivement construite comme un territoire discontinu, composé de ruptures, de limites et de fragmentations qui continuent encore aujourd'hui à influencer son organisation et ses dynamiques territoriales.

À travers l'étude de Beyrouth, et plus particulièrement de la Ligne Verte, ce travail cherchera donc à comprendre comment l'architecture et l'urbanisme peuvent lire, analyser et investir ces territoires fragmentés afin d'essayer d'y apporter une réponse.

Note Méthodologique 01

Construire Une Lecture Théorique Du Territoire

Cette première phase de recherche s'est construite autour d'un travail théorique visant à mieux comprendre les dynamiques de fragmentation urbaine, spatiale et sociale, ainsi que leur matérialisation dans le territoire. L'objectif n'était pas seulement d'aborder ces questions sous un angle architectural, mais aussi de développer une lecture plus large de la ville à travers différentes disciplines complémentaires.

La recherche s'est donc appuyée sur plusieurs sources scientifiques et théoriques issues aussi bien de l'architecture et de l'urbanisme que de la sociologie, de la géographie ou encore des études territoriales. Cette diversité de regards a permis de montrer que les phénomènes de fragmentation dépassent largement le simple cadre architectural et qu'ils impliquent aussi des dimensions sociales, politiques, historiques et culturelles qu'il était essentiel de prendre en compte dans l'analyse du territoire.

Les travaux de Henri Lefebvre, philosophe et sociologue, Françoise Navez-Bouchanine, sociologue et urbaniste, Jane Jacobs, journaliste et théoricienne de l'urbanisme, ainsi que Jon Calame, urbaniste et chercheur, et Esther Charlesworth, architecte et chercheuse, ont notamment permis de construire une base théorique autour des notions de fragmentation, de séparation, de continuité urbaine et de ville divisée. En parallèle, les réflexions développées par Oswald Mathias Ungers et Rem Koolhaas autour de la ville archipel et de la fragmentation comme condition urbaine ont nourri la manière d'aborder la question du projet et du territoire.

En complément de cette approche plus générale, une seconde partie importante de la recherche s'est concentrée plus spécifiquement sur le territoire beyrouthin. Pour cela, le travail s'est appuyé sur différents auteurs, chercheurs et spécialistes ayant largement étudié Beyrouth, son histoire urbaine, ses transformations et ses dynamiques territoriales. Certains de ces auteurs sont directement issus du territoire libanais, tandis que d'autres portent un regard extérieur sur la ville. Cette diversité de points de vue a permis de croiser plusieurs lectures et de construire une compréhension plus fine et nuancée du contexte beyrouthin.

Les travaux de chercheurs comme Éric Verdeil, géographe et urbaniste, Nisrine Mezher, chercheuse en urbanisme, Mona Harb, urbaniste et professeure, Samir Khalaf, sociologue, ou encore Aseel Sawalha, anthropologue et chercheuse, ont notamment permis de mieux comprendre les dynamiques de fragmentation, les logiques de reconstruction, les transformations morphologiques de la ville ainsi que la persistance de certaines divisions héritées de la guerre civile.

Cette phase théorique n'avait donc pas pour objectif de simplement accumuler des références, mais plutôt de construire progressivement une véritable grille de lecture critique du territoire. L'ensemble des sources mobilisées a permis d'alimenter une compréhension de Beyrouth à plusieurs échelles historiques, sociales, politiques et morphologiques afin de pouvoir ensuite développer une analyse territoriale plus fine de la Ligne Verte et des dynamiques qui l'entourent.

Penser La Fragmentation

Quand La Ville Cesse De Faire Lien



Fig 2. La juxtaposition brutale de tissus urbains radicalement opposés à Bandra, Mumbai, matérialise la fragmentation urbaine dans sa forme la plus lisible. (Dmitry Rukhlenko, 2020)

1.1 Une ville qui perd son unité

La notion de fragmentation urbaine apparaît de manière particulièrement importante dans les études urbaines à partir des années 1990 afin d'expliquer les transformations des villes contemporaines (Navez-Bouchanine, 2002, p.26-30). Pourtant, malgré son usage fréquent, cette notion reste difficile à définir précisément puisqu'elle peut désigner des réalités très différentes selon les disciplines et les contextes étudiés. Géographes, sociologues, urbanistes ou architectes n'utilisent pas toujours ce terme de la même manière.

La fragmentation urbaine ne renvoie donc pas uniquement à une séparation physique visible dans la ville. Elle touche aussi les relations sociales, les usages, les pratiques quotidiennes ainsi que les rapports entre différents groupes au sein du territoire urbain. Les divisions spatiales influencent les relations sociales, tandis que les tensions sociales et communautaires participent elles-mêmes à produire de nouvelles formes de séparation dans l'espace urbain.

Il devient alors important de distinguer deux grandes dimensions de la fragmentation : la fragmentation spatiale et la fragmentation sociale. Même si ces deux dimensions sont étroitement liées et fonctionnent souvent ensemble, les distinguer permet de mieux comprendre la complexité des dynamiques qui traversent aujourd'hui la ville contemporaine.



Fig 3. Le mur de paix longeant les routes Falls et Shankill à Belfast, barrière érigée en 1969 pour séparer quartiers catholiques et protestants, devenue structure permanente inscrivant durablement la fragmentation communautaire dans le tissu urbain. (Mike McBride, 2023)



Fig 4. La Cross Bronx Expressway vue en direction est depuis Webster Avenue, Bronx, New York, autoroute surélevée construite par Robert Moses qui a tranché le tissu urbain du Bronx, déplacé des milliers de résidents et généré les border vacuums décrits par Jane Jacobs. (AP Photo, 1960)

1.2 Quand l'espace se fragmente

La fragmentation spatiale désigne le processus par lequel la ville perd progressivement sa continuité physique et morphologique pour se diviser en plusieurs espaces faiblement reliés entre eux (Navez-Bouchanine, 2002, p.26-30). Elle se manifeste à travers des infrastructures routières, des terrains vacants, des zones tampons, des enclaves fermées ou encore des espaces publics qui ne parviennent plus à assurer un véritable rôle de liaison entre les différentes parties de la ville.

Pour Henri Lefebvre, l'espace urbain est une production sociale qui résulte de choix politiques, économiques et idéologiques (Lefebvre, 1974, p.25-26). L'organisation de la ville traduit donc des rapports de pouvoir qui se matérialisent physiquement dans le territoire.

Cette réflexion rejoint celle de Jane Jacobs, qui critique les logiques modernistes séparant les fonctions urbaines et privilégiant la circulation automobile (Jacobs, 1961, p.151-152 ; p.363-364). Selon elle, la vitalité urbaine repose avant tout sur la continuité du tissu de rue, la diversité des usages et les interactions quotidiennes. Les grandes infrastructures ou les ensembles monofonctionnels produisent alors des ruptures dans le tissu urbain et affaiblissent progressivement les usages collectifs de l'espace.

Jacobs développe notamment la notion de border vacuums, c'est-à-dire des espaces de rupture et de vide créés autour des grandes infrastructures ou des grands équipements urbains (Jacobs, 1961, p.261). Ces espaces deviennent peu à peu des zones de séparation qui interrompent les continuités piétonnes et isolent différentes parties de la ville.

Dans les villes marquées par des conflits politiques ou communautaires, ces séparations deviennent souvent durables. Dans *Divided Cities*, Jon Calame et Esther Charlesworth montrent que les murs, lignes de démarcation ou zones tampons finissent fréquemment par s'inscrire durablement dans la structure urbaine (Calame et Charlesworth, 2009, p.35). Ces dispositifs produisent alors des espaces évités, des ruptures d'accessibilité et des territoires difficilement traversables.



Fig 5. La cathédrale Maronite et les minarets de la mosquée Mohammad Al-Amine se côtoient dans le skyline de Beyrouth, la fragmentation communautaire inscrite dans le paysage urbain, visible jusque dans ses silhouettes religieuses. (Jean Isenmann, 2019)

1.3 Quand la société se divise

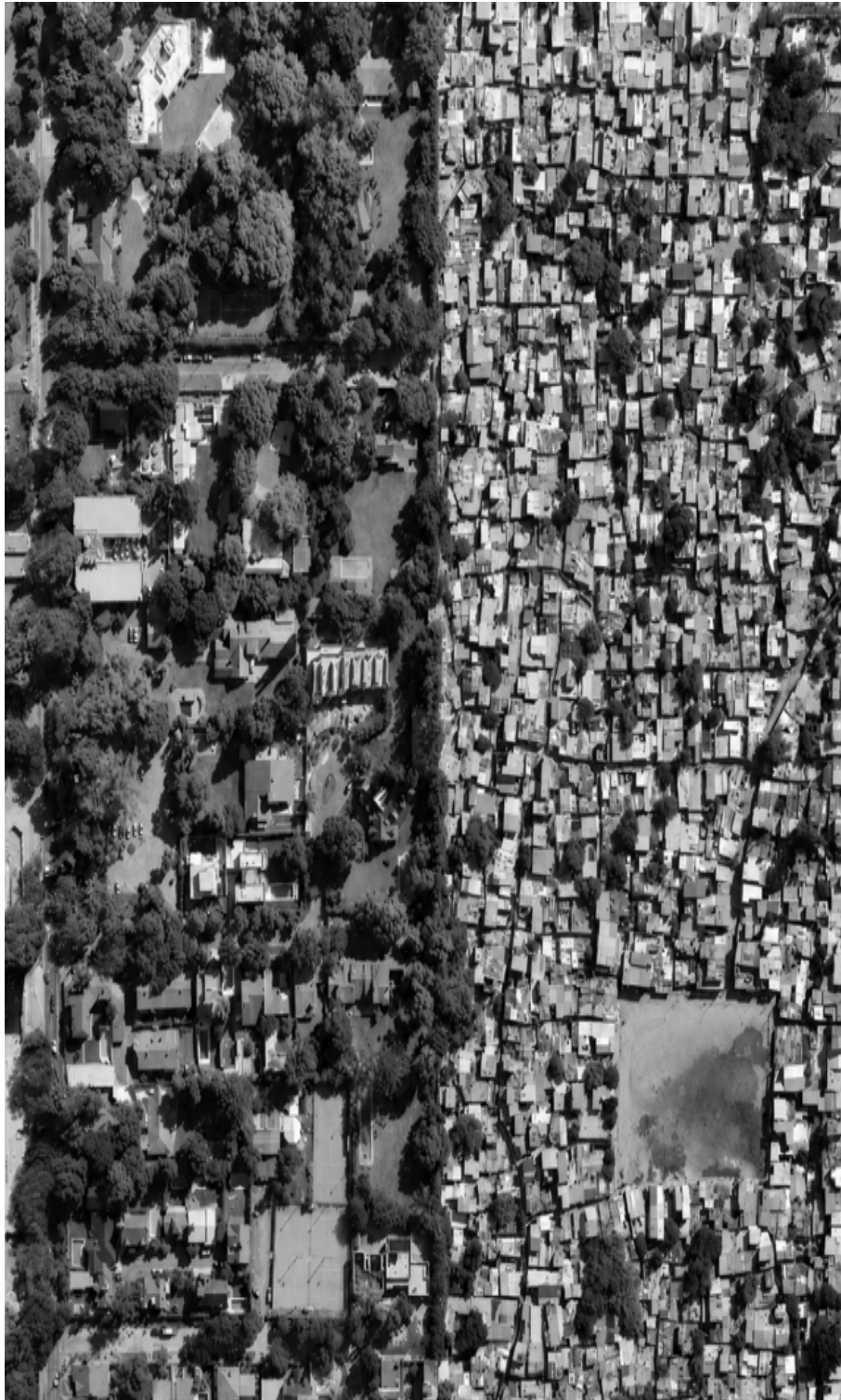
La fragmentation sociale désigne le processus par lequel différents groupes cessent progressivement de partager les mêmes espaces, pratiques et références communes (Navez-Bouchanine, 2002, p.37). La ville n'est alors plus vécue comme un espace collectif partagé, mais comme une juxtaposition de territoires socialement différenciés.

Contrairement à la fragmentation spatiale, cette séparation n'est pas toujours immédiatement visible dans la morphologie urbaine. Elle apparaît souvent à travers les pratiques quotidiennes, les habitudes de déplacement, les espaces évités ou encore les frontières mentales que les habitants intègrent progressivement dans leur manière d'habiter la ville.

Dans *La fragmentation en question*, Françoise Navez-Bouchanine explique que la fragmentation urbaine ne touche pas uniquement la continuité physique de la ville, mais aussi les relations sociales, les modes d'habiter et les formes d'urbanité.

Dans les villes marquées par des tensions politiques ou communautaires, ces divisions se construisent progressivement à travers l'accumulation de séparations, de conflits et de logiques de protection territoriale. Calame et Charlesworth montrent que ces dispositifs, souvent présentés au départ comme temporaires, finissent par modifier durablement les relations entre groupes et les représentations collectives de la ville (Calame et Charlesworth, 2009, p.35 ; p.161-162).

Les habitants développent alors des habitudes territoriales, des logiques d'évitement et des représentations sociales qui normalisent progressivement la séparation. Même lorsque certaines frontières physiques disparaissent, les distances sociales continuent souvent d'exister dans les pratiques et les perceptions quotidiennes (Calame et Charlesworth, 2009, p.161-162).



1.4 Quand l'espace et la société se fragmentent ensemble

Les dimensions spatiales et sociales de la fragmentation fonctionnent de manière étroitement liée et se renforcent mutuellement.

Les séparations physiques influencent directement les relations entre habitants. Les infrastructures, les murs ou les zones de rupture compliquent les déplacements, réduisent les interactions quotidiennes et limitent progressivement les échanges entre différents groupes sociaux (Calame et Charlesworth, 2009, p.161-162). Les coupures urbaines ne séparent donc pas uniquement des territoires ; elles transforment aussi les usages et les relations sociales.

Cette idée rejoint les observations de Jane Jacobs sur l'importance des continuités urbaines et des interactions quotidiennes dans la vitalité des quartiers (Jacobs, 1961, p.151-152). Lorsque certains espaces cessent d'être pratiqués collectivement, les occasions de rencontre diminuent progressivement.

Inversement, les divisions sociales participent elles aussi à produire un espace fragmenté. Les tensions communautaires, les logiques d'appropriation territoriale ou les stratégies de protection finissent par se matérialiser physiquement dans la ville à travers des frontières, des espaces évités ou différents dispositifs de séparation.

Comme l'explique Henri Lefebvre, l'espace influence les relations sociales, mais les relations sociales participent également à produire l'espace urbain (Lefebvre, 1974, p.25-26). La fragmentation apparaît alors comme un processus circulaire dans lequel divisions spatiales et divisions sociales se renforcent mutuellement dans le fonctionnement de la ville.

Fig 6. Quartier résidentiel aisé de San Isidro jouxtant une villa miseria dans la banlieue nord de Buenos Aires, la rupture brutale entre deux tissus urbains opposés matérialise la co-production de la fragmentation spatiale et sociale. (Johnny Miller, 2021)

Beyrouth Ville Archipel

Une métropole Éclatée Entre Mémoire Et Territoire

2.1 Beyrouth, ville de fragments

Aujourd'hui, Beyrouth se caractérise par une fragmentation spatiale et sociale particulièrement profonde. La ville apparaît comme une juxtaposition de quartiers aux identités très marquées, chacun possédant ses propres logiques territoriales, sociales et morphologiques.

Cette fragmentation ne se lit pas uniquement dans la forme physique de la ville, mais aussi dans la manière dont les habitants la vivent et la pratiquent au quotidien : les espaces qu'ils fréquentent, les trajets qu'ils empruntent ou encore ceux qu'ils évitent. Certains territoires deviennent alors plus familiers, plus accessibles ou plus légitimes que d'autres selon les groupes sociaux, culturels ou confessionnels. Les pratiques quotidiennes participent ainsi à renforcer certaines logiques d'entre-soi et limitent parfois les interactions entre différentes communautés.

Chaque quartier tend alors à fonctionner comme un fragment urbain relativement autonome, avec sa propre identité, ses dynamiques et ses usages spécifiques (Khalaf, 2002, p. 12-15 ; Fawaz, 2008, p. 174-176).

Cette organisation particulière peut être rapprochée de la théorie développée par Oswald Mathias Ungers et Rem Koolhaas dans *The City in the City : Berlin, A Green Archipelago* (1977). Les auteurs y décrivent une ville constituée d'îlots urbains relativement indépendants les uns des autres et considèrent cette fragmentation non pas comme un simple dysfonctionnement, mais comme une condition propre à la ville contemporaine.

La ville n'est alors plus pensée comme un ensemble totalement homogène et continu, mais comme une coexistence de fragments urbains possédant chacun leurs propres caractéristiques, leurs intensités et leurs modes de fonctionnement.

Appliquée à Beyrouth, cette idée d'archipel permet de mieux comprendre une ville où plusieurs fragments urbains coexistent avec des relations et des continuités parfois limitées, chacun évoluant selon ses propres logiques territoriales (Ungers et Koolhaas, 1977, p. 7-9).

Cependant, Beyrouth se distingue du modèle développé pour Berlin. Chez Ungers et Koolhaas, la fragmentation constitue avant tout une stratégie urbaine théorique. À Beyrouth, au contraire, cette fragmentation résulte principalement d'une histoire marquée par les tensions politiques, les divisions communautaires, les inégalités territoriales et une urbanisation fragmentaire (Khalaf, 2002, p. 12-15 ; Sawalha, 2010, p. 33-36).

L'archipel beyrouthin apparaît ainsi comme le produit d'un processus historique, social et territorial complexe qui a progressivement généré des ruptures durables dans la ville.

