

## Les villes du monde arabe : à la recherche d'un modèle

Jean-François TROIN

### Résumé

Le monde arabe regroupait, en 1987, environ 110 millions d'"urbains", ce qui veut dire qu'à cette date une personne sur deux habitait en ville. Mais le taux d'urbanisation varie énormément d'un pays à l'autre. Des caractéristiques communes donnent à ces villes un air de parenté, avec une exception notable pour les cités de la péninsule arabique. Ce sont les réseaux de villes et les niveaux de hiérarchie qui différencient le plus les systèmes urbains d'un pays à l'autre. Trois exemples de métropoles (Alger, Casablanca, Tunis) sont analysés sous différents angles. Enfin, les composantes des aménagements urbains réalisés à travers le monde arabe sont présentées, ce qui permet de conclure à une certaine perte d'identité des cités arabes et à la nécessité urgente de sauvegarder le patrimoine urbain hérité.

### *Abstract : ARAB CITIES IN SEARCH OF A MODEL*

*There were about 110 millions urban dwellers in the Arab World in 1987, i.e. one half of the total population, but this proportion varies greatly from one country to another. These Arab cities and towns have much in common, except for those of the Arab peninsula. The main differences between urban national structures lie in the urban networks and levels of hierarchy. This paper looks at various aspects of three metropolitan cities in the Maghreb viz. Algiers, Casablanca and Tunis. Finally, components of town planning throughout the Arab World are presented. We conclude that the main cities are losing their identity and that it is necessary to preserve the urban heritage.*

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 à 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" (1) tellement le phénomène est brutal, rapide, même lorsqu'il affecte des cités ancienne-

ment implantées dont l'histoire est vieille de nombreux siècles.

Ces villes déferlantes, partout présentes d'un bout à l'autre du monde arabe, sont un peu à la recherche d'elles-mêmes. Diverses par leur histoire, selon l'intensité du choc colonial, en fonction du développement inégal de leur économie, par les choix d'urbanisme qui les ont affectées, elles sont bien loin de répondre à un modèle unique. Entre Orient et Occident, transcendant les régimes politiques et les contextes religieux, elles offrent presque autant d'aspects unitaires que de situations nuancées.

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.

**Tableau I**  
**L'URBANISATION DANS LE MONDE ARABE (1987)**

Pays d'ouest en est	Popul. du pays en millions d'habit.	Taux d'urb. en %	Villes-Capitales avec leur population	Autres villes millionnaires (avec population)	
Mauritanie	1,9	38	Nouakchott	350.000	
Maroc	23,3	47	Rabat (+ Salé)	1.000.000	Casablanca : 2,8 M
Algérie	23,1	44	Alger	2.100.000	
Tunisie	7,6	54	Tunis	1.600.000	
Libye	4,1	67	Tripoli	1.000.000	
Egypte	50,1	48	Le Caire	10.500.000	Alexandrie : 3,1 M
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 Mossoul : 1 M
Koweït	1,9	95	Koweït	1.500.000	
Bahreïn	0,5	79	Manama	200.000	
Qatar	0,4	88	Doha	190.000	
E.A.U.	1,5	78	Abou Dabi	300.000	
Arabie Saoudite	12,6	75	Riyadh	1.400.000	Djeddah : 1,3 M
Oman	1,3	50	Mascate (agglo)	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			

Sources : Banque Mondiale, Rapport sur le développement dans le monde 1989. Encyclopedia Universalis, 1989. Les chiffres du Monde, 1988. AUDI (Riyadh).

### 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 radio-concentrique, 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 (2).

L'appartenance islamique se fait aussi sentir par la multiplication des mosquées bien au-delà de la ville intramuros, 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 socio-religieux, ap-

pliqués avec des rigueurs différentes selon les pays du monde musulman. Citons par exemple la prière du vendredi, les fins de semaine chômées les jeudis et vendredis, les périodes du Ramadan — jeûne annuel d'un mois, modifiant profondément la vie, la circulation, les heures de pointe urbaines —, les appels à la prière répétés plusieurs fois par jour depuis les hauts-parleurs des minarets, la ségrégation fréquente des sexes en certains lieux publics et, de ce fait, l'importance des foules masculines dans les rues, avec des exceptions selon les emplacements, les heures de la journée, les villes.

