



HAL
open science

Le Yémen vers la transition urbaine

Roman Stadnicki

► **To cite this version:**

Roman Stadnicki. Le Yémen vers la transition urbaine. CEFAS. Yémen. Le tournant révolutionnaire, Karthala, pp.201-224, 2012. halshs-00719395

HAL Id: halshs-00719395

<https://shs.hal.science/halshs-00719395>

Submitted on 18 Sep 2012

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

Le Yémen vers la transition urbaine

Roman STADNICKI

**In L. Bonnefoy, F. Mermier, M. Poirier, M. Tuchscherer (dir.),
Yémen, une société en mutation, Paris : Karthala, 2012 (à paraître)**

I/ Introduction

Le pays le plus peuplé de la péninsule Arabique (25 millions d'habitants environ) est aussi celui où le taux d'urbanisation y est le plus faible. Un Yéménite sur trois seulement vit en ville aujourd'hui, contre un sur quatre en 1994. Si le Yémen présente donc encore une forte marque rurale, il n'en est pas moins le théâtre d'une « poussée urbaine généralisée »¹ depuis les années 1970, due à un croît démographique naturel très fort² et à l'arrivée, en ville, de centaines de milliers de ruraux. Le processus de transition urbaine en cours au Yémen, entendu comme le passage d'une société rurale à une société urbaine, implique des changements profonds sur les plans politiques, économiques et sociaux. Certains d'entre eux seront examinés dans cet article, en considérant notamment les modes d'adaptation des pouvoirs publics aux logiques d'une urbanisation massive et non planifiée, les modes de restructuration de l'espace par les activités commerciales, principale composante de l'économie des villes, et, en filigrane, les modes d'ajustement des particularismes locaux de la citoyenneté aux nouvelles formes de l'urbain « mondialisé ». Nous reviendrons, avant cela, sur les caractéristiques de l'explosion urbaine au Yémen. Bien que plus prononcée à Sanaa, elle n'a pas épargné les villes secondaires, notamment celles de l'ex-Yémen du Nord. Cet article sera également l'occasion d'observer les spécificités morpho-fonctionnelles des grandes agglomérations du Yémen contemporain, leurs atouts pour s'imposer sur les scènes régionale et internationale, mais aussi leurs limites, qui rappellent que les supports économiques et politiques de ces villes en expansion sont, à l'image du pays qui les héberge, sinon instables, pour le moins fragiles.

Précisons que nous ne ferons pas référence ici à l'histoire urbaine du Yémen, pourtant si singulière à l'échelle de la péninsule Arabique. L'article n'évoquera donc pas la grandeur de certaines cités par le passé, telles que Zabid, connue pour son ancienne université

¹ Jean-François Troin, « La croissance urbaine au Yémen. Caractéristiques et conséquences » in Rémy Leveau, Franck Mermier, Udo Steinbach (eds.), *Le Yémen contemporain*, Paris, Karthala, 1999, p. 267-284.

² Le taux de fécondité, estimé aujourd'hui à 5,5 enfants par femme, est l'un des plus élevés au monde.

islamique, ou Mokha, ancien port majeur de café. Toutes deux ne sont d'ailleurs plus que des petites villes déchues aujourd'hui. L'urbanisation contemporaine du pays, à propos de laquelle l'encre a peu coulé, mobilisera en effet toute notre attention, dans la mesure où l'on se demandera si le Yémen n'est pas projeté, depuis quelques années, dans ce que l'on pourrait nommer une nouvelle ère urbaine. Outre les changements démographiques et économiques majeurs, la répartition géographique actuelle des villes dynamiques et, surtout, l'émergence de nouvelles figures de l'urbain et du citadin, permettent de le supposer. L'accent sera ainsi mis sur les agglomérations les plus importantes du pays (Sanaa, Aden, Mukalla, Taz, Hodeïda), en tant que lieux de concentration des enjeux métropolitains d'un pays du « Sud » en voie de modernisation³.

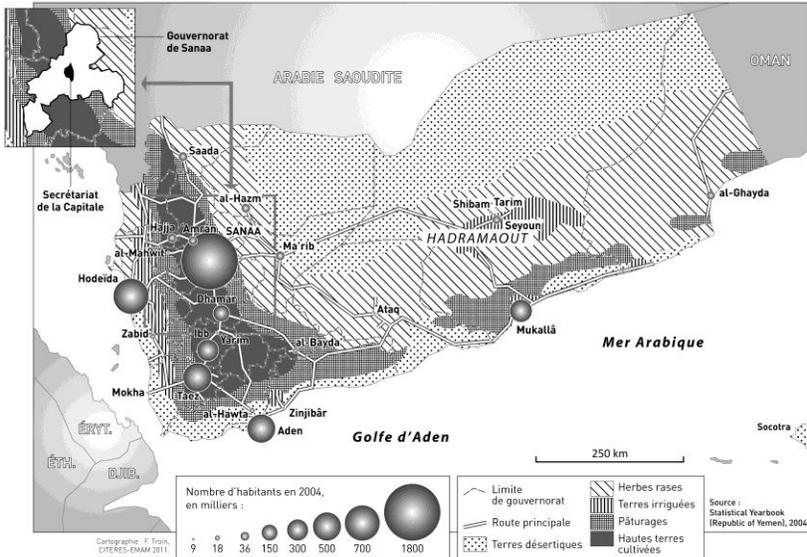


Fig. 1 – Principales villes du Yémen aujourd'hui

II/ L'explosion urbaine au Yémen et ses conséquences

1/ Aux origines de la croissance urbaine

L'ampleur du phénomène migratoire à Sanaa et dans certaines villes secondaires du pays est identique à celui qu'ont connu les grandes villes européennes à l'époque de la révolution industrielle.

³ Les nombreuses petites et moyennes villes, distribuées de façon linéaire sur les principaux axes de circulation (Dhamâr, Yarim et Ibb sur l'axe Sanaa-Taz), organisées en constellation autour des principaux centres urbains (à l'ouest de Sanaa : Al-Mahwît, Shibâm-Kawkabân, 'Amrân, etc.), ou constituant même des micro-régions urbaines (Seyoun/Shibam/Tarim), ne seront pas abordées dans cet article.

Dans les années 1970, deux phénomènes simultanés, les crises du monde rural⁴ et l'ouverture économique du pays, encouragent l'émigration temporaire ou définitive vers les centres urbains du Yémen et des pays voisins. Les perspectives d'enrichissement rapide et la proximité géographique et culturelle de l'Arabie saoudite incitent en effet plus d'un million de Yéménites à s'y expatrier. En 1975, les trois premières villes du Yémen du Nord (Sanaa, Taez, Hodeïda) ne totalisent ainsi que 15 % de la population totale. Mais alors qu'il souligne le faible poids de la ville de Sanaa (135 000 habitants) par rapport à la population totale, le recensement de 1975 évoque une inversion prochaine de la tendance démographique générale. Une enquête menée auprès de 18 000 foyers sanaanis révèle en effet que ceux-ci sont conscients des meilleures conditions de vie offertes par la ville : accès aux soins plus aisé, taux de mortalité inférieur à la moyenne, taux élevé du nombre de salariés, etc.⁵ Le maintien d'un certain niveau de vie en ville est, de surcroît, étroitement lié aux investissements opérés par les expatriés du Golfe, à distance ou dès leur retour au Yémen. La plupart des capitaux apportés par ces travailleurs émigrés sont ainsi captés par le secteur du bâtiment, ce qui engendre un dynamisme sans précédent des principales branches de l'économie urbaine, à Sanaa, Ibb et Taez principalement, mais aussi dans les villes du Hadramaout.