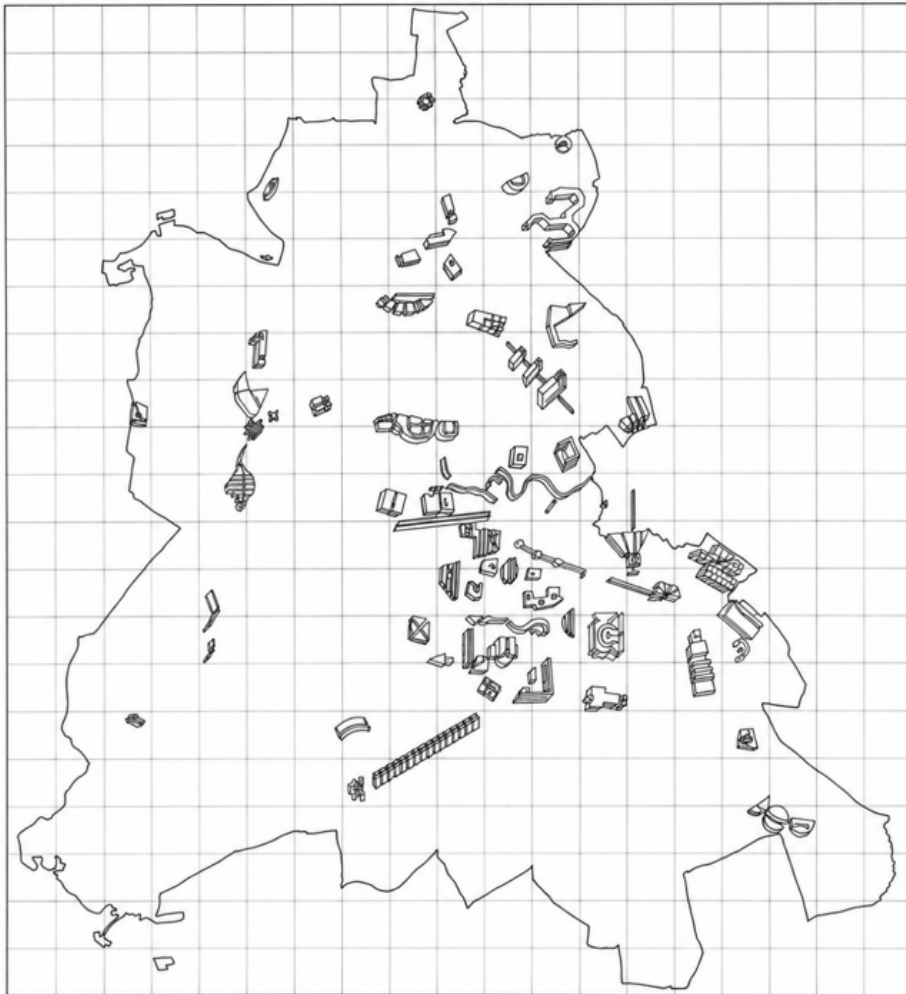


Fig 7. Berlin réduit à ses îlots bâtis significatifs flottant dans le vide urbain, matrice théorique de la ville archipel, chaque fragment autonome coexiste sans continuité avec les autres, fondement du concept de «City in the City». (O.M. Ungers & Rem Koolhaas, *The City in the City* — Berlin: A Green Archipelago, 1977) autonome coexiste sans continuité avec les autres, fondement du concept de «City in the City». (O.M. Ungers & Rem Koolhaas, 1977)

2.2 Les formes de la fragmentation urbaine

Cette fragmentation se manifeste à travers plusieurs dimensions complémentaires : les infrastructures, les vides urbains, les ruptures morphologiques du bâti ainsi que certaines frontières invisibles présentes dans les pratiques et les représentations sociales. Tous ces éléments participent à produire des discontinuités territoriales et à fragiliser les continuités urbaines entre plusieurs quartiers de la ville (Verdeil, 2017, p. 74-78).

Beyrouth, largement pensée pour la voiture, offre aujourd'hui peu de continuités piétonnes. Les grandes infrastructures routières ainsi que certains axes majeurs constituent d'importantes coupures dans le territoire urbain (Verdeil, 2010, p. 221-225).

Pensés principalement pour la circulation automobile, plusieurs axes traversent aujourd'hui la ville sans réellement créer de relations ou de perméabilités entre les différents quartiers. Ces infrastructures produisent des espaces difficilement traversables à l'échelle piétonne et génèrent des séquences urbaines dominées par la vitesse, le bruit et la voiture.

La fragmentation se manifeste aussi à travers la présence de nombreux vides urbains disséminés dans le territoire. Certains terrains vacants, friches ou espaces résiduels interrompent les continuités morphologiques et créent des zones de rupture dans le tissu urbain. Même s'ils apparaissent comme des espaces « vides », ces terrains restent porteurs d'une forte mémoire territoriale et politique et témoignent souvent des transformations successives qu'a connues Beyrouth (Sawalha, 2010, p. 58-63).

Le bâti lui-même participe également à cette fragmentation. Les différences importantes de morphologie urbaine, de densité, d'échelle ou encore d'organisation spatiale entre certains quartiers produisent des ruptures perceptibles dans le paysage urbain (Verdeil, 2010, p. 214-218).

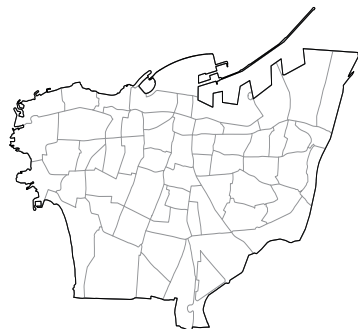
Beyrouth apparaît ainsi comme une juxtaposition de tissus urbains très contrastés : quartiers fortement densifiés, ensembles verticaux récents, tissus plus traditionnels, zones marquées par des transformations inachevées ou encore quartiers spécialisés dans certaines fonctions, qu'elles soient résidentielles ou commerciales. Ces variations brutales créent des seuils et des discontinuités perceptibles dans l'expérience quotidienne de la ville.

Cependant, cette fragmentation ne repose pas uniquement sur des barrières physiques visibles. Certaines pratiques quotidiennes révèlent aussi l'existence de frontières plus invisibles, mais profondément ancrées dans les représentations collectives et les usages territoriaux.

Certains quartiers restent associés à des appartenances communautaires spécifiques et continuent d'influencer les déplacements, les habitudes et les perceptions des habitants, même lorsqu'aucune séparation physique clairement identifiable n'est présente (Khalaf, 2002, p. 87-91).

Les divisions présentes dans Beyrouth dépassent donc largement la seule question de la forme urbaine. Elles s'inscrivent également dans les mémoires, les représentations collectives et les pratiques territoriales quotidiennes des habitants.

Dans ce contexte, toutes les fragmentations n'occupent cependant pas la même place dans l'organisation du territoire beyrouthin. Parmi les nombreuses fractures qui traversent la ville, une infrastructure reste particulièrement structurante dans la compréhension des divisions contemporaines de Beyrouth et se trouve à l'origine de l'archipel beyrouthin : la Ligne Verte.



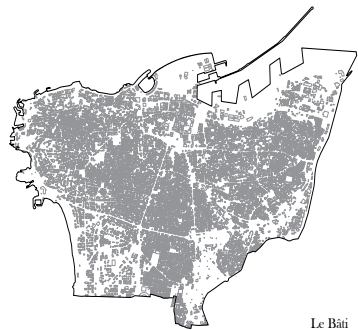
Les Limites Administratives



Les Grands Axes



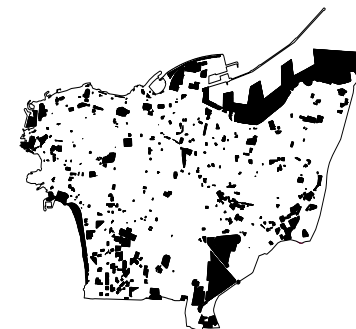
Les Grands Axes et Limites Administratives



Le Bâti



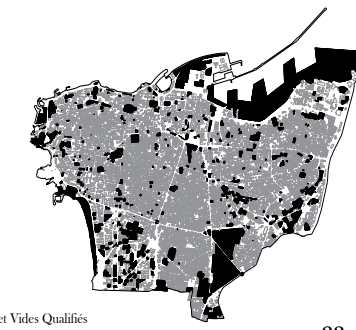
Le Bâti et Les Grands Axes



Les Vides Qualifiés



Les Vides Qualifiés et Grands Axes



Le Bâti et Vides Qualifiés

Fig 8. Les composantes de la fragmentation de Beyrouth représentées en couches analytiques révélant ensemble la logique de la ville archipel. (Marouni Rayan, 2026)

La Ligne Verte

L'histoire d'Une Frontière Inscrite Dans La Ville



Fig 9. Collage conceptuel figurant la naissance de la Ligne Verte, bande végétale s'interposant entre les deux rives d'une ville divisée, séparant un monde Est et un monde Ouest dans un silence habité par la nature reconquérante. (Marouni Rayan, 2026). Composition originale réalisée par mes soins. L'intelligence artificielle a été utilisée uniquement pour l'ajustement des couleurs.

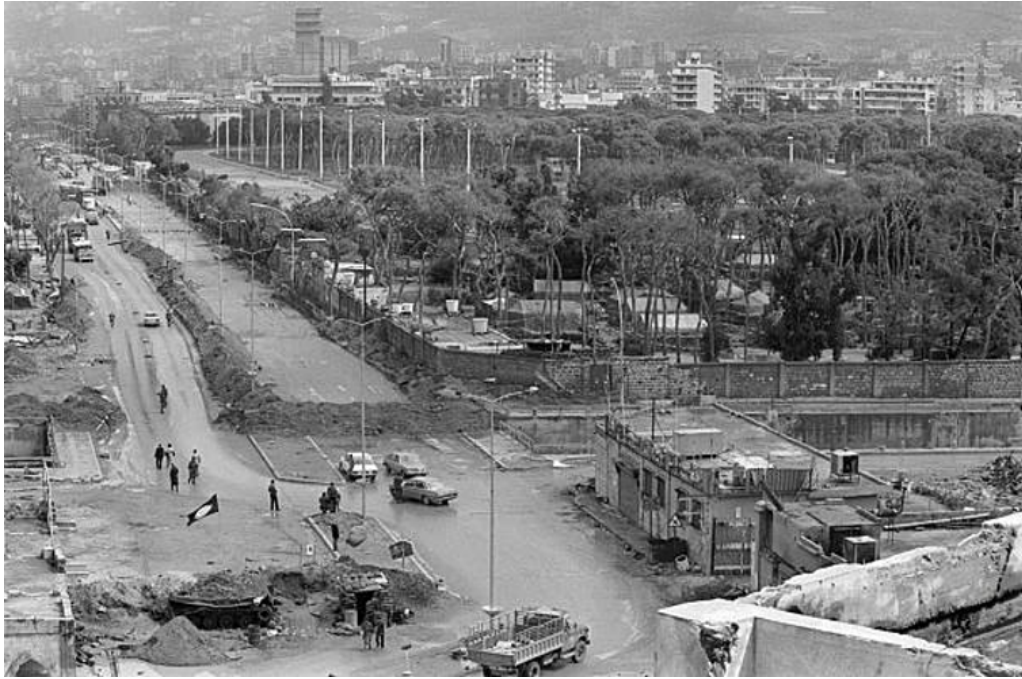


Fig 10. Le no man's land de la Ligne Verte à Beyrouth, la végétation reprenant possession du territoire abandonné entre les deux rives de la ville divisée. (Getty Images, 1982)



Fig 11. La végétation reprend possession des ruelles abandonnées de la Ligne Verte, s'imposant entre les façades criblées de balles dans un tissu urbain vidé de ses habitants par quinze ans de guerre civile. (Getty Images, 1990)



Fig 12. Immeuble éventré sur la Ligne Verte, le tissu bâti de Beyrouth réduit à l'état de ruine, inscrivant durablement la frontière dans la chair de la ville. (Getty Images, 1982)

3.1 La naissance de la Ligne Verte

Avec le déclenchement de la guerre civile libanaise en 1975, Beyrouth se retrouve progressivement divisée entre un secteur majoritairement musulman à l'ouest et un secteur majoritairement chrétien à l'est. La ligne de front qui se forme entre ces deux parties de la ville devient rapidement l'un des symboles les plus marquants de cette division : la Ligne Verte.

Cette frontière n'apparaît pas comme une infrastructure pensée ou dessinée à l'avance. Elle se construit progressivement au rythme des affrontements, des destructions et des déplacements de population. Elle suit certaines rues, traverse des quartiers, contourne des bâtiments détruits et s'appuie parfois sur des infrastructures déjà existantes. Plus qu'une simple ligne précise, elle devient peu à peu une épaisseur fragmentée composée de rues abandonnées, de terrains vacants, d'immeubles détruits, de barrages militaires et d'espaces devenus inhabitables (Khalaf, 2002, p. 37-42 ; Huybrechts, 2000, p. 15-18).

Le nom de « Ligne Verte » vient de la végétation qui commence progressivement à recouvrir ce no man's land abandonné par les habitants et devenu trop dangereux pour être occupé. En l'absence de présence humaine, la nature reprend peu à peu possession de ces espaces laissés vacants par la guerre (Huybrechts, 2000, p. 18-19).

La ligne devient alors un territoire paradoxal : à la fois espace de destruction, frontière militaire et territoire végétalisé échappant temporairement au fonctionnement normal de la ville.

Durant la guerre, cette ligne ne constitue pas uniquement une séparation physique. Elle devient aussi une frontière psychologique, sociale et territoriale profondément inscrite dans les représentations collectives des habitants de Beyrouth (Khalaf, 2002, p. 51-55). Les déplacements entre l'Est et l'Ouest deviennent extrêmement limités et dangereux, renforçant progressivement les logiques de séparation entre les différentes parties de la ville.

Autour de cette ligne apparaissent alors de nombreuses formes de fragmentation : bâtiments détruits, vides urbains, checkpoints, infrastructures abandonnées ou encore espaces difficilement accessibles. La Ligne Verte produit ainsi une rupture majeure dans les continuités urbaines de Beyrouth et transforme durablement la morphologie du territoire.



Fig 13. La végétation reprend possession des ruelles abandonnées de la Ligne Verte, s'imposant entre les façades criblées de balles dans un tissu urbain vidé de ses habitants par quinze ans de guerre civile. (A. Abbas, Beyrouth, 1982)



Fig 14. Terrain vague en plein tissu urbain beyrouthin, vide non bâti ni approprié persistant au cœur de la ville dense, symptôme de la fragmentation foncière et urbaine de Beyrouth. (Mark, 2019)



Fig 15. L'ancien tracé de la Ligne Verte reconverti en axe routier après la guerre, la mémoire du no man's land enfouie sous le bitume, la cicatrice urbaine effacée au nom de la reconstruction. (Archives OLJ, 1980)

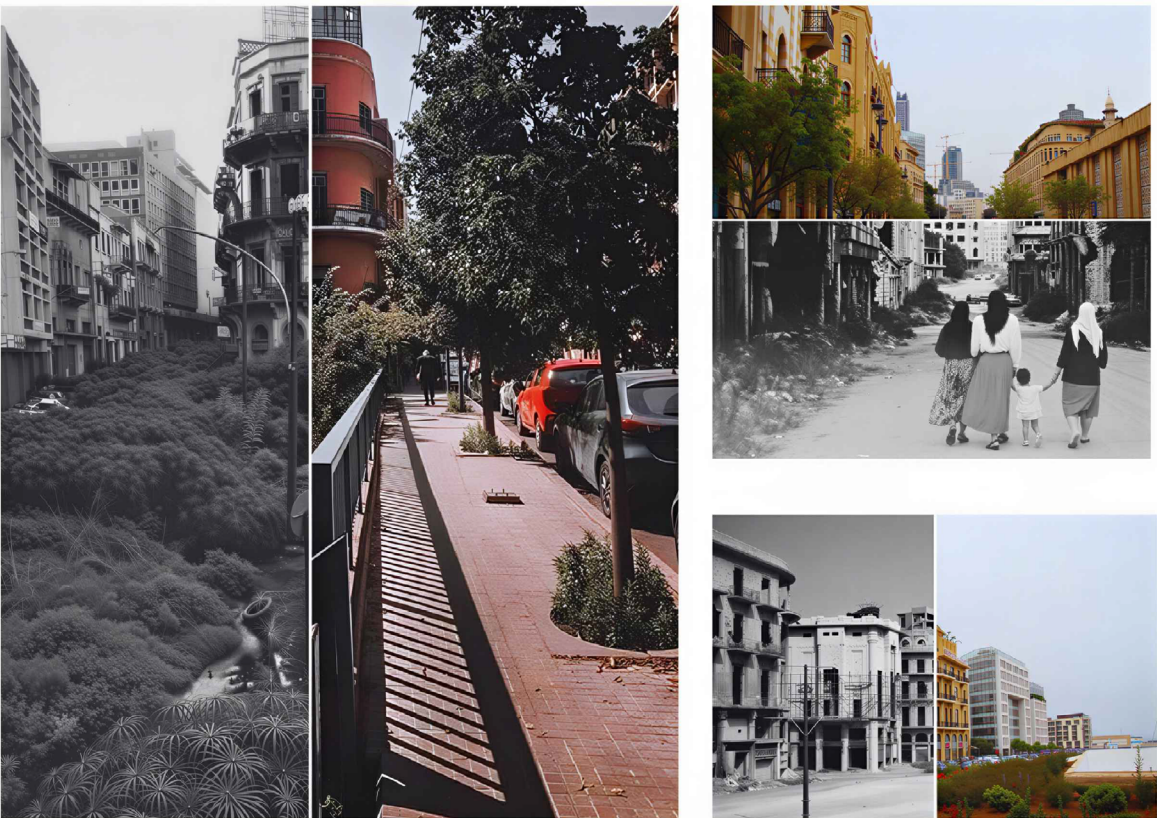
3.2 Une frontière qui a muté

Avec la fin officielle de la guerre civile en 1990, la Ligne Verte disparaît progressivement comme ligne de front militaire. Pourtant, même si la guerre prend officiellement fin, la fracture qu'elle a produite dans le territoire ne disparaît pas pour autant. La ligne ne se transforme pas réellement : elle mute.

Les politiques de reconstruction mises en place après la guerre cherchent principalement à reconstruire rapidement certaines parties de la ville, notamment le centre-ville de Beyrouth. Cependant, plusieurs auteurs montrent que cette reconstruction s'est souvent faite au prix d'un effacement partiel des traces de la guerre et de la mémoire associée à la Ligne Verte (Sawalha, 2010, p. 101-108 ; Huybrechts, 2000, p. 22-24).

Plutôt que de réellement traiter les logiques de fragmentation produites par la guerre, de nombreuses interventions viennent reconstruire par-dessus les anciennes fractures sans réellement les faire disparaître. Le projet Solidere illustre particulièrement cette logique. La reconstruction du centre-ville s'est largement appuyée sur une démolition et une reconstruction rapide du tissu urbain, produisant une forme d'effacement des traces matérielles de la guerre au profit d'une image renouvelée et fortement tournée vers la valorisation économique et immobilière de la ville (Verdeil, 2017, p. 82-87 ; Sawalha, 2010, p. 120-128).

Comme l'explique Éric Huybrechts, cette reconstruction participe alors à une forme « d'oubli de la ligne », où la volonté de rétablir une image unifiée de Beyrouth tend parfois à masquer les divisions toujours présentes dans le territoire (Huybrechts, 2000, p. 24-26). Pourtant, malgré la disparition des checkpoints et des lignes de front visibles, les logiques de séparation persistent sous d'autres formes.



La Ligne Verte devient alors une frontière beaucoup plus diffuse, parfois invisible, mais toujours perceptible dans la ville contemporaine. Elle se matérialise désormais à travers des axes routiers majeurs, des infrastructures, des terrains vacants, des ruptures morphologiques ou encore certaines différences dans les tissus urbains de part et d'autre de la ligne.