Deuxième trait commun à la plupart de ces villes : *elles ont été touchées par la colonisation* 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<sup>(3)</sup>.

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 États 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 manoeuvres, 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 Baghdad, on retrouve partout, même dans des États 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 État-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.

## H. DISTRIBUTION DES VILLES : VERS DES RESEAUX LOCALISES

La répartition des ensembles urbains (fig. 1) appelle diverses remarques. Deux ensembles, l'un maghrébin (de Marrakech à Tripoli de Libye), l'autre "machrékien" (d'Alexandrie à Mascate), s'individualisent nettement sur la carte. Le premier est nettement marqué par la littoralisation, accentuée à l'époque coloniale et renforcée depuis, Marrakech, Fès et Constantine étant les trois exceptions notables de villes intérieures. Le second ensemble présente une implantation plus homogène des villes, avec de grandes métropoles intérieures issues de capitales historiques : Le Caire, Damas et Baghdad.

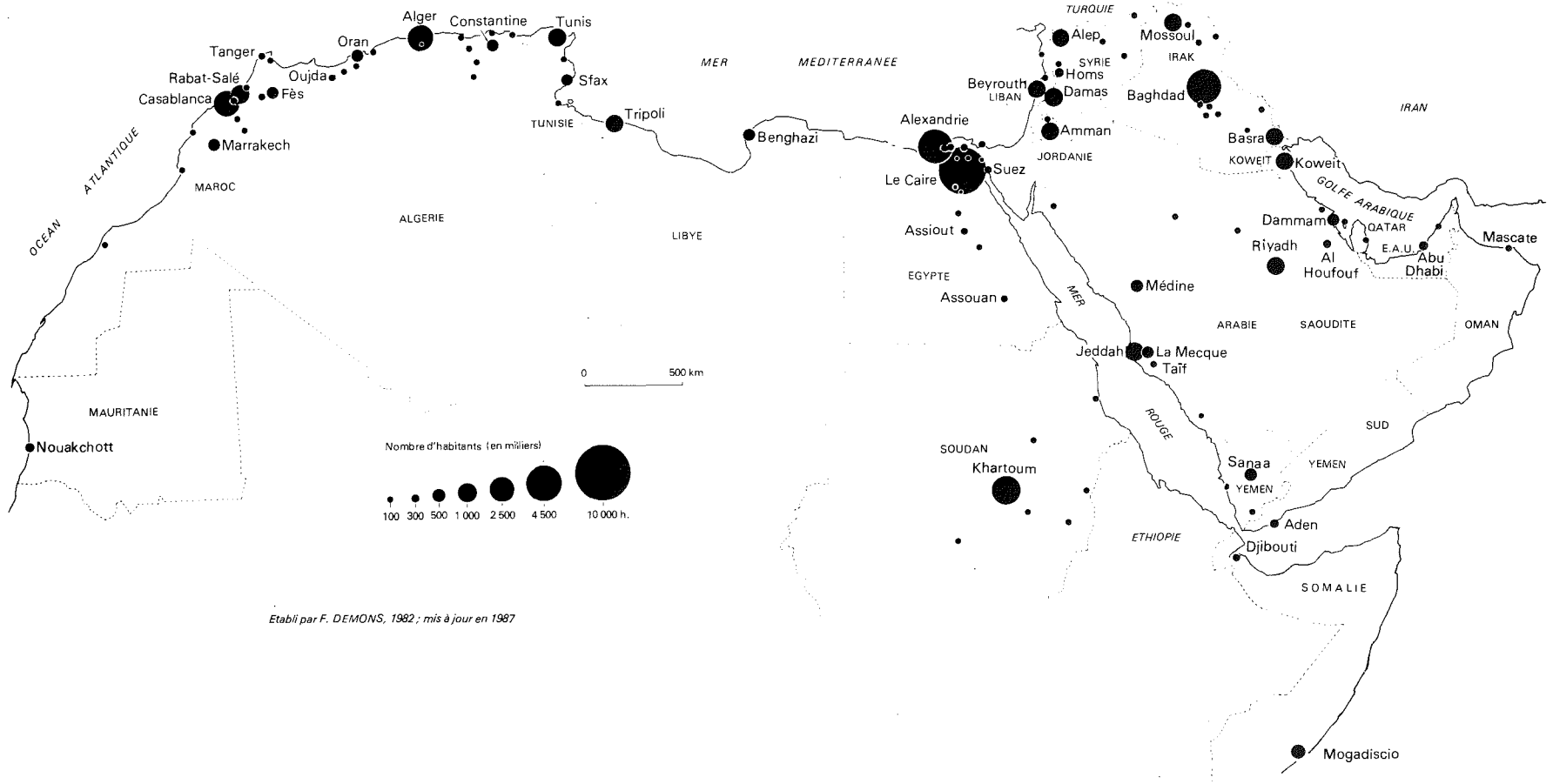
Les armatures urbaines apparaissent relativement équilibrées au Maroc, en Algérie bien que moins nettement, en Syrie et en Arabie Saoudite. Ces constatations ne prennent en compte que les importances numériques et il y aurait lieu de les nuancer par les pouvoirs de commandement des grandes villes.

