



HAL
open science

Regard de Roman Stadnicki sur les villes arabes

Roman Stadnicki

► **To cite this version:**

| Roman Stadnicki. Regard de Roman Stadnicki sur les villes arabes. 2021. halshs-03416322

HAL Id: halshs-03416322

<https://shs.hal.science/halshs-03416322>

Submitted on 2 May 2022

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.

Regard de Roman Stadnicki sur les villes du Monde Arabe

Géographe, maître de conférences à l'université de Tours, membre de l'Équipe Monde Arabe et Méditerranée (laboratoire CITERES), auteur de l'Abécédaire de la ville au Maghreb et au Moyen-Orient (dir. avec Bénédicte Florin, Anna Madoeuf, Olivier Sanmartin et Florence Troin, PUF, 2020)

Les villes contemporaines au Maghreb et au Machrek ont-elles des caractéristiques communes ? Peut-on définir des dynamiques urbaines au sein de ces deux régions ?

Plus on cherche des traits communs, plus on trouve de différences ; c'est heureux, car cela évite d'essentialiser ces villes et de tomber dans les travers de l'orientalisme. L'exercice comparatif demeure néanmoins utile. Toutes les sociétés de la région sont urbaines. Cela n'était pas le cas il y a seulement 50 ou 60 ans, alors que s'amorçaient des flux massifs d'exode rural et que s'installait la transition démographique, provoquant de fortes croissances des populations. De nos jours, seul le Yémen connaît un taux d'urbanisation bas (37,9% en 2020). Cette explosion urbaine est donc une première caractéristique commune forte. Il y a certes de grandes diversités entre les émirats exportateurs de pétrole et les périphéries (Mauritanie, Soudan, Yémen), mais, partout, le processus de métropolisation agit, créant des capitales surdimensionnées et de plus en plus de villes secondaires sous pression.

On pourrait se risquer à établir un autre point commun qui tient à la structure des agglomérations et aux modèles de développement. On voit s'opposer les espaces de l'urbanisme de grands projets aux zones d'habitat informel. Cette dualité marque le désengagement des pouvoirs publics de l'aménagement urbain, entre privatisation d'un côté et laisser-faire de l'autre. La multiplication de villes nouvelles, quartiers d'affaires et centres commerciaux, inspirés de ce qui se fait dans le Golfe et d'ailleurs souvent financés par des investisseurs émiriens ou qataris, symbolise l'essor de l'urbanisme néolibéral basé sur la compétitivité internationale et la ségrégation des populations. La progression de l'urbanisation informelle quant à elle constitue une réponse apportée par les classes populaires aux défaillances des politiques publiques. Elle est une façon d'accéder aux ressources urbaines pour des habitants souvent privés de droits élémentaires et de revendiquer leur reconnaissance en tant que citoyens.

Dans les villes du Maghreb notamment, on trouve souvent une médina ancienne et une cité « moderne » côte à côte. Quel dialogue s'instaure entre ces deux parties ?

Les cités « modernes » sont assez anciennes, elles ont été créées par les colonisateurs qui ont parfois voulu qu'elles se substituent aux vieilles villes, comme à Alger, où de nombreuses destructions ont été à déplorer dans les premières années de la colonisation française (1830-1962). La morphologie de ces villes dites « européennes » est souvent en rupture avec les tissus vernaculaires des médinas, à l'époque considérées comme insalubres et peu propices au développement économique. Cela étant dit, ces deux formes urbaines ne peuvent pas être mises dos à dos. Après les indépendances, de nombreux habitants des médinas se sont installés dans les quartiers « européens » en quête de nouveaux modes de vie, tandis que certains gouvernements, tel que celui de Habib Bourguiba (1957-1987) en Tunisie, sous couvert de politiques de modernisation, ont réalisé de grandes percées dans les noyaux anciens et abattu des pans de remparts. En outre, dans une économie dominée par le tourisme entre les années 1980 et 2010, les médinas du Maghreb et les vieilles villes du Machrek ont retrouvé une place symbolique dans les agglomérations, certaines d'entre elles ayant été labellisées comme patrimoine mondial de l'humanité par l'UNESCO. D'autres, telle Marrakech (Maroc), sont même soumises à un double processus de gentrification et de muséification.

Mais c'est tout l'ensemble médina/ville « moderne » qui a perdu de son importance étant donné la force continue des développements périurbains depuis les années 1970 et l'émergence, en conséquence, de nouvelles centralités.

Dans les villes du Golfe, que révèle cet urbanisme du « tout voiture » sur la société ? Même question avec le *mall*, centre commercial à l'américaine, rompant avec les modes de vie anciens.