Les grandes infrastructures routières mises en place après la guerre jouent notamment un rôle important dans cette mutation. Comme le souligne L'Orient-Le Jour (2022), plusieurs axes majeurs censés reconnecter Beyrouth participent en réalité à renforcer certaines formes de séparation dans le territoire. La voiture, les échangeurs et les voies rapides remplacent alors progressivement certaines anciennes limites de guerre et continuent à produire des ruptures dans les continuités urbaines.

Parallèlement, plusieurs espaces vides, friches ou parcelles abandonnées subsistent le long de l'ancien tracé de la Ligne Verte. Ces espaces constituent encore aujourd'hui les traces visibles d'une frontière qui continue d'influencer la ville malgré la fin du conflit. Comme le montre Nisrine Mezher, ces interfaces urbaines jouent désormais un rôle complexe dans le fonctionnement métropolitain de Beyrouth, oscillant entre séparation, transition et potentiel territorial (Mezher, 2022, p. 134-141).

La Ligne Verte n'apparaît donc plus aujourd'hui comme une ligne continue clairement identifiable, mais plutôt comme une infrastructure fragmentée, discontinue et composite, constituée d'axes, de vides, de ruptures et d'infrastructures qui continuent à alimenter certaines dynamiques de fragmentation entre l'Est et l'Ouest de Beyrouth.



Fig 16. Diptyques comparatifs montrant la mutation de Beyrouth, les mêmes lieux photographiés pendant la guerre civile et aujourd'hui révéler l'effacement progressif des traces du conflit dans le tissu urbain reconstruit. (Marouni Rayan, 2026)

Note Méthodologique 02

Lire La Ligne Par Le Dessin Et Le Relevé

Ce travail de fin d'étude a été réalisé entièrement à distance. En raison du contexte de guerre actuel au Liban, il n'a pas été possible de se rendre sur place afin d'effectuer un véritable travail de terrain. Cette contrainte a fortement influencé la manière d'aborder le territoire, les outils utilisés ainsi que les méthodes de relevé et d'analyse développées tout au long du travail.

L'ensemble des relevés, cartes et dessins produits dans ce mémoire ont donc été réalisés à partir de documents et de ressources accessibles en ligne : plans, cartes historiques, photographies, vues satellites et outils de cartographie numérique.

Une grande partie du travail d'analyse territoriale a notamment été développée à partir de Google Earth, utilisé comme principal outil de lecture morphologique du territoire. Afin de garantir une certaine cohérence dans les relevés et d'éviter les variations temporelles liées aux mises à jour des images satellites, toutes les analyses ont été réalisées à partir d'une même période de référence.

Les relevés détaillés de la ville et de la Ligne Verte ont également été réalisés à partir de vues satellites, mais aussi grâce à Google Street View, qui a permis une immersion plus précise dans les espaces étudiés ainsi qu'une meilleure compréhension des continuités, des ruptures et des ambiances urbaines présentes le long de la ligne.

Les photographies utilisées dans les relevés photographiques et les diptyques proviennent de recherches effectuées sur internet à partir d'archives, d'articles, de travaux photographiques et de différents documents traitant de Beyrouth, de la guerre civile libanaise et de la Ligne Verte. Les autres images utilisées dans l'analyse ont principalement été capturées via Street View puis retravaillées graphiquement afin de rendre les lectures territoriales plus lisibles et plus homogènes.

En parallèle de cette approche morphologique, plusieurs échanges ont également été menés avec des personnes originaires du Liban ayant vécu à Beyrouth ou possédant une mémoire familiale liée à la guerre civile. Ces discussions ont réuni des profils de générations différentes : certaines personnes ayant directement vécu la guerre, d'autres l'ayant surtout connue à travers les récits transmis par leurs parents ou leurs grands-parents. Ces témoignages ont permis de mieux comprendre certaines pratiques territoriales, certaines perceptions de la ville ainsi que la manière dont les divisions héritées de la guerre continuent parfois d'influencer les usages et les représentations de Beyrouth aujourd'hui.

Cependant, ces échanges ne constituent pas une enquête sociologique exhaustive ni une représentation générale du vécu des habitants de Beyrouth. Le nombre limité d'entretiens ainsi que l'impossibilité de réaliser un travail de terrain sur place ne permettent pas d'en tirer des conclusions généralisées à l'ensemble de la population libanaise. Ces témoignages ont surtout servi d'outil complémentaire afin d'éclairer certaines dynamiques observées morphologiquement dans le territoire.

L'approche développée dans ce travail reste volontairement non sensible et non subjective. Le contexte libanais, particulièrement complexe sur les plans politique, social et historique, rend difficile toute interprétation basée sur une lecture émotionnelle ou partisane du conflit. L'objectif de ce travail est donc de développer une analyse la plus objective possible, centrée principalement sur les formes urbaines, les structures territoriales et les relations spatiales qui composent la Ligne Verte ainsi que les phénomènes de fragmentation qui l'entourent.

L'idée est d'isoler les différents éléments du territoire afin de pouvoir les analyser et les comprendre individuellement, tout en gardant à l'esprit qu'ils restent intrinsèquement liés les uns aux autres. Cette démarche permet ensuite de recomposer l'ensemble et de faire émerger une logique territoriale globale et cohérente.

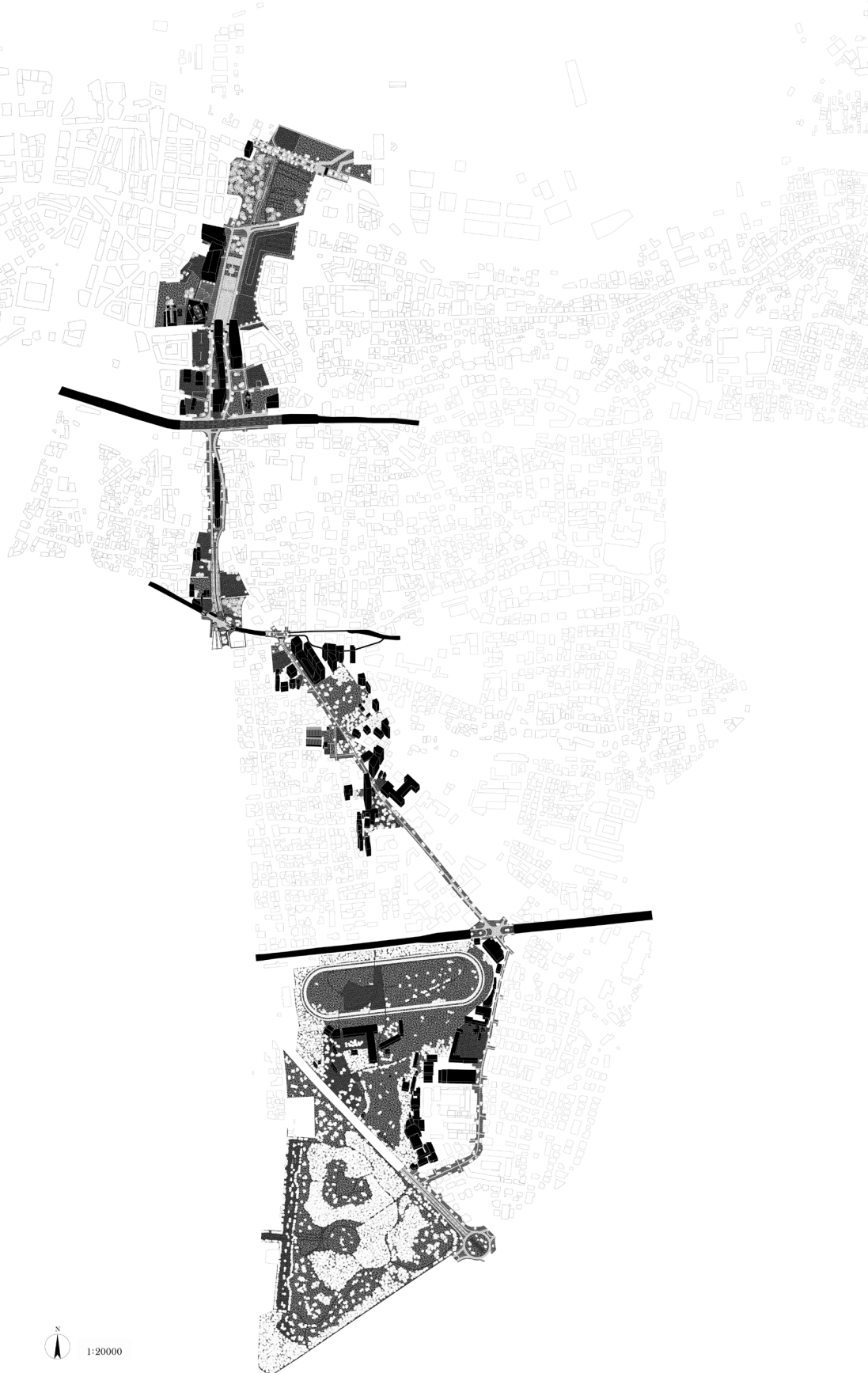
Enfin, la méthodologie de projet développée dans ce travail s'inspire également de plusieurs références architecturales et théoriques ayant abordé le territoire de manière prospective et expérimentale. Certains projets réalisés par OMA, Superstudio ou encore Archizoom Associati ont notamment nourri la manière de lire, découper et transformer le territoire à travers le projet.

En parallèle de cette approche plus théorique et prospective, le travail s'est aussi appuyé sur l'étude de plusieurs projets réels et construits, utilisés comme références afin de développer des réponses spatiales, paysagères et architecturales cohérentes avec les objectifs recherchés. Ces références ont notamment permis d'alimenter la réflexion autour des notions de paysage, d'infrastructure, de coexistence, de végétalisation et de relation entre architecture et territoire.

L'objectif n'était donc pas de développer une réponse strictement réaliste ou purement opérationnelle, mais plutôt d'utiliser le projet comme un outil critique et prospectif permettant d'explorer d'autres manières d'habiter, de percevoir et de transformer la Ligne Verte ainsi que les dynamiques de fragmentation qui l'entourent.

Anatomie De La Ligne

Lire La Fracture à Travers Le Territoire



4.1 Les quatre paysages de la ligne

Comme expliqué précédemment, la Ligne Verte a progressivement changé de nature. Ancienne ligne de front durant la guerre civile, elle est aujourd'hui devenue une frontière beaucoup plus diffuse, parfois presque invisible, mais toujours perceptible dans le territoire urbain. Cette séparation se matérialise désormais à travers des axes routiers, des vides urbains, des friches, des ruptures morphologiques ou encore certaines discontinuités dans les usages et les continuités de la ville.

Cependant, lorsqu'on traverse Beyrouth du nord au sud, la ligne ne se présente jamais de manière uniforme. Son caractère change selon les quartiers qu'elle traverse, la morphologie du territoire, sa relation au bâti, mais aussi selon sa propre configuration spatiale. Tantôt large et ouverte, tantôt comprimée ou fragmentée, la ligne prend des formes très différentes selon les situations urbaines qu'elle rencontre.

L'analyse montre également que plusieurs infrastructures majeures viennent ponctuellement traverser la ligne de manière transversale. Ces coupures fragmentent alors la ligne elle-même en plusieurs séquences distinctes et rappellent la logique d'archipel évoquée précédemment. À cela s'ajoute la présence de nombreux vides apparus après la guerre : terrains vacants, friches, espaces résiduels ou parcelles inachevées, dont les formes, les usages et les matérialités varient fortement tout au long du tracé.

À partir de plusieurs critères le contexte urbain, la morphologie, la relation au bâti, l'épaisseur de la ligne et la composition des vides il devient alors possible de distinguer quatre tronçons possédant chacun leurs propres caractéristiques spatiales et territoriales.

Le travail de relevé a précisément permis de mettre en évidence ces différents tronçons ainsi que les vides qui les accompagnent, afin de mieux comprendre comment la Ligne Verte prend forme aujourd'hui dans la ville. Ce relevé a permis de matérialiser les continuités existantes, les obstacles, les connexions, les flux et les différents points de croisement présents le long de la ligne. Il a également permis d'observer la matérialité des sols, notamment dans les espaces vides, où alternent surfaces minérales, espaces végétalisés et terrains abandonnés. Cette lecture comparative a ensuite permis de révéler les spécificités propres à chaque tronçon.

Chaque tronçon peut ainsi être compris comme l'association d'un axe structurant issu de l'ancien tracé de la Ligne Verte, d'un ensemble de vides qui l'accompagnent et de plusieurs bâtiments situés sur la ligne ou dans ses vides. Cette superposition produit une infrastructure complexe dont les caractéristiques évoluent continuellement le long de la ville.

Fig 17. Plan figure-fond de la Ligne Verte, infrastructure linéaire composite traversant Beyrouth du nord au sud, révélant l'hétérogénéité des tissus, des vides et des obstacles qui structurent son tracé. (Marouni Rayan, 2026)

Fig 18. Rupture de hauteur entre espaces le long de l'ancien tracé de la Ligne Verte, la fragmentation du tissu urbain se lisant dans la discontinuité des gabarits et des morphologies bâties. (Marouni Rayan, 2026)



Fig 19. Espace vide et déserté sur l'ancien tracé de la Ligne Verte, le vide comme obstacle, ni traversable ni habité, perpétuant la rupture dans le tissu urbain reconstruit. (Marouni Rayan, 2026)



Fig 20. Mur aveugle longeant l'ancien tracé de la Ligne Verte, obstacle physique fermant la rue et interrompant toute continuité du tissu urbain. (Marouni Rayan, 2026)



Fig 21. Le bâti dense et hétérogène de Beyrouth, juxtaposition de gabarits, d'époques et de typologies sans continuité, la fragmentation urbaine inscrite dans la masse construite elle-même. (Marouni Rayan, 2026)



L'étude détaillée de ces quatre séquences, du nord au sud, permet ainsi de révéler différentes manières dont la fragmentation se matérialise dans le territoire beyrouthin.

Le premier tronçon, qualifié de tronçon d'épaisseur, se caractérise par une largeur importante ainsi que par la présence de plusieurs institutions et grands ensembles urbains. La Ligne Verte y prend place le long de certains des axes les plus monumentaux de Beyrouth, produisant une fracture particulièrement visible dans le paysage urbain.

Le deuxième tronçon, marqué par la congestion, concentre d'importants flux de circulation. La présence simultanée de plusieurs infrastructures routières ainsi que d'un tunnel souterrain produit un territoire dense, saturé et largement dominé par la voiture.

Le troisième tronçon se distingue au contraire par une forte compression du tissu bâti autour de la ligne. L'espace disponible s'y réduit considérablement et la fracture semble presque absorbée par la proximité immédiate des constructions qui l'entourent.

Enfin, le quatrième tronçon peut être qualifié de tronçon d'enclave. Il se caractérise par la présence de grandes entités fermées comme l'hippodrome ou le Bois des Pins. Ces espaces aux fonctions spécifiques et à l'accès contrôlé entretiennent un rapport particulier avec la ligne et renforcent localement certaines logiques de séparation dans le territoire.

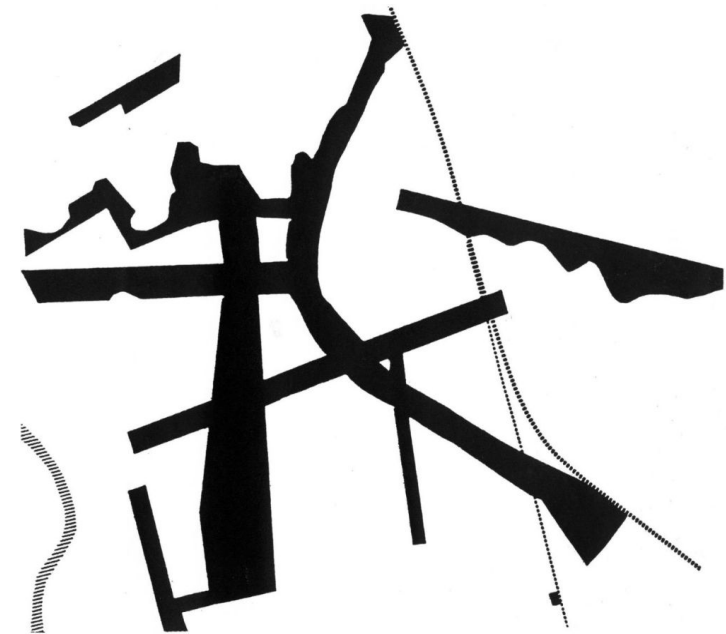


Fig 22. Ville Nouvelle Melun-Sénart, OMA, la méthode du vide comme outil de projet, identifier et préserver les espaces non bâtis pour structurer le développement urbain à partir de ses lacunes plutôt que de ses pleins. (Rem Koolhaas, OMA, 1987)