Si Sanaa croît de façon soutenue dans les années 1980, grâce à la poursuite de l'exode rural, elle n'explosera véritablement que dans la décennie suivante, profitant de nouveaux flux migratoires. D'une part, pendant la guerre du Golfe, l'Arabie saoudite expulse de son sol les Yéménites expatriés, en représailles des positions plutôt pro-irakiennes prises par le président Saleh. Après un bref retour dans leurs villages respectifs, certains s'insèrent dans les flux de l'exode rural amorcé dans les années 1970⁶. On assiste alors à un

⁴ Retard au niveau de la modernisation des techniques agricoles et insuffisance des terres exploitables.

⁵ James Allman et Allan G. Hill, « Fertility, Mortality, Migration and Family Planning in the Yemen Arab Republic », *Population Studies*, vol. 32, n° 1, 1978, p. 159-171.

⁶ D'après S. Norra, qui enquêta dans les années 1990, 200 000 de ces migrants se seraient installés dans l'aire urbaine sanaanie, tandis que la majorité (600 000) aurait gagné les zones rurales du bassin de Sanaa, dont certaines sont aujourd'hui incluses dans le territoire de l'agglomération. Ces chiffres contrastent franchement avec le nombre de 56 000 avancé par le ministère du Plan en 1991. Cf. Stefan Norra, *Sana'a Urban Ecology Study*, Sanaa, GTZ, 1994.

développement important des marges de la ville autour de noyaux d'habitat non réglementaire où se fixent ces populations que l'État ne semble pas avoir intégrées dans ses rares actions de planification territoriale. D'autre part, l'unification des deux Yémen proclamée en 1990 provoque une centralisation accrue des pouvoirs à Sanaa, alors choisie comme unique capitale, qui s'accompagne d'un déplacement de populations souvent déjà urbaines et à fort capital économique. Ces deux événements confirment la suprématie de la capitale sur le territoire yéménite, dont l'aire d'attraction s'étend désormais largement jusqu'à Aden.

La croissance urbaine au Yémen est également corrélée au passage d'une économie rurale à une économie capitaliste après la Révolution de 1962, dotant le pays d'un nouveau réseau de lieux centraux. La période de relative prospérité des années 1970, principalement due aux retombées de l'émigration vers les pays du Golfe, se traduit par un certain nombre de transformations affectant l'ensemble du territoire et conférant aux villes des fonctions économiques renforcées. Au niveau national, l'amélioration du réseau routier, notamment sous l'effet d'une politique de développement des infrastructures visant à favoriser les échanges commerciaux, stimule l'ensemble des activités économiques et relie entre eux les différents centres urbains, les ports à leur arrière-pays, les villes secondaires à la capitale. Au niveau régional, de vastes marchés routiers apparaissent grâce au développement de la motorisation (Dhamar, Bajil, etc.), modifiant l'armature urbaine du pays. À l'échelle urbaine enfin, de nouveaux quartiers commerçants émergent en périphérie, sous la forme de souks polyvalents ou de « corridors commerciaux »⁷, voire de *malls* à l'occidentale.

2/ Défis techniques et enjeux d'aménagement

Les villes yéménites sont aujourd'hui confrontées à une série de problèmes auxquels elles doivent d'urgence faire face. C'est l'inédite pression démographique qui, dans un premier temps, s'avère préoccupante. Jusqu'au début des années 1970, Sanaa est demeurée une petite ville de 80 000 habitants tout au plus, comme elle l'était déjà au début du vingtième siècle⁸. D'après les sources officielles, la population serait passée de 135 000 habitants en 1975 à près d'un

⁷ Jean-François Troin, « Sanaa. Géographie d'une explosion urbaine » in Gilbert Grandguillaume, Franck Mermier, Jean-François Troin (dir.), *Sanaa hors les murs*, Sanaa-Tours, CFEY-URBAMA, 1995, p. 15-36.

⁸ Jean-François Troin, 1995, *op. cit.*

million en 1994. En 2004, le Secrétariat de la capitale⁹ recensait 1 800 000 habitants¹⁰. Le taux de croissance annuelle des villes secondaires est tout aussi impressionnant que celui de Sanaa qui aurait donc atteint les 10 % entre les années 1980 et 2000 : Aden, Tazé et Hodeïda compteraient aujourd'hui plus de 600 000 habitants chacune, alors que la population de ces deux dernières a doublé entre 1994 et 2004. Mukalla serait quant à elle peuplée de 400 000 âmes environ. Néanmoins, la plupart des données officielles sont probablement sous-estimées. L'augmentation quotidienne des constructions, l'observation de photographies aériennes récentes ou encore les naissances qui échappent aux recensements nous permettent de le supposer.

De cette forte pression démographique découlent des enjeux majeurs tels que la question des ressources en eau et la maîtrise de l'étalement urbain.

D'une part, il y a de réelles inquiétudes concernant l'approvisionnement en eau : le niveau des nappes phréatiques dans la région de Sanaa aurait ainsi baissé de plus de cinq mètres par an entre 1985 et 1995. Certains spécialistes, dont les thèses ont même été reprises par le vice-Premier ministre Al-Arhabî en 2009¹¹, affirment que Sanaa ne disposerait plus que de quelques années de réserves aquifères. La fourniture de l'eau, encore beaucoup assurée par des revendeurs privés remplissant des réservoirs de stockage individuels, se traduit aujourd'hui par de très fortes ségrégations sociales et économiques.

D'autre part, les flancs des monts *Nuqum* et *Aybân* à Sanaa, mais aussi les Djebels *Sabir* à Tazé et *Shamsân* à Aden, ont été densément construits sans que les pouvoirs publics n'interviennent. Si la construction des maisons sur des sites pentus et peu accessibles n'est pas une difficulté majeure, l'apport d'infrastructures par le gouvernement en est une. Le sous-équipement de ces quartiers périphériques est donc préoccupant, comme en témoignent l'absence de réseaux d'adduction d'eau, les raccordements illicites à l'électricité, ou encore la faiblesse des transports urbains, laissés aux mains de quelques petits transporteurs privés. À l'inverse, sur certaines montagnes, telles que la chaîne rocheuse *Faj Attân* au

⁹ *Amânat al-âsima*. Désigne le pouvoir municipal à Sanaa (Cf. *Infra*) et constitue l'un des 21 gouvernorats du Yémen.

¹⁰ Les estimations actuelles, en l'absence d'un recensement plus récent, oscillent quant à elles entre 2 et 3 millions d'habitants.

¹¹ Source : *Sabanews.net*.

sud-ouest de Sanaa, d'immenses villas et complexes d'habitations pour élites, très bien fournis en services urbains, ont été édifiés.