La voiture et le *mall* sont deux figures centrales de l'urbanisation dans le Golfe. Elles illustrent la double influence du pétrole et des États-Unis sur les systèmes urbains. Le pétrole a produit des infrastructures routières hors normes et de l'essence à bas coût, les États-Unis ont fourni des schémas d'aménagement favorisant le « tout automobile » ne fixant aucune limite à l'étalement urbain, ainsi que des modèles de consommation, celui du gigantesque centre commercial clos. Mais ces choix spatiaux et économiques ont eu des effets non escomptés sur des populations que les pouvoirs ont cherché à disséminer dans l'espace et à isoler dans des maisons et voitures individuelles. À Riyad (Arabie saoudite) par exemple, les mobilisations sociales, qu'elles soient celles de la jeunesse révoltée ou celles des militants islamiques, s'inscrivent dans ces espaces « suburbains » et en sont une émanation (1). Il en est de même avec le *mall*, espace normalisé en apparence, qui s'est avéré être un lieu de déambulation, de rencontre et de séduction, transgressant les codes sociaux s'appliquant ailleurs. Ainsi, automobile et *mall* ne viennent plus tant rompre avec un mode de vie ancien (que les générations actuelles n'ont pas connu) qu'ils deviennent les vecteurs d'un nouveau mode de vie citadine, une forme d'urbanité à la fois importée et endogène.

Les excès de l'urbanisme, avec des projets « fous », comme des îles artificielles ou des cités « écologiques » aux coûts exorbitants sont nombreux dans le Golfe. Qu'est ce que ces projets ont révélé et montrent encore ?

« Le monde dominé pas ses fantasmagories, c'est la modernité ». Les modes de faire la ville dans le Golfe illustrent cette citation du philosophe allemand Walter Benjamin (1892-1940). Toutes les expérimentations urbanistiques y semblent possibles : le planisphère flottant au large de Dubaï surprend presque moins que « The Line », le projet saoudien de ville nouvelle longue de 170 kilomètres, où les distances seront abolies par des tubes souterrains supersoniques. Cette surenchère extravagante repose malgré tout sur une forme de rationalité politique, qui consiste à faire du développement urbain le principal levier de diversification économique dans la perspective de l'après-pétrole, tout en permettant de générer des capitaux qui, de symboliques au départ, se traduisent vite en capitaux économiques par le truchement des investissements internationaux dans de tels projets.

Derrière le « spectacle urbain » se cache aussi la volonté des dirigeants d'impulser la mondialisation urbaine et de produire pour cela des villes qui ne seraient plus seulement faites d'emprunts à l'Occident – le sociologue américain Mike Davis dit de Dubaï qu'elle a tout pris à Las Vegas (2) – mais qui seraient à l'avant-garde dans tous les domaines. C'est le cas aujourd'hui avec certains projets écologiques. On présente souvent Masdar City, la « ville verte » d'Abou Dhabi, comme un fiasco. Si elle est loin de remplir ses objectifs, elle constitue un laboratoire de l'urbanisme dit durable et, à ce titre, elle exerce une certaine influence sur les pratiques internationales.

Cette frénésie urbanistique hypermoderne comporte néanmoins des limites. De nombreux projets ont par exemple été suspendus après la crise financière de 2008. Presque partout, des paysages urbains « à trous » se forment : « City of Arabia » ne verra jamais le jour à Dubaï, pas plus que le « Heritage Village » à Koweït... Cela renforce aussi l'impression de « villes temporaires » qui se dégage du Golfe (3), des villes planifiées pour un usage éphémère,

pratiquées par des gens de passage et produites par des travailleurs immigrés rendus invisibles.

Les camps de réfugiés constituent-ils une nouvelle forme d'urbanité ?

Le Maghreb et le Moyen-Orient sont devenus assez représentatifs de ce que l'anthropologue français Michel Agier nomme l'« encampement du monde », soit le recours universel au principe du camp pour gérer les « indésirables » (4). Avant les réfugiés syriens et irakiens, il y eut ceux de la Corne de l'Afrique en péninsule Arabique, sans oublier les centaines de milliers de Palestiniens accueillis dans des camps au Liban et en Jordanie depuis 1948. Certains de ces camps, comme le rappelle Kamel Doraï dans *l'Abécédaire de la ville au Maghreb et au Moyen-Orient*, ont orienté la croissance de villes telles que Tyr au Liban ou Amman en Jordanie, dans lesquelles ils sont totalement insérés dans l'espace et intégrés au paysage. Aux tentes initiales se sont substitués des bâtiments en dur de plusieurs étages. Ces camps participent à l'économie urbaine, des commerces y sont ouverts, des échanges se mettent en place avec d'autres camps ou quartiers. Même dans les plus récents, comme celui de Zaatari à Mafraq (Jordanie), l'espace est reconfiguré par les réfugiés syriens : l'aménagement humanitaire a laissé sa place à des lieux de sociabilités ainsi qu'à des commerces diasporiques. Tout cela invite à considérer les camps par leur centralité plus que par leur relégation ou, du moins, à les envisager comme une partie intégrante de la ville.