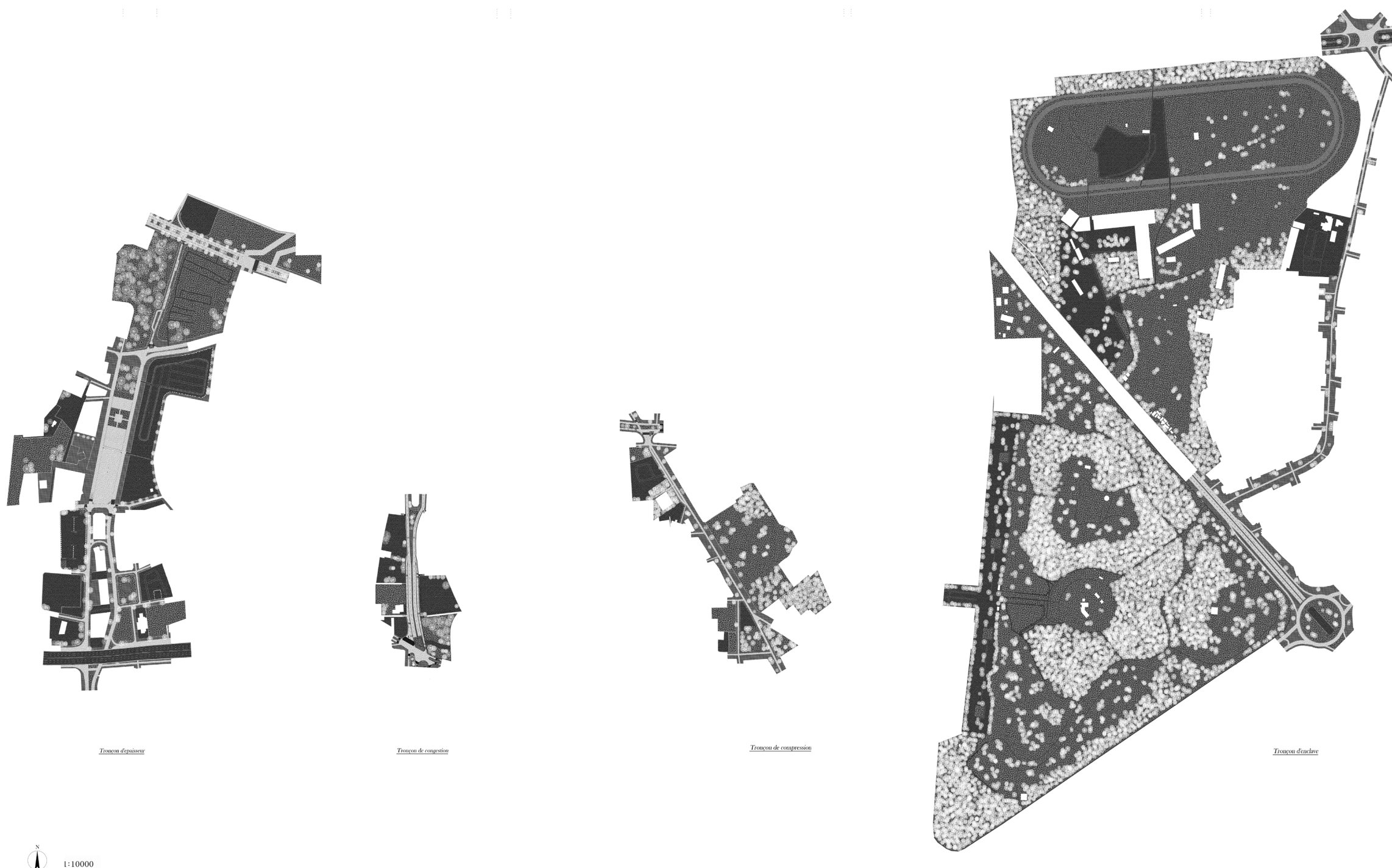
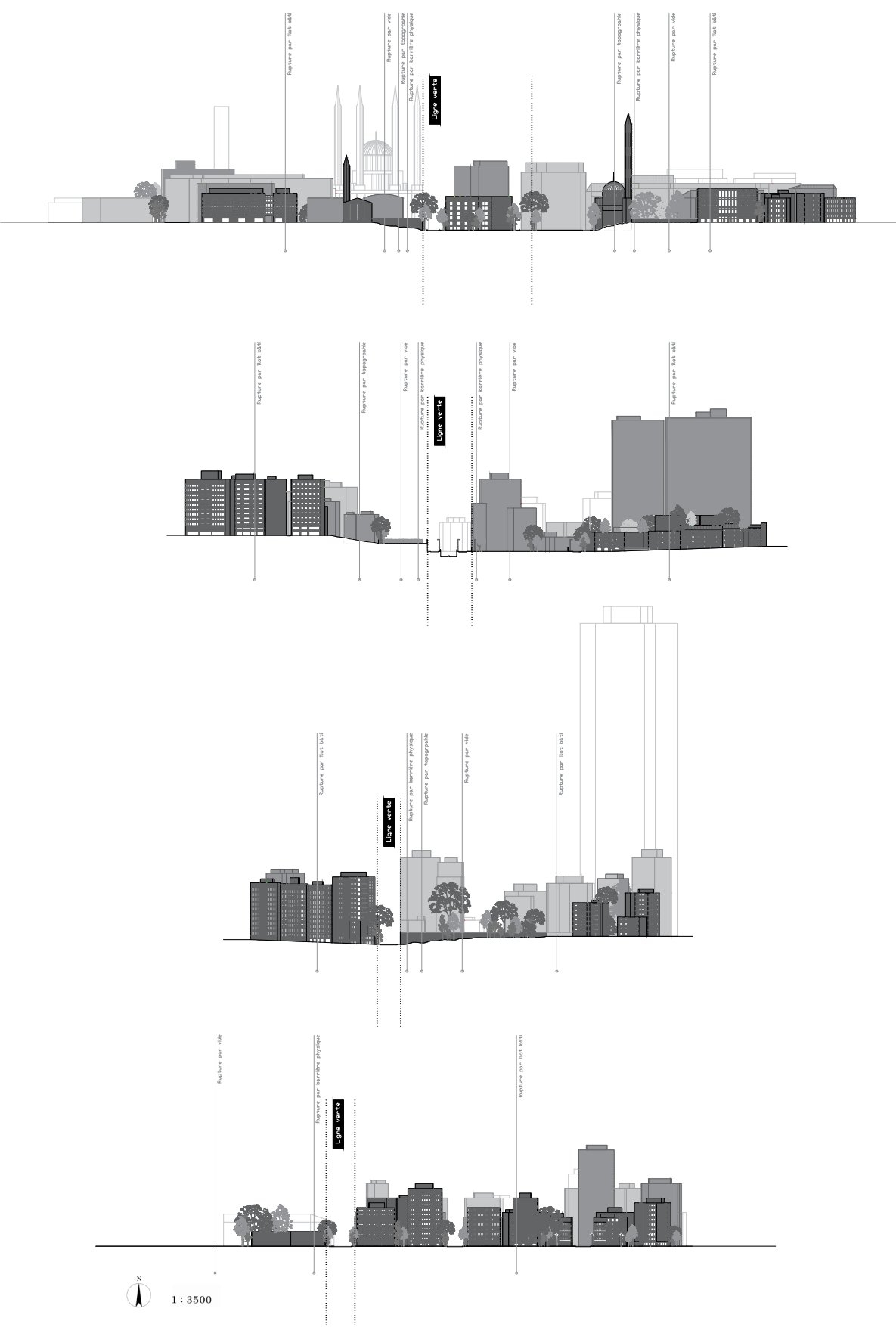


Fig 23. Relevé des tronçons de la Ligne Verte, décomposition du tracé en séquences distinctes révélant la diversité des configurations spatiales, des obstacles et des vides qui composent cette infrastructure linéaire. (Marouni Rayan, 2026)



Le relevé en plan des différents tronçons a ensuite été complété par un travail d'analyse en coupe. Pour chacun des quatre tronçons, une coupe transversale a été réalisée d'ouest en est, en traversant le tissu urbain de part et d'autre de la Ligne Verte avec celle-ci positionnée au centre de la lecture.

Ce travail en coupe a permis de comparer les morphologies et les typologies bâties présentes de chaque côté de la ligne, mais aussi de mieux comprendre la composition spatiale de la fracture et de ses abords. L'analyse a notamment mis en évidence la manière dont certains dispositifs continuent aujourd'hui à alimenter les phénomènes de fragmentation entre l'Est et l'Ouest de Beyrouth.

Ces séparations ne reposent pas uniquement sur la présence de la Ligne Verte elle-même, mais aussi sur une accumulation d'éléments territoriaux : différences topographiques, variations de densité bâtie, obstacles physiques comme des murs ou des infrastructures, présence de vides urbains ou encore ruptures morphologiques dans le tissu de la ville. Les coupes ont ainsi permis de révéler comment ces différentes couches se superposent et participent ensemble à la persistance des logiques de séparation dans le territoire contemporain.

Fig 24. Coupes transversales des quatre tronçons de la Ligne Verte, la composition spatiale de la ligne et de ses abords révèle obstacles, ruptures de gabarit et éléments de fragmentation transverse structurant chaque séquence d'ouest en est. (Marouni Rayan, 2026)

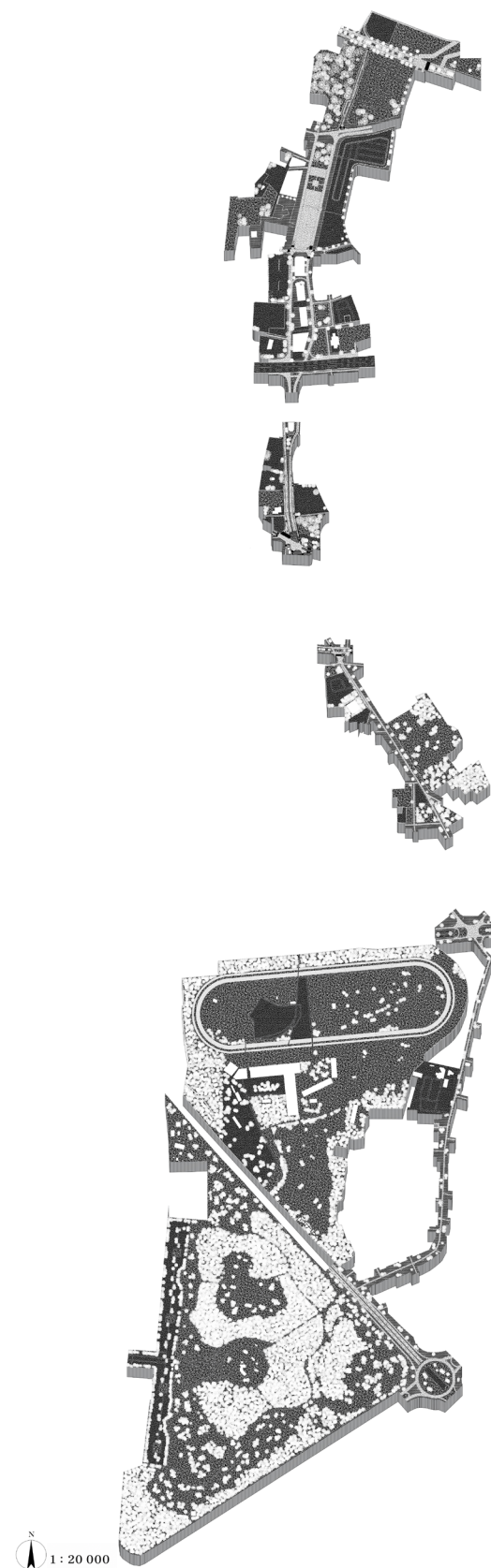


Fig 49. Les quatre tronçons de la Ligne Verte représentés en fragments autonomes à la manière de la Forma Urbis, chaque fragment révélant sa propre logique spatiale et morphologique, archipel de territoires distincts composant ensemble la fracture de Beyrouth. (Marouni Rayan, 2026)



Fig 25. Nœud de franchissement sur la Ligne Verte, le pont autoroutier s'impose comme infrastructure transversale dominant l'espace public, obstacle majeur à la continuité piétonne et à la lisibilité du territoire. (Marouni Ryan, 2026)



Fig 26. Nœud de franchissement sur la Ligne Verte, l'axe de voie rapide s'étale en un carrefour démesuré entièrement dévolu à la voiture, espace résiduel hostile à toute présence piétonne. (Marouni Ryan, 2026)



Fig 27. Nœud de franchissement sur la Ligne Verte, l'entrée du tunnel s'enfouit sous la chaussée, espace de transition entièrement souterrain effaçant tout contact entre l'infrastructure et la ville en surface. (Marouni Ryan, 2026)

4.2 Les nœuds de friction

Au-delà de sa lecture en tronçons, la Ligne Verte se caractérise également par la présence de points particuliers où les dynamiques urbaines deviennent plus intenses. Ces points correspondent aux endroits où la ligne croise de grandes infrastructures transversales venant la couper et la fragmenter. Ils peuvent ainsi être compris comme des nœuds, c'est-à-dire des lieux où plusieurs logiques urbaines se rencontrent, se superposent et parfois entrent en tension.

Ces nœuds apparaissent principalement là où la ligne croise des axes routiers majeurs. Ponts, tunnels, échangeurs ou larges voies automobiles viennent interrompre la continuité de la ligne et modifient profondément sa lecture. Ces infrastructures influencent les usages, les circulations et les possibilités de traversée tout en renforçant localement les phénomènes de rupture dans le territoire.

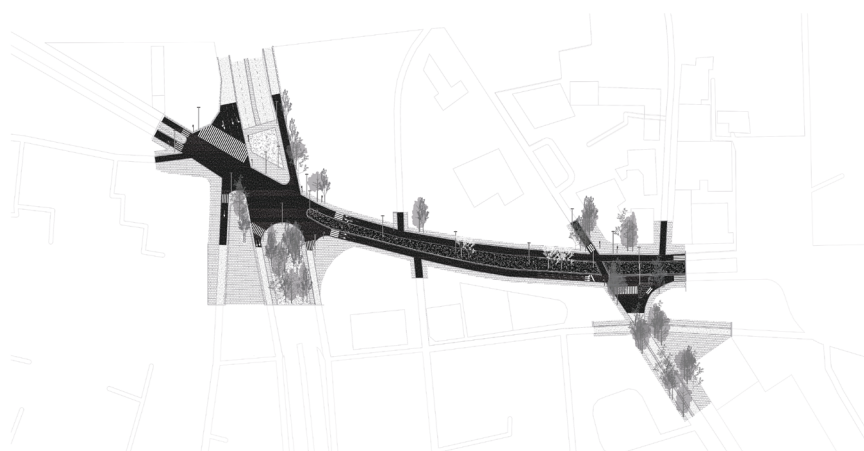
À ces endroits se concentrent plusieurs dynamiques : flux automobiles, circulations piétonnes, présence du bâti, espaces vides, changements d'échelle ou encore contraintes liées aux infrastructures. Cette superposition produit des situations complexes où la ligne cesse d'être perçue comme une continuité claire pour devenir une succession de tensions et de discontinuités.

Chaque nœud possède alors ses propres caractéristiques, directement liées à la nature de l'infrastructure qui traverse la ligne. Un tunnel, un pont ou un axe à forte circulation ne produisent pas les mêmes relations au territoire ni les mêmes conditions d'usage. Certains nœuds deviennent des espaces saturés et dominés par la voiture, tandis que d'autres génèrent des espaces résiduels plus fragmentés ou difficilement appropriables.

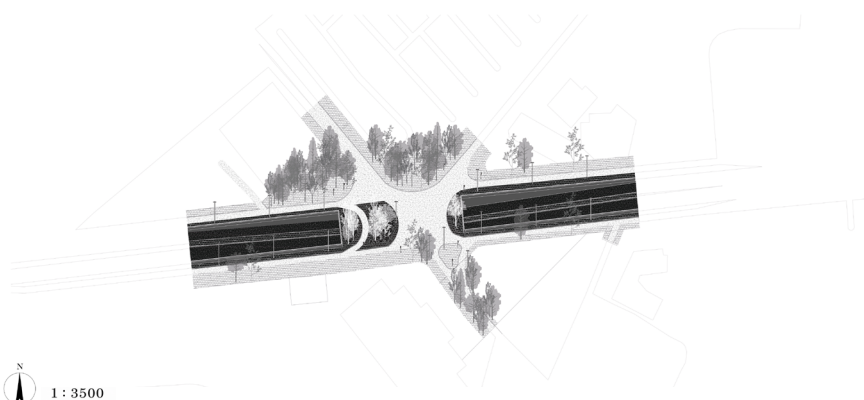
LE PONT



LA VOIE RAPIDE



LE TUNNEL



Ces nœuds ont eux aussi fait l'objet d'un relevé détaillé afin de mieux comprendre leur composition et leur relation au territoire. Le dessin a permis de matérialiser la manière dont ces infrastructures coupent la ville, fragmentent les continuités et viennent s'articuler avec la Ligne Verte. Cette analyse a également permis d'observer leurs relations au bâti, aux flux, aux espaces vides ainsi qu'aux différentes conditions de traversée présentes autour de ces points de croisement.

Le relevé met également en évidence que ces nœuds apparaissent systématiquement à la jonction entre deux tronçons aux caractères différents. Ils deviennent alors des espaces de transition où les ambiances, les morphologies et les logiques territoriales changent progressivement le long de la ligne.

Ces points de friction jouent donc un rôle important dans la structuration de la Ligne Verte. En venant la découper transversalement, ils participent directement à la formation des différents tronçons identifiés précédemment. Ils constituent à la fois des points de rupture et des lieux de transition entre plusieurs séquences urbaines.

La Ligne Verte n'apparaît donc plus comme une simple ligne continue traversant Beyrouth, mais comme une infrastructure fragmentée, rythmée par une série de nœuds qui interrompent sa continuité et redéfinissent constamment sa relation au territoire urbain.

Fig 28. Relevé analytique des nœuds de friction de la Ligne Verte, pont, voie rapide et tunnel, trois configurations d'infrastructures transversales générant chacune une rupture spécifique dans la continuité urbaine. (Marouni Rayan, 2026)

4.3 Les noyaux bâtis de la frontière

Le bâti situé au contact de la Ligne Verte occupe une position particulière dans le territoire. Directement confronté à une infrastructure issue d'une ancienne frontière, il porte encore aujourd'hui les traces des transformations successives qui ont marqué cet espace au fil du temps.

Dans de nombreux cas, la présence de la ligne semble avoir influencé la manière dont le bâti s'est implanté et organisé autour d'elle. Certains bâtiments se positionnent en retrait, créent une rupture ou se décalent par rapport à l'infrastructure, comme s'ils cherchaient à garder une certaine distance avec celle-ci. Cette relation produit différentes situations : façades fermées, rez-de-chaussée peu actifs ou encore bâtiments tournant presque le dos à la ligne, limitant ainsi les relations avec l'espace qui l'entoure.

À d'autres endroits, au contraire, le bâti vient se rapprocher fortement de la ligne, parfois jusqu'à s'y adosser. L'épaisseur de la fracture se réduit alors considérablement et produit des situations de forte compression entre l'infrastructure et les constructions. Ces proximités créent des tensions particulières où les limites entre espace public, infrastructure et espace privé deviennent parfois floues.

Peu à peu, il apparaît que la fragmentation ne repose pas uniquement sur la présence de la ligne elle-même, mais aussi sur la relation qu'elle entretient avec le bâti et les espaces vides qui l'accompagnent. Les différents tronçons identifiés précédemment résultent en réalité d'une co-construction entre l'infrastructure, les vides et les tissus bâtis présents de part et d'autre de la ligne. Ensemble, ils produisent des situations spécifiques mêlant retrait, ouverture, fermeture ou compression, qui participent directement aux logiques de fragmentation du territoire.

Dans cette perspective, l'analyse du bâti ne pouvait pas se limiter à une simple lecture des façades situées au bord de la ligne. Il devenait également important d'étudier certains ensembles bâtis de manière plus autonome afin de mieux comprendre leur organisation interne et leur relation à la fracture urbaine.

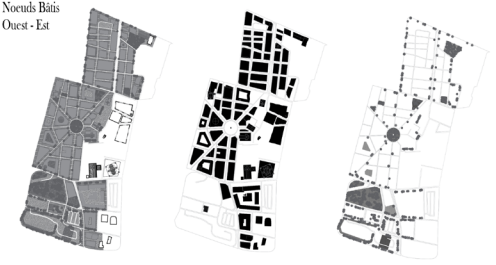
Ces ensembles, définis ici comme des noyaux bâtis, correspondent aux portions de tissu urbain situées au contact de la ligne et délimitées par de grands axes routiers. Ils forment des fragments relativement cohérents permettant d'isoler des situations urbaines précises et de comparer différentes manières d'habiter ou de construire au bord de cette ancienne frontière. Ces noyaux peuvent ainsi être compris comme des fragments appartenant aux îlots de l'archipel beyrouthin évoqué précédemment.

