

République Algérienne Démocratique et Populaire
Ministère de L'Enseignement Supérieur et de la Recherche Scientifique
Université Badji Mokhtar Annaba
Faculté des sciences de la terre
Département d'Aménagement



Domaine : SCIENCES DE LA TERRE ET DE L'UNIVERS
Filière : GEOGRAPHIE ET AMENAGEMENT DU TERRITOIRE
Spécialité : AMENAGEMENT DU TERRITOIRE



Polycopié de Cours

Processus d'urbanisation

MASTER AMENAGEMENT URBAIN (AMUR)- M1- SEMESTRE 2-

Présenté par : Dr. SID AHMED SOUFIANE

Universitaire 2021 - 2022

Plan Pédagogique du cours

Intitulé de l'UE : UEF 2

Intitulé de la matière : Processus d'urbanisation

Crédits : 4 Coefficient : 2

Objectifs de l'enseignement (Décrire ce que l'étudiant est censé avoir acquis comme compétences après le succès à cette matière – maximum 3 lignes). Conduire l'étudiant à comprendre la façon dont s'organisent, fonctionnent et évoluent les villes. L'étudiant pourra s'imprégner de la problématique d'urbanisation dans les pays développés et dans les pays en développement, et acquérir la capacité d'une réflexion critique sur les différents processus d'urbanisation. Connaissances préalables recommandées (descriptif succinct des connaissances requises pour pouvoir suivre cet enseignement – Maximum 2 lignes). Ville, urbanisation, urbanisme, sociologie urbaine, économie.

Contenu de la matière :

- Processus d'urbanisation : urbanisation planifiée, urbanisation informelle, métropolisation, indicateurs de métropolisation
- La différenciation dans la production de modèles de villes : villes occidentales, villes du sud, villes arabes, villes du Maghreb.
- Les acteurs de l'urbanisation

Mode d'évaluation : examen (2 h) portant sur l'assimilation du cours.

- Merlin P. & Choay F, 2000 : Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement. Paris, PUF.
- BURGEL G. & GRONDEAU A., 2015. Géographie urbaine, Hachette Supérieur.
- PAULET J-P., 2000. Géographie urbaine, Armand Colin
- CHALINE C., 1996, les villes du monde arabe, Armand Colin.
- COTE M., « Biskra », Encyclopédie berbère, 10 | Beni Isguen – Bouzeis, Aix-en-Provence, Edisud, décembre 1991, p. 1517-1522.



Processus d'urbanisation

Définition et concept

I La ville : définition, fonctions, problèmes

LA VILLE

La notion de ville est perçue par tous mais rentre difficilement dans une définition standard.

Toutefois, les critères tels le paysage, le nombre d'habitants et les activités dominantes permettent d'esquisser une définition de la ville.

1- Essai de définition

a) Le critère statistique ou numérique ou densité de la population

Il renvoie au nombre d'habitants. Il varie selon les pays : est ville, une agglomération de 2000

habitants en France, de 200 au Danemark, 50 000 au Japon. Les Nations unies retiennent le seuil de 20 000 habitants.

b) Le critère du paysage

La ville diffère de la campagne ou du village par son aspect, caractérisé par l'enchevêtrement des rues et des immeubles, des gratte-ciel.

c) Le critère des activités dominantes

Les activités de la ville ne sont généralement plus agricoles. Y dominent les emplois industriels et les services.

La ville peut être définie comme une agglomération relativement peuplée, dotée d'équipements modernes où dominent les activités non- agricoles.

2- Apparition des villes

Le fait urbain est apparu il y a des millénaires dans les foyers de grandes civilisations (vallée de l'Indus, du Nil et du Jourdain, du Gange, Méditerranée).

La Révolution industrielle du XIXème siècle donne un coup d'accélérateur au phénomène, au point où aujourd'hui on compte des villes gigantesques ou multimillionnaires : Tokyo, New York, Mexico, Londres, Paris, le Caire, Lagos...

3- La croissance urbaine

"L'urbanisation est le processus de développement des villes."

La croissance de la ville est observable sous un triple aspect :

- La croissance démographique : augmentation de la population due surtout à l'exode rural ou à l'arrivée des migrants ;
- La croissance fonctionnelle
- La croissance spatiale : nouvelles constructions pour contenir le flux des personnes et les activités.

4- Les fonctions urbaines

Les fonctions de la ville sont liées aux activités dominantes qu'elle exerce, des fonctions parfois complexes.

a) La fonction sociale : la ville est avant tout le lieu de résidence pour ses habitants.

b) La fonction industrielle : Elle est la caractéristique de la plupart des grandes villes qui se sont installées autour des ressources du sous-sol, et ont drainé une masse importante de main-d'œuvre.

c) La fonction administrative : La ville est le centre du pouvoir administratif et politique : capitale politique, chef-lieu de circonscription administrative ;

d) La fonction tertiaire : Elle regroupe les activités du tertiaire moderne :

- Fonction commerciale : places boursières et financières internationales (banques, bourses de valeurs, commerce, assurances, services divers) ;
- Fonction intellectuelle : Les villes universitaires : Oxford, Paris, Harvard ; centres de recherche (Silicon Valley) ;
- Fonction touristique : Les villes touristiques : Venise, Nice
- Fonction religieuse : Les villes religieuses : Jérusalem, la Mecque

5- Les problèmes urbains

La concentration des personnes et des activités dans la ville pose de nombreux problèmes au quotidien :

- Le problème de logement qui entraîne la prolifération des habitats spontanés, précaires et insalubres ou bidonvilles ; (différentes appellations : bidonvilles en Afrique, Villas miserias en Argentine, ghettos aux Etats-Unis, favelas au Brésil) ;
- Le problème d'emploi : main-d'œuvre abondante certes, mais avec une qualification insuffisante d'où le développement du secteur informel avec la prolifération des petits métiers : cireurs, porteurs, pousseurs, sauveteurs, bayam-salam (buyers and sellers), colporteurs ;
- Le problème d'approvisionnement en produits de première nécessité, parfois tributaire de l'étranger ;
- Le problème d'équipement en eau potable, système d'égouts, service de ramassage des ordures ménagères,
- Le problème de transport en commun : embouteillages, manque ou insuffisance des infrastructures de communication ;

- Le problème de sécurité : délinquance, banditisme, prostitution ;
- Le problème de pollution : pollution de l'air, de l'eau, nuisances diverses ;...

6- La ville et sa région

La ville n'évolue pas en vase clos. Elle s'inscrit dans l'espace régional avec lequel elle opère des échanges. Elle exerce ainsi une influence qui a des effets à la fois positifs et négatifs sur la campagne.

a) La ville domine sa région

La ville domine sa région environnante en tant que pôle administratif et politique. C'est en ville que les populations des environs viennent légaliser leurs documents.

Au plan social, la ville dispose des infrastructures de qualité dont a besoin sa région : centres de formation, écoles supérieures, universités, hôpitaux de référence, infrastructures sportives,...

Au plan économique, la ville est un débouché pour les produits de la campagne, et un marché de distribution de biens matériels et financiers (banques, assurances).

b) L'apport de la campagne à la ville

C'est la campagne environnante qui approvisionne la ville en produits vivriers nécessaires à l'alimentation des citadins (tomates, légumes, céréales).

La campagne constitue un réservoir de main-d'œuvre bon marché pour la ville.

La campagne est aussi la zone d'extension de la ville (rurbanisation et périurbanisation) et le lieu où les citadins vont se reposer et se distraire loin des bruits et de l'air pollué de la ville.

c) Les aspects négatifs de la relation ville-campagne

La campagne proche est la zone de déversement des déchets de la ville. Les déchets industriels et ménagers polluent ainsi les sols, les rivières, toute chose qui peut avoir une incidence négative sur la santé des habitants des campagnes.

La ville s'agrandit vers la campagne ; c'est le phénomène de rurbanisation ou extension de la ville sur les espaces ruraux proches (ou périurbanisation). Ce qui dépossède les habitants des campagnes des espaces cultivables. Elle est donc un élément destructeur de l'espace rural.

La ville draine aussi les bras valides des campagnes à travers le phénomène d'exode rural. Ce qui prive celles-ci de la force de travail, mais pose d'énormes difficultés en ville en cas d'inadaptation ou de la non-insertion.

Espace attractif par son modernisme et les diverses fonctions qu'elle exerce, la ville connaît de multiples problèmes surtout d'ordre social difficilement maîtrisables. Mais elle exerce aussi son influence sur sa région proche.

La planification urbaine ont beaucoup évolué dans le monde au cours du 19ème siècle, au début, elle consistait essentiellement en une planification de l'espace c'est-à-dire, définir les usages et les fonctions de chaque zone urbaine.

L'histoire récente de la planification urbaine, est une histoire aussi heurtée et riche d'enseignement, ce qui va compliquer, la décelée des dysfonctionnements causés par ces transformations brutales, et le modèle de développement et la stratégie de la croissance et économique, que tout celle de la gestion urbaine. A modifier ?

1. Définition de la planification :

« Partie et pratique de l'urbanisme dont l'objectif est de prévoir l'évolution de l'urbanisation du temps. A partir d'un diagnostic de la situation actuelle, les tendances constatées et le projet de ville souhaiter. Concrètement, elle se traduit par la confection de plans d'urbanisme (instruments d'urbanisme).

La planification urbaine a été longtemps dominée par la planification socio-économique ; ce qui se traduit, aujourd'hui, par une méfiance de la part des architectes à l'égard de cette pratique urbanistique ».

Définition de l'urbanisation en tant que processus

Urbanisation : définition simple

L'urbanisation est un processus, maîtrisé ou subi, qui se caractérise par la croissance des villes et de leur périphérie au détriment des espaces ruraux.

Définition étendue de l'urbanisation

De manière générale et sur une perspective de long terme, l'urbanisation est un phénomène global qui puise ses racines dans l'histoire des populations humaines, qui s'accélère au fil des siècles et semble promis à une inexorable progression dans l'avenir. Il se manifeste par une augmentation continue de la population des zones urbaines, et corollairement par l'extension physique des agglomérations.

Le niveau d'urbanisation d'un territoire (région, pays, continent...) s'évalue par :

Le rapport entre le nombre des résidents urbains et celui des ruraux,

La densité de peuplement des différentes zones,

L'expansion territoriale des agglomérations,

La transformation des modes de vie.

À noter que le terme d'urbanisation est à distinguer de celui d'urbanisme, qui désigne la façon dont les villes et espaces péri-urbains sont construits, transformés, aménagés et organisés.

L'urbanisation : un phénomène croissant, peut-être irréversible

Depuis les premières cités de la fin du Néolithique, l'urbanisation n'a cessé de croître à travers les âges. En Europe, le processus s'est accentué au Moyen Âge, puis brutalement accéléré avec l'avènement de l'ère industrielle et le phénomène de l'exode rural motivé par le développement de l'industrie et des services, sources d'emplois nouveaux.

Aucune région du monde n'échappe à cette tendance. De moins de 4% en 1800, le taux de la population mondiale vivant en zone urbaine est passé à 15% en 1900 puis à 30% en 1950. Le cap symbolique des 50% a été franchi en 2007.

Si, aujourd'hui, le taux de croissance démographique des villes est moins élevé que lors des dernières décennies, il n'en reste pas moins positif, avec des projections à 80% de population urbaine en 2025 dans de nombreux pays.

Urbanisation et développement durable

Au XXe siècle, pour un quadruplement de la population globale, celle des villes a augmenté d'un facteur 20. Les statistiques de l'ONU laissent augurer d'un nouveau doublement d'ici un siècle. Le processus d'urbanisation, par ailleurs, ne s'opère pas partout selon les mêmes modalités. Dans les pays riches et/ou très structurés, il est relativement encadré via des politiques d'aménagement du territoire. Au Sud, les migrations des populations rurales vers les villes échappent souvent à tout contrôle.

S'ensuivent des situations très hétérodoxes selon les cas :

Pour le positif : développement des industries, des services, des transports...

Pour le négatif : pollutions diverses, augmentation des émissions de GES et du

réchauffement climatique, dégradation des milieux, ghettoïsation et déculturation de populations fragilisées

Autant de problématiques qui questionnent les stratégies de développement durable et de résilience à l'échelle locale et à celle de la planète. Toutefois, il faut noter que si l'urbanisation pose de nombreuses questions en termes de durabilité, elle peut également représenter une opportunité pour nos sociétés d'être plus durables. En effet, on constate que globalement, dans les pays développés, les populations vivant en ville sont plus "durables" que celles qui vivent à la campagne : elles ont une empreinte carbone moins élevée, une empreinte sur le territoire moins forte. Les populations urbaines utilisent généralement moins leur voiture, ils consomment

moins d'énergie car ils possèdent des surfaces habitables plus faibles, sans compter les économies d'échelles que permettent de constituer des villes denses en termes d'empreinte au sol, d'économie circulaire...

C'est pourquoi de plus en plus de chercheurs estiment que pour faire la transition vers des sociétés durables, respectant l'écosystème, il faut généraliser des villes denses, basées sur les énergies renouvelables et les principes de l'urbanisme durable.

L'urbanisation en France

En France, l'urbanisation a commencé très progressivement avec les débuts de la Révolution Industrielle au milieu du XIXème siècle. Au fur et à mesure que l'activité économique a fait sa transition d'un modèle essentiellement agricole vers un modèle plus industriel, les populations se sont déplacées pour trouver des emplois qui bien souvent, étaient offerts dans les villes. L'exode rural a surtout été rapide à partir du début du 20ème siècle et en particulier à partir des années 1920-1930. Jusqu'au début des années 1930, la majorité de la population était encore rurale mais à partir de cette période les choses commencent à s'inverser.

En 2010, près d'un siècle plus tard, ce sont près de 78% des français qui habitent en zone urbaine. La vitesse du phénomène d'urbanisation a certes diminué, mais il continue à progresser chaque année. Cependant, alors que la première phase d'urbanisation concentrait essentiellement les populations dans les centres villes, on assiste depuis une trentaine d'années à un phénomène nouveau : la périurbanisation. Les individus se concentrent autour des centres villes, notamment dans les banlieues.

L'urbanisation dans le monde

Dans le monde, on observe un peu partout des phénomènes d'urbanisation. Généralement, l'urbanisation va de pair avec le développement économique industriel d'une région ou d'un pays. En quête d'un développement économique plus propice, de nombreuses populations se déplacent vers les villes.

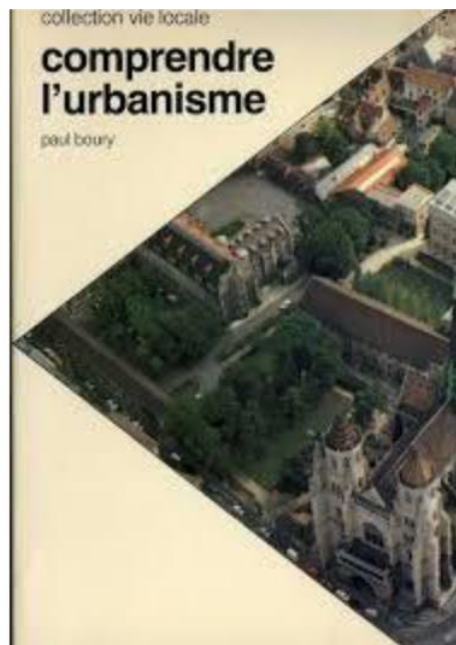
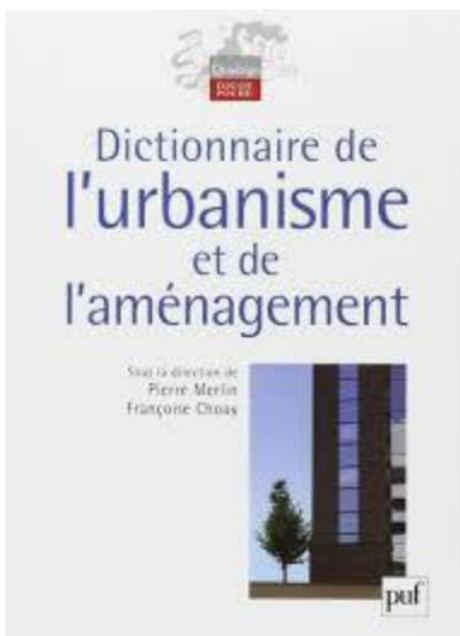
Actuellement, plus de 70% de la population mondiale vit dans les villes, contre seulement 15% en 1900 ou 50% en 2007.