Les pouvoirs publics se sont enfin révélés un peu partout incapables de contenir l'expansion urbaine dans un périmètre défini, ou même d'élaborer une politique de planification. Si des accords ont parfois été passés entre les « bâtisseurs » et certains propriétaires de terrains périurbains membres de tribus des gouvernorats voisins, la plupart des îlots d'habitations sont nés de pratiques constructives informelles. De nombreux terrains appartenant à l'armée ou bien considérés comme *waqf*¹² ont ainsi été bâtis par des populations en provenance des campagnes. Or, nombre de mesures restent à prendre en vue de la régularisation et de la reconnaissance du statut urbain de la plupart de ces nouveaux quartiers. En effet, les actions de viabilisation ne sont pas systématiques : les pouvoirs publics ont plutôt recours à une « logique de camouflage », c'est-à-dire qu'ils tentent d'imposer un ordre jusque-là contrarié par les quartiers d'habitat non réglementaire, en y implantant divers services et équipements symboliques (aménagement de la voirie, construction de mosquées, etc.) visant à les « régulariser ». L'apport d'outils juridiques adaptés à une population — certes composée majoritairement de migrants ruraux mais confrontés à des problèmes, fondamentalement urbains, d'accès aux services et de gestion des infrastructures — est également prioritaire.

¹² Bien de mainmorte affecté à un usage pieux. Désigne également le ministère chargé des Affaires religieuses (*al-Awqâf*), notamment la gestion des legs pieux et des fondations pieuses.

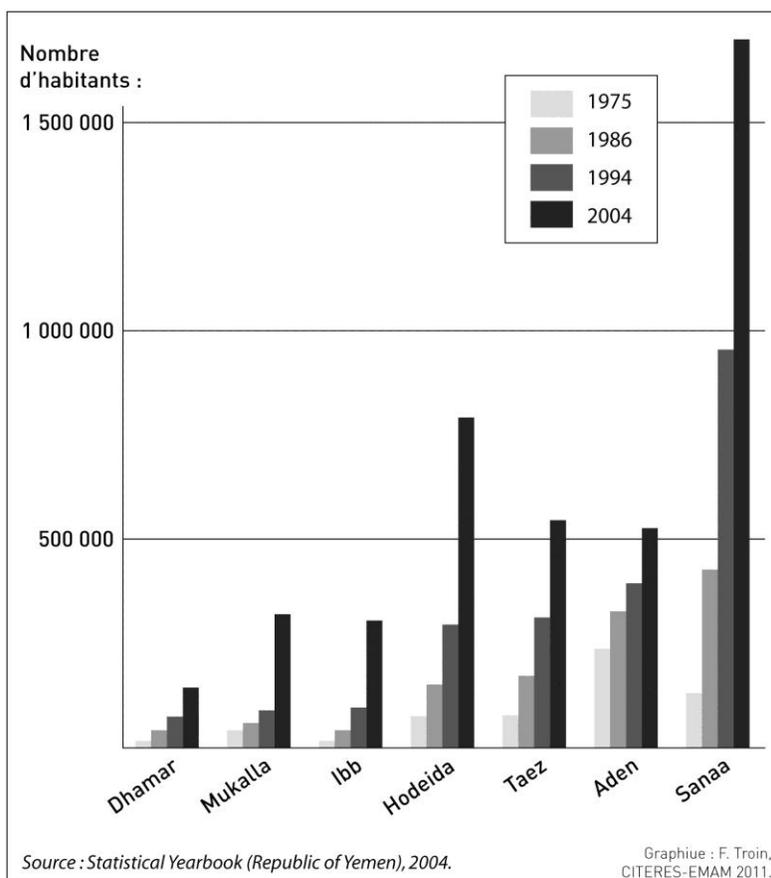


Fig. 2 – Évolution de la population des principales villes du Yémen entre 1975 et 2004

III/ Métropolisation balbutiante au sommet de la pyramide urbaine

Le sommet de la pyramide urbaine yéménite est occupé par Sanaa, vraisemblablement plus de deux fois millionnaire aujourd'hui, et quatre capitales régionales : Aden, Mukalla, Taz et Hodeïda. L'écart démographique entre la capitale et les villes secondaires tend à s'atténuer, même si ces dernières croissent aujourd'hui de façon inégale.

1/ Sanaa, une capitale « incomplète » mais toujours très polarisante

Capitale renforcée du Yémen unifié, Sanaa est le carrefour majeur du pays, le centre tertiaire le mieux équipé et la ville qui concentre l'essentiel des fonctions de commandement (pouvoir politique, sièges

des grandes entreprises, etc.). Elle est par ailleurs actuellement soumise, plus que les autres villes du Yémen, à un fort phénomène de « satellisation ». Il s'agit d'une constellation de plusieurs centres urbains et périurbains, doublés de villages plus modestes mais intégrés au système métropolitain grâce aux réseaux formés par les mouvements pendulaires de travailleurs¹³. Cette satellisation pourrait bientôt s'étendre jusqu'à Ma'bar au sud et 'Amrân au nord, respectivement situés à une cinquantaine de kilomètres du centre-ville de Sanaa.

L'aire métropolitaine de Sanaa, aussi large soit-elle, ne s'appuie toutefois pas réellement sur un espace régional suffisamment structuré et hiérarchisé. Le réseau de quelques centralités secondaires, aptes à relayer le cœur de la métropole, dont Sanaa dispose depuis quelques années, ne lui permet pas pour autant de sortir de sa condition de « métropole incomplète »¹⁴.

L'insertion de la capitale du Yémen (à l'image du pays tout entier, pas encore membre de l'OMC) dans l'économie-monde est un processus laborieux. En effet, la participation de Sanaa à la division internationale du travail ainsi que son apport aux techniques et à l'innovation semblent restreints. Son appareil productif est trop faible et trop peu diversifié. Les services et les commerces s'y développent au détriment de l'industrie, principalement composée de petites unités de fabrication artisanales. Des efforts de modernisation et de formation restent de surcroît à fournir : les secteurs productifs reposent sur une main-d'œuvre bon marché et emploient relativement peu de personnel hautement qualifié. Par ailleurs, seules quelques entreprises locales ont de réelles connexions internationales. L'expansion du secteur privé demeure encore trop limitée, malgré les nouvelles orientations de la politique économique qui prône la libéralisation massive et le retrait de l'État, et ce depuis la loi sur les investissements de 1991 accordant de larges exemptions douanières,

¹³ « Résidant dans les agglomérations du pourtour de la grande ville, agglomérations qu'ils contribuent à gonfler, ces 'navetteurs' participent à la vie et à l'activité de la ville principale. Cette urbanisation déborde aujourd'hui les noyaux initiaux de fixation et s'étire souvent en chapelets le long des routes menant à la capitale » (Jean-François Troin, 1999, *op. cit.*, p. 275).

¹⁴ L'expression, employée pour la première fois dans les années 1960 en France par le géographe Michel Rochefort, désigne les agglomérations amputées d'une ou plusieurs fonctions motrices, reposant sur un espace régional faiblement structuré et souffrant d'un déficit d'autonomie.

des simplifications administratives et des facilités de rapatriement des profits¹⁵.