Au Liban, par exemple, il faut imaginer ce qu'un million de Syriens environ peuvent produire en termes de pression sur des infrastructures et des services urbains déjà défailants, comme l'a tragiquement rappelé l'explosion du port de Beyrouth le 4 août 2020 (5). Il s'agit là d'un accueil sans politique d'accueil. Ces gens tentent tant bien que mal de s'insérer sur les marchés privés de l'emploi et du logement. Dans certains quartiers de Beyrouth, comme Horch el-Qatil, les Syriens sont devenus majoritaires et ont contribué au développement d'un marché locatif informel, dont certains propriétaires libanais tirent d'importantes ressources (6). Les secteurs du commerce – d'innombrables restaurants portent des noms de localités syriennes – et du bâtiment, particulièrement prisés des réfugiés syriens, sont l'objet d'une concurrence tendue. La misère est en outre de plus en plus visible dans les rues ; la présence de centaines d'ONG ne suffit pas à l'endiguer.

Le Caire est saturé ; à une quarantaine de kilomètres à l'est, une nouvelle capitale égyptienne sort de terre. Quels sont les enjeux ?

Le projet de « Nouvelle capitale » lancé par le président Abdel Fattah al-Sissi (depuis 2014) n'est pas seulement une réponse urbanistique à l'engorgement du Caire. C'est un projet qui vise à la fois à attirer des investisseurs étrangers – les Émiriens et les Chinois, notamment – et à rassembler les fonctions de commandement dans un espace plus « sécurisé » que ne le serait, d'après le pouvoir en place, l'actuelle capitale. Il ne s'agit alors plus uniquement d'alimenter l'économie de la construction, laquelle profite d'ailleurs d'abord à l'armée qui possède ses propres entreprises de BTP, mais aussi de faire, en quelque sorte, table rase du Caire. La ville serait trop gangrénée, toujours selon le régime militaire en place, par l'urbanisation informelle, et surtout trop marquée par la révolution de 2011 dont elle fut l'épicentre.

Cette « Nouvelle capitale » s'inscrit de surcroît dans une succession de projets d'exurbanisation qui ont tous échoué à délester Le Caire. Il existe une dizaine de villes nouvelles construites dans le désert en périphérie de l'agglomération qui occupent à elles toutes 50% de la surface urbanisée du Grand Caire mais n'accueillent pas plus de 20% de sa population. Sadate City voulue par le président Anouar el-Sadate (1970-1981) dans les années 1970 ou encore Future City construite dans la décennie 1990 par Hosni Moubarak (1981-2011) ont désormais plus des allures de casernes militaires que de nouvelles centralités

administratives, ce qu'elles devaient pourtant être initialement. Il y a donc fort à parier que cette dynamique de l'« inachevé enchaîné » se poursuive avec cette pseudo-capitale dans laquelle, à ce jour, seul un palais présidentiel, un centre des congrès, quelques immeubles administratifs et d'énormes infrastructures routières ont été livrés, loin des promesses affichées sur les murs de la ville.

Comment, à Bagdad, les « T-walls », ces larges blocs de ciment qui barrent les routes, ont-ils reconfiguré la capitale irakienne après la guerre de 2003 ?