Référence biobibliographique

DUPUY G., *L'Urbanisme des réseaux, théories et méthodes*, Armand Colin, Paris, 1991, 198 p.

LACAZE J.-P., *Les Méthodes de l'urbanisme*, PUF, coll. Que saisje ? Paris, 1990 pour la 1re édition, 1993

Site web : <https://lesdefinitions.fr/urbanisation>



Urbanisation planifiée

Urbanisme planifiée ou réglementaire

Le domaine dit "urbanisme réglementaire" consiste à élaborer un document de planification, dans le respect de la législation imposé par le droit de l'urbanisme, afin de délimiter pour les acteurs publics et privés les possibilités de construction/rénovation, d'aménagement et de développement sur un territoire donné. Ce travail peut dans certains cas concerner des conurbations (plusieurs communes) afin d'obtenir une cohérence sur l'ensemble d'un territoire (tel qu'en France pour le Schéma de cohérence territoriale SCOT ou le Plan local d'urbanisme communal (PLU) ou intercommunal (PLUi)). Par exemple :

- en France le plan d'occupation des sols remplacé par le plan local d'urbanisme depuis la loi solidarité et renouvellement urbain de 2000, ou la carte communale,
- au Québec le schéma d'aménagement, le plan d'urbanisme et les règlements municipaux (ex : zonage, lotissement, construction, etc.),
- en Belgique (Wallonie) le plan de secteur qui définit des règles d'urbanisation *a priori* au sein de périmètres découpés sur le territoire communal.

En Espagne, le Plan le plan général d'urbanisme, au niveau communal.

La planification urbaine : est une discipline de l'urbanisme. Elle prévoit et organise à terme Elle vise à répartir les espaces dédiés à l'urbanisation (immédiate et future), à l'agriculture, à la préservation des espaces remarquables, à celle du patrimoine, etc. Cette planification, de par ses outils, aboutit à des règles pour parvenir au projet urbain ou projet territorial. L'idée est de concilier l'urbanisation avec toutes les autres thématiques d'un territoire (inondations, mouvement de terrain, etc.)

Définition de l'urbanisme opérationnel

L'urbanisme opérationnel, notion abstraite pour les non-initiés, consiste à mettre en place les actions d'études et les outils nécessaires à la réalisation d'un projet urbain, d'initiative privée ou publique.

Il regroupe ainsi « *l'ensemble des actions conduites ayant pour objet la fourniture de terrains à bâtir, la construction de bâtiments ou le traitement de quartiers et d'immeubles existants (recomposition urbaine, réhabilitation, résorption de l'habitat insalubre)* » selon la définition donnée par le Dictionnaire de l'Urbanisme et de l'Aménagement (Merlin Pierre & Françoise Choay, éditions PUF).

Urbanisme pré-opérationnel versus opérationnel :

Il sera également à distinguer l'urbanisme pré-opérationnel de l'urbanisme opérationnel.

L'urbanisme pré-opérationnel :

L'urbanisme pré-opérationnel vise à décliner et à approfondir à une échelle restreinte les orientations d'une politique d'aménagement par la réalisation d'études diverses : des études d'opportunité en amont et souvent initiées par une collectivité ; des études de faisabilité et notamment financière impliquant l'intervention d'un Cabinet spécialisé (également dénommé AMO – Assistant à Maîtrise d'Ouvrage) en matière de mise en œuvre des approches dites “à rebours” (budgets promoteur et/ou lotisseur). Lesquelles visent à concevoir un projet urbain, définir une programmation adaptée et raisonnée et ainsi définir ses conséquences économiques. Cette démarche pragmatique comprend également le choix du mode

opérationnel le plus adapté (permis de construire, permis de construire valant division, permis d'aménager, zone d'aménagement concerté, etc.) permettant la réalisation effective du projet, dans les délais les plus courts et en anticipant et en réduisant dès l'amont, l'ensemble des freins identifiables (problématique particulière des sols, maîtrise foncière avec emploi d'une procédure d'expropriation via DUP, fouilles archéologiques, etc.).

L'urbanisme opérationnel :

L'urbanisme opérationnel correspond, lui, à la réalisation concrète d'un projet urbain, comprenant en sus la maîtrise foncière amont et *in fine* la commercialisation des terrains, ainsi que la nécessaire réalisation des travaux d'aménagement et/ou de construction.

L'urbanisme opérationnel, au sens large, implique donc d'autres missions de la part des équipes projets, outre celles précitées et notamment : comprendre les problématiques urbaines des collectivités locales et les objectifs politiques. A ce stade, la mise en pratique des outils d'études les plus élaborés et opérationnels est plus importante encore. Cette phase intègre également, dans le cas des

collectivités locales (mairies, EPCI) le choix de l'opérateur en charge de la réalisation de projet.

1) la forme du tissu urbain

par son importance, a souvent été identifié, à lui seul, à la morphologie urbaine et à son étude. Il consiste dans l'analyse des interrelations entre les éléments définissant le tissu urbain : le parcellaire (P), le bâti (B), le viaire (V), l'espace libre (EL) (c'est-à-dire les places, carrefours, jardins, cours...), et leur agrégation en ilots. Trois grandes écoles morphologiques se sont développées autour de ces travaux, avec des approches plus ou moins similaires : l'école italienne, l'école anglaise et l'école française³, elles se distinguent surtout par l'usage qu'elles font de l'enquête morphologique.

L'école italienne, la plus importante, a eu un rôle séminal dans ce domaine avec les travaux initiés dès la fin des années 1950 par S. Muratori, P. Maretto, G. F. Caniggia, G. Cataldi ⁴..., puis par A. Rossi, C. Aymonino⁵, P.L. Cervellati ⁶... Si pour les (quatre) premiers auteurs l'analyse morphologique avait un caractère surtout opératoire et normatif (storia operante), directement utile au projet, mobilisée dans une optique critique contre l'architecture moderne et sa pratique de la table rase (v. Caniggia et son approche du « processus typologique » par exemple), les deux auteurs suivants ont eu une approche plus cognitive de la morphologie urbaine, envisagée comme simple contribution à l'histoire urbaine, selon une lecture méthodique de la forme de son tissu et de son évolution, à partir du concept fondamental du « rapport dialectique typo/morphologique » (rapport dialectique et non causal entre typologie des édifices et forme urbaine). Selon Aymonino, ce rapport dialectique qui définit et explique la forme des villes anciennes, a été perdu avec l'urbanisme moderne qui l'a détruit, en créant l'oxymore « tissu ouvert », éliminant l'idée de forme urbaine : dans les conditions actuelles de production de la ville industrielle, elle est devenue, selon lui, réalisable seulement par fragments Morphogenèse et dynamiques urbaines (« parties de ville ») juxtaposables. En partant d'une définition de la ville comme dépôt de l'histoire », lieu de mémoire, artefact culturel chargé de valeurs symboliques, A. Rossi a souligné l'importance des monuments, leur permanence, pour la compréhension de la forme urbaine et sa dynamique. P. L. Cervellati, avec son concept de « conservation intégrée », reviendra également sur l'usage opératoire de l'analyse typo/morphologique mise au service du projet de ville et de la planification appliquée à Bologne, qui deviendra vite un cas emblématique.

L'école anglaise est surtout caractérisée par les travaux de géographes comme M.R.G. Conzen ⁷ sur la ville médiévale d'Alnwick, et de J. W. R. Whitehand ⁸

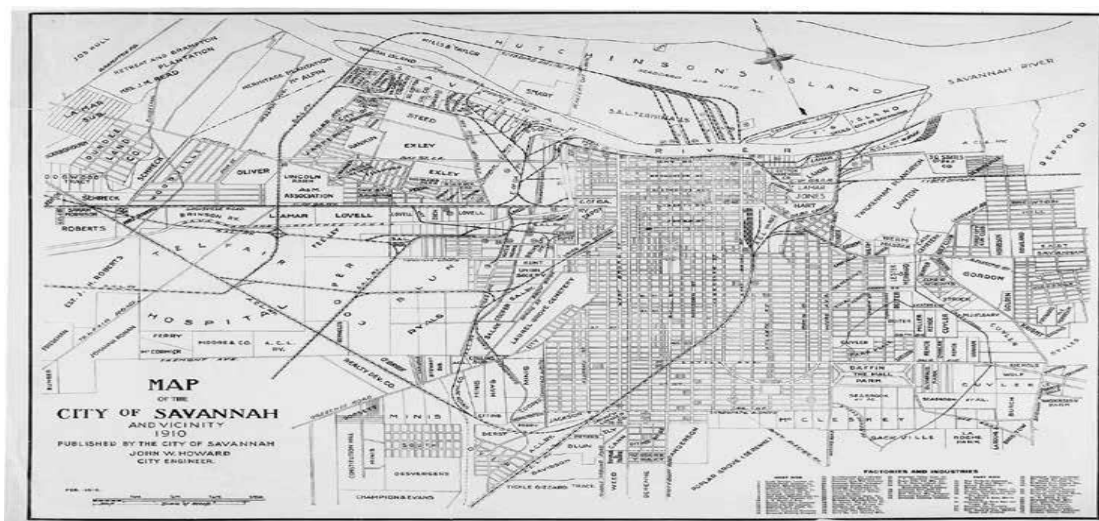
et ses épigones à l'université de Birmingham. Ils joueront un rôle fondateur important dans la création de l'ISUF (International Seminar on Urban Form) 9, une association internationale qui agit pour la poursuite de ces travaux, avec colloques, revue..., et la consolidation du champ de recherche morphologique. On y retrouve la même démarche mais avec des termes différents (plan unit pour tissu, burgage cycle pour densification de l'ilot...).

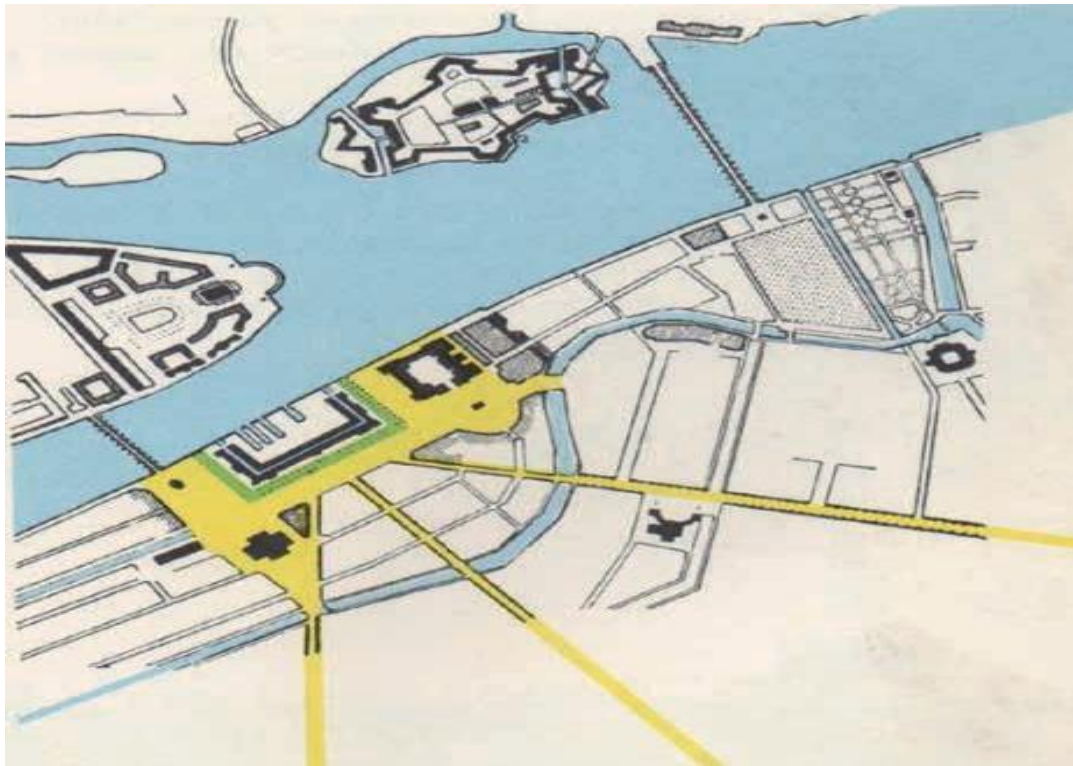
2) la forme du tracé urbain

Ce registre renvoie à la forme géométrique du plan de ville : régulier ou irrégulier, orthogonal (plan en échiquier ou hippodamique) ou radioconcentrique (plan en étoile, en trident), pittoresque, organique, spontané, souple... P. Lavedan en a fait le centre de ses travaux sur l'art urbain 19 ; de même, R. Unwin 20, considéré comme l'inventeur des tracés pittoresques (appliqués à la cité-jardin), en a proposé une synthèse. C. Sitte 21 a critiqué les plans réguliers, monotones selon lui, pour valoriser les tracés organiques du point de vue esthétique, en s'appuyant sur l'étude des villes médiévales. Ce registre correspond aussi à la notion de composition urbaine, directement issue de l'art des jardins (Le Nôtre, W. Kent...), où les notions d'axe, de perspective, symétrie..., jouent un rôle fondamental dans l'organisation spatiale (visuelle), comme l'a montré P. Pinon 22. R. Danger 23 a proposé une typologie des modes de composition urbaine liés, selon lui, aux sensibilités nationales. G. Hanning 24 a introduit la notion de trame foncière (à partir de la continuité des tracés parcellaires) pour mimer et retrouver les tracés organiques des villes orientales islamiques.

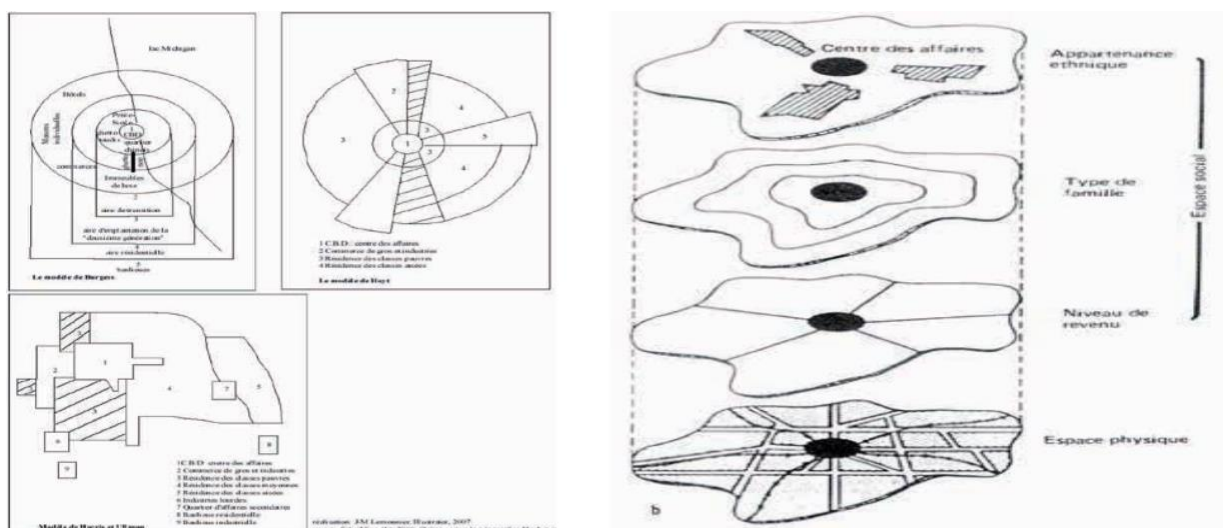
Les moyens utilisés ici dans ce registre de forme sont donc ceux de la géométrie (point, ligne, plan, intersection, figure, polygone...), ils servent à Morphogenèse et dynamiques urbaines

forme des tracés : tracé régulier, plan de savannah, 1910. source, wikicommons,





forme des tracés : tracé radioconcentrique, plan de saint-petersbourg. source, e. Bacon, design of cities, thames & Hudson, london, 1967



Forme sociale : modèles d'analyse de la forme sociale comme mosaïque résidentielle

Reference bibliographique

VILMIN Th., *L'Aménagement urbain en France, une approche systémique*, CERTU, Lyon, 1999, 120 p.