On peut alors se demander de quels moyens dispose la capitale yéménite pour s'imposer à l'échelle de la péninsule Arabique. Il semblerait que, dans son projet politique, elle soit tiraillée entre une aspiration à aligner son modèle de développement sur celui des villes saoudiennes et émiriennes, et un renforcement de sa politique de sauvegarde des tissus urbains anciens dont la vieille ville partiellement ceinte de remparts est l'exemple le plus probant, ce qui, pour le coup, la distinguerait franchement des autres capitales régionales. Mais ce tiraillement ne présente-t-il pas le risque de ne voir Sanaa s'affirmer réellement sur aucun des deux tableaux ?

D'un côté, les acteurs publics et privés ne cachent pas l'inspiration qu'ils puisent dans les formes de développement des villes des pays voisins : tracé des infrastructures routières calqué sur celui des villes du Golfe, partenariats engagés avec des entreprises koweïtiennes pour la construction d'îlots d'habitations, notamment dans les secteurs ouest de l'agglomération, multiplication des projets de centres commerciaux, etc. Néanmoins, ces acteurs ne disposent pas des mêmes moyens techniques, financiers et fiscaux que ceux du Golfe. Ce type de réalisation qui, là-bas, repose de plus en plus sur une abondante main-d'œuvre asiatique immigrée, aboutit dans des délais largement plus longs à Sanaa. Les habitants n'adhèrent quant à eux pas tous à ces modes d'habitation, de consommation et de loisirs importés, lesquels sont en outre socialement très discriminants.

D'un autre côté, les pouvoirs publics se tournent de plus en plus vers la protection du patrimoine architectural, à la fois sous l'influence des campagnes de sauvegarde menées par l'UNESCO depuis vingt-cinq ans et dans la perspective de profiter des retombées économiques qu'elles peuvent engendrer. Mais, là aussi, l'organisation des actions pose une série de problèmes principalement soulevés par un défaut de concertation entre les différentes institutions en charge de ces questions (État, Secrétariat de la Capitale, GOPHCY¹⁶) et par l'absence d'un projet politique global et cohérent à

¹⁵ Blandine Destremau, « Tendances et perspectives de l'économie yéménite », *Revue du Monde Musulman et de la Méditerranée*, n° 67, 1993, p. 109-120.

¹⁶ Créé en 1990, le *General Organization for the Preservation of Historic Cities in Yemen* (GOPHCY) est désigné par le ministère du Plan comme l'expert des questions relatives à l'aménagement et à la conservation des villes historiques du Yémen.

l'échelle du grand Sanaa¹⁷. L'impératif de préservation semble cependant primer sur les autres priorités de l'aménagement de la capitale. Tandis que nous l'interrogeons sur le bilan qu'il dresse de son mandat à la tête du Secrétariat de la capitale entre 1999 et 2005, Al-Kuhlânî rétorqua aussitôt : « Sanaa est une ville très importante car très ancienne (...). Elle a besoin de règles pour être conservée telle qu'elle est. ». Dans les faits, les pouvoirs publics n'ont pas les moyens de leur politique de sauvegarde qui demeure déficiente, et ce malgré une rhétorique politique révélant la maîtrise des méthodes de « bonne gouvernance » en matière de patrimoine urbain.

On imagine mal dans ce contexte comment Sanaa pourrait constituer une métropole influente en péninsule Arabique, alors qu'elle n'est pour le moment ni tout à fait complémentaire ni tout à fait concurrente des autres agglomérations de cette sous-région du monde.



Fig. 3 – Passerelle sur le boulevard Sittîn, grande « rocade » de Sanaa (photo Manuel Benchetrit)

2/ Le réveil des villes secondaires

A/ Aden dans l'impasse ?

Bien qu'ayant dû faire face à la restructuration de son complexe industrialo-portuaire à l'occasion de la mise en place laborieuse d'une

¹⁷ Roman Stadnicki, « Patrimonialisation et fabrication urbaine dans le Yémen contemporain. Le cas de Sanaa » in Philippe Boulanger et Céline Hullo-Pouyat (dir.), *Espaces urbains à l'aube du XXI^e siècle. Patrimoine et héritages culturels*, Paris, PUPS, 2010, p. 181-189.

zone franche au début des années 1990, Aden s'est d'abord fortement développée dans les années 1980–1990, à en juger par l'extraordinaire pression foncière dont elle a fait l'objet. Résultat d'une carence en logements, d'une faible disponibilité en réserves foncières (50 % de l'espace urbain réservés à la zone franche, topographie accidentée de l'hyper-centre, etc.) et d'une gestion défaillante, la pression foncière se traduit par un rehaussement des immeubles du centre-ville, par une urbanisation du flanc de *Jabal Shamsân* et, inévitablement, par une flambée générale des prix du foncier¹⁸. La réunification et les troubles de la guerre civile de 1994 ont ensuite provoqué, outre la disparition des symboles du régime socialo-marxiste, un net ralentissement de la croissance s'accompagnant d'une période d'incertitude sur le plan économique dont la ville ne semble toujours pas être sortie.

Cependant, depuis une dizaine d'années, les migrations intérieures aboutissent, outre à Sanaa, également à Aden. La plupart des immigrants y sont originaires de la région de Taz et constituent une main-d'œuvre bon marché qui abonde dans les quelques industries portuaires de la ville, ainsi que dans le commerce de détail et dans les différentes micro-entreprises de construction et de restauration. Sous l'influence des immigrants de l'ex-Yémen du Nord, on assiste à la diffusion de certains traits de l'architecture domestique sanaanie, qui se mêlent de façon parfois détonante aux héritages britanniques. La carence en matière de règlement foncier accélère encore ce processus.

Aden cherche aujourd'hui à récupérer les membres de l'élite économique ayant rejoint Sanaa après la réunification. Le nouveau schéma directeur préparé au milieu des années 2000 par l'équipe du gouverneur Al-Kuhlânî, qui prévoit de nouvelles zones consacrées à des opérations immobilières d'envergure et un renforcement des liaisons entre les différents pôles économiques de la ville — zone franche, vieux port de Ma'allâ, administrations de Madînat al-Sha'b, raffinerie de Little Aden — pourrait être un argument en faveur du retour de certains investisseurs à Aden. La ville parviendra-t-elle à se relever et à retrouver les attributs du pôle économique qu'elle a jadis été ? La raffinerie de Little Aden, construite en 1954 par la *British Petroleum*, a par exemple été modernisée en 2008. Le projet d'agrandissement, pour lequel un milliard de dollars devrait être investi, doit durer plusieurs années. La même année, le troisième opérateur portuaire mondial *Dubai Ports World* a signé un accord avec le port franc d'Aden, lequel n'a jusqu'alors accueilli que peu

¹⁸ Eric Mercier, *Aden. Un parcours interrompu*, Tours-Sanaa, URBAMA-CFEY, 1997, 163 p.

d'entreprises internationales, visant à y doubler la capacité en conteneurs en 2012. Il n'en demeure pas moins que les quelques projets de modernisation des infrastructures en cours (université, hôpitaux, hôtels, etc.), liés pour certains à l'organisation de la vingtième Coupe du Golfe de football dans la ville en 2010, n'ont pas effacé les stigmates de la période de transition post-unification et de la perte, en 1990, des fonctions de capitale de la ville. Gageons que les tentations séparatistes actuelles dans l'ex-Yémen du Sud feront pression sur le gouvernement de Sanaa pour engager une politique de développement volontariste à Aden, qui est encore très largement considérée comme la capitale économique du pays.