Le choix d'étudier ces noyaux, compris entre la ligne et un axe majeur, permet à la fois d'observer le bâti directement en relation avec l'infrastructure, mais aussi de limiter le périmètre d'étude afin de produire une lecture plus précise des situations observées.

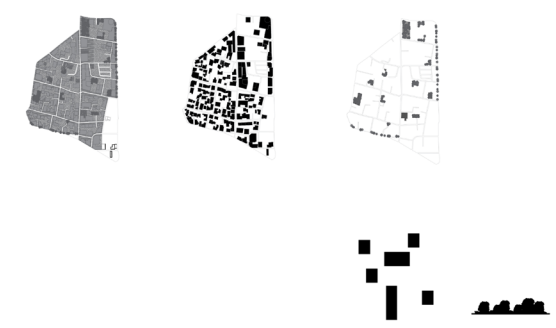
Pour chacun des tronçons, deux noyaux ont été identifiés, à l'est et à l'ouest de la ligne, afin de comparer leurs logiques respectives. Ces espaces ont fait l'objet de relevés détaillés permettant de les représenter dans leur ensemble et d'en analyser les caractéristiques propres. Le travail de dessin a ainsi permis de mieux comprendre leur composition, leur relation à la ligne ainsi que leur organisation interne.

L'analyse a ensuite été approfondie en dissociant les différentes couches qui composent ces noyaux, notamment le bâti et la végétation, afin de révéler plus clairement certaines dynamiques territoriales. L'étude des morphologies bâties, des trames, des géométries, des alignements ou encore des régularités a permis de faire émerger les caractéristiques propres à chaque situation.

Tronçon 1
Nœuds Bâis
Ouest - Est



Tronçon 2
Nœuds Bâis
Ouest - Est



Tronçon 3
Nœuds Bâis
Ouest - Est



Tronçon 4
Nœuds Bâis
Ouest - Est



1 : 30 000



En parallèle, l'observation des différentes formes de végétation a contribué à compléter cette lecture en révélant certaines logiques d'occupation, de transformation ou de délaisement du sol.

L'analyse comparative de ces noyaux a ensuite permis de faire émerger, pour chaque paire associée à un tronçon, plusieurs caractéristiques particulièrement récurrentes et révélatrices des dynamiques propres à chaque séquence de la ligne.

Les noyaux du premier tronçon se distinguent principalement par une organisation géométrique relativement régulière et structurée. Le tissu bâti y apparaît plus aligné, plus ordonné, et s'accompagne d'une présence importante de végétation haute qui participe fortement à l'ambiance du territoire.

Les noyaux du deuxième tronçon présentent au contraire une structure beaucoup plus fragmentée, irrégulière et discontinue. Les ruptures dans le tissu urbain y sont plus nombreuses et produisent une lecture plus instable du territoire. La végétation y reste présente, mais sous une forme plus intermédiaire et moins dominante.

Dans le troisième tronçon, les noyaux étudiés se caractérisent par une forte densité ainsi qu'une importante compression du tissu bâti. Les espaces y apparaissent plus contraints, plus serrés et marqués par une proximité immédiate entre les constructions et la ligne. La végétation ici est présente sous forme de végétation haute.

Enfin, les noyaux du quatrième tronçon se distinguent par une organisation plus regroupée par lot et relativement structurée. Le bâti y forme des ensembles plus cohérents et plus denses, accompagnés d'une végétation principalement basse, qui participe à une lecture plus horizontale et plus fermée du territoire.

Le bâti n'apparaît donc pas ici comme un simple élément de contexte, mais comme un véritable acteur de la structure de la ligne. Par sa position, sa forme et sa relation aux vides et à l'infrastructure, il participe directement à la définition des logiques propres à chaque tronçon et à la compréhension des dynamiques de fragmentation présentes le long de la Ligne Verte.

Fig 29. Relevé analytique des noyaux bâtis par tronçon, dissociant bâti et végétation en couches superposées pour révéler la logique morphologique propre à chaque fragment de la Ligne Verte, d'ouest en est. (Maroumi Rayan, 2026)

Le Troisième Monde

Habiter l'Entre-Deux



Fig 30. Collage conceptuel figurant la naissance du Troisième Monde, oasis linéaire végétale s'ouvrant dans la ville divisée, espace neutre et habité s'interposant entre les deux rives de Beyrouth. (Marouni Rayan, 2026). Composition originale réalisée par mes soins. L'intelligence artificielle a été utilisée uniquement pour l'ajustement des couleurs. Composition originale réalisée par mes soins. L'intelligence artificielle a été utilisée uniquement pour l'ajustement des couleurs.

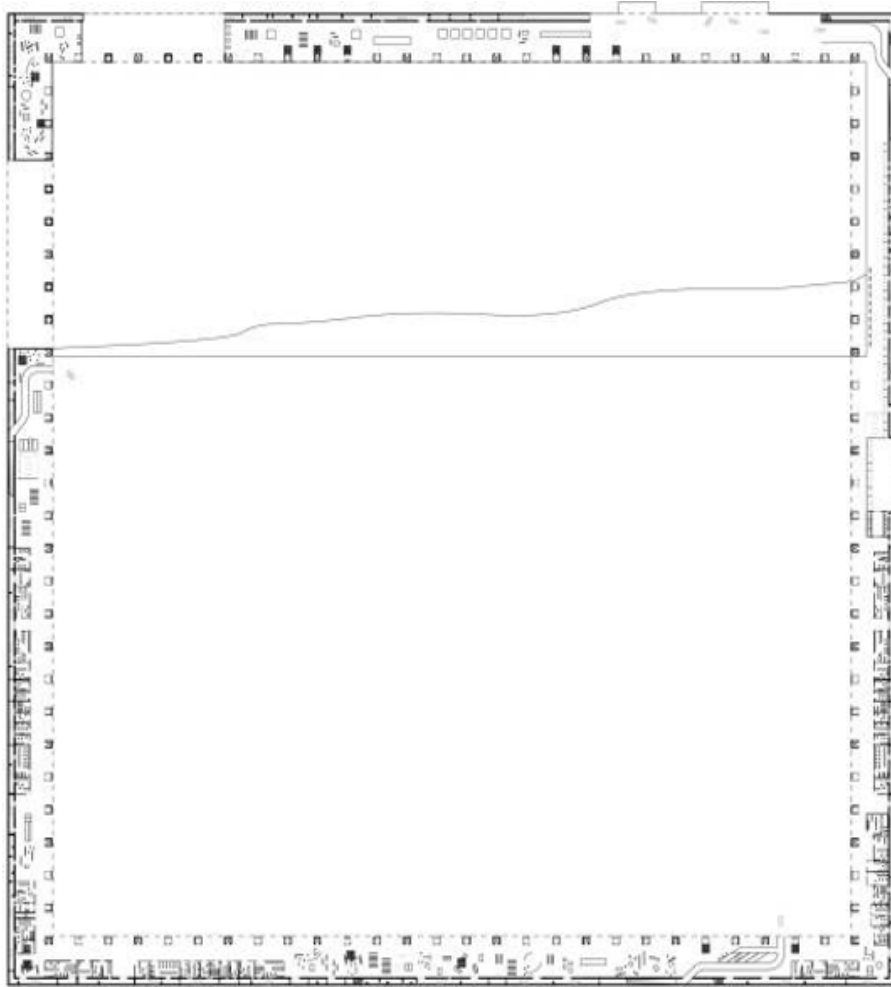


Fig 31. Cité de Refuge, Ceuta, enceinte délimitant un territoire neutre dans le no man's land entre deux pays. (OFFICE Kersten Geers David Van Severen, 2007)

5.1 Penser un territoire neutre

Comme évoqué précédemment, ce projet ne cherche pas à considérer la fragmentation comme un problème qu'il faudrait entièrement résoudre ou effacer. Au contraire, l'objectif est de partir de cette fragmentation existante pour en faire une véritable matière de projet. Cette position rejoint notamment la réflexion développée par Oswald Mathias Ungers et Rem Koolhaas dans *The City in the City : Berlin, A Green Archipelago* (1977), où la fragmentation n'est pas pensée uniquement comme une défaillance urbaine, mais aussi comme une condition propre à la ville contemporaine et comme une possible base de projet (Ungers et Koolhaas, 1977, p. 7-9).

Dans le contexte de Beyrouth, le but n'est donc pas de proposer une intervention cherchant naïvement à « recoudre » entièrement le territoire. Une telle approche semblerait trop simpliste face à la complexité historique, politique, sociale et territoriale qui caractérise la ville. Comme l'explique également Françoise Navez-Bouchanine, de nombreux projets urbains prétendant recréer des continuités ou réparer des territoires fragmentés finissent parfois par produire de nouvelles formes de séparation ou de fragmentation (Navez-Bouchanine, 2002, p. 45-47).

De plus, penser que l'architecture pourrait, à elle seule, résoudre des divisions ancrées dans le territoire depuis plusieurs décennies paraît peu réaliste. Le projet ne cherche donc ni à effacer les différences, ni à reconstruire une unité totale entre l'Est et l'Ouest de Beyrouth. Il cherche plutôt à travailler à partir de cette fracture, à l'accepter comme une réalité territoriale existante afin d'en révéler les potentialités spatiales.

Le projet s'appuie ainsi directement sur la ville existante, sur son histoire, sa morphologie, ses ruptures, ses vides mais aussi sur la mémoire inscrite dans le territoire. Il ne cherche pas à imposer un nouvel ordre totalement déconnecté du contexte beyrouthin, mais au contraire à partir des caractéristiques déjà présentes le long de la Ligne Verte afin de construire le projet à partir de ce qui existe déjà. Les traces de la guerre, les discontinuités urbaines, les infrastructures, les vides et les différentes situations morphologiques deviennent alors de véritables éléments de projet.

La Ligne Verte, comme on l'a vu précédemment, a historiquement participé à diviser Beyrouth en deux mondes : l'Est et l'Ouest. Pourtant, cette ligne possède également une position particulière dans la ville. Elle n'appartient totalement ni à l'un ni à l'autre. Située à cheval entre plusieurs territoires, plusieurs usages et plusieurs appartenances, elle occupe une position ambiguë qui révèle toute la complexité des rapports sociaux, politiques et territoriaux présents à Beyrouth.

Le projet part alors de cette ambiguïté pour imaginer un « troisième monde » : un territoire autonome, neutre et indépendant des logiques de division qui structurent le reste de la ville. Il ne s'agit ni d'un espace appartenant à l'Est, ni d'un espace appartenant à l'Ouest, mais d'un territoire intermédiaire venant s'installer directement sur les traces de la fracture.

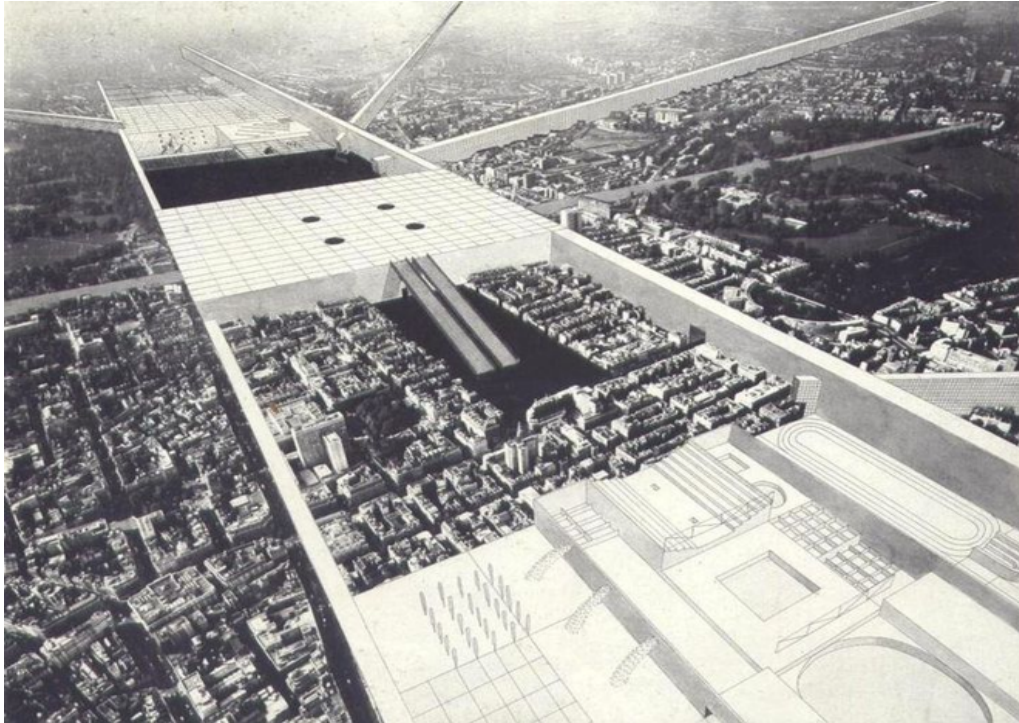


Fig 32. Exodus, or the Voluntary Prisoners of Architecture, bande linéaire autonome s'inscrivant dans la ville existante comme territoire indépendant et renfermé. (Rem Koolhaas & Elia Zenghelis, 1972)

L'idée n'est pas de nier les différences culturelles, communautaires ou politiques présentes à Beyrouth, mais plutôt de proposer un espace où celles-ci s'effacent temporairement derrière une expérience territoriale commune. Le troisième monde devient ainsi une forme de refuge à l'intérieur de la ville : un espace dans lequel les habitants peuvent momentanément se retirer du chaos, des tensions et des logiques d'appropriation présentes dans le territoire extérieur.

Afin d'affirmer clairement cette rupture avec le reste de la ville, le projet s'organise autour d'un mur continu venant englober l'ensemble de l'infrastructure linéaire de la Ligne Verte. Ce mur ne cherche pas à reproduire une logique de séparation similaire à celle de la guerre, mais plutôt à matérialiser l'existence d'un territoire autre, distinct du contexte urbain environnant. Il permet de créer une limite claire entre le troisième monde et le reste de la ville tout en contrôlant ses porosités.

À l'intérieur de cette enceinte prennent place les différents éléments qui composent aujourd'hui la ligne : les axes routiers issus de l'ancien tracé, les espaces vides, les friches ainsi que certains bâtiments situés au contact direct de l'infrastructure. Le projet ne cherche donc pas à effacer les traces existantes, mais à les réinterpréter afin de transformer cette ancienne fracture en un territoire autonome possédant ses propres logiques spatiales, paysagères et architecturales.



Fig 33. Il Monumento Continuo, infrastructure linéaire abstraite s'imposant sur la ville existante comme objet autonome, radical et se soustrait à la ville existante. (Superstudio, 1969)

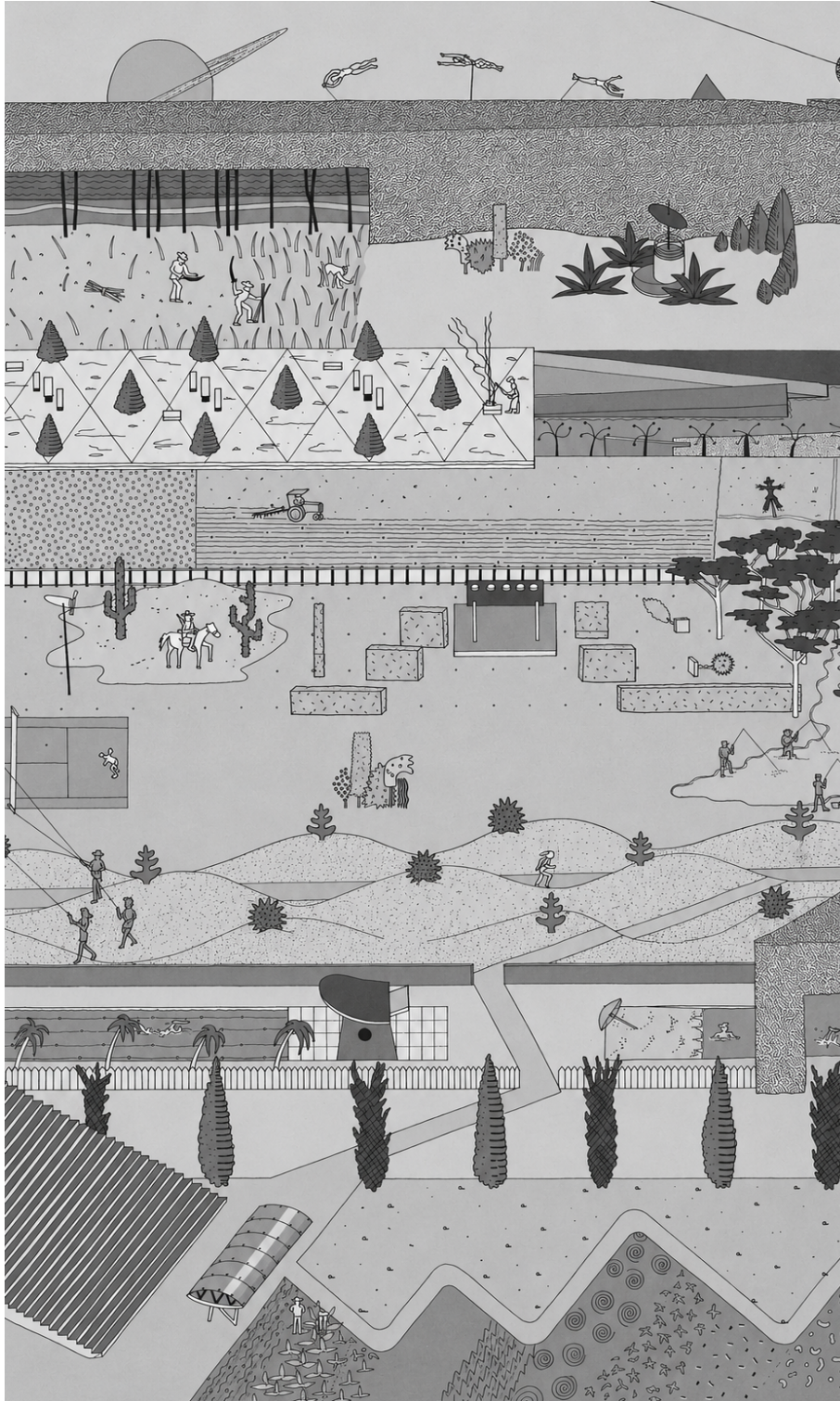


Fig 34. Parc de la Villette, superposition de couches programmatiques et végétales indépendantes structurant le territoire sans hiérarchie, le sol comme palimpseste accueillant simultanément nature, mouvement et programme. (Rem Koolhaas, OMA, 1982)

5.2 L'oasis de la ligne

Le projet cherche dans un premier temps à s'appuyer directement sur la mémoire même de la Ligne Verte afin de construire une nouvelle manière d'habiter cette fracture. Durant la guerre civile, cette ligne était devenue un no man's land inhabité dans lequel la végétation avait progressivement repris le dessus en l'absence de présence humaine. La Ligne Verte était donc littéralement devenue verte.