MALVERTI X., PICARD A., BELLI-RIZ P. (sous la direction de), *La Fabrication des villes*, éditeur École d'architecture de Grenoble et Picard diffusion, Paris, 1995, 270 p.

BÜRKLIN Th., PETERELE M., *Morphologie urbaine*, Birkhäuser, coll. Basics, Bâle, 72 p



L'urbanisation informelle

L'urbanisation informelle

Les spécialistes des études urbaines ont ainsi dressé le mot « informel » en notion cruciale pour désigner un acte ou une réalité spatiale s'affranchissant d'un certain nombre de contraintes officielles. Le terme s'avère plus juste, car recouvrant une gamme de réalités plus vaste, que celui d'illégal. Stricto sensu, tout ce qui est illégal est informel, mais toute informalité n'est pas illégale, c'est-à-dire ne tombe pas nécessairement sous le coup de la loi civile ou pénale. Simplement, est informel ce qui échappe à une régulation publique explicite, ce qui ouvre considérablement le champ. Et nous évite de confondre l'informalité et la clandestinité. En réalité, dans de nombreuses situations, l'informel est omniprésent, éclate au grand jour : il constitue même le régime normal de bien des fonctionnements urbains – notamment en matière économique et résidentielle. Il concerne toutes les activités de production de biens, de services (y compris les plus sophistiqués), jusqu'à contribuer à plus de la moitié de la valeur ajoutée dans bien des aires urbaines des pays émergents ou en développement.

Dans la plupart des contrées développées, on rencontre aussi l'informalité même si elle tend à être plus combattue, en apparence, et si elle s'avère mieux dissimulée. Le choix de l'informel est souvent présenté comme résultant de la nécessité de survivre en milieu urbain. Si la chose est avérée, il n'est pas exact de ne retenir que cet aspect de la question. L'informalité résulte souvent aussi d'un arbitrage rationnel d'acteurs qui pourraient faire tout autrement : par une décision délibérée, on privilégie l'informel pour les atouts et avantages qu'il procure, même si ce choix peut conduire à des pratiques illégales assumées sciemment.

Cette puissance de l'informalité participe et procède en même temps du primat de l'auto-organisation de l'urbain. En effet, le système urbain est sans pilote. À quelque échelle qu'on le considère, tant son déploiement que ses

fonctionnements paraissent plus spontanés que contrôlés et régulés, ce que démontre l'expansion des activités et des espaces informels. Il n'existe pas de méta-opérateurs qui guideraient l'ensemble de l'évolution urbaine du monde, planifieraient ses espaces, conduirait sa marchandisation. Nous sommes face à une machine spatiale complexe, qui échappe grandement à tous ceux qui contribuent à la construire et même (surtout !) aux opérateurs qui prétendent parfois la contrôler.

Concept "bidonville"

Pour définir le concept de « bidonville », il serait nécessaire de revenir à ses origines. « Ce terme est né au Maghreb dans les zones portuaires de Casablanca, au temps des splendeurs coloniales ». Il a été adopté pour signifier un type d'habitat bien déterminé à savoir l'habitat précaire et insalubre.

R.Descloitres signale que « pour la première fois, le terme "bidonville" est apparu sous la plume d'*A.Bercque* en 1936 ». Il trouve également que ce terme a été employé au cours de la même année (1936) et, toujours pour le Maroc, par *Baron, Huot et Paye*.

D'autres chercheurs disent que « le mot « bidonville » a été employé pour la première fois en 1953 à propos du Maroc pour désigner littéralement des « maisons en bidons », c'est-à-dire un ensemble d'habitations construites avec des matériaux de récupération. »

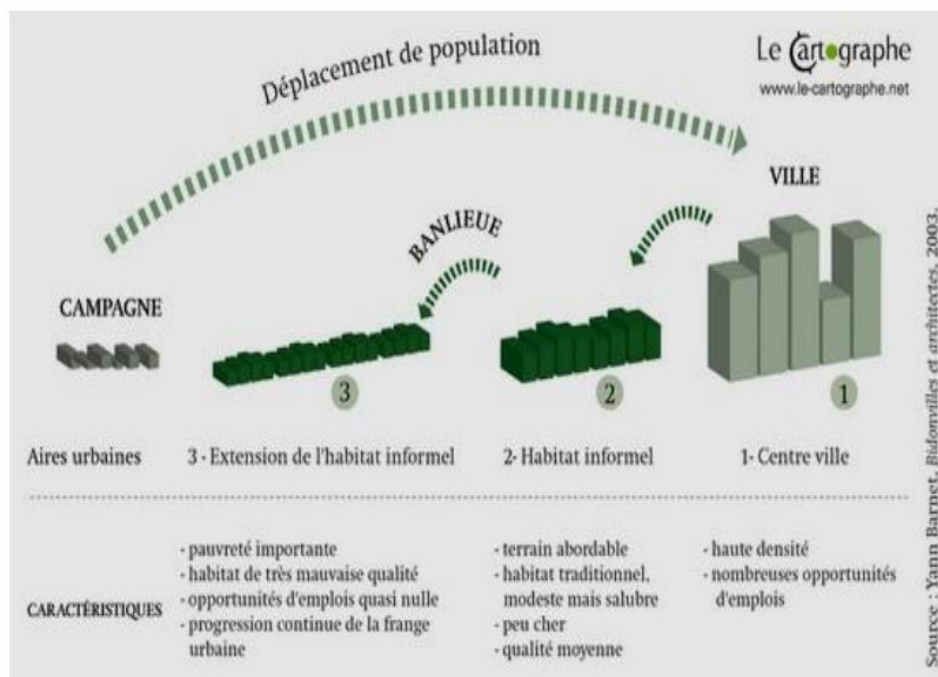
En tout cas le terme « bidonville » est donc assez spécifique au Maghreb arabe. En effet, le « même type d'habitat »-précaire et insalubre, ne répond pas aux conditions nécessaires de la vie, à savoir le manque de goûts, d'eau, d'électricité, de rues goudronnées...., bien que les différences existent toujours, tant au niveau des caractéristiques physiques (la taille, la densité, les matériaux de construction..), qu'au niveau des caractéristiques sociales (telles que le degré d'intégration, de satisfaction, des aspirations..). Le terme *bidonville* prend d'autres noms dans d'autres pays et d'autres langues, et bien sûr d'autres significations. « L'anglais utilise les mots *slums* (taudis), *shantytowns* (villes déchetes), *squatter settlements* et *substandard settlements* (établissements d'occupants illégaux et établissements ne répondant pas aux normes). La première définition écrite du terme anglais « *slum* » apparaît en 1812 sous la plume de l'écrivain hors-la-loi *James Hardy Vaux*, dans son *Vocabulary of the Flash Language*, où il est présenté comme synonyme de « racket » ou « commerce criminel ».

BIDONVILLE : « N.M (de bidon et ville) ensemble d'habitations précaires construites à l'aide de matériaux hétéroclites (partie de vieux-bidons) qu'on trouve en



Photo Bidonville à Casablanca(Maroc)

Schéma01 :Schéma des étapes de la bidonvilisation dans les agglomérations des pays en voie de développement



L'habitat informel : peut être synonyme d'habitat illégal et/ou d'habitat spontané. La notion d'habitat informel stricto sensu recouvre un éventail d'occupation résidentielle qui peut aller de villas luxueuses à l'abri le plus précaire, c'est tout simplement une production de logement en dehors de tout cadre réglementaire (Semmoud B, 2002, p 123).

L'habitat non réglementaire/illégal (ou irrégulier) : est égal à l'absence de

procédure légale (et non pas de pauvreté des matériaux de construction) dans l'acte de construire et assez souvent, dans celui d'occuper le terrain, on dénomme aussi d'habitat spontané ou informel. Le terme de « quartier irrégulier » recouvre une très grande diversité de situations locales, mais leur point commun est l'absence de sécurité foncière (Durand Lasserre A., 1988, p 127) - L'habitat spontané : (*clandestin, non planifié*) : Nommé ainsi parce que édifié de façon autonome par ses habitants et produit par l'invasion de terrains publics ou privés. D'où le sentiment d'une apparition spontanée et non pas planifiée par les autorités concernées. (Chabbi M, 1986, p132) choisit pour sa part d'étudier plus spécifiquement ce qui relève de l'habitat sous-intégré et de ses manifestations variés. L'approche urbaine replace l'intégration dans un processus dynamique, et la repère à l'aide d'indicateurs portant sur le niveau des équipements, le nombre de personnes à charge, etc... Dans ce cadre de réflexion pourrait tout fait être intégrée l'étude des grandes villes algériennes. Ces composantes ont été définies, lors du forum « Cities without slum » en 2001 d'après l'étude de cas de 30 villes et afin de permettre de réaliser une grille d'évaluation pour toute autre étude de cas de bidonville.

Ceci étant, l'expression d'habitat « *sous-intégré* » néanmoins les niveaux d'intégration, en termes purement matériels, sont loin de former un tout homogène. Ensuite, l'usage du terme intégration a été souvent détourné et risque d'évoquer seulement l'intégration citadine ou son opposé, la marginalité. Ce point sera développé un peu plus loin,

L'habitat populaire : Pour ce qui est habitat populaire Le terme « populaire »

Ici ne renvoie pas à un schéma de fonctionnement dualiste, un mode d'implantation et une typologie constructive qui selon nous s'apparente à un compromis entre modèles étatiques et pratiques populaires, à moins de nier toute marge d'autonomie, toute capacité organisationnelle et de réflexion aux résidents, on ne peut nier que le mode de production mais aussi l'idée de la ville reste avant tout populaire

Cas d'étude de l'urbanisation informelle « le Caire »

La construction informelle continue d'être au Caire le moteur essentiel de la production de logements. Informel, de l'anglais informal, qui signifie ici en dehors des règlements et des prévisions officielles, ne désigne pas un bricolage d'urgence fait de matériaux précaires ou de récupération comme dans les bidonvilles, gourbivilles ou premiers états des favelas, mais des constructions en dur atteignant d'emblée une bonne densité et s'appliquant à de vastes territoires.

Les Égyptiens utilisent différents mots comme hâmuchî (marginal) ou ghayr rasmi (non officiel) tandis que le Gopp (General Organization for Physical Planning), organisme en charge de la planification urbaine, emploie plutôt le terme d'al manatiq al ghyer mukattata (zones non planifiées).

partir des années 1990, le terme le plus répandu est ashwaiyyat (hasardeux, sauvage) ; généralement employé d'une manière dévalorisante, il sous-entend que ces quartiers sont une « menace pour la ville ». Pourtant, l'informel représente environ 80 % de la production annuelle de logements et le pays compte environ 1 200 zones informelles habitées par 40 % de la population et occupant 50 % de l'espace bâti en Égypte. Le Grand Caire compte 172 zones étendues sur 137 km² (environ 48 % de la superficie de l'agglomération) et habitées par 12 millions de personnes, soit près des deux tiers de la population (estimation Capmas 2011). De 1950 à 2000, l'espace occupé par des quartiers informels aurait été multiplié par vingt.

Les vagues successives de l'informel cairote suivent les grandes étapes de la vie politique et économique de l'Égypte. Mais la géographie du site, dont les caractéristiques contrastées s'imposent, permet de distinguer deux grandes familles qui se différencient aussi bien par les modes d'implantation que par la stratégie utilisée pour urbaniser les terrains en principe inconstructibles : les terres agricoles sensiblement inscrites dans le lit majeur de la vallée du Nil, au nord, à l'est et au sud de la ville, qui représentent plus de 85 % de la production, et les collines désertiques du Moqqatam à l'est pour moins de 15 %.

Une première vague accompagne les grands projets nassériens de modernisation du pays. Le schéma directeur de 1956 qui crée les premières villes nouvelles et

les voies rapides qui les desservent fait sortir Le Caire de son site.

Parallèlement, l'industrialisation suscite la construction de vastes ensembles de logements sociaux au sud pour la sidérurgie et les cimenteries, au nord pour le textile et l'alimentation. Mais les ouvriers, pour l'essentiel de petits paysans

appauvris par la réforme agraire, montés à la capitale, ne trouvent pas tous un logement dans les HLM et le surplus s'installe où il peut, à proximité des usines ou des carrières.

En 1967, la guerre de Suez suscite une nouvelle vague de migration et les réfugiés du canal et du Sinaï s'installent plutôt à l'est sur la route de Suez au Caire. Et les vagues se succèdent et se recouvrent, tantôt sur la terre agricole, tantôt sur le désert. L'ouverture économique des années 1980-1990 marque l'arrêt du logement social et la suppression des coopératives avec en conséquence une nouvelle poussée de l'informel. Les travailleurs qui reviennent du Golfe investissent dans l'informel agricole, à Embabah ou à Boulaq El-Dakrou.

L'informel officiellement reconnu inquiète, le nouveau schéma directeur élaboré avec l'Iaurif prétend y mettre un terme en prévoyant sur le désert une dizaine de villes nouvelles et de new settlements censés diriger le dynamisme de l'informel sur des terrains lotis au moindre coût et desservis par une ring road vertueuse.

Mais le siècle s'achève sans qu'une alternative réelle n'apparaisse. Certains new settlements sont remplacés par des gated communities pour classes aisées, chacune autour d'un golf, avec écoles privées et universités étrangères.

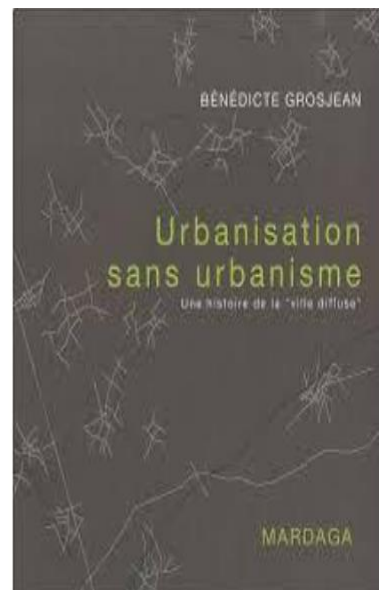
L'informel n'est plus seulement une affaire de logement, mais une manière de faire qui investit différents secteurs de l'économie, 40 % de la production de richesse selon certains. Enfin, si depuis 2011 les mouvements politiques ont davantage attiré l'attention sur le centre-ville et la place Tahir au détriment d'un intérêt pour l'informel et en l'absence de statistiques le concernant, une simple comparaison des cartes et des photos aériennes montre la persistance du processus tant dans la plaine agricole que dans les replis du désert.

Référence bibliographique

CHALINE.C,1990,Les villes du monde arabe, MASSON, Paris

BERNARD GRANOTIER : « La planète des bidonvilles ».Paris, seuil, 1980

Site web: <https://habitat-worldmap.org/mots-cles/habitat-informel/>



Métropolisation, indicateurs de métropolisation

Introduction

Les déplacements de loisirs vers les territoires naturels limitrophes des métropoles deviennent de plus en plus importants ces dernières années. Ces territoires semblent remplir une fonction urbaine de loisirs et de détente qu'une métropole doit offrir pour diversifier son cadre de vie. L'intégration de ces territoires au système métropolitain va induire des impacts tant sur les déplacements que sur l'organisation des espaces urbains de la métropole. L'émergence de ces « nouveaux territoires naturels urbains » restructure l'organisation spatiale des franges périurbaines et urbaines de nos métropoles. Nous avons pu constater que les déplacements urbains et métropolitains sont aussi le fait de mobilités récréatives alternantes. L'étalement urbain de nos métropoles a indéniablement modifié des comportements de déplacements. Nous pouvons aussi supposer que de nouveaux comportements socio-spatiaux, liés à l'augmentation du temps libéré sur le travail, peuvent induire des changements structurels dans les formes de l'étalement urbain des métropoles. Le système urbain s'organise aujourd'hui de plus en plus autour d'un réseau de villes. Dans cette perspective, des « territoires en émergence » peuvent se dessiner dans un futur proche. Ces « nouveaux territoires urbains » seraient choisis par une population qui a procédé à un choix entre optimisation et minimisation des déplacements domicile/travail et respectivement domicile/loisirs.