B/ Mukalla en plein boom

Contrairement à Aden, Mukalla a connu après la réunification une croissance urbaine sans précédent. T. Pritzkat explique la dynamique du marché immobilier par une combinaison de plusieurs facteurs tels que la découverte de gisements pétroliers à 150 kilomètres au nord de la ville en 1991 et la restitution de titres fonciers nationalisés peu après¹⁹. Mukalla, port de pêche ancien et capitale du Hadramaout, a donc largement dépassé le rang de « petite capitale locale » que lui attribuait J.-F. Troin au milieu des années 1990²⁰. On y assiste aujourd'hui à une poussée de l'urbanisation le long du littoral, notamment grâce à des investissements majeurs réalisés par les Hadramîs d'Arabie saoudite²¹, qui mêle habitat diffus pour couches aisées et complexes touristiques. Son développement est plus récent que celui de Sanaa. Elle est donc encore façonnable à l'image des pays membres du Conseil de Coopération du Golfe desquels le Yémen cherche à se rapprocher, comme le montre le tracé audacieux des infrastructures routières. De plus en plus d'investisseurs nationaux et internationaux se tournent vers Mukalla, comme en atteste le développement de deux nouvelles centralités

¹⁹ Thomas Pritzkat, « The Hadramî Community in Saudi Arabia and the Rationale of Investing in the Homeland », in Rémy Leveau, Franck Mermier, Udo Steinbach (eds.), *Le Yémen contemporain*, *op. cit.*, p. 399-418.

²⁰ Jean-François Troin, 1999, *op. cit.*, p. 273.

²¹ L'immigration des Hadramîs en Arabie Saoudite date du début du vingtième siècle. Implantés dans le royaume depuis plus longtemps que les Yéménites des hauts-plateaux, ils occupent des fonctions importantes, notamment dans le commerce. Ils ont été moins concernés par les expulsions de la guerre du Golfe et ont ainsi pu continuer à investir massivement dans leur ville natale, Mukalla. Un agent immobilier de la ville affirme avoir vendu 95 % de ses lots à des Hadramîs expatriés entre 1991 et 1993 (Thomas Pritzkat, *op. cit.*).

commercio-touristiques, en lieu et place de l'ancien village bédouin de Fuwa, situé à une douzaine de kilomètres du centre-ville à l'ouest, et des anciens villages de pêcheurs de Rawqab et Bawish, situés à dix kilomètres à l'est.

C/ La croissance constante de Taez et Hodeïda

Située au sud de l'ex-Yémen du Nord, Taez est le chef-lieu du gouvernorat le plus peuplé du Yémen. Officiellement estimée à quelques 600 000 habitants, la population de la ville a crû de façon constante depuis les années 1950. Plusieurs fois capitale du Yémen, Taez s'est modernisée et développée hors les murs sous l'impulsion de l'imam Ahmad. L'urbanisation s'est poursuivie pendant la guerre civile 1962–1969 grâce aux investissements opérés par la diaspora taezie installée à Aden, à Sanaa et à l'étranger. La ville a par ailleurs bénéficié du repli de certains investisseurs d'Aden menacés par les collectivisations dès la mise en place, au début des années 1970, du régime socialiste au Yémen du Sud. Taez a ainsi pu conserver une fonction industrielle majeure, malgré le fléchissement relatif de son développement après la réunification. Le quartier Al-Hawbân, à l'entrée nord de la ville, témoigne de la dynamique industrielle locale (agro-alimentaire, biens de consommation, matériaux de construction, etc.), dont le groupe Hâyil Sa'ïd An'am est un des acteurs essentiels.

Hodeïda, en tant qu'agglomération la plus proche de la frontière saoudienne, a été fortement marquée par le retour des Yéménites d'Arabie saoudite en 1990²². Quatre vastes quartiers d'habitat précaire sont apparus sitôt après²³. Celle qui fut, depuis les années 1970, le premier port de la République Arabe du Yémen, est alors très appauvrie, et ce malgré les investissements opérés tout au long des années 1970 et 1980 par le gouvernement dans le domaine des infrastructures et du commerce (mesures financières incitatives, dons de terrains, etc.), particulièrement visibles dans le quartier Al-Tijârî, à proximité du port. Aujourd'hui, les projets touristiques se bousculent : construction de complexes hôteliers, aménagement des plages, etc. Si l'avenir balnéaire de la ville est encore très utopique, ces projets témoignent des velléités de quelques investisseurs de rompre avec le passé industrialo-portuaire d'Hodeïda.

²² Marc Lucet, « Les rapatriés de la crise du Golfe au Yémen. Hodeidah quatre ans après », *Monde Arabe Maghreb-Machrek*, n° 148, 1995, p. 28-42.

²³ Marina De Regt, Ali M. Ghailan, « Housing and Health Care in the City of Hodeidah », in Kamil A. Mahdi, Anna Würth, Helen Lackner (eds), *Yemen into the Twenty-first Century, Continuity and Change*, Reading, Ithaca Press, 2007, p. 367-387.



Fig. 4 – Vue sur le port d'Aden depuis Ma'allâ (photo Jamîl Subay')



Fig. 5 – Construction d'un complexe commercial à l'entrée de Hodeïda (photo Jamîl Subay')

IV/ Urbanités « en chantier » : recompositions politiques, économiques et sociales

1/ Les pouvoirs urbains en questions

L'expérience étatique de l'ex-Yémen du Sud a impliqué une politique urbaine plus volontariste qu'au Nord, comme le révèle le

plan en damier de *Crater* (Aden) imaginé par les Britanniques et sauvegardé sous la République Populaire et Démocratique du Yémen pour son fonctionnalisme. De même, le gouvernement socialiste a mis en œuvre une politique de logement social dans l'ensemble des villes de l'ex-Yémen du Sud, contribuant à la baisse significative des loyers, à la construction de plusieurs milliers d'unités d'habitations et à l'allocation d'un budget important à la réhabilitation des logements vétustes. Les faibles capacités financières de ce jeune État ne lui ont cependant pas permis d'atteindre l'ensemble des objectifs qu'il s'était fixés.

Il ne reste plus grand-chose de cette politique volontariste aujourd'hui, la réunification ayant estompé les particularités locales en la matière. Pis, le nouvel État yéménite fait montre d'un très faible engagement dans le champ urbain. D'une part, la faiblesse de ses ressources financières le rend de plus en plus dépendant des bailleurs de fonds qui imposent de fait leur doctrine. La réforme des institutions publiques visant à réduire le poids des administrations centrales (loi de décentralisation administrative de 2000) est ainsi engagée suivant les consignes de la Banque mondiale. D'autre part, la multiplication des acteurs privés et l'apparition d'opérateurs publics ou parapublics (Fonds Social pour le Développement par exemple) assurant la mise en œuvre de certains programmes urbains (réhabilitation d'îlots anciens, amélioration des réseaux de circulation, etc.) amoindrissent la fonction de maître d'ouvrage traditionnellement assurée par l'État. Tout au plus, il continue d'exercer, par le truchement des institutions décentralisées et des collectivités locales, le contrôle de la législation et de la réglementation mises en œuvre en ville. Mais, plus généralement, la réduction des interventions publiques dans le champ urbain depuis les années 1980 est le résultat de l'échec du transfert de compétences de l'État vers les collectivités locales et de l'inexistence de missions clairement prédéfinies au sein de chaque institution impliquée dans le champ urbain (ministères, municipalités, agences gouvernementales, etc.).