D'autres armatures sont assez étoffées mais avec forte domination d'un pôle urbain comme en Tunisie, en Egypte, au Liban et en Irak. Enfin, il est quelques cas, relativement rares, d'armatures urbaines défailtantes avec une évidente "macrocéphalie" au niveau de la capitale : Mauritanie, Soudan, Jordanie et Somalie. Le cas du Koweït, des émirats et de Djibouti sont particuliers, étant donné la faible dimension des États et l'unicité urbaine.

Au total, le domaine arabe, héritier d'une vieille civilisation urbaine, ne connaît pas les écrasantes dominations d'une métropole unique face à un vide urbain du type Lima, Santiago du Chili ou Bangkok, à de rares exceptions près.

La prégnance des conditions naturelles, tout spécialement climatiques, demeure évidente. Le rôle répulsif du désert est éclatant, bien que la carte ne fasse pas apparaître, du fait de leurs tailles encore limitées, la montée en puissance des petites villes parsemant aujourd'hui le Sahara,

Figure 1 : Les villes du Monde Arabe : répartition géographique.



notamment en Algérie et en Libye. L'Arabie Saoudite est sans doute le seul pays à pouvoir faire naître et se développer, au cœur de solitudes redoutablement arides, des villes entières ou à étoffer d'anciennes cités caravanières longtemps demeurées mineures.

De ce fait, les littoraux (Maghreb, Levant et Golfe arabe) demeurent des lieux privilégiés d'urbanisation : les ports s'y sont étoffés, les têtes de pont des systèmes coloniaux y ont grandi, les terminaux pétroliers y ont fleuri. De même, les grandes vallées du Nil et de l'Euphrate canalisent de véritables liserés de villes très en rapport avec les aménagements hydrauliques pour l'irrigation.

Finalement, métropoles, capitales provinciales, villes moyennes et petits organismes urbains constituent des réseaux assez hiérarchisés et complexes, sauf de rares exceptions déjà citées. Nous analyserons ci-dessous, avec l'exemple du Maghreb, le premier niveau de cette hiérarchie, celui des métropoles (4).

#### A. Casablanca, Alger, Tunis: trois exemples de métropoles

Trois villes au Maghreb peuvent être qualifiées de métropoles : Casablanca, Alger et Tunis. Rabat, capitale politique, ne peut prétendre être une métropole complète, malgré son volume de population (un million d'habitants avec la ville-annexe de Salé).

1. Ces trois métropoles ont eu historiquement des destinées dissemblables :

- Casablanca est une ville jeune, développée à la suite d'une décision coloniale, centre économique majeur mais privé du pouvoir politique.
- Alger et Tunis sont d'anciennes capitales qui jouèrent un

rôle directeur aux siècles passés et qui ont toujours cumulé les fonctions portuaires, administratives, commerciales, culturelles, ces fonctions étant les plus anciennement enracinées à Tunis.

Pourtant les trois villes ont connu depuis les indépendances (1956 ou 1962) des expansions démographique, spatiale et économique considérables avec bien des similitudes. Et leur véritable "explosion" pose aujourd'hui des problèmes d'aménagement assez comparables dans le domaine des tissus urbains, du logement, des transports, des activités tertiaires centrales, et finalement de l'image que ces villes veulent se forger — ou donner d'elles-mêmes — par la création d'espaces monumentaux.