Dès lors, quels sont les impacts et les conséquences de ces déplacements sur les comportements de localisation résidentielle ? Rappelons que la ville possède une sensibilité très forte aux comportements de déplacements. Si des comportements viennent à changer, dus à une innovation technique, alors la ville change.

C'est l'histoire de l'étalement urbain de la ville post-industrielle qui a été accompagnée de l'introduction de l'automobile.

Il n'est pas dans notre propos de redéfinir l'espace urbain mais de se poser une question relativement simple : peut-on penser que l'aire métropolitaine puisse s'organiser autour d'une « organisation réticulaire élargie » ? Ce réseau associerait alors des espaces plus ou moins denses de bâti, mais aussi des espaces naturels interstitiels, contraints hier par des effets tunnels, qui trouveraient leur place dans le réseau métropolitain.

Métropolisation

La métropolisation est un processus qui affecte la ville dans ses formes et dans ses fonctions.

La métropolisation désigne le mouvement de concentration de populations, d'activités, de valeur dans des ensembles urbains de grande taille. Il peut se faire au détriment de villes de niveau hiérarchique inférieur et l'on assiste bien souvent au renforcement des niveaux supérieurs (lieux centraux) du système urbain.

Les facteurs de la métropolisation sont divers : économies d'échelle et d'agglomération, avantages comparatifs, besoins d'accessibilités aux réseaux (aux échelles nationales et mondiales), etc.

Le phénomène de métropolisation ne se réduit pas à sa dimension démographique. Il doit son ampleur et son originalité à la concentration spatiale des fonctions stratégiques du nouveau système productif : appareils de commandement et de contrôle ; foyers de l'innovation ; accessibilités aux réseaux de communication virtuels ou physiques ; attractivité et poids culturels. La métropolisation peut se mesurer et s'apprécier à l'aide de toute une série de critères structurels, fonctionnels, ou encore dynamiques qui permettent d'établir hiérarchies, classifications, typologies. Mais l'approche du phénomène dépend des niveaux d'échelle considérés : une métropole de rang global, international, ne pourra être définie, analysée comme une simple métropole régionale. Au niveau supérieur de la hiérarchie, métropolisation rime avec mondialisation. En s'inscrivant dans les réseaux de l'économie mondiale, la métropolisation modifie l'ancrage local, régional ou national d'une ville. Le processus est multiscalair : à l'échelle mondiale, il tend à renforcer les hiérarchies urbaines en faveur des grandes villes ; à l'échelle métropolitaine, on assiste à des dynamiques sociales et spatiales différenciées de fragmentation et de ségrégation.

La métropolisation amplifie un certain nombre d'enjeux d'aménagement liés à l'étalement urbain, aux mobilités croissantes et à l'augmentation de nuisances (pollution, engorgement). L'ensemble réinterroge aussi les modes de

gouvernance urbaine.

La métropolisation (étymologiquement composé à partir du mot métropole, meter-polis: ville-mère) est une dynamique spatiale contribuant à organiser le territoire autour d'une métropole.

Elle voit s'étendre la forme classique du tissu périurbain en reliant les principales agglomérations et, surtout, les modes de la vie urbaine. C'est un phénomène mondial et différencié selon les continents. La métropolisation dans sa réorganisation de l'espace conteste la dualité territoriale rural/urbain.

Elle se caractérise surtout par la concentration des personnes et des activités dans les grandes villes. Les "métropoles" concentrent les activités de commandement (économique, politique, culturel...) et les fonctions tertiaires supérieures. Pour cette raison elles sont fortement attractives pour les populations.

La métropolisation entraîne aussi une redéfinition des espaces au sein de la ville. Les fonctions grandes consommatrices d'espace (loisirs, commerce, industries) sont rejetées dans les périphéries alors que les centres villes sont réservés à l'habitat favorisé et aux activités à forte valeur ajoutée.

Il y a une double dynamique dans le phénomène de métropolisation, c'est à la fois une concentration d'hommes, d'activités et de valeurs sur un pôle urbain (en France, selon la définition qu'en donne l'INSEE, un pôle urbain est une unité urbaine offrant au moins 5000 emplois...) et une redistribution de ces attributs par le même pôle qui restructure ainsi son territoire d'influence.

La mondialisation des échanges a largement contribué à accroître le rôle et le poids des villes, en développant un phénomène appelé la « métropolisation ». Aujourd'hui, on affirme que les métropoles sont au cœur même de la mondialisation et que ce sont elles qui organisent l'espace planétaire.

Les métropoles sont les centres d'impulsion de la mondialisation a.

De la ville à la métropole

Une métropole est une grande ville dont l'activité et le pouvoir de décision s'étendent sur un très large territoire. C'est une ville qui s'affirme en raison de son dynamisme économique, politique, financier et culturel, et de sa capacité à s'insérer dans de multiples réseaux.

Aujourd'hui, les villes ne sont plus seulement de simples lieux de regroupement de populations et d'activités. Certaines d'entre elles commandent de plus ou moins vastes territoires. En raison de leur taille, de leurs fonctions et de leurs

équipements, elles deviennent des villes qui occupent une fonction principale à la tête d'un réseau urbain.

Les plus grandes métropoles disposent de bâtiments symboles du pouvoir : politique (le Parlement européen à Bruxelles, le Capitole à Washington), économique (les bourses à Tokyo, Paris et Londres, le quartier de Wall Street à New York), en matière d'information et de télécommunication (grandes tours de télécommunications à Toronto).



Doc.1. La bourse de Tokyo

Doc.2. Wall Street

Qu'appelle-t-on phénomène de « métropolisation » ? **Indicateurs de métropolisation**

Le terme de « métropolisation » ne s'emploie pas que pour les agglomérations de plus d'un million d'habitants. Il s'agit d'un **processus mondial** qui agit plusieurs échelles : ce regroupement et cette extension des activités et des hommes peuvent s'exercer dans des villes de différentes envergures (mondiale, régionale, nationale...).

b. Des paysages urbains bien spécifiques, mais en restructuration permanente •

Des paysages urbains bien spécifiques

Dans les continents de vieille tradition urbaine, les centres des métropoles regroupent des bâtiments anciens, des lieux de culte et parfois les

traces d'anciennes fortifications.

Dans les **pays « neufs »** (Australie, Canada, États-Unis), les centres-villes sont caractérisés par une structure récente, formée de grands immeubles (gratte-ciel), souvent des bureaux, constituant des centres d'affaires appelés *Central Business District* (CBD).



Doc.3. Paris, ville de vieille tradition urbaine



Doc.4. Manhattan, l'exemple type d'un centre-ville moderne

Dans tous les cas, la diffusion des véhicules individuels a favorisé l'étalement urbain vers la périphérie.

Dans les pays en voie de développement (PED), la ségrégation spatiale est encore forte entre la banlieue aisée et les bidonvilles où l'importance de l'habitat informel traduit les carences de gestion des pouvoirs publics face à la croissance urbaine.

• **Des espaces urbains métropolitains en restructuration permanente**

La nouvelle organisation mondiale a généré la diffusion d'un paysage urbain qui se développe dans toutes les grandes villes : la création d'un urbanisme vertical dans les quartiers d'affaires (concentration des pouvoirs de décision, économique et financier), le développement des équipements de communication satellitaire (téléports) et de communication rapide (aéroports)...

La croissance urbaine ne se traduit pas uniquement par la concentration des populations et par l'augmentation des densités urbaines, mais aussi par une croissance spatiale. La ville s'étend au fur et à mesure de sa croissance démographique. Par exemple, Los Angeles (États-Unis) ou Caracas (Venezuela) s'étendent sur 10 000 km². L'extension urbaine aboutit à l'intégration de villes

périphériques dans le tissu urbain ou à la liaison des villes entre elles par des cordons urbains, formant des conurbations.

Référence bibliographique

Cynthia Ghorra-Gobin, « De la métropolisation : un nouveau paradigme ? », *QUADERNI*, 73 | 2010, Site web : https://www.cairn.info/revue-d-economie-regionale-et-urbaine-2007-4-page-589.htm#xd_co_f=MzhiMjVjNzAtODc5ZC00NTA0LWJhZDMtOGViZTA2MWEyODA3~



Les villes du monde arabe

L'ensemble du monde arabe, ici délimité par le groupe des 21 pays composant la Ligue Arabe, auquel il faut adjoindre la Palestine occupée, d'autant plus qu'elle est nettement urbanisée, s'étend de la Mauritanie au Golfe et totalise de 210 à 220 millions d'habitants dont 105 à 110 sont urbains (chiffres estimés de 1987). Un habitant sur deux de ce monde arabe habite donc aujourd'hui en ville, mais les écarts des taux d'urbanisation sont notables d'un pays à l'autre (Tableau 1). Du Soudan encore très rural la Ville-Etat de Koweït, l'on rencontre une grande variété de situations.

Quoi qu'il en soit, l'urbanisation progresse à grande vitesse au Maghreb et au Moyen-Orient, numériquement, physiquement, sociologiquement et culturellement. Tous les niveaux des armatures urbaines — des petites villes issues du monde rural aux grandes métropoles — sont affectés par un mouvement d'expansion. On a pu parler d'explosion urbaine" tellement le phénomène est brutal, rapide, même lorsqu'il affecte des cités ancienne ment implantées dont l'histoire est vieille de nombreux siècles.

Il n'existe pas aujourd'hui un seul type de ville arabe mais des familles régionales qu'il serait trop long d'analyser ici dans le cadre d'un simple article. Nous nous limiterons, après avoir examiné les traits communs à ces agglomérations urbaines, à la présentation de quelques exemples de grandes villes au Maghreb, puis nous reviendrons à une vision d'ensemble à propos des problèmes d'aménagement.

Pays	Popul. du	Taux	Villes-Capitales		Autres villes
d'ouest	pays en	d'urb.	avec leur		millionnaires
en est	millions	en %	population		(avec population)
	d'habit.				
Mauritanie	1,9	38	Nouakchott	350.000	Casablanca : 2,8 M
Maroc	23,3	47	Rabat (+ Salé)	1.000.000	
Algérie	23,1	44	Alger	2.100.000	
Tunisie	7,6	54	Tunis	1.600.000	
Libye	4,1	67	Tripoli	1.000.000	Alexandrie : 3,1 M
Egypte	50,1	48	Le Caire	10.500.000	
Soudan	23,1	21	Khartoum	2.500.000	
Djibouti	0,4	75	Djibouti	250.000	
Somalie	8	33	Mogadiscio	600.000	
Jordanie	3,8	66	Amman	1.100.000	
Syrie	11,2	51	Damas	1.700.000	Alep : 1,3 M
Liban	3,3	?	Beyrouth	1.500.000	(avec Jounieh)
Irak	17,1	72	Bagdad	4.500.000	Basrah : 1 M
Koweït	1,9	95	Koweït	1.500.000	Mossoul : 1 M
Bahreïn	0,5	79	Manama	200.000	
Qatar	0,4	88	Doha	190.000	
E.A.U.	1,5	78	Abou Dabi	300.000	Djeddah : 1,3 M
Arabie Saoudite	12,6	75	Riyadh	1.400.000	
Oman	1,3	50	Mascate (agglô)	250.000	
Yémen Nord	8,5	23	Sanaa	450.000	
Yémen Sud (R.D.P.)	2,3	42	Aden	350.000	
Villes palestiniennes occupées	2	100			

I. QUELQUES CARACTERISTIQUES D'ENSEMBLE

Le premier trait commun à ces villes est évidemment *leur appartenance au monde de l'Islam*. Ceci se traduit dans les noyaux historiques de ces cités par une organisation spatiale particulière qu'on lit encore dans les tissus urbains intra-muros : structure radioconcentrique, rôle central de la Grande Mosquée, spécialisation des souks

— rues spécialisées dans le commerce et l'artisanat — à proximité du pôle religieux, forte personnalité des quartiers résidentiels et de leur équipement de base : ruelles commerçantes, bains publics, caravansérails, transitions progressives des espaces publics aux demeures privées, aveugles sur la rue et organisées intérieurement autour d'un patio, par le biais d'impasses regroupant des cellules familiales élargies

L'appartenance islamique se fait aussi sentir par la multiplication des mosquées bien au-delà de la ville intra-muros, ponctuant les faubourgs, les quartiers neufs parfois édifiés sous l'égide des occupants européens voici quelques décennies, les nouvelles extensions réalisées depuis les indépendances nationales et enfin les banlieues distendues contemporaines

Dernière caractéristique islamique : le rythme de la ville et les traits particuliers des foules urbaines sont directement influencés par les principes socioreligieux, appliqués avec des rigueurs différentes selon les pays du monde musulman.

Deuxième trait commun à la plupart de ces villes : *elles* et l'on y retrouve — tout spécialement dans les plus grandes cités — une juxtaposition de vieux quartiers indigènes et de quartiers plus récents à l'occidentale. Les premiers, plus ou moins traditionnels dans leur conception, sont des espaces centraux, voire des faubourgs, denses, parfois nettement séparés, parfois totalement soudés, parfois interpénétrés avec les implantations occidentales. Celles-ci se sont développées dans une "ville neuve" avec voiries rectilignes, plans en damiers, immeubles à étages, aération des îlots, adaptation au trafic automobile, villas résidentielles largement ouvertes sur la rue. La période coloniale s'est manifestée par une rupture urbanistique et elle a introduit une forte dualité dans l'organisme urbain

Troisième caractère d'ensemble : localisées dans la zone aride ou semi-aride, les cités arabes ont toujours eu à résoudre un délicat problème d'alimentation en eau. Aux époques médiévales, adductions, fontaines, irrigations, systèmes d'égouts constituèrent de prestigieux aménagements ayant un rôle structurant dans le tissu urbain, réalisations remarquables dont on admire encore aujourd'hui la conception et la perfection. De nos jours, du fait de l'extension des besoins, le problème de l'eau se pose partout avec acuité, sauf peut-être dans les riches Etats pétroliers, et il fait planer une sérieuse menace sur certaines grandes villes, du fait de l'insuffisance des ressources et de la croissante augmentation des besoins. Quatrième caractéristique : situées dans des zones de conflits internes ou externes, ces villes sont marquées par l'importance spatiale des installations militaires : camps, casernes, terrains de manœuvres, aérodromes, dépôts. Ces zones occupent de grandes superficies, parfois en des lieux centraux, gelant des pans entiers de la ville et posant aujourd'hui de gros problèmes pour l'extension ordonnée des tissus urbains. De Rabat au Caire, de Beyrouth à Amman ou Bagdad, on retrouve partout, même dans des Etats à régime politique civil, cet impact massif des quartiers militaires ou militarisés.

Il est d'autres caractéristiques communes mais qui ne sont pas spécifiques du Monde Arabe. Elles relèvent, en effet, des traits habituels et généraux des villes du tiers monde. Nous relevons ainsi, un peu pêle-mêle : la forte extension périphérique des espaces bâtis, de dramatiques insuffisances dans le domaine du logement, le développement d'un habitat spontané pas forcément précaire — et aussi celui de nombreuses activités du secteur informel, la disparition progressive d'espaces ruraux et surtout — fait plus grave

— de ceintures maraîchères à la périphérie des agglomérations urbaines, Alger et Le Caire offrant dans ce domaine des exemples de grignotage vigoureux de l'espace agricole. Nous pouvons également ajouter la rudesse des conditions de transport pour une grande partie des citadins, du fait de la capacité insuffisante des transports en commun et enfin l'importance des contingents de population jeune, composés en particulier d'adolescents, souvent déçus car désœuvrés, et qui, plus que les très jeunes, occupent une place à part dans les sociétés urbaines et dans la fréquentation des rues. Ceci étant, les villes du monde arabe ne présentent pas les conditions catastrophiques de vie quotidienne, d'habitat, d'hygiène et de santé d'autres nations plus défavorisées. On pense à Calcutta, aux entassements de Djakarta, aux favelas brésiliennes. De remarquables efforts d'amélioration de quartiers urbains entiers ont été entrepris et leurs effets sont constatables : éradication des bidonvilles, grands ensembles de logements sociaux, programmes d'auto-construction, développement récent de systèmes de transports lourds.