Précisément, ce contexte politique n'a pas rendu possible l'autonomisation d'un pouvoir municipal à Sanaa. Nous pouvons identifier trois facteurs expliquant les carences du Secrétariat de la capitale : d'abord, il est pris dans des relations complexes, voire conflictuelles, avec les autorités centrales et les autres collectivités territoriales²⁴ ; ensuite, il a très nettement sous-estimé les pressions

²⁴ Conflits avec le ministère des Travaux publics concernant la gestion du système de transports, antagonismes avec le Gouvernorat de Sanaa

démographiques et foncières qui caractérisent les principaux quartiers de la ville ; enfin, en l'absence de politique urbaine *stricto sensu*, il tente de résoudre *a posteriori* les dysfonctionnements techniques engendrés par l'urbanisation, négligeant ainsi le volet prospectif de sa fonction de planificateur. Il est entendu que, du rôle ambigu de l'État, lequel oscille entre faible engagement dans le champ urbain et ingérence dans les affaires municipales (pouvoir de tutelle exercé par le Premier ministre), provient l'essentiel des difficultés rencontrées par le Secrétariat de la capitale à affirmer sa propre légitimité et à mener une action cohérente. Dans le cadre de ses attributions, le Secrétariat de la capitale est pourtant censé définir « la politique générale de développement, d'industrialisation et de planification de la capitale »²⁵, comme le précise la loi de 1983. C'est précisément cette conception globalisante de la politique urbaine qui semble faire défaut à l'action du Secrétariat de la capitale, comme le confirme le rôle des « forces économiques et sociales spontanées »²⁶ dans la fabrique de la ville d'une part, et, d'autre part, la disproportion entre les espaces planifiés et les espaces d'urbanisation spontanée, lesquels sont largement majoritaires. Les deux derniers directeurs de cette institution que nous avons rencontrés dans le cadre de nos enquêtes, Al-Kuhlânî et Al-Shu'aibî, ont ainsi été jusqu'à reconnaître, sans forcément invoquer les causes précitées, l'impuissance de l'institution à gérer la ville et ses habitants. Le premier, à la tête du Secrétariat de la capitale entre 1999 et 2005, s'est montré désarmé par la piètre qualité des relations qu'entretenait son institution avec le gouvernement central, contre-productives, d'après lui, dès qu'il s'agissait d'envisager une action politique globale : « Nous avons mené notre politique sans schéma directeur. Nous en avons esquissé un mais il est maintenant aux mains de la nouvelle municipalité qui, semble-t-il, a souhaité faire table rase (...). D'ailleurs, c'est le ministère des Travaux publics qui aurait dû se charger de sa préparation, étant donné qu'il ne respecte pas notre travail et qu'il ne le prend presque jamais en compte (...). Sanaa se développe dans tous les domaines sans choix stratégiques (...). Il faut vraiment que la ville

(*Muhâfazat San'â'*) en matière de limites territoriales, etc. Cf. Roman Stadnicki, *Nouvelles centralités et recompositions socio-spatiales dans le Grand Sanaa (Yémen)*, Thèse de doctorat, Université de Tours, 2009, 581 p.

²⁵ Ali Al-Jarbani, *Le système des collectivités locales au Yémen*, Thèse de doctorat, Science Politique, Université Aix-Marseille, 2003, 344 p.

²⁶ Eugen Wirth, « Les forces économiques et sociales de l'aménagement de Sana'a » in Jean Metral, Georges Mutin (dir.), *Politiques urbaines dans le Monde arabe*, Lyon, Maison de l'Orient- EMA, 1984, p. 451-460.

trouve sa fonction, son identité ». Al-Shu'aibî, directeur en poste depuis 2006, s'appesantit quant à lui sur la longue série de problèmes qui mobilise son équipe à plein temps. Son discours montre que les préoccupations du directeur du Secrétariat de la capitale concernent plus les conséquences de l'urbanisation passée que la conception de nouvelles voies de développement. De fait, la majeure partie des actions des fonctionnaires du Secrétariat de la capitale consiste à dresser des procès-verbaux aux usagers non respectueux de la réglementation en vigueur : « Nous avons beaucoup de problèmes avec les gens qui travaillent dans la rue (...). Les constructions ont provoqué la disparition des espaces verts (...). Il faut déplacer certains marchés encombrants et nuisibles à l'extérieur de la ville », propose, en guise de programme politique, Al-Shu'aibî.

2/ Le commerce, moteur de développement et indicateur de centralité

Par son développement fulgurant au cours de ces dernières années, le commerce joue un rôle primordial dans le processus amorcé de métropolisation à Sanaa et d'impulsion des périphéries urbaines dans la plupart des villes secondaires²⁷.

On assiste à une surreprésentation des activités marchandes dans l'espace urbain qui s'explique par l'extraordinaire diversité des formes commerciales, mais aussi par l'adaptabilité des activités au tissu urbain et, enfin, par le rôle central qu'elles jouent dans l'aménagement du territoire.

La dynamique commerciale repose avant toute chose sur la bonne santé économique des structures marchandes traditionnelles, les souks. Outre l'importance des souks des vieilles villes (Sûq al-Milh à Sanaa, Sûq al-Shanînî à Taez, etc.), qui comptent parmi les plus vieux marchés urbains de la péninsule Arabique, les cités yéménites se distinguent de bien d'autres villes du monde arabe par la propagation du souk, de sa culture et de son système juridique dans les périphéries urbaines. Si les souks ont connu une série de changements structurels et de recompositions sociales en lien avec la libéralisation de

²⁷ Le développement commercial est plus fort à Sanaa que dans les autres villes du Yémen. Il s'y forme ainsi une nouvelle bourgeoisie des affaires qui s'épanouit pleinement au moment de la Révolution (Cf. *Infra*). Par ailleurs, les nouvelles professions apparues avec l'introduction de la « modernité » (chauffeur de taxi, photographe, électricien, etc.) ébranlent l'ordre social traditionnel et se fondent aisément dans le paysage social et économique de la ville.

l'économie yéménite²⁸, cela n'altère visiblement plus aujourd'hui l'intensité des échanges qui y ont cours.

En dehors des périmètres des souks, le commerce actuel tire son dynamisme de la multiplication des magasins individuels. La modernisation des pratiques marchandes, l'étalement de l'urbanisation et l'émancipation des individus des structures familiales et sociales traditionnelles en sont les principaux facteurs. Les supermarchés rencontrent un succès tout aussi franc, qu'ils prennent la forme de moyennes surfaces à rayons multiples ou de grandes surfaces franchisées (multinationales saoudiennes ou chinoises). Par ailleurs, dans leur structure morphologique, héritée comme moderne, les villes yéménites apparaissent comme des villes de commerce par excellence. L'architecture contemporaine qui prévoit la possibilité d'ouvrir un commerce en lieu et place des rez-de-chaussée des immeubles l'atteste. Il en est de même en ce qui concerne l'architecture « traditionnelle » et l'utilisation à des fins commerciales des petites pièces destinées autrefois à l'hébergement des bêtes, voire à l'évacuation sanitaire (*nuqra*). C'est à travers la production des nouveaux quartiers que la relation systémique tissu urbain/activités commerciales se donne le mieux à voir. Souvent, les installations commerciales (souks, linéaires de boutiques, etc.) précèdent la construction des habitations et l'arrivée des équipements et des réseaux techniques. La plupart des échoppes sont donc fonctionnelles avant l'achèvement des étages supérieurs des bâtiments. Ainsi, l'urbanisation se déploie autour de ces éléments commerciaux en leur conférant une fonction d'appel des autres éléments urbains et de moteur général de développement.

