



TRIPOLI

L'AMELIORATION DE L'ACCESSIBILITE DE LA MEDINA



Mots clés :

Logistique urbaine ; Planification ; Réhabilitation des cœurs de ville

Située au nord-ouest de la Libye, avec une population de deux millions d'habitants, Tripoli est la ville la plus peuplée du pays. En tant que principal port du pays, la capitale libyenne a un statut commercial de premier ordre. Sa médina, située à la pointe nord de la capitale, s'étend sur 0,4 km². Trésor patrimonial de Tripoli, elle a fait l'objet de plusieurs plans d'action visant à protéger et intégrer cet espace au reste de la ville.

Libye	Tripoli	Médina
Population : 6 355 000 hab.	Population : 2 100 000 hab. (2010)	Population : 13 986 hab. (2006)
Superficie : 1 759 540 km ²	Superficie : 400 km ²	Superficie : 0,4 km ²
Densité : 3,6 hab. / km ²	Densité : 5 250 hab. / km ²	
Taux d'urbanisation : 77,90 %		
Taux de croissance annuel de la population urbaine (2005-2010) : 2,23 %		
PIB / habitant : 9 957,5 \$		
IDH : 0,760 / 1		
Taux de motorisation : 225 véhicules pour 1 000 hab.		
Accidentologie : 3,47 accident mortel pour 10 000 hab.		

Sources : Banque Mondiale – PNUD

Mots clés : Logistique urbaine ; Planification ; Réhabilitation des cœurs de ville

D'après l'intervention de **Fouad AWADA** – Urbamed, et **Charbel CHALLITA** – Egis (conférence de Marseille, 2010).

Membre de l'OPEP (Organisation des Pays Exportateurs de Pétrole) depuis 1962, la Libye dispose de la plus grande réserve de pétrole d'Afrique. Son économie repose en grande partie sur l'exportation du pétrole.

Le prix de l'essence, extrêmement faible en Libye (environ 13 centimes d'euro le litre¹), apparaît être un élément propice à la motorisation du pays. En 2007, la Libye avait le taux de motorisation le

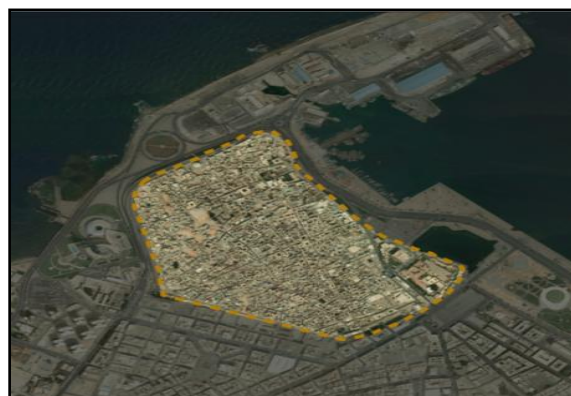


Figure 1 : médina de Tripoli.

¹ Source Codatu Banque mondiale (2008), Guide des déplacements urbains en Méditerranée

plus élevé d'Afrique avec 290 véhicules automobiles pour 1 000 personnes². Parallèlement, la même année, on comptabilisait 375 morts sur la route par millions d'habitants, soit deux fois plus que la moyenne des pays du Maghreb³.

Tripoli, plus grande agglomération libyenne, est également confrontée à ce taux élevé de motorisation. Pour limiter les externalités négatives qui découlent de cette situation, la ville a travaillé en partenariat avec l'IAU-IdF (Institut d'Aménagement et d'Urbanisme d'Ile de France) à la conception d'un Plan Local d'Urbanisme (PLU) en 2008.