Le projet part de cette mémoire territoriale pour réintroduire aujourd'hui le végétal le long de la ligne, non plus comme conséquence de l'abandon, mais comme un véritable outil de projet. L'objectif devient alors de déminéraliser progressivement cette infrastructure afin d'y créer de nouvelles formes de cohabitation entre l'humain et la végétation.

Cependant, cette cohabitation ne se développe jamais de manière uniforme. Comme pour les analyses précédentes, le projet continue à s'appuyer directement sur les caractéristiques propres de la ville existante. Le projet se développe alors sur la base de deux paramètres : les relevés morphologiques et les analyses des noyaux bâtis réalisés auparavant, qui deviennent une véritable base de projet permettant d'adapter chaque intervention aux spécificités des différents tronçons.

Les caractéristiques mises en évidence dans l'analyse régularité, fragmentation, compression, densité ou organisation du bâti sont alors réinterprétées et appliquées directement au tracé de la ligne. Chaque tronçon développe ainsi une relation particulière entre l'humain, le végétal et l'infrastructure, tout en conservant l'identité qui lui était propre dans l'analyse territoriale.

Le même principe est également appliqué à la végétation. Les différents types de végétation mis en évidence dans l'étude des noyaux bâtis haute, moyenne ou basse deviennent des outils permettant de différencier les atmosphères le long de la ligne et de renforcer les caractères spécifiques de chaque séquence.

Les vides jouent eux aussi un rôle central dans cette transformation. L'analyse du bâti a permis de mettre en évidence des différences importantes de densité entre les noyaux étudiés. Le traitement des espaces vides découle directement de cette lecture : plus les noyaux bâtis apparaissent denses et contraints, plus les vides associés deviennent fortement végétalisés. À l'inverse, dans les situations moins denses, les espaces minéraux restent davantage présents afin de permettre une appropriation plus libre par les habitants.

Le projet distingue alors deux types de vides. Les vides minéraux existants sont progressivement transformés en espaces hybrides mêlant sol minéral et végétation, conçus comme des espaces appropriables et habitables par les habitants. Les vides déjà végétalisés, au contraire, sont conservés et amplifiés afin de tirer parti de leur caractère déjà fortement naturel et paysager.

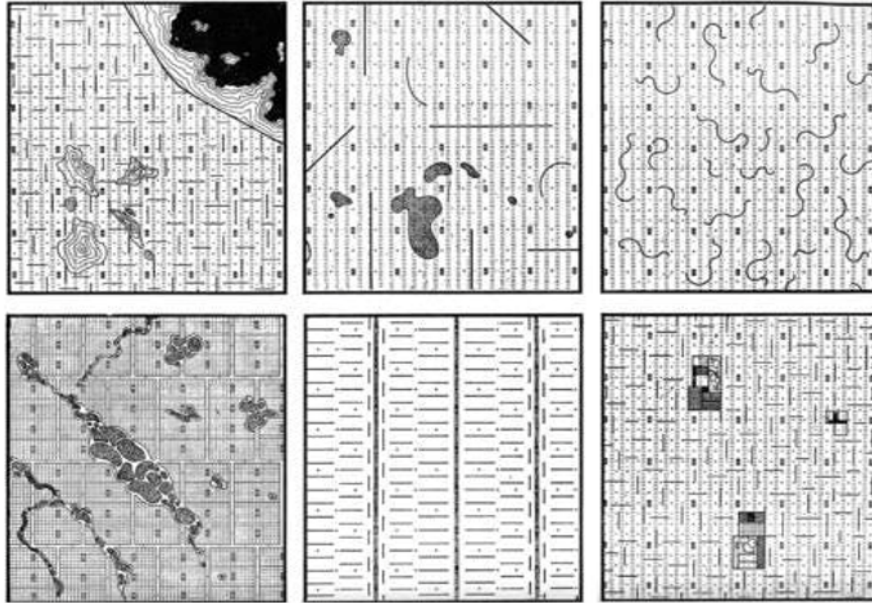


Fig 35. No-Stop City, trame neutre et répétitive comme substrat urbain universel, la grille comme outil d'égalisation du territoire, ni hiérarchie ni centralité, support indifférent accueillant tout programme. (Archizoom Associati, 1969)



Fig 36. Supersurface, surface libre et homogène offrant un nouveau mode de vie nomade affranchi des contraintes du territoire, espace ouvert à toutes les circulations et toutes les formes d'habiter. (Cristiano Toraldo di Francia, Superstudio, 1972)

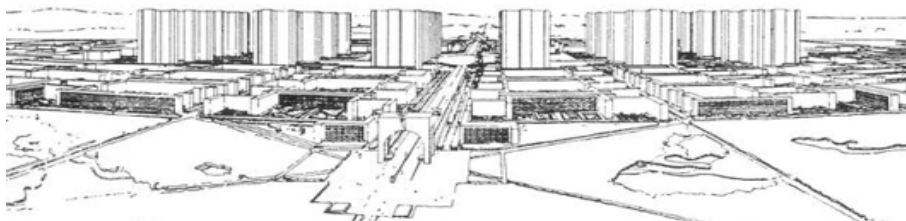


Fig 37. Le sol libéré par l'élévation du bâti sur pilotis restitue la continuité au sol à la végétation et à la circulation, le rez-de-chaussée évidé comme espace traversant et habité. (Le Corbusier, 1925)

L'ensemble du projet est organisé à partir d'une grille commune de 10 mètres par 10 mètres venant structurer toute l'infrastructure linéaire. Cette grille permet d'unifier les différents tronçons malgré leurs différences et participe à donner au troisième monde une identité propre, neutre et indépendante du reste de la ville.

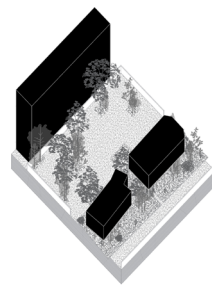
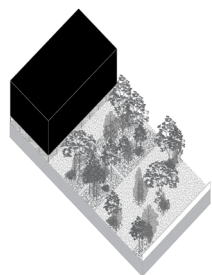
Le projet repose également sur une distinction claire entre deux manières d'habiter la ligne : la ligne comme espace de déplacement et les vides comme espaces d'arrêt. La ligne devient un espace traversant, continu et fluide, tandis que les vides deviennent des espaces de respiration, de pause et d'appropriation.

L'objectif est alors de faire disparaître les ruptures internes présentes aujourd'hui le long de la Ligne Verte. Les obstacles, les discontinuités et les séparations entre la ligne, les vides et le bâti sont progressivement effacés afin que l'ensemble soit perçu comme appartenant à une seule et même infrastructure territoriale.

Dans cette logique, le bâti présent au contact de la ligne est lui aussi intégré au projet. Plusieurs bâtiments sont évidés sur deux niveaux afin de libérer le sol et de permettre une continuité des parcours et du paysage végétal. Cette ouverture du rez-de-chaussée permet également à la végétation de se développer librement à travers les bâtiments sans être contrainte par les constructions existantes. Les niveaux supérieurs accueillent quant à eux différentes fonctions venant activer le troisième monde.

Chaque tronçon développe ensuite sa propre manière de mettre en relation la végétation, le bâti et les usages.

Le premier tronçon, précédemment caractérisé par son épaisseur et son caractère institutionnel, est travaillé de manière très structurée et régulière. La ligne y prend la forme d'un grand jardin presque monumental, inspiré des logiques du jardin à la française. La végétation, majoritairement haute, crée une cohabitation organisée et maîtrisée avec les usages humains. Les vides y conservent une forte présence minérale, avec une densité végétale limitée à environ 20 %, laissant davantage de place aux appropriations et aux usages collectifs.



1 : 6 500

Épaisseur Structure 2

Espace de respiration 1

Fig 38. Tronçon 1 du Troisième Monde, cohabitation structurée de la végétation et de l'humain sur la trace de l'ancienne ligne, le territoire neutre s'ordonne entre les deux rives. (Marouni Rayan, 2026)

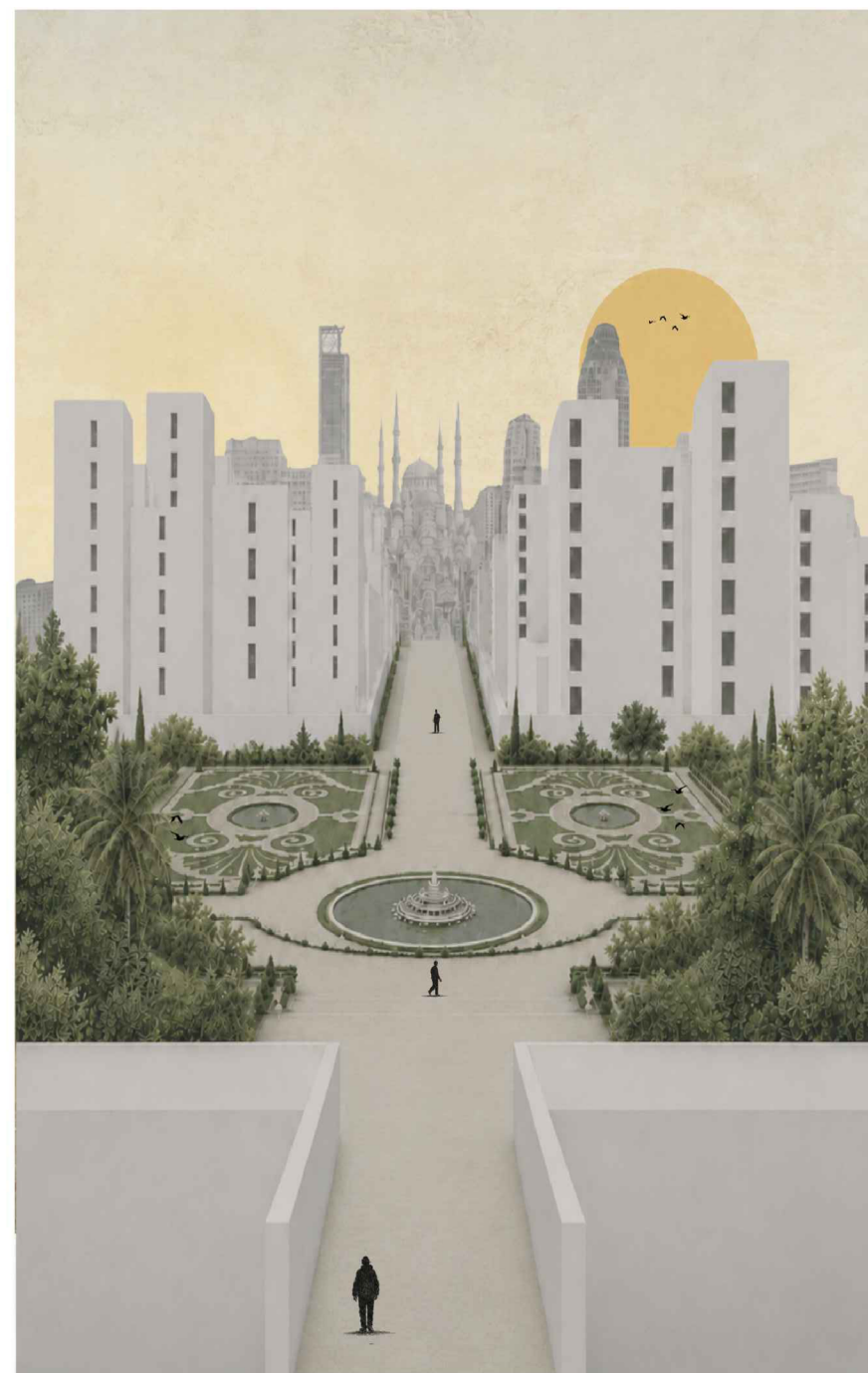
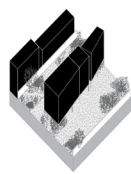
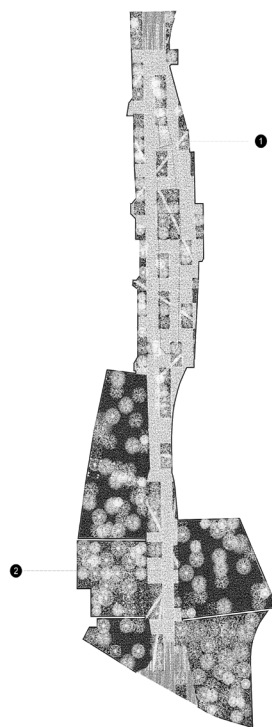
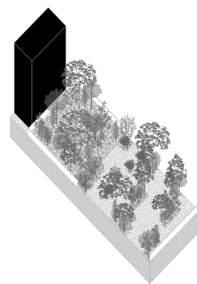


Fig 39. Collage atmosphérique du tronçon 1, le jardin à la française de Versailles réinterprété comme oasis ordonnée au cœur de Beyrouth, axialité et symétrie végétale s'imposant entre les deux rives. (Marouni Rayan, 2026). Composition originale réalisée par mes soins. L'intelligence artificielle a été utilisée uniquement pour l'ajustement des couleurs.

Le deuxième tronçon, marqué par la congestion et la multiplicité des flux, développe une autre relation au végétal. La végétation moyenne y est implantée de manière plus ponctuelle et discontinue, directement sur les traces des flux existants. Le projet cherche ici à conserver cette idée de circulation multiple tout en utilisant le végétal pour accompagner, orienter et filtrer les déplacements humains. Les vides y développent un équilibre plus égal entre minéral et végétation, avec une densité végétale d'environ 50 %.



Traverse Guidée 1



Equilibre Végétal 2

Fig 40. Tronçon 2 du Troisième Monde, cohabitation de la végétation et des flux sur la trace de l'ancienne ligne, le territoire neutre s'organise autour de ses mouvements. (Marouni Rayan, 2026)



Fig 41. Collage atmosphérique du tronçon 2, la High Line de New York réinterprétée comme promenade végétale surélevée traversant Beyrouth, cohabitation des flux humains et de la végétation sur la trace de l'ancienne ligne. (Marouni Rayan, 2026). Composition originale réalisée par mes soins. L'intelligence artificielle a été utilisée uniquement pour l'ajustement des couleurs.

Le troisième tronçon, caractérisé par la compression et la densité du tissu bâti, pousse au contraire la présence végétale à son maximum. La végétation haute s'empare presque entièrement du sol et réduit fortement la présence humaine au niveau du terrain naturel. Les déplacements se font alors principalement à travers une passerelle surélevée venant traverser la végétation. Dans les vides minéraux, végétalisés à près de 90 %, cette passerelle s'élargit ponctuellement afin de créer des espaces d'arrêt immergés dans la végétation, parfois percés pour laisser traverser les arbres et renforcer cette sensation d'immersion.



Fig 42. Tronçon 3 du Troisième Monde, le sol restitué à la végétation, l'humain suspendu en l'air, cohabitation dissociée entre la nature reconquérante et la circulation surélevée. (Marouni Rayan, 2026)

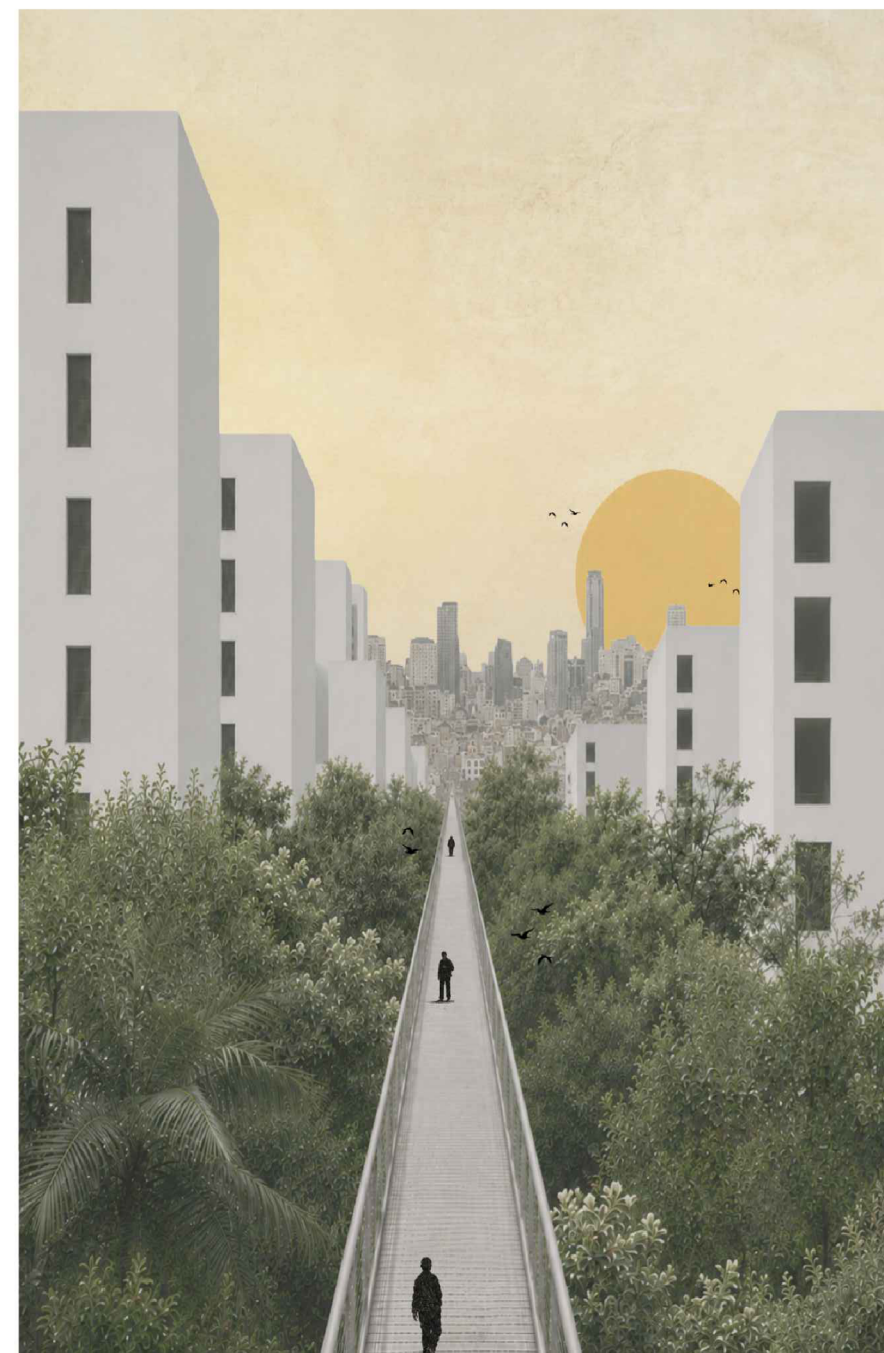


Fig 43. Collage atmosphérique du tronçon 3, le chemin de cimes réinterprété comme passerelle suspendue au-dessus de la végétation reconquérante, l'humain circule en l'air tandis que le sol appartient à la nature. (Marouni Rayan, 2026). Composition originale réalisée par mes soins. L'intelligence artificielle a été utilisée uniquement pour l'ajustement des couleurs.