À Sanaa, plus précisément, les logiques des acteurs du secteur commercial participent largement à la mise en place et à l'évolution de nouvelles centralités²⁹. Nos enquêtes ont en effet montré que certains espaces périphériques de la ville (Hasaba, Madhbah notamment) avaient constitué de véritables « fronts pionniers » pour les marchands des souks, responsables, en quelque sorte, de la densification récente de ces quartiers et de leur érection en pôles de développement polyfonctionnels. Cela peut s'expliquer de plusieurs

²⁸ Dépendance envers les produits importés, irruption de nouveaux biens de consommation, déclin de certaines activités artisanales, altération de l'identification du corps de métier à une aire d'activité, etc. (Franck Mermier, « Les souks de Sanaa, un monde bouleversé. Changements économiques et recompositions sociales », *Les Cahiers du GREMAMO*, n° 10, 1991, p. 145-164).

²⁹ Cf. Roman Stadnicki, 2009, *op. cit.*

manières. Premièrement, les marchands eux-mêmes ont confirmé ou élargi leur savoir-faire afin de répondre à toutes les exigences des consommateurs. Certains se sont en effet distingués en tant que conservateurs de produits traditionnels nécessaires à la pratique de rituels sociaux (sucreries pour les fêtes, henné pour les mariages, etc.) ; d'autres se sont spécialisés dans la production/commercialisation de produits bon marché ; d'autres encore n'ont pas hésité à concurrencer directement les boutiques modernes en proposant divers produits à faible coût (textile, quincaillerie, etc.) notamment importés de Chine. Deuxièmement, à proximité de chacun des souks des quartiers périphériques, voire au sein de leurs propres périmètres, des marchés au qat ont vu le jour entre les années 1990 et 2000³⁰. Les grands cultivateurs ou investisseurs régionaux, souvent issus d'importantes tribus, ont par ailleurs investi de fortes sommes dans des moyens de transports modernes permettant d'acheminer la production de l'« or vert » des campagnes vers les villes. La diffusion de la vente du qat dans l'espace urbain jusqu'à aujourd'hui a permis de réorienter les flux de consommateurs vers les nouveaux quartiers périphériques tout en accroissant la diversité commerciale de ces derniers. Troisièmement, certains souks ont été le théâtre d'un phénomène de fragmentation qui se traduit par la coexistence de plusieurs marchés spécialisés dans un même quartier (jusqu'à quatre ou cinq à Madhbah et Shumayla). Imposé par la configuration des lieux ou par l'ampleur prise par l'activité commerciale, cet éclatement des établissements « soukiers » a permis de relier entre eux différents lieux marchands d'un même quartier, lequel apparaît dès lors totalement structuré par le commerce. Quatrièmement, le jeu de la rivalité économique et financière a pu engendrer, à certains endroits, une densification de l'offre « soukrière ». C'est le cas à Shumayla, où Muhammad al-Na'mî est venu concurrencer sur son propre « terrain » Husayn Shumayla, principal marchand/investisseur du quartier, en construisant un souk accueillant aujourd'hui plusieurs centaines de marchands. Husayn Shumayla a alors rétorqué par la construction d'un centre commercial moderne à proximité du souk principal. Il résulte de ce jeu concurrentiel un dynamisme sans précédent de l'activité marchande dans ce quartier du sud de Sanaa. Cinquièmement, le mouvement de privatisation touche de plus en plus vivement le secteur « soukier ». Il se traduit à la fois par la mise en concession privée de souks

³⁰ Sûq al-Raqqâs à Hâyil et, plus récemment, le souk construit par Sâlih al-Khawlâni à Dâr Salm.

auparavant gérés par le gouvernement — lequel prouve une fois de plus son désengagement du champ urbain en général et de la gestion des infrastructures en particulier — et par la construction de petits marchés totalement privés à proximité des souks majeurs des quartiers les plus récents de la ville. Hasaba, avec le petit souk généraliste Abû Luhûm, ou encore Dâr Salm et Madhbah, avec leurs nouveaux marchés au qat entièrement privés, sont particulièrement concernés par ce processus.

La révolution commerciale en cours dans la capitale yéménite n'affecte pas seulement les souks. La modernisation de l'appareil marchand voit émerger de nouvelles formes de vente de type supermarché, galerie marchande ou *mall* et met en lumière de nouveaux acteurs, ouverts sur la société mondialisée, pour lesquels les nouveaux quartiers de la ville (Hadda, Madhbah) constituent un support privilégié d'actions et d'expériences. Ils agissent, en retour, sur la structuration de ces espaces. On identifie plusieurs stratégies : l'investissement d'un acteur dans une grande surface commerciale, dont la construction reconfigure profondément l'espace du quartier (*Shumayla-Hari* à Hadda) ; l'achat de magasins haut de gamme, situés à des endroits stratégiques de la ville, par de puissants acteurs économiques³¹ ; le financement de divers établissements commerciaux modernes, à mi-chemin entre le souk fermé et le *mall* à l'occidentale, par de riches commerçants ayant déjà fait leurs « armes » dans les espaces « soukiers » (nombreux exemples à Hâyil et Shumayla) ; l'investissement, encore récent, de certains acteurs dans le secteur du « commerce distractif » (complexe gastronomique à Hadda, parc de loisir à 'Asir, etc.).

Les activités commerciales dites informelles (marchands de rue ambulants ou non) sont également actrices du développement urbain au Yémen. D'une part, l'offre s'est considérablement diversifiée au cours de ces dernières années. Cette diversification ne touche pas seulement la gamme de produits (fruits et légumes, tissus, vêtements, chaussures, bijoux, parfums, ustensiles de cuisine, aliments préparés de type *fast food* : épis de maïs grillés, pommes de terre bouillies, œufs durs, etc.), mais aussi les modalités de la vente (au prix unique, en lots, à la criée, etc.) et les types de structures (brouettes simples ou

³¹ Al-Ruwayshân et Al-Shaybânî comptent parmi les quelques noms de grandes familles yéménites transformés en enseignes commerciales prestigieuses, ici dans l'automobile et le prêt-à-porter.