Leurs évolutions ici se rejoignent et l'on peut — au plan de l'urbanisme tout au moins — se demander si ces trois métropoles maghrébines n'évoluent pas vers un avenir somme toute assez semblable.

2. Des agglomérations très peuplées : impressions et réalités.

L'étirement considérable des tissus urbains en l'espace d'une génération a beaucoup impressionné les esprits et l'on a avancé pour ces trois villes des chiffres de population considérables, généralement de plusieurs millions d'habitants :

Or, les récents recensements de population (1982 au Maroc, 1984 en Tunisie, 1987 en Algérie) ont apporté quelques surprises. Aucune des trois villes n'entraîne dans la catégorie "multi-millionnaire" définie par la Division Population de l'ONU à partir des agglomérations dépassant 2,5 millions d'habitants.

On obtenait en effet aux trois dates précitées les chiffres suivants :

	AGGLOMÉRATION "OFFICIELLE"	AGGLOMÉRATION ÉTENDUE (DÉFINIE PAR NOUS)
Casablanca (1982)	2 158 349 habitants	2 289 000 habitants
Alger (1987)	1 483 000 habitants	2 064 000 habitants
Tunis (1984)	774 364 habitants	1 394 000 habitants

Afin d'actualiser ces données, en utilisant des taux probables d'accroissement annuel de 3 % pour Casablanca, de 2,5 % pour Alger, de 3 % pour Tunis, nous obtiendrions à la mi-1989 pour les agglomérations étendues :

- pour Casablanca : 2 815 000 habitants
- pour Alger : 2 168 000 habitants
- pour Tunis : 1 616 000 habitants

Certes des voix se sont élevées pour critiquer ces effectifs de population relativement modestes fournis par ces dénombrements, parlant ici et là de sous-estimation. Sans entrer dans les détails de la polémique, on peut estimer que

les résultats obtenus tant lors des années de recensement que par extrapolation à la période actuelle sont raisonnables et cohérents. La croissance des métropoles a été bel et bien ralentie pour de multiples raisons : difficultés de logement dans les grandes villes, attraction renforcée des petites et moyennes villes (5), migration de fonctionnaires et de leurs familles vers les nouveaux chefs-lieux administratifs partout créés, redéploiement industriel — dans le cas de l'Algérie — vers les régions intérieures, baisse plus importante de la natalité dans ces très grandes cités comparativement aux plus petites villes et au milieu rural.

Aujourd'hui, ces villes croissent par inertie démographique, beaucoup plus que par immigration. L'image de flots d'immigrants ruraux convergeant vers les pôles urbains est aujourd'hui dépassée. Or, la taille initiale de ces cités étant relativement modérée, les accroissements ont été plus modestes que ne le laisseraient supposer la multiplication des lotissements, la digestion des banlieues par la poussée urbaine ou les opérations de recasement des populations démunies.

### **B. 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 "durcification" 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.

1. *Casablanca* s'allonge ainsi le long de l'Atlantique sur 40 kilomètres depuis Anfa au sud-ouest jusqu'à Mohammédia, 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.

2. *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.

3. *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 Sebkha 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 (fig. 2).

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.

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

### **C. Les besoins en espaces tertiaires par développement des fonctions métropolitaines et la concentration industrielle, défi à la décentralisation**

Depuis les indépendances, les trois villes ont accru leur rôle de métropoles internationales. La concentration des pouvoirs de direction, du tertiaire supérieur, des fonctions culturelles s'est traduite par des besoins en m<sup>2</sup> de bureaux, la création de buildings, de complexes universitaires. Le centre des affaires dans chacune des villes s'est élargi (7).

Les emplois du tertiaire supérieur peuvent être estimés à 110 000 sur un total de 360 000 à Casablanca (1982), à 150 000 sur un total de 300 000 à Alger (1987) et à 58 000 sur un total de 156 000 à Tunis (1977). Chaque métropole est, dans son pays, le premier centre bancaire national. Casablanca, avec 35 sièges de banques et assurances et plus de 10 000 emplois dans cette branche, constitue sans doute le premier centre financier du Maghreb, alors que son poids démographique est plus modeste que celui d'Alger et de Tunis par rapport à l'ensemble de la population nationale.

Les fonctions directionnelles des trois cités sont donc très affirmées et ces fonctions exercent une forte pression sur l'espace urbain central qui est en proie à une véritable "tertiairisation" au détriment d'autres fonctions et notamment du rôle résidentiel des quartiers centraux.