De plus, il faut mettre à part l'Arabie Saoudite et les émirats du Golfe qui bénéficient de conditions de richesse particulières et qui, de ce fait, n'entrent pas dans la catégorie des pays en voie de développement. On ne retrouve dans les villes de ces pays aisés, fortement assistées par un Etat-Providence, aucune des caractéristiques citées précédemment et leurs qualités urbanistiques n'ont rien à envier aux villes nord-américaines qu'elles imitent largement, les dépassant quant à la qualité de la vie puisque la délinquance y est encore inconnue.

En dehors de ces cités fortunées, il est bien d'autres cas de villes équilibrées, très éloignées des conditions extrêmes de nombreuses agglomérations du tiers monde. Amman, les villes syriennes, les villes libanaises, en dehors des périodes de guerre, peuvent en fournir des exemples.

L'étirement des tissus urbains : des conséquences multiples

Les trois métropoles ont peu opéré de rénovations de leurs tissus centraux et ont très faiblement densifié, par occupation de parcelles libres, ces mêmes tissus. Elles ont surtout développé des quartiers périphériques, ce qui a distendu leur espace urbain. Ces quartiers externes ont accueilli les classes aisées dans des districts résidentiels de villas, en même temps que l'habitat dit "économique" soit en lotissements officiels, soit par construction spontanée. Les grands bidonvilles ont certes disparu : à Casablanca, ils ont été considérablement réduits mais ils se sont reconstitués sous forme de petits noyaux externes ; à Alger, les bidonvillois ont été renvoyés vers leurs lieux d'origine (1983) mais les communes périphériques ont continué à accueillir des immigrants ; à Tunis, la "dur-cification" des bidonvilles a été largement développée mais les nouveaux Tunisois ont continué à se fixer dans l'auréole urbaine externe.

Si l'on ajoute à cela l'implantation des activités industrielles et des grands équipements tertiaires (lycées, facultés, hôpitaux, cités administratives, complexes sportifs,...) sur les espaces périphériques, on comprend pourquoi les tissus urbains se sont ainsi étirés.

Cette extension périphérique des trois métropoles pose de multiples problèmes : gaspillage d'espace, coût des réseaux de VRD (voirie et réseaux divers), gestion

Casablanca s'allonge ainsi le long de l'Atlantique sur kilmètres depuis Anfa au sud-ouest jusqu'à Mohammedia, ville aujourd'hui digérée par la croissance casablancaise, au nord-est. Au total, 8 500 hectares sont urbanisés. Cependant, avec des tissus urbains très denses, la primauté des constructions de type économique sur de petites parcelles [63 % des réalisations sont de cette catégorie en 1987 contre 20 % seulement en 1980, le reste revenant aux immeubles (33 %) et aux villas (4 %)], Casablanca, la plus peuplée des trois métropoles, est la plus économe en espace bâti.

Alger, confrontée à de difficiles contraintes naturelles liées à son site splendide mais montueux, a débordé le Sahel pour gagner la Mitidja dont elle a grignoté une part des excellentes terres agricoles. En 1984, son extension est estimée à 11 000 hectares et se déroule le long d'un arc de cercle depuis Zeralda à l'ouest jusqu'à Aïn Taya (littoral est) et Rouiba-Reghaïa (zone industrielle intérieure) sur la route de Constantine.

Tunis s'est étirée en forme d'étoile depuis le noyau ancien de la médina et de ses faubourgs, auxquels la "ville basse" européenne s'était accolée en un noyau compact conditionné par l'étroitesse du pédoncule entre le lac de Tunis et Sebkhâ Sejoumi (6). Elle a gagné vers le nord, où se sont fixées classes aisées et moyennes, vers le nord-ouest (quartier Ettadhamen pour classes modestes), vers le littoral du nord-est (populations riches) et vers le sud (autour de Ben Arous, district industriel et ouvrier). L'espace urbanisé est passé à Tunis de 9 500 ha en 1975 à 16 000 ha en 1985

Dans les trois grandes villes, les anciens quartiers historiques apparaissent noyés dans l'immense masse urbaine. Ils sont dans un état architectural médiocre, malgré leur excellente localisation centrale. Des projets concernant leur restructuration et leur réinsertion dans l'espace urbain existent mais ils ne progressent que lentement, voire pas du tout.

REFERENCE BIBLIOGRAPHIQUE

Bulletin de la Société géographique de Liège, 26, 1990, 53-62

Les villes du Maghreb

Introduction :

Le fait urbain est au cœur des mutations que vit le Maghreb. En quelques décennies l'urbanisation a été massive, rapide et parfois brutale tant les bouleversements dans les modes de vie et les structures sociales ont été profonds. Produit des transformations de la société, l'urbanisation est elle-même génératrice d'importantes mutations sociales.

Pour autant, les villes du Maghreb ne sont pas homogènes. De grandes diversités les caractérisent : entre les pays maghrébins, à l'intérieur des pays et au sein même des aires urbaines dont les distributions sociales montrent que le « droit à la ville », entendu au sens où le définit Henri Lefebvre (1968), produit direct de la liberté de circulation et d'installation, n'est pas le même pour tous ,

1 Le Maghreb

Le Maghreb :est une région située en Afrique du Nord, partie occidentale du monde arabe correspondant à l'espace culturel arabo-berbère, comprise entre la mer Méditerranée, la bande sahélienne et l'Égypte (non compris dans les limites)



Le Maghreb, situé à la croisée du monde arabe et des civilisations méditerranéenne et africaine, forme depuis plus d'un millénaire une unité géographique caractérisée culturellement par la fusion d'éléments arabo-berbères. Ses habitants, appelés Maghrébins, descendent principalement des Berbères qui ont pour la plupart été arabisés entre le VIII^e siècle et nos jours. Bien qu'éloignés l'un de l'autre par divers aspects, le Maghreb et le Machrek sont néanmoins liés par la langue arabe et la culture islamique. L'histoire contemporaine du Maghreb est marquée par les colonisations française, espagnole et italienne, mais aussi par sa proximité avec l'Europe de l'Ouest. Depuis 1989, une tentative de rapprochement politique et économique a été initiée avec la création de l'Union du Maghreb arabe.

2 Le fait urbain au maghreb

Leurs dynamiques, expression de sociétés urbaines en formation, interpellent tant les mutations sont importantes ; ces dernières œuvrant aussi bien au niveau de l'ordre spatial, de l'organisation sociale, des modes de vie. De nouvelles urbanités émergent, au sens de manières d'être *dans la ville* et de pouvoir se dire *de la ville*, adossées aux pratiques quotidiennes des différents groupes sociaux qui font et vivent la ville. Autant de nouveaux questionnements pour la recherche urbaine, dont les travaux récents apportent des éclairages significatifs sur ces mutations.



3 Urbanisation et transition urbaine

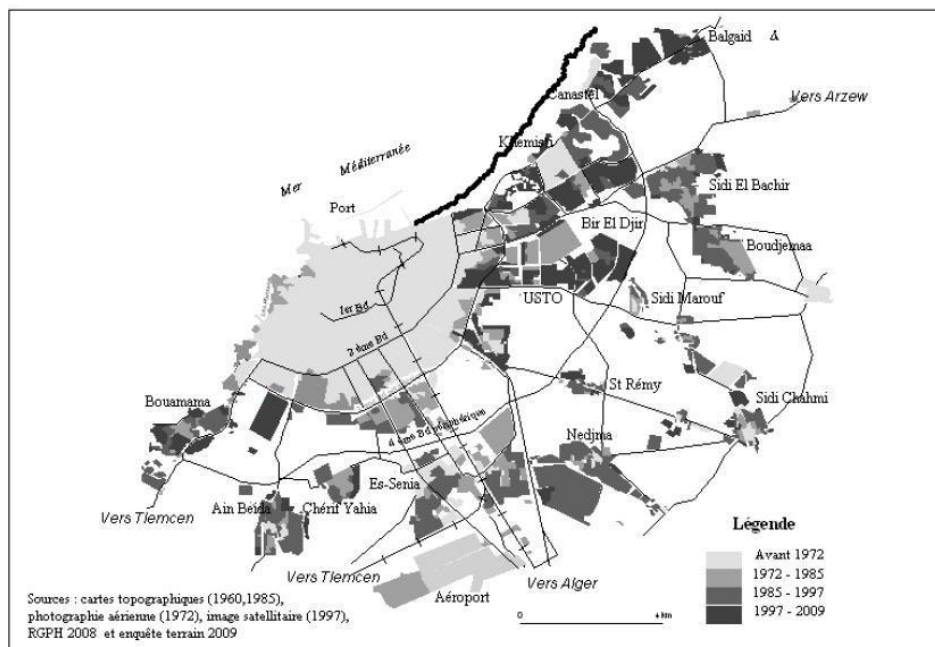
En intitulant notre dossier « villes et urbanités au Maghreb », nous avons fait le choix de nous inscrire dans une perspective qui poursuit la réflexion ouverte dans les années 1990 dans un contexte marqué, pour reprendre l'expression d'Isabelle Berry-Chikhaoui, par « un tournant scientifique » opéré par la recherche sur les villes arabes. Les travaux privilégiant « une approche qualifiée « par le bas » ou de « l'entre-deux » lorsqu'il s'agit d'insister sur les interactions entre pratiques institutionnelles et pratiques habitantes dans la construction des citadinités » (Berry-Chikhaoui, 2009) commencent à s'imposer. Ils donnent une nouvelle profondeur aux études urbaines où prédominaient jusque-là les approches sur les processus de fabrication des villes et sur l'intégration ou l'acculturation des populations à la vie urbaine.

Depuis le début des années 2000, les trois pays du Maghreb vivent une nouvelle étape de leur transition urbaine. Espace de vie de près de 65 % de la population au Maroc comme en Algérie et en Tunisie, les villes ont connu un essor considérable. L'armature urbaine est de plus en plus dense et la hiérarchie des réseaux urbains se renforce. Des logiques métropolitaines émergentes, des agglomérations de plus en plus nombreuses apparaissent. Alors que la progression des grandes villes ne faiblit pas, les petites et les moyennes agglomérations connaissent des taux de croissance particulièrement élevés³. Sans pour autant que la transition urbaine soit achevée (Escallier, 1995 ; Troin, 1995), elle est entrée dans une phase nouvelle. Les différents recensements indiquent clairement, à des degrés divers, que l'exode rural n'est plus le moteur principal de l'urbanisation. Les dynamiques sociales et les politiques urbaines reconfigurent les villes qui tout en se déployant, se recomposent et se refont sur elles-mêmes. De nouvelles distributions socio spatiales se dessinent, d'anciens quartiers de pétrifient, d'autres se paupérisent, de nouvelles périphéries se développent (Signoles, 2014). La diversité des tissus et des territoires urbains témoigne de l'ampleur de ce processus.

Les années 2000 ont été marquées simultanément par une densification de l'armature urbaine et par un renforcement des grandes villes qui, par un phénomène de conurbation, prennent la dimension de métropoles. Ce processus a été accompagné d'un fort étalement urbain qui a pris différentes formes : l'urbanisme programmé ou de projets (création ex-nihilo de villes nouvelles, de zones d'habitats programmés, de grands équipements, d'espaces récréatifs et touristiques, d'aménagement des fronts d'eau, etc.) (Cattedra, 2014) et

l'urbanisation d'émanation populaire (pour reprendre l'expression d'Agnès Deboulet, 1994). L'une comme l'autre s'inscrivent dans un contexte qui se singularise par une avancée dans la satisfaction de la demande de logement : sous la pression d'une revendication d'un droit au logement des populations les plus pauvres, de la décohabitation familiale et du processus de généralisation du ménage nucléaire, l'offre de logements s'est élargie, prenant une forme réglementaire par d'ambitieux projets de relogement, mais aussi « non réglementaire » par l'explosion des constructions illicites durant les périodes de relâchement » des autorités (Legros, 2014). De nouvelles territorialités, de nouvelles manières d'être dans la ville apparaissent, mais aussi de nouvelles fractures, induites par le déplacement des polarités urbaines et l'émergence de nouvelles centralités.

Cette complexité du fait urbain maghrébin est renforcée par une impression d'inachèvement, expression de sociétés urbaines en recomposition, sinon en formation ou en transition. Les villes apparaissent souvent comme des ensembles où se juxtaposent plusieurs tissus, formant une totalité fragmentée ou désordonnée. La discontinuité entre les différents tissus de la trame urbaine et la dimension hybride de ces villes « toujours en chantier » attestent pourtant de la ville en devenir.



L'évolution des structures urbaines modifie l'angle d'approche et oblige à sortir de la vision duale de la ville. Aux réflexions qui portaient sur les dualités

spatiales (la ville moderne par opposition à la ville traditionnelle, la ville programmée *versus* la ville spontanée) se substituent des modèles de fragmentations urbaines et de nouvelles distributions socio-spatiales (Belguidoum, Mouaziz, 2010). L'intégration des quartiers d'urbanisation populaire à la structure urbaine, le brouillage permanent entre formel et informel, réglementaire et non réglementaire, ont rendu le plus souvent inopérantes ces approches, obligeant à penser la ville comme une totalité traversée de logiques multiples et complexes. De fait, comprendre le phénomène urbain au Maghreb nécessite la prise en compte des compromis qui résultent des pratiques d'appropriation et de réappropriation de l'espace.

4 Urbanités en question

Dans les contextes locaux et dans celui de la globalisation, les villes apparaissent comme des cadres de vie toujours en transformation. Elles sont des lieux des contradictions dont l'enjeu se pose souvent en termes d'accès aux biens matériels et symboliques. Elles mettent en scène les rapports sociaux, et les différentes modalités d'appropriation de l'espace. Dans le même temps, la population des villes paraît de plus en plus diversifiée et hétérogène dans ses origines géographiques et ses conditions sociales. Les besoins et les revendications prennent des formes multiples. Comprendre et analyser ces manières d'être dans la ville, c'est rentrer de plain-pied dans l'étude des vécus urbains dans toute leur complexité et leur diversité.

La fluidité et la labilité de ces sociétés urbaines en formation conduit aujourd'hui à privilégier l'entrée « par le bas ». L'analyse des spatialités et de la construction des territoires urbains appelle à être enrichie au regard d'autres perspectives. Les modes de vie, les pratiques et les temporalités urbaines, les représentations sociales et les imaginaires induits ou générés par la ville, y compris les formes d'art urbain, l'expression des mouvements sociaux, les manifestations de et modes de contestation, le rapport entre l'espace conçu ou voulu (celui des concepteurs, des décideurs, des promoteurs, des auto-constructeurs et des différents usagers de la ville) et l'espace vécu, les appropriations et les requalification des espaces publics,

La question de la gestion quotidienne des cadres de vie, les recombinaison socio-spatiales, les mobilités et ancrages résidentiels, sont autant de thèmes auxquels invitent à réfléchir notre dossier. Ils sont le substrat de ces urbanités, *ces manières d'être de et dans la ville*, que nous cherchons à interroger.

Nous avons, dans ce dossier, pris le parti d'aborder la question de l'urbanité ou des urbanités débarrassée de ses conceptions normatives ou essentialistes, c'est-à-dire comme « les manières de vivre la ville ». Notion que nous mobilisons à la suite des travaux de Michel Lussault et Pierre Signoles (1996) et Isabelle Berry-Chikhaoui (2009), qui dans un article de référence, aide à s'y retrouver dans un foisonnement de sens ». Reprenant l'approche développée par Françoise Navez-Bouchanine (1996), qui définit l'urbanité comme étant à la fois les modalités d'appropriation de l'espace et les processus qui font la ville avec ses différents agents, Isabelle Berry-Chikhaoui nous conduit à « dépasser non seulement l'idée de ruralisation mais aussi celle d'intégration, qui dénote tout autant une vision normative renvoyant soit au modèle mythifié de la ville historique et à un critère d'ancestralité urbaine, soit au modèle de la ville légale et planifiée ». Rappelant la distinction introduite par Rachid Sidi Boumedine (1996) entre citadinité, ou manière d'être *de* la ville, qui relève des systèmes de représentations et urbanité, ou manières d'être *dans* la ville qui renvoie aux pratiques sociales, elle nous invite à comprendre les relations dynamiques entre représentations et pratiques qui permettent de se « construire comme citoyen et d'agir dans et sur la ville » (2009).