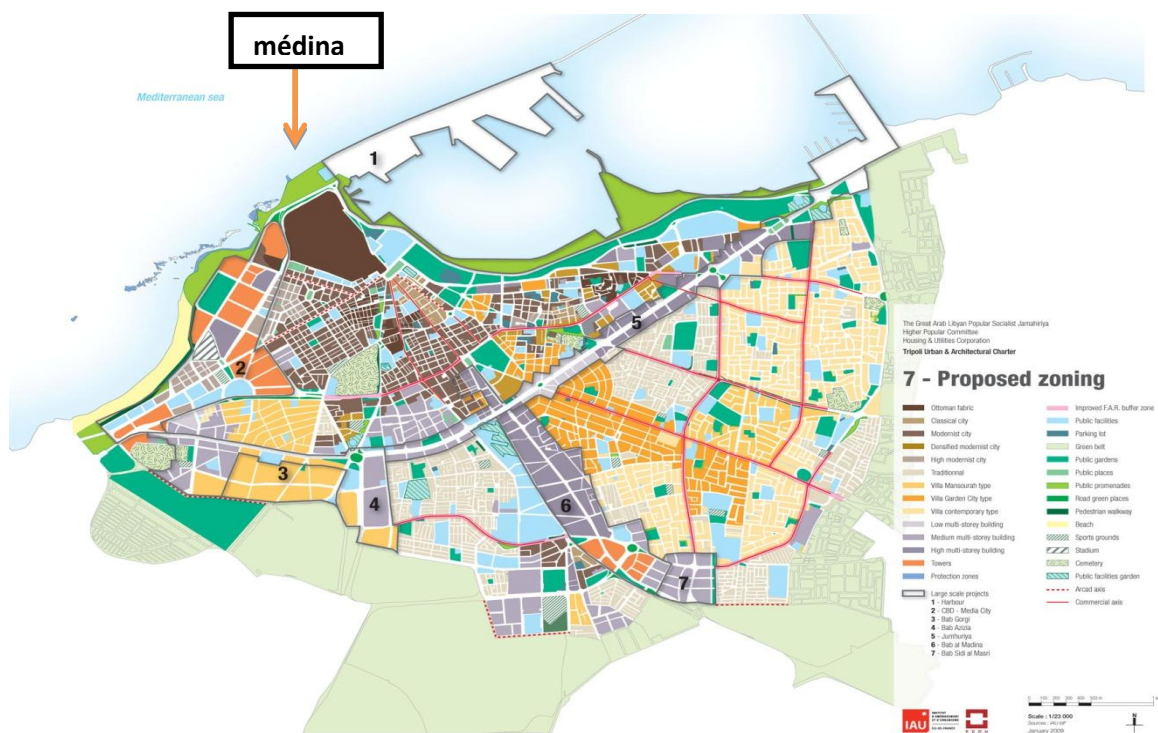


Figure 2 : PLU proposé par l'IAU-IdF.

La médina de Tripoli constitue un patrimoine urbain inestimable. Le PLU évoqué ci-dessus a pris en considération cet aspect en accordant une place importante à la réhabilitation de la médina. Un plan d'action a été mis en place incluant les réseaux d'infrastructures, redéfinissant ainsi les conditions d'accessibilité de la médina.

1970-2000 : UNE APPROCHE FONCTIONNALISTE

A partir des années 70, les conditions d'accès à la médina étaient pensées selon une approche fonctionnaliste. Concrètement, un axe de circulation situé à l'est de la médina permettait de contourner celle-ci. Cette voie de contournement proche de l'ancien port coupait le lien préexistant entre la médina et le littoral. Dans le même temps, des axes de circulation donnaient la possibilité de traverser la médina en voiture et des parcs de stationnement étaient mis à disposition à l'intérieur même de la médina.

² Source : banque mondiale

³ <http://www.jeuneafrique.com>

Le quartier de la médina a su se développer autour de son artisanat. Pour autant, on note une forte paupérisation du centre historique. Le quartier s'est peu à peu dégradé au fil du temps sans qu'aucune initiative, publique ou privée, ne soit entreprise pour le préserver.

LES ANNEES 2000 : UNE APPROCHE CONTEXTUELLE

Devant la dégradation progressive du cadre bâti et de la voirie, le Conseil de la vieille ville sous l'autorité du Haut Comité du peuple (gouvernement libyen) et directement rattaché au Ministère du Tourisme, a entrepris une politique de réhabilitation de la médina. Les politiques de réhabilitation se sont faites dans le but de « *retrouver du sens dans l'histoire de la ville* »⁴.