Bagdad n'est pas la seule ville de la région à avoir recours au mur comme dispositif de contrôle et de sécurisation de l'espace. Comment ne pas mentionner les 700 kilomètres de béton construits par Israël qui, par endroit, éventrent certaines villes situées dans les Territoires palestiniens ? Les forces armées égyptiennes ont construit des dizaines de murs entre 2011 et 2012 rien que dans le centre du Caire pour empêcher aux manifestants de se rassembler place Tahrir. Mais Bagdad est sans doute la plus emmurée de toutes. Destinés, lors de l'invasion américaine de 2003, à protéger la Zone verte, qui comprenait alors principalement le Parlement et l'ambassade des États-Unis, les murs se sont multipliés pendant la guerre civile de 2006-2007 pour marquer la frontière entre quartiers chiites et sunnites. D'autres murs ont encore été ajoutés dans les années 2010 dans le cadre de la lutte contre l'organisation de l'État islamique (EI ou Daech). Ces dispositifs font de Bagdad une « ville à la peine » (7). Outre les contraintes qu'ils font peser sur les mobilités quotidiennes des Bagdadis, ils rendent presque impossible toute forme de brassage social et culturel, lequel a pourtant forgé l'identité historique de la capitale irakienne. Cette fragmentation territoriale encourage enfin un processus de privatisation de l'espace par diverses milices et spéculateurs peu scrupuleux. La campagne d'embellissement de ces murs par quelques artistes triés sur le volet par le gouvernement n'aura pas permis d'en atténuer l'agressivité. Ornés de graffitis pendant l'épisode révolutionnaire de 2019, les murs de Bagdad ont cependant pour la première fois mais de manière temporaire exprimé la révolte de la jeunesse qu'ils enferment.

Comment des événements majeurs, comme les soulèvements de 2011, ont marqué les villes de la région ?

Elles ont été le creuset des révolutions de 2011. Les places centrales, de Tunis à Manama, en sont devenues les lieux emblématiques. Les villes sont marquées en profondeur par ces événements : en Syrie, des civils ont pris en charge des institutions locales délaissées par le régime ; au Yémen, les premiers artistes de rue sont apparus ; en Égypte, des architectes militants ont protégé le patrimoine. Plus qu'un simple théâtre des « printemps arabes », les villes ont été un laboratoire de pratiques tout à fait inédites. Mais elles sont aussi de nos jours la projection territoriale des stratégies contre-révolutionnaires. L'inauguration début 2021 de la nouvelle place Tahrir au Caire en est un exemple édifiant : stationnement proscrit, marchands ambulants expulsés, vidéosurveillance généralisée, etc. Un obélisque et des sphinx veillent sur cette place où plus personne ne s'attarde. Le pessimisme ambiant en matière de transition politique ne doit pas occulter l'« écume révolutionnaire », formule appliquée à Alexandrie pour qualifier les stigmates de la révolution dans les paysages et les pratiques quotidiennes de la ville (8). Et les auteurs du site *creativememory.org* d'apporter un témoignage équivalent pour la Syrie, malgré la guerre...

Comment envisager la reconstruction en temps de guerre (Libye, Yémen, Syrie) ?

On aimerait pouvoir parler de reconstruction, mais ce n'est pas encore à l'ordre du jour. Des plans ont certes été lancés à l'initiative de l'UNESCO, comme à Mossoul (Irak), mais les dégâts sont souvent immenses, et ces grands financements ont tendance à survaloriser le patrimoine et à moins se préoccuper de l'habitat ordinaire. Il faudra s'armer de patience et

soutenir les organisations de la société civile, comme l'ONG yéménite Pulse for social justice, qui cherche à impliquer les habitants dans la reconstruction des villages et des quartiers détruits pendant la guerre (9).

Entretien réalisé par Anne Lohéac

NOTES

(1) Pascal Ménoret, *Royaume d'asphalte : Jeunesse saoudienne en révolte*, La Découverte/Wildproject, 2016.

(2) Mike Davis, *Le stade Dubaï du capitalisme*, Les Prairies ordinaires, 2007.

(3) Yasser Elsheshtawy, *Temporary Cities : Resisting Transience in Arabia*, Routledge, 2019.

(4) Michel Agier (dir.), *Un monde de camps*, La Découverte, 2014.

(5) Thierry Boissière, « Réfugiés syriens à Beyrouth : entre incertitude et adaptation », in *Moyen-Orient* n°50, avril-juin 2021, p. 68-73.

(6) Rouba Kaedbey, « Le marché locatif informel dans les quartiers non-réglementaires : une géographie des acteurs et un vecteur des transformations socio-spatiales. Le cas de la banlieue sud de Beyrouth », thèse en Aménagement, en préparation à l'université de Tours.

(7) Caecilia Pieri, « Bagdad, menace sur le patrimoine urbain », in *Moyen-Orient* n°18, avril-juin 2013, p. 54-58.

(8) Youssel El Chazli, « La (ré)invention d'Alexandrie : un engagement citoyen pour l'avenir d'une ville », in *Moyen-Orient* n°24, octobre-décembre 2014, p. 42-47.

(9) Bashir al-Mohallal et Roman Stadnicki, « Villages en chantier : le retour de l'initiative locale dans les montagnes yéménites », in *Moyen-Orient* n°46, avril-juin 2020, p. 38-43.