5 Pratiques urbaines

Les trois articles illustrant cette thématique abordent la manière dont les projets urbains impactent la vie urbaine et donnent lieu à des formes d'appropriation caractérisant les urbanités d'aujourd'hui. Ils apportent des éclairages forts sur un certain nombre de questionnements. Comment les individus et les groupes sociaux négocient-ils leur ancrage social et urbain (mixité sociale et les quartiers de l'entre-soi), et ce à différentes échelles et espaces d'appartenance : locale (quartiers, villes), nationale, voire transnationale ? Comment se réalise le rapport entre l'espace conçu et l'espace vécu, comment les projets des pouvoirs publics donnent-ils lieu à des pratiques d'appropriation au quotidien ? Quels sont les liens entre stratégies résidentielles et affirmations des identités sociales (nature des relations et critères qui les formalisent dans la ville et définissent les appartenances) ?

Comment se revendique-t-on d'un quartier, d'un champ résidentiel, comment choisit-on son quartier, ou s'installe-t-on dans un quartier ?

Comment les formes de lien social se transforment-elles ou se pérennisent-elles dans les urbanités actuelles ? Comment les formes de sociabilité se maintiennent-elles et/ ou émergent-elles ?

5 -1 Villes nouvelles et construction des identités résidentielles

les habitants prennent le devant de la scène pour façonner l'espace de la ville nouvelle ». En fonction des différents profils sociaux et des parcours résidentiels des habitants (ex-bidonvillois, relogés de l'habitat insalubre, bénéficiaires de l'habitat social, accédant à la propriété, nouveaux pavillonnaires), une pluralité d'identités et de sentiments d'appartenance se construit, selon un processus complexe où attachement et rejet de la ville se côtoient. Nouveau territoire identitaire de référence pour les ex-bidonvillois, lieu de non-appartenance pour les relogés du centre-ville, et revendication d'une multi-appartenance pour les nouvelles couches moyennes, progressivement naît une ville, avec ses ancrages et ses identités contrastées.

Cette construction plurielle et hybride « témoigne au bout du compte de la capacité des citoyens à renouveler leur regard sur la ville en général et sur la périphérie en particulier. Elle fait naître et cristallise un sentiment d'appartenance à des lieux (Ali Mendjeli) qui, au départ, étaient plutôt déniés, et, *in fine*, elle développe une nouvelle identité urbaine qui tantôt se fabrique par altération ou hybridation de l'ancienne identité héritée de la ville historique (le Vieux Rocher) – ou construite en symbiose avec elle-, et tantôt coexiste avec elle. »



L'auteur constate que ce qui se joue en ville nouvelle, augure des transformations profondes qui touchent la société urbaine algérienne. « Cette nouvelle urbanité qui s'invente désormais loin des bases traditionnelles de la cité, et dont les exemples se multiplient au fur et à mesure que progresse l'étalement urbain, ne peut être tenue pour une simple reproduction à l'identique de l'urbanité de « la ville d'hier ». Elle frappe par la « pluralité » des acteurs qui concourent à sa fabrication mais aussi par sa capacité à inventer ou à réinventer les espaces publics. »

Jean Marie Ballout s'interroge sur « la réception sociale de l'urbanisme et les processus de fabrication de nouvelles urbanités ». C'est également Ali Mendjeli qu'étudie J-M Ballout, en la comparant à Tamansourt, une autre ville nouvelle, érigée une quinzaine années après, en 2004, près de Marrakech. Pour l'auteur, il s'agit de voir si « pour les habitants, ces espaces de « villes nouvelles » font ville ? »

Ces deux expériences d'urbanisme de projet de grande envergure présentent des résultats contrastés. S'il constate qu'Ali Mendjeli est « *une ville émergente* », à Tamansourt, c'est encore loin d'être le cas. Son approche de la ville nouvelle permet de conforter ce que Lakehal avait mis en exergue, un ancrage territorial d'où ressortent des figures plurielles dans un processus en cours. À Tamansourt, plane par contre le spectre de la ville dortoir. Les raisons de ces différences reposent sur les logiques qui sous-tendent chacun des projets. Tamansourt a ainsi bénéficié « d'un marketing urbain » qui a visé « ... une territorialisation du projet par l'image, à défaut de pouvoir se prévaloir, comme dans le cas d'Ali Mendjeli, d'une territorialisation par la pratique ».

5-2 Les enjeux structurants de la consommation

Une autre dimension des pratiques urbaines générées par des grands projets urbains est abordée par Tarik Harroud qui nous montre comment la création à Rabat d'un centre commercial d'un genre nouveau, permet la mise en place de nouvelles sociabilités et de pratiques consuméristes, inédites au Maghreb.

Questionnement important puisque qu'il apporte un éclairage sur la transformation ou l'apparition de nouveaux lieux urbains et espaces publics (places, rues, cafés) en relation avec les identités sociales et locales (anonymat, mixité sociale).

L'article de Harroud porte plus précisément sur l'analyse des recompositions spatiales et socioculturelles induites par la multiplication des centres

commerciaux dans la périphérie de Rabat et donne un éclairage intéressant sur un phénomène récent, qui s'étend à toutes les grandes villes du Maghreb. Effet de la mondialisation, cette nouvelle forme de consommation urbaine impacte les modes de vie et les sociabilités.

Apparus à Rabat au cours de la décennie 90, ces espaces marchands se sont depuis multipliés au cours de ces dernières années au point de constituer l'un des pôles les plus attractifs à l'échelle de la capitale marocaine.

Observant les formes spécifiques de mixité sociale qui contraste avec la désaffection croissante des lieux publics de la ville en tant que lieux de rencontre et de pérégrination, l'auteur nous invite à nous demander « si ce n'est pas dans ces équipements commerciaux, dans ces lieux privés et mondialisés, que s'inventent de nouvelles formes de sociabilité totalement inédites ». Son étude nous montre que ces espaces « de plus en plus plébiscités par un public hétérogène » grâce à « une offre commerciale diversifiée et bien mise en scène », offrent « une pluralité d'usages non-marchand rappelant les pratiques déambulatoires des rues publiques. »

Ainsi, la ville produit de nouveaux territoires distinctifs qui bousculent les anciennes centralités urbaines. Ce phénomène est également constaté par Ahcène Lakehal dans la ville nouvelle Ali Mendjeli où l'auteur voit dans l'importante fréquentation du centre commercial El-Ritaj par les couches moyennes et aisées « un support aux conduites distinctives, un espace où l'acte d'achat est accompagné d'un fort désir d'individualisation et de différenciation statutaire ».

5-3 Cultures urbaines : signes et urbanités

Ce discours sur la symbolique et la mémoire du territoire (voir aussi Le Berre, 1992) nous renvoie à l'apport de Jacques Berque à ce questionnement sur l'être de et dans la ville au Maghreb. Constatons que son texte très connu, « Médinas, Ville neuves et bidonvilles » (1958), qui institue du point de vue scientifique et donne sens à la tripartition structurelle de la ville maghrébine de l'après-guerre, a pour un long moment orienté les études urbaines sur l'Afrique du Nord. Or, tout en tenant compte de l'inertie de ces héritages, les villes du Maghreb (si tant est que cette catégorisation ait une validité heuristique), ne peuvent plus être lues de la sorte. Il conviendrait plutôt de les saisir comme des agrégats en mouvement, contradictoires et fragmentés. Comme le souligne Pierre Signoles dans l'introduction du numéro des *Cahiers d'Emam* consacré à « Urbanité et citadinité dans les grandes villes du Maghreb » (2009, p. 5), « les habitants de ces villes, les « urbains ordinaires », qu'ils se réfèrent ou non à des modèles de citadinité, continuent de fabriquer la ville (...), et ce dans toutes ses dimensions

– spatiales, culturelle, symbolique ». Sans entrer dans le débat savant entre urbanité(s) et citadinité(s) (Signoles, Lussault, 1996 ; Berry, 2009), convenons avec Michel Lussault que la citadinité, conçue comme rapport d'un acteur social (ou d'un groupe) au monde urbain, est elle-même médiatisée par un système de signes, au sens large : mots, discours, icônes, attitudes, usages particuliers de l'espace, etc... Autant de pistes, autant de sollicitations qui nourrissent de manière consubstantielle les urbanités qui travaillent les villes et les métropoles du Maghreb.

« bien regarder, la plupart de ces thèmes ne sont pas complètement nouveaux en ce qui concerne les études urbaines sur les pays de l'Afrique du Nord. À titre d'exemple, rappelons les pistes ouvertes il y a déjà 25 ans, en 1989, dans les pages du n° 123 de *Monde arabe Maghreb-Machrek*, qui reprenant les débats d'un colloque tenu à l'Institut du Monde Arabe de Paris, abordait dans une posture pluridisciplinaire le thème « espace et société du monde arabe ». Bien que ni la ville ni les urbanités n'aient constitué le cœur du dossier, force est de constater que nous trouvons là réunis : espace publics, question des langages, pratiques des lieux, logiques des liens, espaces et limites... Puis, quelques années plus tard, la même revue (*Monde arabe Maghreb-Machrek*, n° 143, 1994) avec un numéro spécial intitulé « Monde arabe. Villes, pouvoirs et sociétés », abordait explicitement l'univers urbain. Si les urbanités n'étaient pas convoquées dans la définition du débat, elles étaient présentes dans le questionnement, ne serait-ce que dans la question formulée par Mohamed Naciri succès de la ville, crise de l'urbanité » dans une précédente livraison d'*Espace et Société* (n° 65, 1991) qu'il avait coordonnée, ménageant une place importante à l'analyse du Maghreb dans une vision comparative.

Dans son article de 1958, Jacques Berque faisait un usage relativement pionnier du concept de citadinité, au moins dans son application à l'étude des villes du Maghreb. Si le terme restait pour lui très normatif, faisant presque de la citadinité un paradigme, il faut surtout saluer son recours à la puissance du symbolique et de la sémiotique. C'est par les signes qu'il faut passer pour observer et interpréter les dynamiques territoriales et urbaines à l'œuvre. Ce souci se retrouve dans le chapitre central du *Maghreb entre deux guerres* (1962), intitulé : « Conflit de la chose et signe », et dans la belle formule : « aventure de la sémantique coloniale ». Ce détour par le passé colonial n'est pas anodin.

Considérons que deux des trois textes qui abordent le thème des cultures urbaines de ce dossier s'inscrivent de plain-pied dans une approche historique :

ils traitent plus particulièrement du rôle sociétal du cinéma à Tunis et des territoires de l'alcool dans cette même ville et à Casablanca sous le protectorat français (respectivement sous la plume de Morgan Corriou et de Nassin Znaïen).

L'autre contribution analyse quant à elle, dans une approche qui mobilise la linguistique structuraliste et la sémiologie, « L'espace urbain algérois à l'épreuve de ses graffiti ». Celui-ci est saisi comme une « pratique langagière » permettant de montrer d'après l'auteur, Karim Ouaras, que « les murs d'Alger disent tout haut ce que la société pense tout bas ».

REFERENCE BIBLIOGRAPHIQUE

-ABOUHANI Abdelghani, 2006, *Pouvoirs locaux et systèmes municipaux dans le monde arabe* **Rabat, Institut National d'Aménagement et d'Urbanisme.**

-COLONNA Fanny, DAOUD Zakya, 1993, *Être marginal au Maghreb*, Paris, IREMAM-CNRS Editions, Collection « **Études de l'Annuaire de l'Afrique du Nord** »

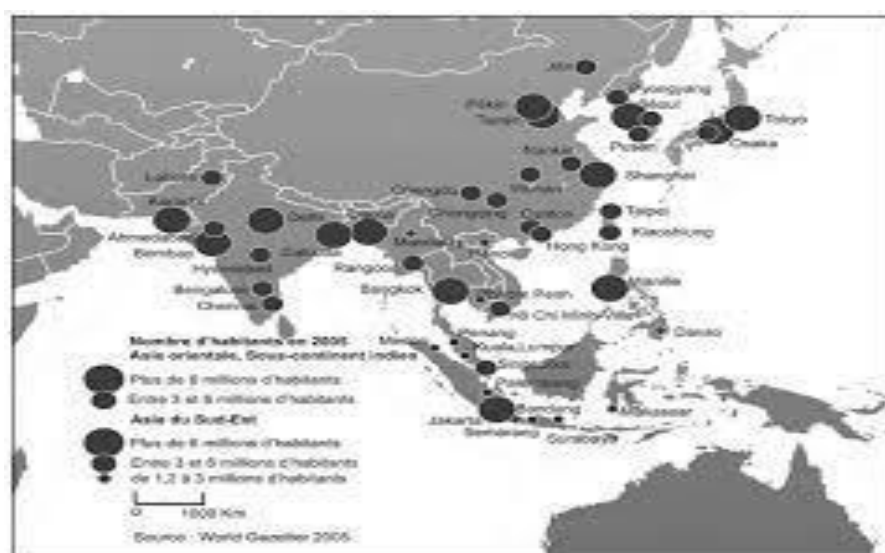
Site web : <https://journals.openedition.org/anneemaghreb/2361> <https://mots-croises.tazzaz.com/definition/ville-du-maghreb.html>

LES VILLES DU SUD

Les villes du Sud : qu'avons-nous à apprendre ?

Les métropoles des pays du Sud, autrefois dit “pays en voie de développement”, ont bien grandi ! Désormais innovantes dans de nombreux domaines et riches en expériences urbaines diverses, qu'ont-elles à nous apprendre ? Comment se Transforment-elles et comment nous en inspirer ?

Longtemps dirigée par les gangs des cartels, Medellín a su retourner la situation de sa ville et de ses espaces publics en moins d'une trentaine d'années, un retournement exceptionnellement rapide et efficace qui en a fait un modèle de gouvernance et d'aménagement exemplaire pour les villes du sud. Incroyable ou tendance au changement dans les pays anciennement dit “en voie de développement”, ce qui est sûr c'est que les relations des villes du Sud et des villes du Nord tendent à se rééquilibrer. Les pays du sud, autrefois relativement dépendants des politiques urbaines occidentales, se sont aujourd'hui émancipées.



Sous l'emprise d'un développement urbain hors du commun et plus vulnérables aux catastrophes naturelles, elles doivent faire face à de multiples défis qui les obligent à être plus imaginatives. Mais alors, d'où puisent-elles ces ressources et solutions pour faire face aux enjeux actuels et aux multiples défis à venir, comment partagent-elles leurs connaissances et qu'ont-elles à nous apprendre

pour faire face aux menaces urbaines qui nous guettent ?

Les villes du sud, ces multiples laboratoires d'innovations urbaines

“Progrès”, c’était le terme clé majoritairement utilisé depuis le siècle des lumières mais celui-ci n’est plus d’actualité. Si la technologie peut aider à répondre à certains enjeux, elle ne peut pas répondre à tous. Les villes doivent désormais faire preuve de résilience urbaine et pour faire la différence, elles misent sur la créativité et l’innovation qui permettront de répondre aux défis contemporains comme le changement climatique ou l’urbanisation accélérée de certaines métropoles.

Le “modèle de don” ou de “transfert des savoir-faire” comme le précise *Jean-Pierre Gautry, de l’association française des urbanistes* sont devenus des concepts qui n’ont plus de sens car les solutions européennes adaptées à une situation et à une époque, ne le sont pas aux enjeux auxquels font face les pays du sud : une mutation accélérée et une pluralité de situations. Il est donc désormais davantage question de “partage d’expérience”, valant aussi bien dans un sens comme de l’autre.

Ce basculement s’est révélé en *Amérique latine*, par exemple, avec la multiplication de nouvelles politiques publiques urbaines en faveur de la population. Dans les années 2000, la région se fait remarquée pour son côté novateur dans le domaine des transports avec les Bus Rapid Transit (BRT) comme le MetroBus à Mexico. Celui-ci circule sur une piste qui lui est dédiée permettant de rendre son service presque aussi rapide et régulier qu’un métro. D’ailleurs, l’architecture et l’urbanisme ont été d’importants leviers mobilisés à Medellín pour sa transformation. La ville a d’abord changé la mobilité en développant l’usage du vélo à Bogota, ce qui a permis aux habitants de se réappropriier l’espace public. Une reconquête qui s’est également faite par *l’aménagement d’infrastructures publics*, comme le Parc bibliothèque España ou le système de télécabines, Metro câble qui a relié une des communautés les plus défavorisées au reste de la ville.