A l'exception d'Alger, les métropoles concentrent fortement les emplois industriels (60 % du total national à Casablanca, soit environ 145 000 emplois, et 50 % à Tunis, soit environ 50 000 emplois contre seulement 30 % à Alger : 130 000 emplois). La présence de ports anciens et actifs, les connections avec le tertiaire, les héritages de la période coloniale et la présence d'un grand marché de consommation expliquent cette concentration industrielle.

Autrement dit, si la décentralisation administrative est en marche, le desserrement industriel a du mal à se réaliser. Seule, encore une fois, l'Algérie s'illustre grâce à sa politique de centres industriels lourds hors de la capitale et par un effort de dissémination industrielle à travers le territoire national.

#### D. Métropoles et armatures urbaines

La puissance et le rayonnement des métropoles sont tels qu'on ne peut éviter, pour terminer, de s'interroger sur leurs relations avec l'armature urbaine de chaque pays.

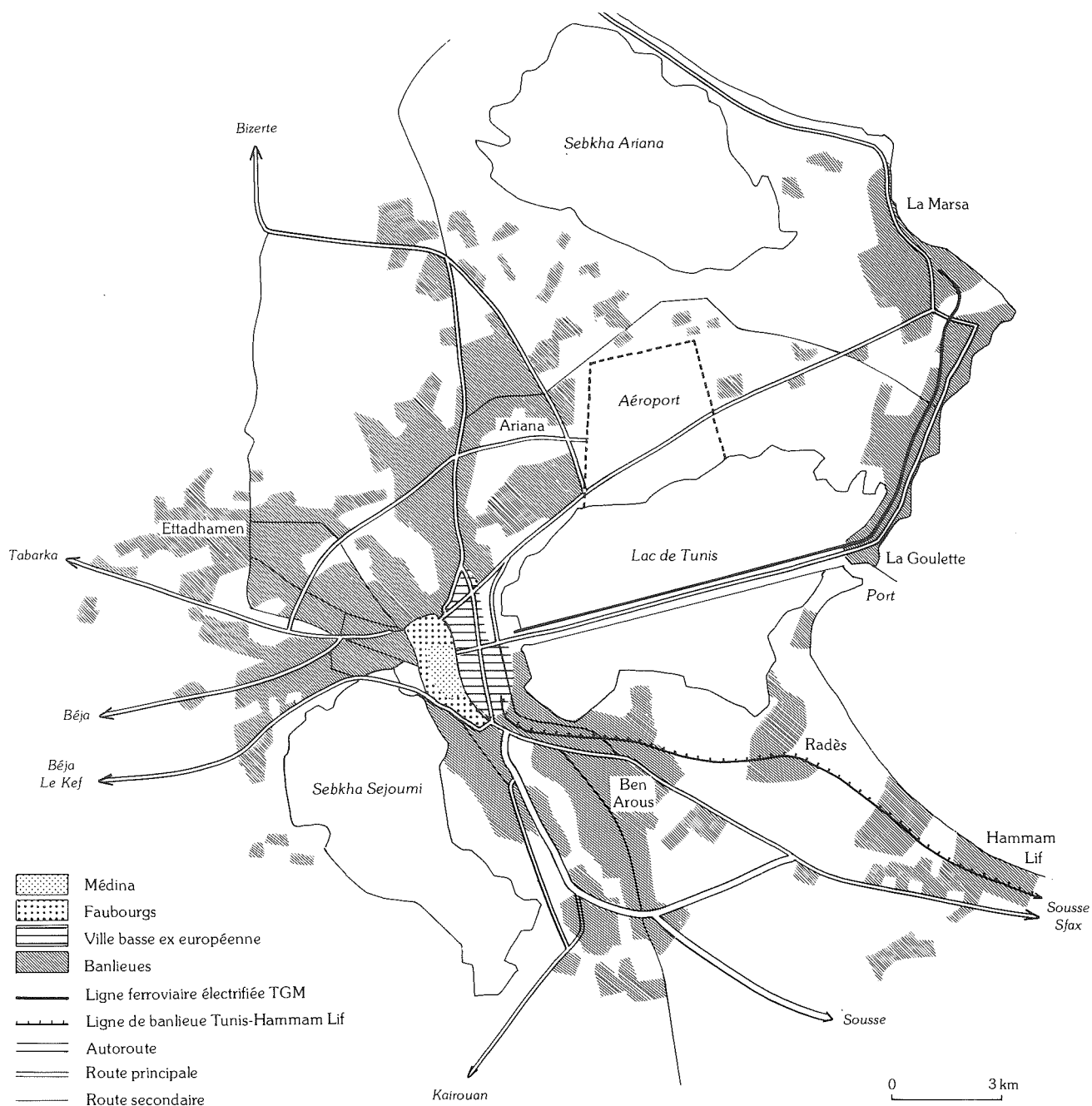


Figure 2 : Agglomération de Tunis : l'espace bâti en 1988.

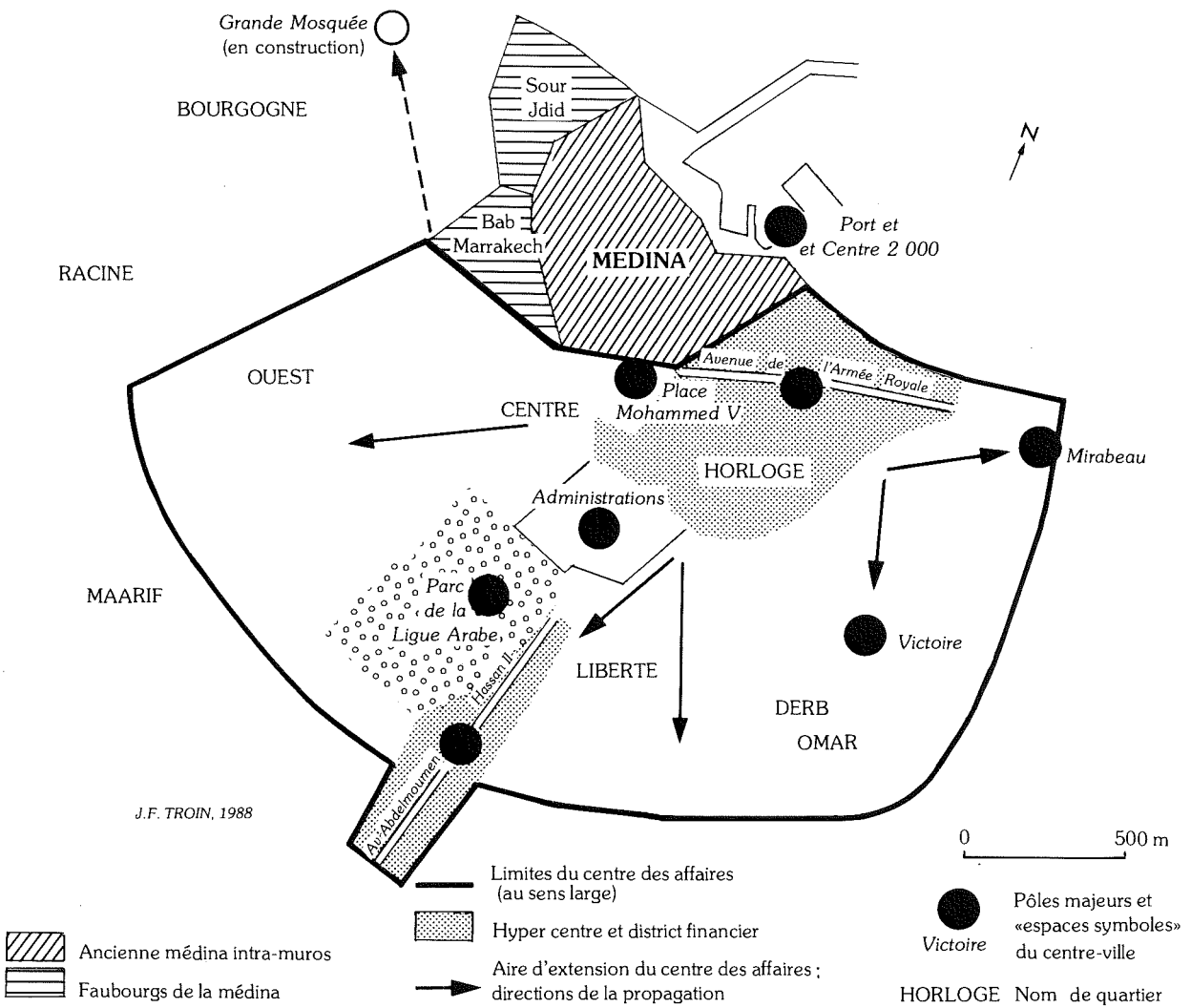


Figure 3 : Les composantes du centre de Casablanca (Croquis publié dans "Eléments sur les centres-villes dans le monde arabe; URBAMA, vol. 19, Tours, 1988, p. 163).