Le quatrième tronçon constitue un cas particulier en raison de la présence de l'hippodrome, une enclave déjà fortement définie par sa propre fonction. Le projet cherche ici à épaissir la ligne tout en conservant les caractéristiques révélées dans l'analyse bâtie : quelque chose de dense, organisé et regroupé. Cette nouvelle épaisseur prend la forme d'une structure végétale organisée en lots, implantée sur les traces des nombreux bâtiments présents le long de cette frange et évidés sur deux niveaux. Cette stratégie permet d'assurer une transition progressive entre la Ligne Verte et les grands espaces végétalisés de l'hippodrome. Le travail par lots végétaux permet également de créer plusieurs percées visuelles et physiques entre la ligne et l'hippodrome, ouvrant progressivement cette enclave sur le troisième monde.



Fig 44. Tronçon 4 du Troisième Monde, la végétation s'étend en lisière de l'hippodrome, espace de transition entre le grand vide sportif et la ligne, le territoire neutre s'élargit et respire. (Marouni Rayan, 2026)



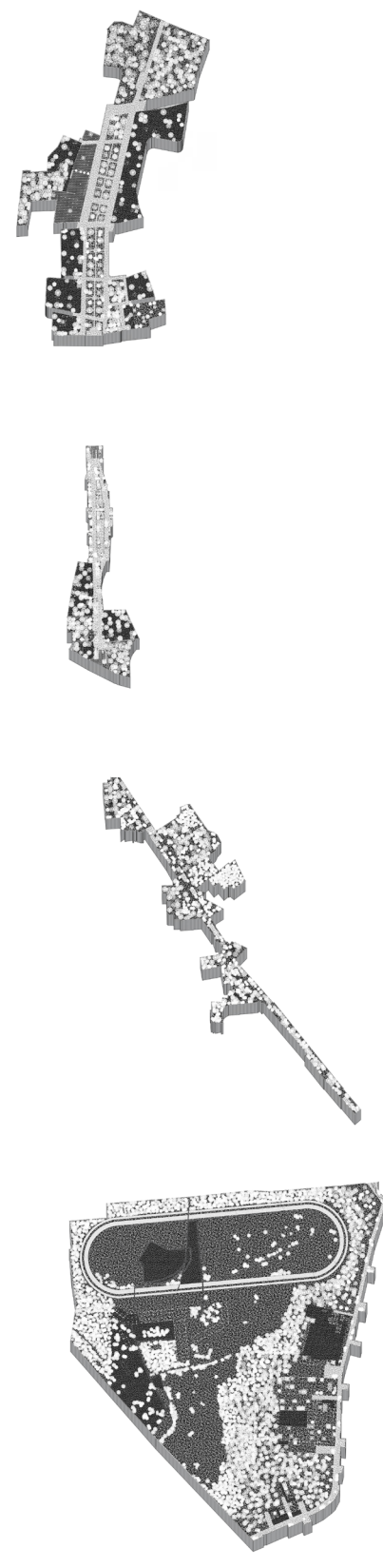
Fig 45. Collage atmosphérique du tronçon 4, la Promenade Plantée de Paris réinterprétée comme lisière végétale longeant le mur d'enceinte, l'humain chemine en bordure de l'oasis entre la ville et la nature. (Marouni Rayan, 2026). Composition originale réalisée par mes soins. L'intelligence artificielle a été utilisée uniquement pour l'ajustement des couleurs.



Fig 46. Bordercrossing, no man's land entre le Mexique et les États-Unis transformé en oasis végétale close derrière un mur de neuf mètres, un jardin ombragé de palmiers s'impose comme lieu neutre et habité entre deux territoires hostiles. (OFFICE Kersten Geers David Van Severen, 2005)

L'ensemble de ces interventions cherche finalement à redonner une place centrale à la végétation le long de la Ligne Verte, non plus comme simple élément paysager, mais comme une véritable structure territoriale capable de transformer la manière dont cette ancienne fracture est perçue et habitée. Là où la ligne produisait autrefois séparation, tension et vide, le projet cherche à faire émerger un territoire plus apaisé, dans lequel le végétal reprend progressivement le dessus sur le minéral.

Le mur qui entoure cette nouvelle infrastructure renforce encore davantage cette idée. En isolant le troisième monde du chaos urbain extérieur, il permet de créer un univers intérieur autonome, presque hors du temps, où la végétation, les vides et les continuités paysagères construisent progressivement l'image d'une oasis traversant Beyrouth. Le projet cherche ainsi à transformer l'ancienne ligne de fracture en une forme de paradis terrestre linéaire, un refuge végétal venant s'installer au cœur même d'un territoire historiquement marqué par la division.



N
1 : 20 000

Fig 50. Les quatre tronçons du Troisième Monde représentés en fragments autonomes à la manière de la Forma Urbis, chaque fragment révélant sa propre logique spatiale et végétale, archipel de territoires neutres composant ensemble l'oasis de Beyrouth. (Marouni Rayan, 2026)

5.3 Recoudre la ville aux points de tension

Les nœuds constituent les points les plus intenses de toute l'infrastructure de la Ligne Verte. Là où les tronçons développent principalement une logique linéaire et paysagère, les nœuds deviennent des espaces de concentration, de transition et de rencontre entre plusieurs dynamiques territoriales.

Le projet ne cherche cependant pas à supprimer les grandes infrastructures transversales qui traversent la ligne. Au contraire, l'objectif est de conserver ces connexions Est-Ouest afin d'éviter de recréer une nouvelle forme de fragmentation dans la ville. Ces axes restent donc des infrastructures actives et traversantes, mais leur présence devient le point de départ d'un nouveau dispositif architectural et territorial.

Le rôle des nœuds est d'abord de permettre une couture entre les différents tronçons de la Ligne Verte. Aujourd'hui, les infrastructures transversales viennent fragmenter la ligne et la découper en plusieurs séquences distinctes. Le projet cherche alors à transformer ces points de rupture en espaces de transition capables de rétablir une continuité entre les tronçons. Les nœuds deviennent ainsi des coutures permettant de reconnecter les différentes atmosphères paysagères, morphologiques et végétales présentes le long de la ligne.

Mais ces espaces jouent également un rôle beaucoup plus large dans le fonctionnement du troisième monde. Les nœuds deviennent de véritables points d'entrée dans l'infrastructure. Ce sont les lieux où les habitants venant de l'extérieur pénètrent progressivement dans le troisième monde avant d'être guidés vers les différents tronçons de la ligne. Chaque nœud agit alors comme une porte territoriale marquant le passage entre la ville extérieure et l'univers plus introspectif de la Ligne Verte.

Le traitement du sol, de la végétation et des espaces d'entrée permet d'ailleurs de rendre immédiatement perceptible l'atmosphère propre à chaque tronçon. Dès l'arrivée dans le troisième monde, le visiteur comprend progressivement dans quel type de paysage il pénètre.

Au-delà de leur rôle spatial, ces nœuds accueillent également des fonctions sociales directement liées à certains dysfonctionnements majeurs présents aujourd'hui à Beyrouth. Le projet cherche ici à utiliser les conditions produites par les infrastructures existantes afin d'y introduire de nouveaux espaces de coexistence, de partage et de rencontre.

Chaque nœud est alors organisé autour de trois éléments principaux : une transition végétale assurant la continuité entre les tronçons, un travail du sol permettant d'établir une connexion progressive entre la ville extérieure et le troisième monde, ainsi qu'une structure métallique venant abriter les différentes fonctions du projet. Cette structure se transforme et s'adapte selon les caractéristiques propres de chaque nœud et de l'infrastructure qui le traverse.



Le premier nœud est caractérisé par la présence d'un pont venant traverser la Ligne Verte. Cette infrastructure produit un important espace couvert sous sa structure, que le projet réinvestit à travers une grande structure métallique d'ensemble. Ce nœud accueille un forum citoyen conçu comme un espace de débat, d'échange et de coexistence entre habitants. Cette fonction cherche à répondre aux phénomènes de fragmentation communautaire et de repli identitaire présents à Beyrouth. Le pont devient alors non plus uniquement une infrastructure de circulation, mais un support capable d'abriter un nouvel espace collectif au cœur de la fracture.

Le deuxième nœud est marqué par la présence d'une voie rapide située directement au niveau du sol. Cette configuration libère alors l'espace au-dessus de l'infrastructure, permettant l'installation d'un dispositif architectural suspendu dédié à la rencontre à travers le sport. Ce nœud cherche à répondre aux phénomènes de ségrégation socio-spatiale ainsi qu'au manque d'espaces publics partagés dans la ville. L'infrastructure routière devient ici le support d'un espace collectif traversant capable d'accueillir des usages communs au-dessus des flux automobiles.

Enfin, le troisième nœud est caractérisé par la présence d'un tunnel souterrain, laissant le sol entièrement libre au-dessus de celui-ci. Le projet exploite cette situation particulière afin d'y installer une série de structures ponctuelles servant de supports à des fonctions artistiques et culturelles. Ce troisième nœud cherche à répondre à l'amnésie collective et à la mémoire fragmentée laissée par la guerre civile. L'espace devient alors un lieu de partage, d'expression et de transmission capable de réactiver certaines mémoires présentes dans le territoire sans pour autant figer la guerre dans une logique purement commémorative.

Les nœuds deviennent ainsi des espaces hybrides où infrastructure, paysage et architecture se superposent afin de transformer les anciennes ruptures de la Ligne Verte en lieux de transition, de passage et de coexistence au sein du troisième monde.

Fig 47. Projet des nœuds de friction, trois dispositifs architecturaux s'accrochant à l'infrastructure existante pour tisser une relation entre la ligne, les tronçons et la ville de part et d'autre. (Maroumi Rayan, 2026)

Conclusion

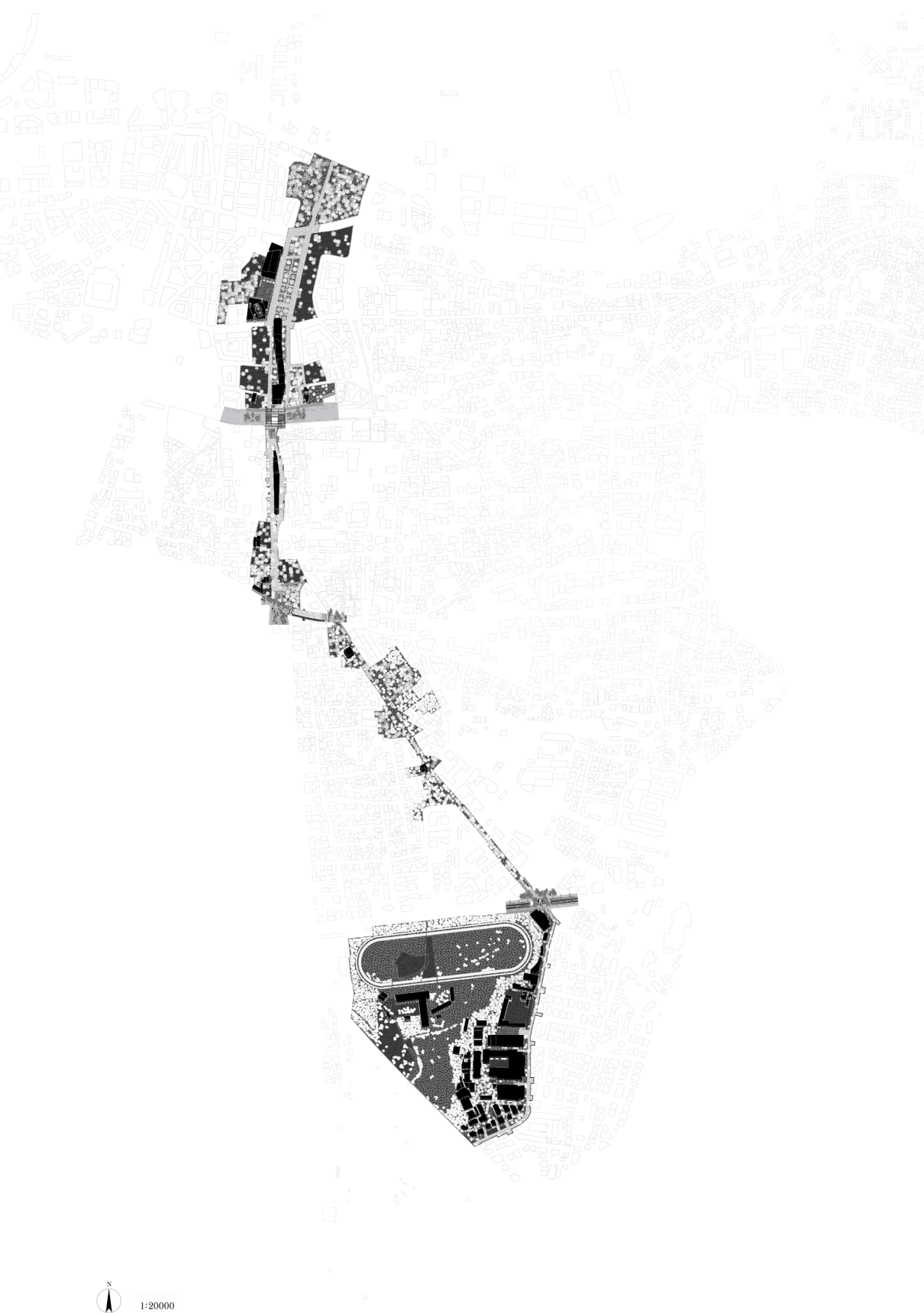


Fig 48. Le Troisième Monde dans la ville, tronçons et nœuds assemblés forment un territoire linéaire continu traversant Beyrouth du nord au sud, nouvelle entité urbaine entre les deux rives. (Maroumi Rayan, 2026)

Transformer la fracture en territoire

Pendant des décennies, la Ligne Verte a séparé Beyrouth. Elle a fragmenté la ville, interrompu les continuités, déplacé les limites, transformé les usages et profondément marqué les imaginaires collectifs. Même après la fin de la guerre, elle n'a jamais réellement disparu. Elle a simplement changé de forme. Les barrages ont laissé place aux infrastructures, les ruines aux vides, les lignes de front aux axes routiers. Pourtant, la fracture est restée présente dans le territoire.

Ce travail n'a jamais cherché à effacer cette réalité. Chercher à « réparer » Beyrouth ou à réunifier totalement la ville aurait réduit la complexité du territoire à une réponse trop simple face à un contexte profondément conflictuel, politique et instable. La fragmentation n'a donc pas été abordée ici comme un problème à faire disparaître, mais comme une condition urbaine existante avec laquelle il devient nécessaire de travailler.

À travers l'analyse de la Ligne Verte, ce travail a cherché à révéler ce que cette frontière produit encore aujourd'hui : des ruptures, des vides, des discontinuités, mais aussi des situations particulières, des espaces ambigus et des territoires en attente. Là où la ville se fracture apparaissent également des espaces capables d'échapper, temporairement, aux logiques habituelles de Beyrouth.

Le projet proposé s'inscrit alors dans cette ambiguïté, ni Est ni Ouest. Le troisième monde apparaît comme un territoire autonome venant prendre place directement sur les traces de la fracture. Un territoire fermé au chaos extérieur, mais ouvert à une autre manière d'habiter la ville. Un espace où les appartenances communautaires, politiques ou économiques s'effacent progressivement derrière une expérience commune du territoire.

Dans cette logique, la végétation devient plus qu'un simple paysage. Elle devient une véritable matière de projet capable de réinvestir les traces laissées par la guerre. Là où la nature avait repris possession du no man's land durant le conflit, le projet cherche aujourd'hui à prolonger cette mémoire afin de transformer progressivement l'ancienne ligne de front en oasis urbain. Un territoire continu, épais, habité, où architecture, paysage et infrastructure ne forment plus qu'un seul monde.

Finalement, ce travail ne propose pas une réponse définitive à la fragmentation de Beyrouth. Il propose plutôt un regard. Une autre manière de lire la fracture, non plus uniquement comme une séparation, mais comme un potentiel territorial.

Car peut-être que dans une ville aussi fragmentée que Beyrouth, l'enjeu n'est pas forcément de recoudre entièrement la ville, mais plutôt d'apprendre à habiter ses limites.