Sur la base de la Charte architecturale et urbaine élaborée en 2008, un plan d'action pour la médina a été ordonné. La Charte comprend entre autre, un Plan Local d'Urbanisme et un Plan Vert. Le projet fut piloté par IAU-IdF (anciennement IAURIF) en partenariat avec les autorités locales, le bureau d'étude d'urbanisme en méditerranée Urbamed et le groupe de conseil et d'ingénierie Egis.

Le PLU comprend une partie importante liée aux conditions d'accessibilité de la médina. Les grandes orientations soumises à propositions prévoient : de limiter l'accès aux véhicules motorisés sans pour autant dégrader l'offre de service au sein de la médina ; réaménager la voie littorale pour recréer un accès à la mer ; conserver l'identité de la médina en valorisant notamment ses portes et murailles.

Le plan d'action préconise donc :

- L'enterrement de la voie de circulation située à l'est de la médina, au profit d'espaces verts. Action qui permettrait de recréer un lien entre la médina et la mer.
- La création de parkings de dissuasion souterrains dispatchés tout autour de la médina et à proximité des portes d'accès et la suppression des parcs de stationnement situés à l'intérieur du centre historique. Par ces aménagements, les habitants pourront se réapproprier une partie de la voirie et ainsi accentuer la dimension piétonne de la médina.
- La mise en place de plateformes logistiques (stationnement, marchandises, déchets) à proximité des portes de la médina. Ces plateformes sont conçues pour avoir un rôle économique fort. Placées à proximité des portes, elles doivent être le point de départ de la dynamique économique de la médina. Intégré aux plateformes logistiques, un service de véhicules électriques devra assurer le transport des personnes à mobilité réduite, des marchandises et des déchets.
- Un projet de transport collectif en site propre est également prévu.

La réhabilitation de la médina s'intégrerait dans une planification urbaine plus globale qui propose de réaménager l'organisation du réseau de transport du centre-ville.

⁴ Fouad AWADA et Charbel CHALLITA, *Pour une accessibilité apaisée : Cas de la Médina de Tripoli – Libye*, conférence Marseille, 2010

- Mise en service d'une ligne de tramway.
- Création d'une ligne de transport collectif en site propre qui devrait permettre la desserte d'une partie de la médina.
- Piétonisation de rues au sein de la médina mais aussi du centre-ville.
- Aménagement de pistes cyclables. Une piste cyclable serait notamment aménagée tout autour de la médina.
- Développement d'une politique de stationnement : limitation du stationnement et création de parkings de dissuasion.

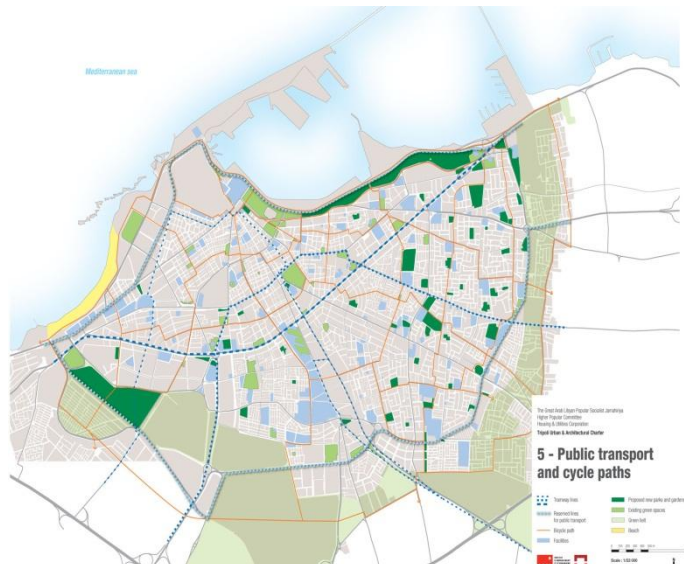


Figure 1 : PLU proposé par l'IAU-IdF.

Depuis 2011 du fait de l'instabilité politique du pays, ces projets ont été arrêtés et ne sont plus d'actualité.