Comment ont résisté à cette croissance et à cette ascension des métropoles les autres villes de l'armature nationale? Quels rapports entretiennent-elles avec la cité dominante?

L'histoire reprend ici ses droits. Le Maroc qui dispose d'un ensemble de capitales provinciales ("les villes impériales"), assez bien assises dans leur région (Fès, Marrakech, Meknès) ou de villes secondaires de taille importante (Agadir, Tanger, Tétouan, Oujda) présente ainsi une armature assez équilibrée. Malgré sa puissance économique exorbitante, Casablanca ne regroupe finalement qu'un peu plus du quart de la population urbaine du Royaume. Et la "séparation des pouvoirs" entre Casablanca et Rabat est un autre élément d'équilibre.

Alger pèse plus lourdement dans la balance démographique et Oran, Constantine ou Annaba ne peuvent guère servir de contrepoids. Mais le foyer économique algérois est de moindre taille — comparé à Casablanca — notamment, on l'a vu, dans le domaine industriel. Il laisse ainsi des chances de développement régional aux villes de second rang. Cependant, la centralisation politique et administrative demeure forte et "l'arbre urbain algérien" culmine très fortement à Alger.

Tunis, enfin, n'a guère de rivale ni surtout de relais urbain, Sfax ne jouant que de très loin le rôle de ville seconde. Dans un pays de petite taille, où le développement des villes a nettement favorisé le littoral au détriment de l'intérieur, Tunis domine très vigoureusement l'ensemble du réseau urbain par sa population, par ses fonctions de commandement dans tous les domaines, par les flux qu'elle émet ou reçoit. C'est sans doute dans ce troisième cas, celui de la Tunisie, qu'il y a le plus vigoureux déséquilibre entre ville-capitale et autres cités du territoire.

### III. LES AMENAGEMENTS URBAINS : QUELLE IDENTITE POUR LA VILLE ARABE?

En dépit des soucis de préservation et d'opérations de restauration des vieilles villes, l'aménagement qui touche le coeur des grandes cités, et particulièrement celui des métropoles, se fait aujourd'hui selon des modèles et des principes extérieurs à l'aire culturelle arabe.

Des schémas d'aménagement et d'urbanisme sont importés par des bureaux d'études occidentaux et trop souvent plaqués sur la trame des cités arabes, transposant les grands schémas internationaux de zonage, de transports, de distribution des équipements. Riyadh, Le Caire, Amman et Casablanca n'échappent pas à cette influence. On pourra dire que cette tendance est aujourd'hui mondiale, mais elle est ici particulièrement visible du fait de l'importance des grandes opérations urbanistiques récentes.

Ainsi, les choix se portent vers les larges voiries pour l'automobile avec prédominance de circulation de véhicules privés, schéma aujourd'hui fortement contesté en Occident. Ceci se traduit par l'ouverture de grandes avenues dites "pénétrantes" (Damas), de quadrillages à

l'américaine avec de larges mailles (Riyadh), de rocade et d'auto-ponts (Le Caire), de liaisons par viaducs enjambant les ravins (Amman), de conceptions linéaires des quartiers en expansion appuyés sur les axes autoroutiers (Casablanca). Quand il y a développement des transports en commun, il est récent et incomplet : les réseaux de métros apparaissent tardivement, un peu pour se donner bonne conscience (Tunis avec son "métro léger", Alger avec des travaux en cours, Le Caire avec un métro lourd).