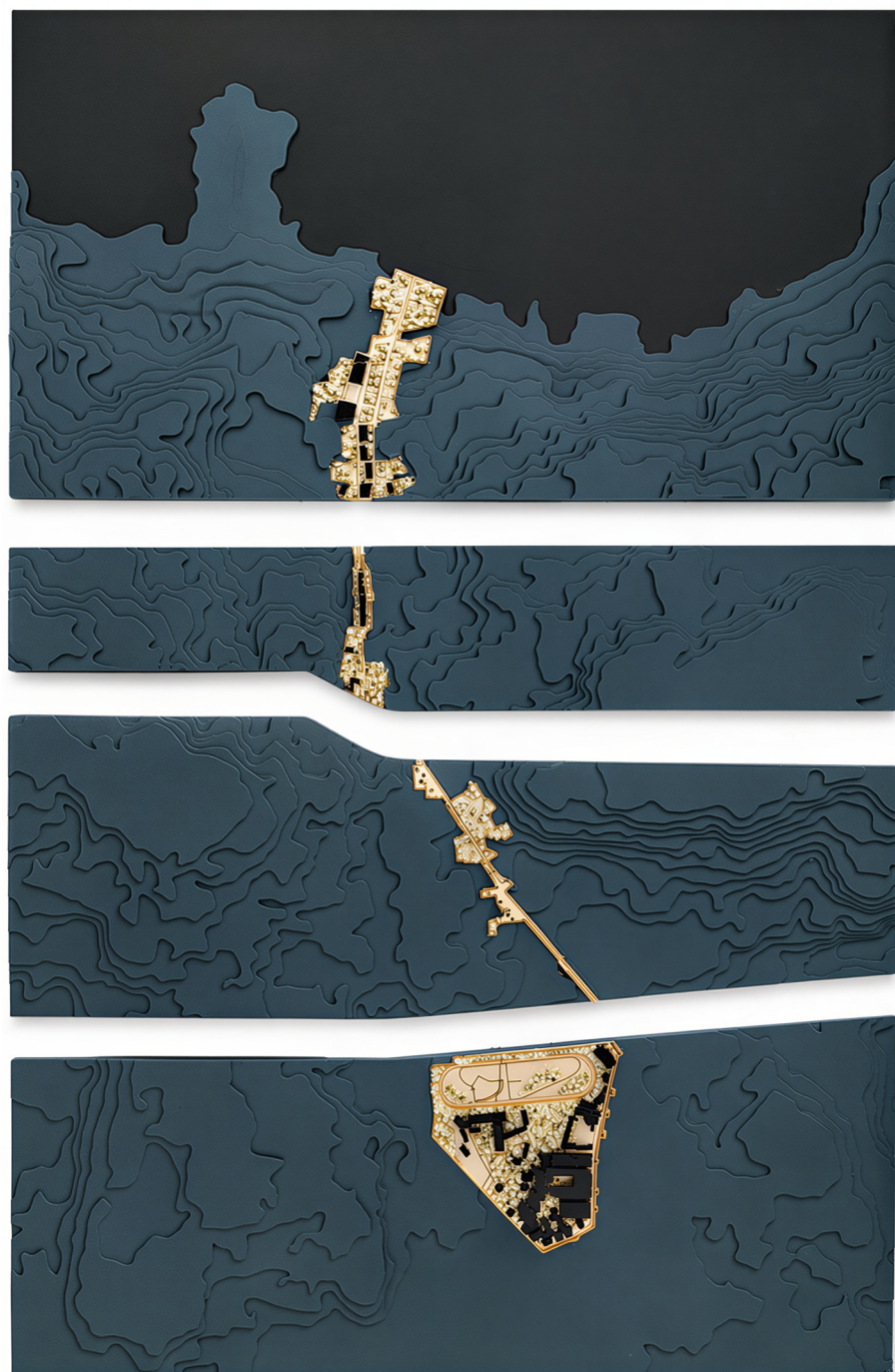


Fig 51. Maquette en section des quatre tronçons du Troisième Monde, les fragments du projet s'inscrivent dans la topographie de Beyrouth, révélant la diversité des configurations spatiales et végétales de l'oasis. (Marouni Rayan, 2026)



Fig 52. Maquette en section assemblée, le Troisième Monde dans sa continuité linéaire, l'oasis trace son chemin dans le relief de Beyrouth du nord au sud. (Marouni Rayan, 2026)

Bibliographie

Références Théoriques Générales

CALAME, Jon et CHARLESWORTH, Esther, *Divided Cities: Belfast, Beirut, Jerusalem, Mostar, and Nicosia*, Philadelphia, University of Pennsylvania Press, 2009.
Disponible sur : https://www.academia.edu/127196658/Divided_cities_Belfast_Beirut_Jerusalem_Mostar_and_Nicosia

JACOBS, Jane, *The Death and Life of Great American Cities*, New York, Random House, 1961.
Disponible sur : https://www.petkovstudio.com/bg/wp-content/uploads/2017/03/The-Death-and-Life-of-Great-American-Cities_Jane-Jacobs-Complete-book.pdf

LEFEBVRE, Henri, *La production de l'espace*, Paris, Éditions Anthropos, 1974.
Disponible sur : <https://fr.scribd.com/document/820095206/LEFEBVRE-1974-Henri-La-production-de-l-espace-L-Homme-et-la-societe>

NAVEZ-BOUCHANINE, Françoise (dir.), *La fragmentation en question : des villes entre fragmentation spatiale et fragmentation sociale ?*, Paris, L'Harmattan, 2002.
Disponible sur : https://www.persee.fr/doc/ingeo_0020-0093_2005_num_69_2_6909_t1_0207_0000_1

UNGERS, Oswald Mathias et KOOLHAAS, Rem, *The City in the City*, Berlin, A Green Archipelago, Zurich, Lars Müller Publishers, 2013 [1977].
Disponible sur : <https://fr.scribd.com/doc/292942530/Berlin-a-Green-Archipelago>

Références Spécifiques à Beyrouth

DAVIE, May, *Beyrouth avant Beyrouth*, Beyrouth, 2020.
Disponible sur : <https://shs.hal.science/halshs-02965653v1/document>

HAFEDA, Mohamad, *Beyrouth, ville divisée ?*, Métropolitiques, 2025.
Disponible sur : <https://metropolitiques.eu/Beyrouth-ville-divisee.html>

FAWAZ, Mona, « An Unusual Clique of City-Makers: Social Networks in the Production of a Neighbourhood in Beirut », *International Journal of Urban and Regional Research*, 2008.
Disponible sur : <https://onlinelibrary.wiley.com/doi/abs/10.1111/j.1468-2427.2008.00812.x>

FAWAZ, Mona, HARB, Mona et GHARBIEH, Ahmad, « Living Beirut's Security Zones: An Investigation of the Modalities and Practice of Urban Security », *City & Society*, 2012.
Disponible sur : https://www.academia.edu/13823374/Living_Beiruts_Security_Zones_An_Investigation_of_the_Modalities_and_Practice_of_Urban_Security

HARB, Mona, « La Dâhiye de Beyrouth : parcours d'une stigmatisation urbaine », *Politix*, vol. 16, n° 63, 2003.

Disponible sur : <https://books.openedition.org/editionsmsmh/9229?lang=fr>

HUYBRECHTS, Éric, « Reconstruction et réconciliation au Liban, l'oubli de la ligne », *Les Annales de la Recherche Urbaine*, n° 91, 2001.
Disponible sur : <https://books.openedition.org/ifpo/4424>

HUYBRECHTS, Éric et VERDEIL, Éric, « Beyrouth entre reconstruction et métropolisation », *Monde arabe Maghreb-Machrek*, n° 169, 2000.
Disponible sur : https://www.persee.fr/doc/vilpa_0242-2794_2000_num_30_1_1294

KHALAF, Samir, *Civil and Uncivil Violence in Lebanon*, New York, Columbia University Press, 2002.
Disponible sur : <https://ciaotest.cc.columbia.edu/book/khalaf001/khalaf001a.pdf>

MEZHER, Nisrine, *Beyrouth entre fragmentation et cohésion*, thèse de doctorat, 2022.
Disponible sur : https://theses.hal.science/tel-03852200/file/2022-01_-_MEZHER_-_Bey_-_version_-_de_-_diffusion.pdf

SAWALHA, Aseel, *Reconstructing Beirut: Memory and Space in a Postwar Arab City*, Austin, University of Texas Press, 2010.
Disponible sur : <https://dokumen.pub/reconstructing-beirut-memory-and-space-in-a-postwar-arab-city-9780292792838.html>

VERDEIL, Éric, *Beyrouth et ses urbanistes. Une ville en plans (1946-1975)*, Beyrouth, Presses de l'IFPO, 2010.
Disponible sur : <https://books.openedition.org/ifpo/2101>

VERDEIL, Éric, « Beyrouth : les nouvelles lignes de front de la recherche urbaine », *Métropolitiques*, 2012.
Disponible sur : <https://shs.hal.science/halshs-00700468v1/document>

VERDEIL, Éric, « Beirut: the New Front Lines of Urban Research », *Métropolitiques*, 2013.
Disponible sur : <https://journals.openedition.org/strates/452?lang=en>

VERDEIL, Éric, « Beyrouth, une ville en chantiers », *Métropolitiques*, 2013.
Disponible sur : https://www.academia.edu/654952/The_reconstructions_of_Beirut

VERDEIL, Éric, « Beyrouth : reconstructions, fragmentation et crises institutionnelles », dans LORRAIN, Dominique (dir.), *Métropoles en Méditerranée. Gouverner par les rentes*, Paris, Presses de Sciences Po, 2017, p. 61-108.
Disponible sur : <https://shs.hal.science/halshs-04130907v1/document>

Sources Journalistiques

« La ligne verte n'a pas (vraiment) disparu », *L'Orient-Le Jour*, 2015.
Disponible sur : <https://www.lorientlejour.com/article/950474/la-ligne-verte-na-pas-vraiment-disparu.html>

« Au lieu de raccorder la ville, les routes principales de Beyrouth la divisent », *L'Orient-Le Jour*, 2022.

Disponible sur : <https://www.lorientlejour.com/article/1309949/au-lieu-de-raccorder-la-ville-les-routes-principales-de-beyrouth-la-divisent.html>

Table des illustrations

- Fig. 1. Fragmentation du territoire beyrouthin extra-muros, Marouni Rayan, 2026.
- Fig. 2. Bidonvilles de Bandra, Mumbai, RUKHLENKO, Dmitry, 2020. Dreamstime. <https://fr.dreamstime.com/vue-du-ciel-mumbai-les-bidonvilles-banlieue-bandra-des-gratte-maharashtra-inde-image219870214>
- Fig. 3. Peace walls de Belfast (Falls / Shankill), McBRIDE, Mike, 2023. Catalyst Planet. <https://www.catalystplanet.com/travel-and-social-action-stories/the-peace-walls-in-belfast-and-the-politics-of-separation>
- Fig. 4. Cross Bronx Expressway, New York, AP Photo, 1960. NY1. <https://ny1.com/nyc/all-boroughs/news/2022/12/19/cross-bronx-expressway-study>
- Fig. 5. Skyline de Beyrouth (cathédrale maronite et mosquée Mohammad Al-Amine), ISENMANN, Jean, 2019. Photo-Alsace. <https://www.photo-alsace.com/photo-ref-191118-055.html>
- Fig. 6. San Isidro / villa miseria, Buenos Aires, MILLER, Johnny, Unequal Scenes, 2021. <https://unequalscenes.com/buenos-aires>
- Fig. 7. The City in the City – Berlin: A Green Archipelago, UNGERS, O. M. & KOOLHAAS, Rem, 1977. Architectuul. <https://architectuul.com/digest/book-review-berlin-bang-bang>
- Fig. 8. Composantes de la fragmentation de Beyrouth en couches analytiques, Marouni Rayan, 2026.
- Fig. 9. Collage conceptuel : naissance de la Ligne Verte, Marouni Rayan, 2026 (composition originale ; IA utilisée uniquement pour l'ajustement des couleurs).
- Fig. 10. No man's land de la Ligne Verte, Getty Images, 1982. <https://www.gettyimages.fr/search/2/image?phrase=la%20guerre%20du%20liban>
- Fig. 11. Ruelles abandonnées de la Ligne Verte, Getty Images, 1990. <https://www.gettyimages.fr/search/2/image?phrase=la%20guerre%20du%20liban>
- Fig. 12. Immeuble éventré sur la Ligne Verte, Getty Images, 1982. <https://www.gettyimages.fr/search/2/image?phrase=la%20guerre%20du%20liban>
- Fig. 13. Façades criblées de balles, Beyrouth, ABBAS, A. (Magnum Photos), 1982. Pinterest. <https://www.pinterest.com/pin/383861568239968075/>
- Fig. 14. Terrain vague et rareté foncière à Beyrouth, MARK, 2019. Land scarcity in Beirut: myths and realities, Le Commerce du Levant. <https://www.lecommercedulevant.com/article/28992-land-scarcity-in-beirut-myths-and-realities>
- Fig. 15. Ancien tracé de la Ligne Verte reconverti en axe routier, Archives L'Orient-Le Jour, 1980. <https://today.lorientlejour.com/article/1309534/beiruts-main-roads-were-meant-to-connect-the-city-instead-they-divided-it.html>
- Fig. 16. Diptyques comparatifs de la mutation de Beyrouth, Marouni Rayan, 2026.
- Fig. 17. Plan figure-fond de la Ligne Verte, Marouni Rayan, 2026.
- Fig. 18. Rupture de hauteur le long de l'ancien tracé, Marouni Rayan, 2026.
- Fig. 19. Espace vide et déserté sur l'ancien tracé, Marouni Rayan, 2026.
- Fig. 20. Mur aveugle longeant l'ancien tracé, Marouni Rayan, 2026.
- Fig. 21. Bâti dense et hétérogène de Beyrouth, Marouni Rayan, 2026.
- Fig. 22. Ville Nouvelle de Melun-Sénart, KOOLHAAS, Rem / OMA, 1987. <https://www.oma.com/projects/ville-nouvelle-melun-senart>
- Fig. 23. Relevé des tronçons de la Ligne Verte, Marouni Rayan, 2026.
- Fig. 24. Coupes transversales des quatre tronçons, Marouni Rayan, 2026.
- Fig. 25. Nœud de franchissement : pont autoroutier, Marouni Rayan, 2026.
- Fig. 26. Nœud de franchissement : voie rapide / carrefour, Marouni Rayan, 2026.
- Fig. 27. Nœud de franchissement : entrée de tunnel, Marouni Rayan, 2026.
- Fig. 28. Relevé analytique des nœuds de friction, Marouni Rayan, 2026.
- Fig. 29. Relevé analytique des noyaux bâtis par tronçon, Marouni Rayan, 2026.
- Fig. 30. Collage conceptuel : naissance du Troisième Monde, Marouni Rayan, 2026 (composition originale ; IA utilisée uniquement pour l'ajustement des couleurs).
- Fig. 31. Cité de Refuge, Ceuta, OFFICE Kersten Geers David Van Severen, 2007. <https://officekgdvs.com/projects/35>
- Fig. 32. Exodus, or the Voluntary Prisoners of Architecture, KOOLHAAS, Rem & ZENGHELIS, Elia, 1972. Pinterest. <https://www.pinterest.com/pin/166985098663931643/>
- Fig. 33. Il Monumento Continuo, Superstudio, 1969. Centre Pompidou. <https://www.centrepompidou.fr/fr/ressources/oeuvre/ck4yyK7>
- Fig. 34. Parc de la Villette (concours), KOOLHAAS, Rem / OMA, 1982. <https://www.oma.com/projects/parc-de-la-villette>
- Fig. 35. No-Stop City, Archizoom Associati, 1969. <https://medium.com/@yliu0520173/no-stop-city-238dc05d628c>
- Fig. 36. Supersurface, TORALDO DI FRANCIA, Cristiano / Superstudio, 1972. <https://www.cristianotoraldodifancia.it/supersurfaces/>
- Fig. 37. Le sol libéré par les pilotis, LE CORBUSIER, 1925 (reproduit dans Zones of Tradition - Places of Identity, ResearchGate). https://www.researchgate.net/publication/355501955_Zones_of_Tradition_-_Places_of_Identity_Cities_and_Their_Heritage/figures
- Fig. 38. Tronçon 1 du Troisième Monde, Marouni Rayan, 2026.
- Fig. 39. Collage atmosphérique du tronçon 1 (jardin de Versailles), Marouni Rayan, 2026 (composition originale ; IA utilisée uniquement pour l'ajustement des couleurs).
- Fig. 40. Tronçon 2 du Troisième Monde, Marouni Rayan, 2026.
- Fig. 41. Collage atmosphérique du tronçon 2 (High Line, New York), Marouni Rayan, 2026 (composition originale ; IA utilisée uniquement pour l'ajustement des couleurs).
- Fig. 42. Tronçon 3 du Troisième Monde, Marouni Rayan, 2026.
- Fig. 43. Collage atmosphérique du tronçon 3 (chemin de cimes), Marouni Rayan, 2026 (composition originale ; IA utilisée uniquement pour l'ajustement des couleurs).
- Fig. 44. Tronçon 4 du Troisième Monde, Marouni Rayan, 2026.
- Fig. 45. Collage atmosphérique du tronçon 4 (Promenade Plantée, Paris), Marouni Rayan, 2026 (composition originale ; IA utilisée uniquement pour l'ajustement des couleurs).
- Fig. 46. Bordercrossing, OFFICE Kersten Geers David Van Severen, 2005. Divisare. <https://divisare.com/projects/271068-office-kersten-geers-david-van-severen-bordercrossing>
- Fig. 47. Projet des nœuds de friction, Marouni Rayan, 2026.
- Fig. 48. Le Troisième Monde dans la ville, Marouni Rayan, 2026.
- Fig. 49. Les quatre tronçons de la Ligne Verte (à la manière de la Forma Urbis), Marouni Rayan, 2026.
- Fig. 50. Les quatre tronçons du Troisième Monde (à la manière de la Forma Urbis), Marouni Rayan, 2026.
- Fig. 51. Maquette en section des quatre tronçons du Troisième Monde, Marouni Rayan, 2026.
- Fig. 52. Maquette en section assemblée du Troisième Monde dans sa continuité linéaire, Marouni Rayan, 2026.

Au fil de son histoire, Beyrouth s'est progressivement transformée en une ville fragmentée, où les continuités urbaines, sociales et territoriales se sont affaiblies sous l'effet des infrastructures, des divisions communautaires et des conflits successifs. Cette fragmentation a atteint son paroxysme durant la guerre civile libanaise, lorsque la Ligne Verte est apparue comme une frontière séparant la ville entre un Est majoritairement chrétien et un Ouest majoritairement musulman. Devenue un no man's land abandonné, marqué par les destructions et progressivement envahi par la végétation, cette ligne a profondément modifié la manière dont la ville était habitée, traversée et perçue.

Après la guerre, la reconstruction de Beyrouth a cherché à effacer les traces visibles de cette frontière. Pourtant, malgré la disparition des barrages et des lignes de front, les mécanismes de séparation ont persisté sous d'autres formes. La Ligne Verte s'est transformée en une succession d'infrastructures routières, de terrains vacants, de ruptures morphologiques et de frontières invisibles qui continuent encore aujourd'hui à influencer les usages et les dynamiques de la ville. Beyrouth apparaît ainsi comme un archipel de quartiers relativement autonomes, chacun possédant sa propre identité, ses propres pratiques et ses propres logiques territoriales.

À travers une analyse détaillée de l'ancienne Ligne Verte, ce travail met en évidence la manière dont cette fracture historique structure encore le territoire contemporain. L'étude révèle une succession de paysages, de vides urbains, d'obstacles et de points de tension qui témoignent de la persistance de la fragmentation au cœur de la ville. Ces espaces, souvent considérés comme résiduels ou problématiques, sont pourtant porteurs d'un potentiel particulier.

Ce travail propose alors de changer de regard sur cette ancienne frontière. Plutôt que de chercher à la faire disparaître ou à reconstituer artificiellement une continuité perdue, il suggère d'en faire un nouveau territoire : un « troisième monde ». Situé entre les mondes est et ouest, ce territoire neutre ne cherche pas à nier les différences qui composent Beyrouth mais à offrir un espace commun capable de les accueillir. Les vides, les friches et les interstices hérités du conflit deviennent ainsi les supports d'un projet de coexistence où le paysage, l'architecture et l'espace public participent à la transformation d'une ligne de séparation en un lieu de rencontre et de dialogue.

Ainsi, ce travail défend l'idée que les fractures urbaines ne doivent pas être uniquement considérées comme des traces du passé, mais comme des ressources capables d'engendrer de nouvelles formes d'habiter la ville. À Beyrouth, la Ligne Verte n'est plus seulement la mémoire d'une division : elle devient l'opportunité d'imaginer un territoire partagé, capable de reconnecter progressivement les fragments de la métropole.