Si les pays africains misent beaucoup sur les *technologies*, d’autres projets émanent des citoyens qui mettent en place des initiatives locales. C’est le cas d’Edith Fuyane qui lutte contre la faim et la malnutrition par le développement de l’agriculture urbaine à Bulawayo, au Zimbabwe. Loin du film “*le garçon qui dompta le vent*”, histoire vraie de William Kamkwamba, un petit garçon ayant construit une éolienne au Malawi par ses propres moyens pour sauver les récoltes de son village, cet exemple démontre néanmoins que ces cas ne sont

plus des exceptions, mais que la tendance à l'autonomisation des habitants se démocratise.

Même si l'innovation technologique et numérique ne suffit pas, elle appuie la gestion urbaine comme l'application Mapatón à Mexico qui facilite l'utilisation des transports en commun par l'intelligence collective et citoyenne.

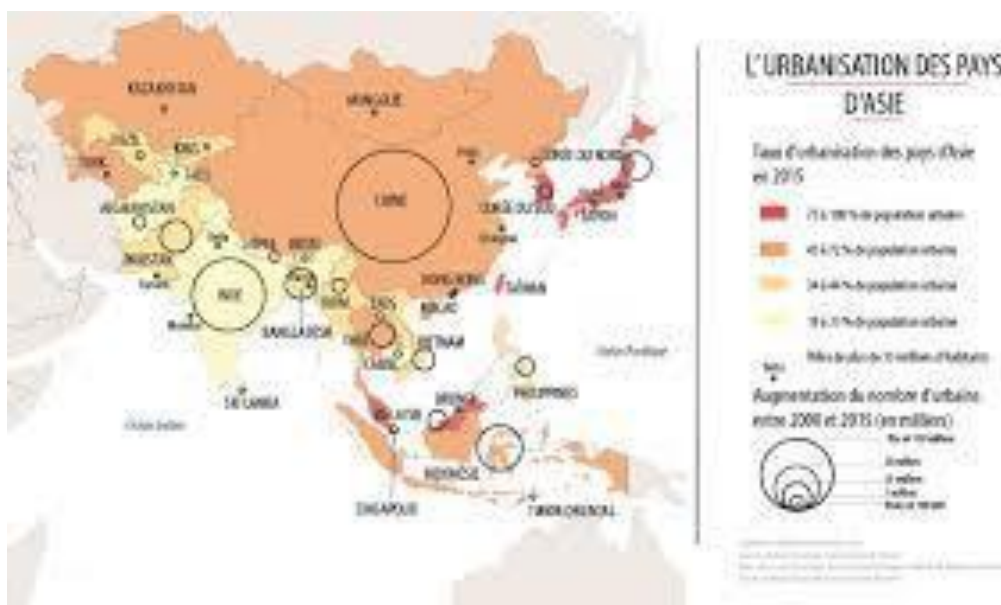
L'entrepreneure, Ajaita Shah, de son côté, a pu étendre l'accès à l'énergie solaire dans de nombreux villages au Rajasthan, en Inde, à travers Frontier Markets qui met en place des centres de détails pour donner aux familles l'accès à des lampes qui fonctionnent à l'énergie solaire. D'autres solutions comme Laboratoria, une organisation à Lima, donnent aux femmes l'opportunité de s'émanciper à travers l'apprentissage des technologies pour un impact social et innovant.

Les solutions sur la mobilité sont dirigées par des politiques publiques assez précises mais les nombreuses initiatives sociales, environnementales, économiques qui émergent d'entreprises ou de citoyens sont telles qu'elles marchent parfois de manière verticale et non horizontale. Les liens et les réseaux restent à construire pour une organisation optimale du changement. Les pays du sud l'ont bien comprise et commencent déjà à se rejoindre pour tracer la feuille de route vers des projets qui s'intègrent dans des stratégies plus globales.

Coopération sud-sud : comment les villes du Sud s'entraident-elles ?

Si les solutions fusent depuis quelques années un peu partout dans les pays du sud, l'échange de bonnes pratiques est aussi indispensable pour favoriser l'innovation et accélérer le changement. Et les villes du sud n'ont pas attendu pour se concerter et affronter les obstacles qui entravent leur croissance. Le prix Guangzhou, prix international de l'innovation urbaine de la ville de Guangzhou, en Chine méridionale, en est un exemple. Ce sont désormais les villes du sud qui organisent des réunions internationales, au sein de leur pays, pour penser la ville de demain.





Cette coopération mise aussi sur la planification urbaine pour mieux insérer les initiatives dans des politiques publiques afin qu'elles puissent prendre de l'ampleur et accélérer leur impact. Le prix Guangzhou de 2019 a d'ailleurs récompensé un territoire tout entier au Mexique pour sa stratégie visant à développer des approches innovantes pour répondre à des défis urbains avec les habitants. Ce prix concerne la région métropolitaine de Guadalajara réunissant 9 municipalités autour d'un plan commun contraignant visant une utilisation communes des terres.

L'Inde s'inscrit dans cette ère de la "sharing economy" avec la plateforme numérique *India Urban Data Exchange* qui met les villes en relation pour échanger des données et trouver des solutions, à partir de la technologie, sur des thématiques comme la sécurité des femmes, la mobilité intelligente ou encore les réponses d'urgence. Lancé par le ministère du logement et des affaires urbaines en 2015, l'initiative vient d'un programme, Smart Cities Mission, visant la transformation urbaine des villes.

Si la planification à l'échelle d'une région ou d'un pays se développe, il est aussi question d'établir des accords de coopération entre divers pays sur des intérêts communs. La création de plateformes d'échanges est aujourd'hui indispensable car les villes du sud ont souvent des enjeux urbains similaires.

L'*association internationale Metropolis* tente de trouver des solutions sur ces enjeux communs de métropolisation. Pour cela, elle travaille avec un réseau de

plusieurs métropoles à l'international pour construire des programmes de coopération entre villes. Les plus grands bidonvilles se retrouvent en Asie, en Amérique latine et en Afrique par exemple et doivent tous faire face à des défis communs : accès à l'eau, raccordement à l'électricité et au système de récupération des eaux usées.

Mais les enjeux sont tout aussi singuliers d'une ville à l'autre. S'ils concernent des défis primaires, la manière d'apporter la solution ne sera pas la même. La question de l'accueil des réfugiés diffère d'un pays à l'autre, en fonction de sa capacité d'accueil et de la temporalité de la crise par exemple. Aussi, sur fond d'une histoire fracturée, les townships de Cap Town, en Afrique ne présentent pas les mêmes enjeux que les favelas de Rio de Janeiro qui se sont progressivement construites avec l'exode rural du pays.

C'est pourquoi les réponses sont complexes et peuvent prendre du temps, particulièrement dans la mise en oeuvre de politiques publiques. Mais en prenant conscience des obstacles qui freinent leur développement, comme la prise de décision liée aux méandres de la bureaucratie ou encore du clientélisme, les villes du sud s'accordent sur ce point : les processus de prise de décision doivent changer.

Pour y remédier, le réel enjeu est de favoriser des politiques urbaines qui priorisent les citoyens. Pour cela, ils doivent pouvoir travailler main dans la main pour évaluer les défis urbains, leurs évolutions et se donner les moyens de s'entraider. Si l'on peut apprendre de ce partage de savoir en cours, les habitants sont aussi des ressources encore plus ingénieuses. Las d'attendre la mise en place de politiques publiques, ils décident souvent de mettre en place eux-même des solutions qui permettent d'améliorer leur qualité de vie.

Que nous apprennent les villes du sud ?

La mobilisation citoyenne et la solidarité sont de mises dans les pays où il est difficile de compter sur le gouvernement. Ainsi, les habitants échangent et s'entraident naturellement. Le premier lieu qui regorge d'initiatives, ce sont les bidonvilles, à la fois réservoirs de problèmes et de solutions.

En Thaïlande, *Codi*, une organisation communautaire créée en 1992, met en oeuvre des moyens pour que les habitants des bidonvilles puissent réaménager leurs lieux de vie et ainsi faire face aux problématiques de leur quartier. Parmi les options, Codi propose de résoudre les difficultés liées aux logements par

l'amélioration des infrastructures de leurs habitations ou le réaménagement de leur quartier par la démarche "reblocking" qui consiste à dessiner des plans et à réaménager l'emplacement des maisons à l'intérieur du bidonville.

Mais dès leur naissance, les bidonvilles ont été *le cœur d'innovations urbaines, sociales et écologiques*, par la densité, le recyclage, la modularité, la flexibilité des aménagements ou encore le tout-piéton, devenant des *laboratoires urbains*. De plus, la pauvreté et le manque de moyen favorise l'ingéniosité et l'entraide. Si tout n'est pas à prendre, il existe tout de même de nombreuses sources d'inspiration comme les mobilisations participatives observées.

Parmi elles, l'*organisation d'un concours incitant les jeunes du bidonville de Dandora, à Nairobi*, à imaginer des projets collaboratifs pour reconquérir les espaces publics, mais aussi *Rio eu amo eu cuidado* à Rio de Janeiro ou *Mi parque* à Santiago, au Chili, qui consiste à s'emparer d'espaces publics abandonnés pour les transformer en parcs.

Des solutions qui pourraient inspirer les pays accueillant de plus en plus de migrants car les problématiques qui concernent les bidonvilles sont sensiblement les mêmes que les campements de migrants, si ce n'est que la vocation d'un bidonville n'est pas d'être un lieu de passage mais un lieu où l'on habite. En Europe, la France, l'Espagne et l'Italie sont les pays qui comptent le plus de ces campements !

Si les villes du sud nous en apprennent beaucoup par la résilience de leurs habitats informels, elles sont aussi souvent les premières à devoir relever des défis liés aux enjeux environnementaux. Avec le réchauffement climatique et l'augmentation des *chaleurs urbaines* un peu partout dans le monde, il est possible de s'attendre à des climats en Europe proches de ceux des villes du sud rien qu'à la fin du siècle !

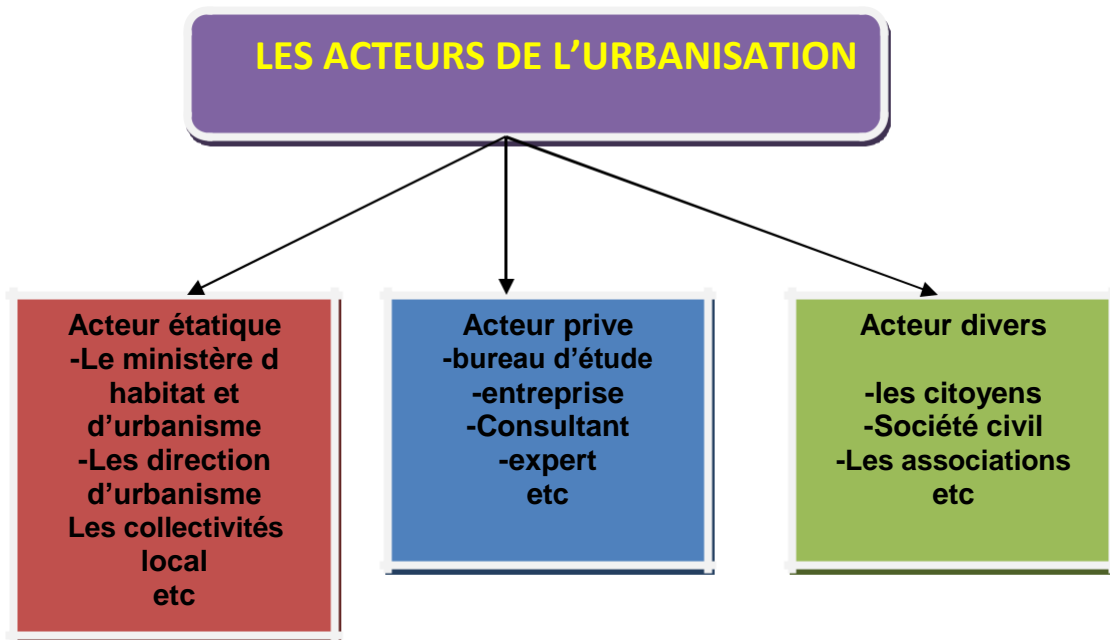
Les solutions actuelles d'architecture ou d'aménagement des rues pour créer des îlots de fraîcheur dans les villes du sud peuvent être un modèle d'inspiration pour faire face aux défis à venir comme le propose l'architecture de la ville de *Ait-ben-Haddou*, au Maroc avec son système de ventilation. Durban, ville côtière d'Afrique du Sud la plus pauvre du pays en est un autre exemple. Face à la sécheresse, le *uMngeni Ecological Infrastructure Partnership* a été mis en place afin de protéger ses espaces naturels humides qui stockent l'eau et la restituent progressivement. Le concept d'*oasis urbaine* tire ainsi de nombreux procédés des villes du sud comme le choix des matériaux, des couleurs, des dispositifs d'ombrages, des systèmes de retenue, de circulation et de diffusion d'eau pour créer des îlots de fraîcheur.

Si les villes du sud ont beaucoup à nous apprendre, ce n'est pas pour autant qu'on en oublie les enjeux urbains actuels et les risques de précarisation croissante de la population. Il s'agit surtout de montrer que les villes du sud ont une capacité de régénération et de résilience importante parfois sous-estimée, alors que leur impact pourrait être démultiplié si on reconnaissait *l'intérêt de ces autres modes de faire*. D'autant plus que ces solutions doivent faire preuve d'une incroyable ingéniosité pour s'affranchir des obstacles et trouver des réponses adaptées à chaque situation locale.

REFERENCE BIBLIOGRAPHIQUE

Catherine Fournet-Guérin, « *La nature dans les villes du Sud : pratiques et représentations* », Géographie et cultures, 62 | 2008
-SITE WEB :
[www.cairn.info › revue-autrepart-2007-1-page-135](http://www.cairn.info/revue-autrepart-2007-1-page-135)

LES ACTEURS DE L'URBANISATION



Les acteurs du projet urbain et leurs motivations

A) Acteurs

Il y a plusieurs façons de distinguer les groupes d'acteurs. On peut les distinguer selon l'intensité de leur relation au projet. Les **acteurs touchés** sont ceux que le projet affecte directement : les habitants, les propriétaires ; les **acteurs concernés** sont ceux qui ont un rôle dans la marche du projet : les élus, les administrations ; finalement, les **acteurs intéressés** sont ceux qui s'impliquent plus ou moins ponctuellement sur un aspect ou l'autre du projet : les associations, les experts, les mandataires, les journalistes... Il peut aussi être pertinent de distinguer les acteurs publics (liés à l'administration) des acteurs semi-publics (associations) et privés (habitants, propriétaires).

De plus, il importe de se souvenir que chaque acteur défend en général à la fois des enjeux institutionnels et individuels, parmi lesquels il n'est pas toujours aisé de faire une distinction. Mais une manière pertinente d'étudier les acteurs est de les distinguer selon leurs rôles pour l'avancement du projet.

Les décideurs : il s'agit des élus (communaux, cantonaux) concernés, ainsi que des chefs de service des administrations ayant un pouvoir décisionnel sur le projet, que ce soit en termes de financement, d'orientation stratégique ou de validation. Leur rôle est de donner une orientation au projet, et de mettre à disposition les ressources nécessaires. Il importe que tous les décideurs concernés soient associés au pilotage du projet, même symboliquement, de façon à éviter par la suite des obstacles d'ordre politique.

Les opérationnels : il s'agit des acteurs en charge de la gestion concrète du projet : le chef de projet, les collaborateurs des administrations impliqués dans la structure opérationnelle (équipe de projet), voire des représentants d'associations. Leur rôle est de mener à bien le projet, en réalisant les objectifs fixés par les décideurs. Il s'agit ici aussi d'impliquer les différents services concernés dans une vision transversale du projet, mais aussi d'identifier les personnes véritablement motivées. Le projet doit avoir un sens dans le cadre des missions de ces collaborateurs, et ils doivent disposer des ressources suffisantes – mandat clair, temps, ressources financières – afin de mener à bien les différentes tâches du projet urbain.