à plateau, cartons, bâches, toits de voiture, etc.)³². D'autre part, la portabilité des structures de vente et la petite taille des stocks de marchandises offrent la possibilité aux marchands de choisir un emplacement opportun et éventuellement d'en changer régulièrement. Ces atouts non négligeables permettent aux marchands des rues de venir combler les manques du commerce formel dans certains nouveaux quartiers en cours d'urbanisation. Bien que traduisant les dégradations des conditions de vie des travailleurs et les effets engendrés sur l'économie yéménite par les politiques de libéralisation et de dérégulation qui accompagnent l'avancée de la globalisation, le commerce dit informel offre une alternative non négligeable dans une ville qui s'organise de plus en plus en fonction de la mobilité des uns et des autres. Il peut donc être vu comme un secteur créateur de richesses et d'emplois qui échappe aux lourdes charges fiscales mises en place par le gouvernement et qui s'adapte intelligemment aux nouveaux rapports que les citoyens entretiennent avec l'espace urbain.



Fig. 6 – Rue commerçante et panneaux publicitaires à l'Ouest de Sanaa (photographie Manuel Benchetrit)

³² Blandine Destremau, « Baladiyya ! De l'informalité à l'illégalité. Les brouettes de Sanaa », *Chroniques yéménites*, n° 9, 2001, p. 117-132.

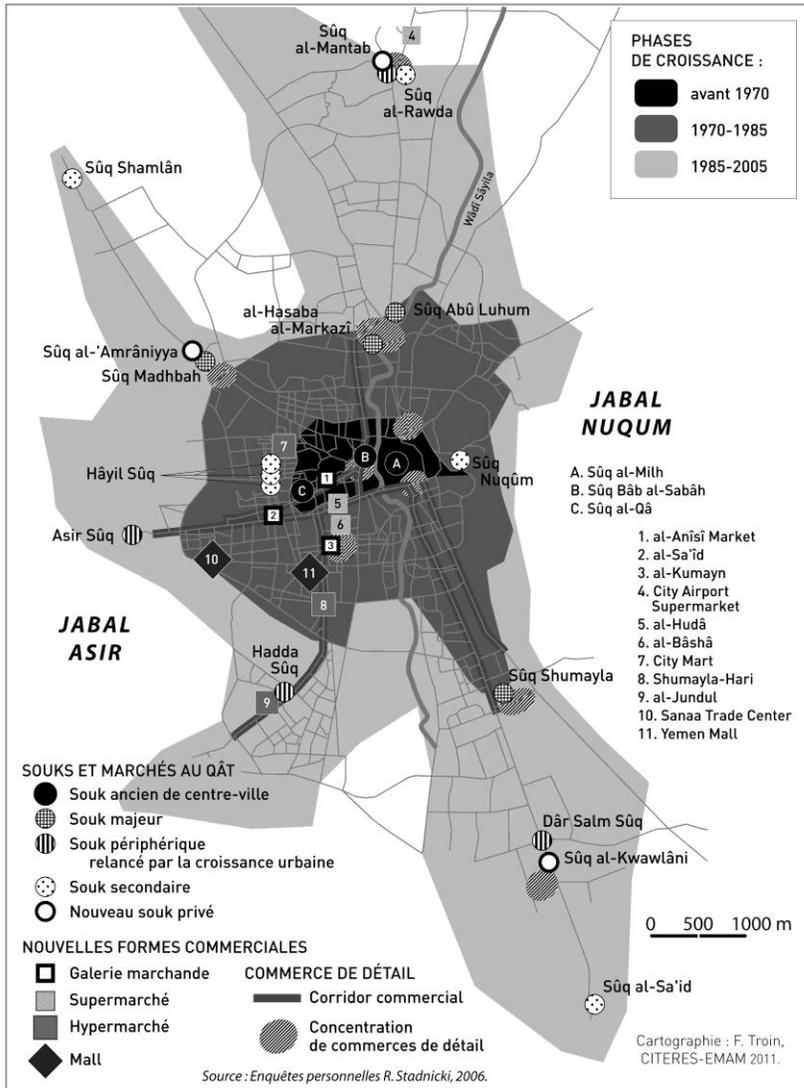


Fig. 7 – Implantations commerciales dans le Grand Sanaa

VI Conclusion

Le Yémen semble actuellement vivre les « heures pleines » de sa transition urbaine. Une nouvelle ère, postérieure à l'explosion urbaine, pourrait bien s'y profiler. Le desserrement des grandes agglomérations, soumises pour certaines à un processus de satellisation, le boom de certaines villes moyennes qui en profitent pour faire peau neuve, la perte de vitesse vécue par quelques cités

historiques, sont autant de dynamiques de fond annonçant la nouvelle géographie urbaine du pays.

La sélection qui s'opère aux échelles régionales et nationales en fonction des capacités productives et des connexions internationales aurait certes tendance à exclure les villes yéménites de l'archipel métropolitain mondial. On assiste toutefois aujourd'hui à la formation d'une bourgeoisie urbaine, des affaires et « hypermobile » qui occupe les villas des quartiers « chics » de Sanaa, Aden et Mukalla notamment : symptôme de la mondialisation dans des agglomérations encore non réellement inscrites dans les grands courants d'échanges internationaux, mais pas totalement à la marge du système-monde. Dans les périphéries des grandes villes, les souks, marchés au qat et mosquées ne sont jamais très éloignés des supermarchés, parcs d'attraction et autres *fast food*.

Les citoyens du Yémen contemporain semblent ainsi capables de tous les ajustements possibles et imaginables entre continuité et changement. L'architecture domestique le prouve de façon permanente³³. Surtout, les habitants continuent d'exercer un contrôle étroit sur la fabrication de leur espace de vie, que ce soit en modifiant les réalisations urbanistiques insuffisamment qualifiées ou bien, plus directement, en produisant eux-mêmes, spontanément, leurs territoires quotidiens.

Les vieilles cités yéménites, compactes, ont donc cédé leur place (sans totalement disparaître) à des territoires urbains diffus et fragmentés. Cette mutation a provoqué un bouleversement de l'ancien ordre social et de la citoyenneté traditionnelle, longtemps forgés à partir des attributs de l'élite citadine et d'une distinction avec le monde tribal. L'enracinement de dizaines de milliers de commerçants et artisans « de bas statut social » et d'origine rurale dans les cités, de même que l'installation constante de nombreux hommes de tribu venus s'enrichir avec la commercialisation du qat, comptent parmi ces bouleversements déjà bien analysés par F. Mermier³⁴.

Dans leur structuration et leur organisation, ces villes reflètent aussi toute l'agitation que connaît le Yémen sur les plans politique, économique et social, comme en témoignent les mouvements de protestation de 2011 dont elles ont été le point de départ. Des dysfonctionnements techniques causés par une croissance urbaine

³³ Jean-Luc Arnaud, « Formation de l'architecture contemporaine à Sanaa », in Gilbert Grandguillaume, Franck Mermier, Jean-François Troin (dir.), *op. cit.*, p. 165-226.

³⁴ Franck Mermier, *Le Cheikh de la nuit*, Arles, Actes Sud, 1997, 254 p.

explosive et non maîtrisée à la saturation des marchés de l'emploi et du logement, en passant par l'inadaptabilité des formes de gouvernance, il y a là de nombreux sujets de préoccupation et d'incertitude quant à un développement urbain durable au Yémen. Le déficit d'études urbaines dans un pays pourtant laboratoire de la transition urbaine nous empêche de nous livrer à quelque exercice de prospective. Seules de nouvelles études de cas, réalisées au fil de l'avancée du pays dans ce processus, permettront d'apporter d'autres éclairages sur l'urbain au Yémen.