Nous noterons ensuite dans toutes les grandes villes la recherche d'une image de prestige et d'une monumentalité symbolique, bien évidente dans les capitales qui doivent s'identifier à l'Etat et refléter les aspirations de toute la nation : imposantes avenues de Riyadh, mise en valeur des édifices à Amman et promenades piétonnières sur l'oued Amman recouvert, front de Nil au Caire avec ligne de gratte-ciel recréant un mini-Manhattan, axe mémorial d'Alger de la Place des Martyrs à Riad el Fath, édification à Casablanca de la Grande Mosquée Hassan II avec percement d'une avenue triomphale à travers d'anciens faubourgs (fig. 3).

Les choix d'aménagement conduisent aussi à affirmer de nettes ségrégations sociales entre quartiers. Ce sont de fréquentes oppositions entre secteurs Ouest et Est, entre centre et périphérie, entre banlieues ouvrières ou bourgeoises. La reconquête des centres-villes n'est guère entreprise, du fait de son coût et du faible intérêt des investisseurs pour les vieux quartiers, sauf lorsqu'il y a besoin d'espaces pour les activités tertiaires supérieures. Et le schéma d'exil en périphérie (quartiers aisés de villas, accueil de classes pauvres en cités-dortoirs, implantations d'équipements encombrants) se perpétue.

Ainsi, la spécificité, le patrimoine original et la dimension culturelle ancienne de ces villes arabes sont-ils trop rarement mis en valeur. Les efforts de la fondation Aga Khan dans ce domaine apparaissent très isolés. La ville arabe demeure, au travers de multiples opérations d'urbanisme et d'aménagement, en quête de son identité. Même si l'environnement ne saurait tout expliquer, ne peut-on penser qu'il y a là un terrain favorable au développement de certaines revendications islamistes?

### CONCLUSION

Face à une internationalisation des paysages urbains, des fonctions urbaines des métropoles ou des modèles d'aménagement, la ville arabe semble aujourd'hui se chercher. Elle subit évidemment des évolutions que l'on retrouve dans bien d'autres aires géographiques. Ce qui semble lui créer une personnalité propre c'est bien son mode de vie, ses rythmes de fonctionnement, c'est aussi la recherche assidue de symboles culturels, c'est enfin une volonté partout affirmée de modernisme, au détriment sans doute d'opérations de sauvetage et de restauration des vieux quartiers. Ces actions de sauvegarde demeurent, en effet, ponctuelles — en faveur de monu-

ments — rarement globales — au service d'îlots ou districts urbains — et dans l'ensemble limitées.

Pourtant, n'y a-t-il pas là un enjeu majeur? N'est-ce pas en valorisant les permanences urbanistiques, en retrouvant les grandes références culturelles, sans pour autant cesser d'innover, que l'on assurera la survie du modèle urbain arabe qui ne devrait pas être pièce de musée mais au contraire pourrait devenir source d'inspiration pour les bâtisseurs d'aujourd'hui?

### Notes bibliographiques

- TROIN, J.-F. (Edit. scient.), 1982. L'explosion urbaine au Maghreb, *Maghreb-Machrek*, 96, Numéro spécial, La Documentation Française, Paris, 126 p.
- TROIN, J.-F. (Edit. scient.), 1985. *Le Maghreb, hommes et espaces*, Armand Colin, Paris, Collection U, Chapitres 17 et 18 de J.M. Miossec, pp. 256-289.
- CHALINE, C., 1989. *Les villes du monde arabe*, Masson, Paris, Collection Géographie, 190 p.
- MIOSSSEC, J.M. (Edit. scient.), 1986. Les métropoles du monde arabe, *Bulletin de la Société Languedocienne de Géographie*. Numéro spécial, Montpellier, 109 (2-3), 432 p.
- SIGNOLES, P. (Edit. scient.), 1986. *Petites villes et villes moyennes dans le monde arabe*, Tours, Collection Urbama, Volumes 16-17, Urbama, 837 p.
- SIGNOLES, P. *et al.*, 1980. *Tunis, évolution et fonctionnement de l'espace urbain*, Urbama, Tours, Collection Urbama, Volume 6, 259 p.
- TROIN, J.-F. (Edit. scient.), 1988. *Eléments sur les centres-villes dans le monde arabe*, Urbama, Tours, Collection Urbama, Volume 19, 275 p.

Adresse de l'auteur : Jean-François TROIN  
 Professeur à l'Université de Tours,  
 Laboratoire URBAMA du CNRS,  
 Institut de Géographie,  
 Parc de Grandmont,  
 F – 37200 TOURS