Les mandataires : ce sont des professionnels qui ont une mission sur un aspect ou l'autre du projet : consultants stratégiques, architectes, sociologues, animateurs des démarches participatives. Il importe d'évaluer dans quelle mesure il est bon que les collaborateurs des

administrations assument ces tâches, en particulier s'il s'agit de transformer sur le long terme les modalités de travail.

Les associations : les associations sont des interlocuteurs clés pour la gestion des projets urbains. Non seulement elles amènent de précieuses connaissances sur le contexte local, mais elles proposent souvent un regard pointu et complémentaire sur des thématiques particulières : gestion de la mobilité, protection de l'environnement, vie du quartier, etc. Leur rôle est notamment de nourrir la réflexion sur le projet. On peut distinguer les associations à base territoriale (association de quartier, de village), très impliquées localement, et les associations à base thématique (ATE, Pro Vélo, Pro Natura, etc.) qui peuvent amener une expertise dans un domaine particulier.

Les propriétaires : il peut s'agir de simples propriétaires privés souhaitant valoriser leur parcelle, ou de propriétaires institutionnels (caisses de pension, assurances). L'attitude peut être très variable par rapport aux démarches de concertation : ouverture maximale à la collaboration, allant jusqu'à d'éventuels partenariats public-privé, simple attentisme vis-à-vis des demandes de l'administration, ou attitude de défiance visant à faire arbitrer par la loi les conflits entre intérêts publics et privés.

Les habitants : les habitants ne constituent pas un groupe d'acteurs homogène. Ils se distinguent par leur attitude (pour ou contre le projet), par leur niveau de participation (présents ou absents), par les enjeux qu'ils défendent (privés, collectifs, sociaux, environnementaux, etc.). Le principal défi est la représentativité : comment s'assurer que les prises de position des habitants impliqués dans le projet sont le reflet des positions de tous les habitants ? Une des pistes à privilégier est d'identifier des « acteurs-clés », représentatifs d'une diversité d'intérêts : représentants des jeunes, des commerçants, des parents d'élèves, etc.

B) Les motivations

Les motivations pour participer au projet urbain sont variables d'un acteur à l'autre, et sont les principales génératrices de tensions. Tout d'abord, ces motivations peuvent concerner le projet lui-même, et être relatives à des enjeux économiques, sociaux ou environnementaux. Mais elles peuvent être plus indirectes : visibilité politique et sociale, demandes relationnelles, opportunités professionnelles. Par ailleurs, on peut distinguer des motivations locales, visant à préserver et à développer les qualités intrinsèques du lieu sur lequel s'inscrit le projet, des

motivations plus larges comme la réalisation de logements, la réduction de la mobilité automobile, la lutte contre le réchauffement climatique et la pollution. Si tout le monde s'accorde en général sur les enjeux globaux, c'est lorsque ceux-ci doivent se concrétiser au niveau local que les tensions émergent. Finalement, un autre champ de tension concerne les motivations d'ordre public ou privé : il est en effet fréquent qu'une mesure présentée comme d'intérêt public (ex : la création d'une zone de rencontre) s'affronte à la défense d'intérêts essentiellement privés (la préservation des places de parc). Et les arguments qui prétendent viser la défense de l'intérêt public cachent assez régulièrement des intérêts personnels sous-jacents. C'est valable pour les propriétaires aussi bien que pour les habitants, voire pour les autorités. Ainsi il est souvent utile de distinguer, au-delà des intentions officielles en faveur de l'intérêt collectif, les motivations sous-jacentes qui sont rarement perceptibles en première analyse : ces raisons plus profondes guident souvent les prises de position des uns et des autres, de manière consciente ou non, et peuvent être source de blocages.

Les moyens d'action

Tous les acteurs ne bénéficient pas du même pouvoir d'influence sur le projet. Selon une analyse traditionnelle des moyens d'action, les élus décident, les opérationnels mobilisent les ressources techniques pour accomplir les tâches liées au projet, les habitants et associations font des propositions et se prononcent sur les mesures préconisées, les propriétaires financent et réalisent les aménagements. Or la réalité est souvent différente de ce canevas théorique.

Premièrement, les acteurs ne parviennent pas toujours à mobiliser les moyens d'action qu'on leur prête : les élus ne sont pas toujours en situation de prendre les bonnes décisions pour le projet, par exemple parce qu'un fonctionnement collégial au sein d'une Municipalité les place en situation de minorité et qu'ils ne parviennent pas à convaincre leurs collègues. Les opérationnels manquent parfois de ressources humaines, techniques ou financières ; les habitants ne s'autorisent pas tous à prendre la parole, en particulier lorsqu'ils appartiennent à des minorités culturelles ou sociales.

A l'inverse, certains acteurs peuvent mobiliser des ressources qui dépassent le strict cadre de ce que prévoient les règles de la concertation. Par exemple, le jeu démocratique se poursuit souvent en dehors des arènes du projet, et les débats sont relayés au niveau des assemblées législatives alors même que le projet n'a pas atteint un stade de maturité suffisant. Ou des outils tels que l'initiative populaire sont utilisés pour bloquer un projet avant qu'il ne parvienne à son terme. Au sein de la gestion du projet, un rôle très important peut être dévolu aux opérationnels, et en particulier au chef de projet, qui peut parfois peser d'un

peut avoir un poids important sur les orientations stratégiques du projet, ne laissant aux autorités élues qu'un simple rôle de validation a posteriori.

De même que les motivations, les moyens d'action des uns et des autres sont plus souvent supposés que vérifiés, et il ne suffit par conséquent pas de définir de beaux organigrammes et des échanciers irréprochables. Il s'agit avant tout d'identifier les personnes et les compétences qui seront effectivement les plus utiles pour faire avancer le projet.

Attitude des acteurs et interactions

Une analyse utile des acteurs consiste à les appréhender sous l'angle de leur attitude face au projet : celle-ci peut être favorable ou opposée au projet, et leur positionnement peut être actif ou passif. On a encore le groupe des indécis et des indifférents (Schindelholz, 2010 : 10). Au croisement de ces tendances, on peut ainsi identifier quatre groupes, avec lesquels les interactions ne seront pas du même ordre.

Les partisans : il s'agit des acteurs favorables au projet et qui sont prêts à se mobiliser. Ces personnes devraient au maximum être intégrées dans le projet, parce que leurs idées et leur implication permettra de le faire progresser, et qu'elles pourront contribuer à motiver d'autres personnes. Il faut pourtant être conscient des limites de l'implication des acteurs, notamment bénévoles. Des formes d'indemnisation peuvent être envisagées lors de participation régulière à des séances de travail, en particulier pour les acteurs civils.

Les convaincus : ils sont favorables au projet, mais ne s'impliquent pas particulièrement. Ces acteurs peuvent être encouragés à œuvrer ponctuellement pour le projet, par exemple en participant à quelques soirées de réflexion, où en prenant la parole publiquement en certaines occasions.

Les sceptiques : un certain nombre d'acteurs, en particulier des habitants, abordent le projet avec une certaine méfiance, en particulier par méconnaissance du contexte d'émergence du projet et des objectifs ; il s'agit aussi parfois d'une méfiance de fond envers les autorités, soupçonnées de mettre en place de démarches alibi pour mieux « faire passer la pilule ». Il s'agit alors de passer par une phase de « décongélation » (Willener, 2007 : 203) consistant à bien expliquer les raisons du projet, les opportunités qu'il présente, et à affirmer la volonté des autorités de prendre en compte au maximum les attentes des acteurs locaux.

Les opposants : certains acteurs s'opposent plus ou moins rapidement au projet, et mettent tout en œuvre pour le faire échouer : campagnes de (dés-) information, mobilisation des outils démocratiques, parfois attaques personnelles. Il est très coûteux en énergie et souvent inutile de tenter de changer le point de vue de ces acteurs, surtout s'il s'agit d'une opposition de fond et non pas de critiques ponctuelles sur tel ou tel aspect du projet. En effet, ce sont souvent des raisons sous-jacentes tacites qui motivent cette opposition, et l'énergie mobilisée par les partisans pour convaincre sur la qualité du projet l'est souvent en pure perte. A moins que les opposants n'expriment clairement une volonté de négociation, auquel cas il importe de les associer, il s'agit d'éviter que ces acteurs ne monopolisent le débat. La maîtrise de

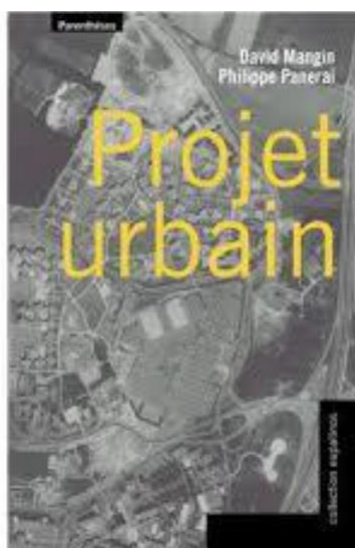
l'information et une communication bien gérée sont à cet égard essentiels afin de ne pas laisser libre champ à l'effet d'épouvantail que peuvent provoquer les arguments souvent tronqués des opposants.

Les indifférents et les exclus : dans toute démarche participative, un certain nombre d'acteurs locaux sont absents, soit par indifférence au projet, soit par manque de moyens d'action : les enfants, les étrangers allophones, les ados, les actifs surchargés, etc. Un certain nombre de démarches parallèles peuvent être mises en œuvre pour faire participer ces groupes, ou du moins les sensibiliser au projet : lettres d'information, événements tout public, enquêtes à domicile, concours d'imagination, etc. Il est cependant illusoire de vouloir toucher tout le monde, ne serait-ce que parce qu'un certain nombre d'utilisateurs n'éprouve pas d'intérêt ou d'attachement pour son environnement urbain. On ne peut intéresser que des acteurs qui ont un intérêt ou une demande, même informulée. Tenter de se «mettre dans la peau» des utilisateurs absents – les parents, les enfants, les aînés – peut être une bonne façon de découvrir comment les motiver à s'impliquer.

Référence bibliographique

R. k., epa de la ville nouvelle du Vaudreuil ; entretien du 20 mai 2000.

Cynthia Ghorra-Gobin, « De la métropolisation : un nouveau paradigme ? », *Quaderni*, 73 | 2010, Site web : <https://evenements.infopro-digital.com/lemoniteur/formation-droit-de-l-urbanisme-acteurs-regles-procedures-contentieux-p-1615>



Bibliographie générale

Appadurai Arjun, 2002, *Après le colonialisme. Les conséquences culturelles de la globalisation*, Paris, Payot, 322 p.

Abdelkafi Jellal, 1989, *La Médina de Tunis. Espace historique*, Tunis/Paris, Alif/Presses du CNRS, 277 p.

Abouhani Abdelghani (dir.), 2000, *Enjeux et acteurs de la gestion urbaine. Redistribution des pouvoirs dans les villes marocaines*, Dakar, CODESRIA/INAU/ CESH/URBAMA, 290 p.

Abouhani Abdelghani, 2000, *Pouvoirs, villes et notabilités locales. Quand les notables font les villes*, Rabat, Diffusion INAU/URBAMA, 214 p.

Authier Jean-Yves, Bacqué Marie-Hélène et Guerin-Pace France (dir.), 2007, *Le quartier. Enjeux scientifiques, actions politiques et pratiques sociales*, Paris, La Découverte, 293 p.

Badie Bertrand, 1995, *La fin des territoires. Essai sur le désordre international et sur l'utilité sociale du respect*, « L'espace du politique », Paris, Fayard, 276 p.

Baduel Pierre Robert, 2006, « Les nouvelles figures du territoire », *Alfa. Maghreb et Sciences sociales 2006*, Paris, Maisonneuve & Larose, 9-13.

Boumaza Nadir (dir.), 2006, *Villes réelles, villes projetées. Fabrication de la ville au Maghreb*, Paris, Maisonneuve & Larose, 691 p.

Balligand Jean-Pierre et Maquart Daniel, 1990, *La fin du territoire jacobin*, Paris, Albin Michel, 222 p.

Chabbi Morched, 2005, *Processus d'urbanisation et politiques urbaines dans les pays du sud. Le cas de la Tunisie*, HDR en urbanisme et aménagement de l'espace, Rapport de synthèse, Université de Paris XII Val-de-Marne, 152 p.

Chevalier Bernard, 1982, *Les bonnes villes en France. Du XIV^e au XVI^e siècle*, Paris, Aubier-Montaigne, 345 p.

Chevalier Gérard, 2005, *Sociologie critique de la politique de la ville. Une action publique sous influence*, Paris, L'Harmattan, « Questions contemporaines », 254 p.

Chevalier Jacques, 2000, *Grandes et très grandes villes en Amérique du Nord*, Paris, Ellipses, 160 p.

Chevallier Jacques (dir.), 1978, *Centre, périphérie, territoire*, Paris, CURAPP, PUF, 352 p.

Chevallier Jacques (dir.), 1984, *L'institution régionale*, Paris, CURAPP, PUF, 223 p.

Choay Françoise, 1994, « Le règne de l'urbain et la mort de la ville », in Jean Dethier et Alain Guiheux (dir.), 1994, *La Ville. Art et architecture en Europe (1870-1993)*, Paris, Centre Georges Pompidou, 467 p.

- Dupuy Gabriel (dir.), 1994, *La ville. Espaces et lieux. Stocks et flux. Temporalités urbaines. Gouvernement urbain. Formes et paysages. Ville et santé*, Le Courrier du CNRS, n 81, Paris, Éditions du CNRS, 184 p.
- Grémion Pierre, 1976, *Le pouvoir périphérique. Bureaucrates et notables dans le système politique français*, Paris, Seuil, « Sociologie », 478 p.
- Grémion Pierre, 2005, *Modernisation et progressisme. Fin d'une époque (1968-1981)*, Paris, Éditions Esprit, 259 p.
- Hansen Mogens H., 2001, *Polis et cité-État. Un concept antique et son équivalent moderne*, Paris, Les Belles Lettres, « Histoire », 367 p.
- Hermet Guy, 2004, « Un régime à pluralisme limité ? À propos de la gouvernance démocratique », *Revue française de science politique* vol. 54, n 1, Paris, Presses de Science Po, 159-178.
- Lascoumes Pierre et Le Galès Patrick (dir.), 2004, *Gouverner par les instruments*, Paris, Sciences Po Les Presses, 371 p.
- Le Galès Patrick, 1995, « Du gouvernement des villes à la gouvernance urbaine », *Revue française de science politique*, vol. 45, n 1, Paris, 57-95.
- Lescure Michel (dir.), 2006, *La mobilisation du territoire. Les districts industriels en Europe occidentale du XVII^e au XX^e siècle*, Paris, Comité pour l'histoire économique et financière de la France, ministère de l'Économie, des Finances et de l'Industrie, 498 p.
- inol Jean-Luc, 1991, *Le monde des villes au XIX^e siècle*, Paris, Hachette éducation, 230 p.
- Naciri Mohamed et Raymond André (dir.), 1997, *Sciences sociales et phénomènes urbains dans le monde arabe*, Casablanca, Publication de la Fondation du Roi Abdu-Aziz Al Saoud, 299 p.
- Pirenne Henri, 1992, *Les villes du Moyen Âge*, Paris, PUF (1^{re} édition : 1971), 171 p.
- Pommier Paulette et Boilève Marianne, 2002, *Les systèmes productifs locaux*, Paris, La documentation française/Datar, « Territoires en mouvement », 78 p.
- Quéré Louis, 1978, *Jeux interdits à la frontière. Essai sur les mouvements régionaux*, Paris, Anthropos, 383 p.
- Semmoud Bouziane, 2001, *Introduction à la géographie des grandes villes*, Paris, Éditions du temps, 256 p.
- Signoles Pierre, El Kadi Galila et Sidi Boumedine Rachid (dir.), 1999, *L'urbain dans le monde arabe. Politiques, instruments et acteurs*, Paris, CNRS Éditions, Études de l'Annuaire de l'Afrique du Nord, 373 p.
- Souami Taoufik, 2003, *Aménageurs de villes et territoires d'habitants. Un siècle dans le sud algérien*, Paris, L'Harmattan, 420 p.
- Souami Taoufik et Verdeil Éric (dir.), 2006, *Concevoir et fabriquer les villes. Milieux d'urbanistes du sud de la Méditerranée*, Paris, Economica, 230 p.