



HAL
open science

Vers un nouveau modèle d'urbanisme au Maroc et en Tunisie, quand les grands projets urbains envahissent les waterfronts : une littoralisation de l'aménagement au Maghreb entre développement urbain et creusement des marginalités

Mathilde Gaillard

► **To cite this version:**

Mathilde Gaillard. Vers un nouveau modèle d'urbanisme au Maroc et en Tunisie, quand les grands projets urbains envahissent les waterfronts : une littoralisation de l'aménagement au Maghreb entre développement urbain et creusement des marginalités. Architecture, aménagement de l'espace. 2016. dumas-01419409

HAL Id: dumas-01419409

<https://dumas.ccsd.cnrs.fr/dumas-01419409>

Submitted on 19 Dec 2016

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.

VERS UN NOUVEAU MODELE D'URBANISME AU MAROC ET EN TUNISIE : QUAND LES GRANDS PROJETS URBAINS ENVAHISSENT LES WATERFRONTS

-

Une littoralisation de l'aménagement au Maghreb entre
développement urbain et creusement des marginalités



Mathilde GAILLARD - Projet de Fin d'Etude – 2015-2016

M2 Urbanisme Habitat et Coopération Internationale - Institut d'Urbanisme de Grenoble

VERS UN NOUVEAU MODELE D'URBANISME AU MAROC ET EN TUNISIE :
QUAND LES GRANDS PROJETS URBAINS ENVAHISSENT LES WATERFRONTS

-

UNE LITTORALISATION DE L'AMENAGEMENT AU MAGHREB ENTRE DEVELOPPEMENT URBAIN ET
CREUSEMENT DES MARGINALITES

AUTEURE : MATHILDE GAILLARD

ORGANISME D'AFFILIATION :

INSTITUT D'URBANISME DE GRENOBLE –
UNIVERSITE PIERRE MENDES FRANCE

ORGANISME D'APPRENTISSAGE :

L'AVITEM - AGENCE POUR LA VILLE ET LES
TERRITOIRES MEDITERRANEENS DURABLES

DIRECTRICE DU PROJET DE FIN D'ETUDES :

MME FANNY VUAILLAT

DATE DE SOUTENANCE :

06/09/2016

NOMBRE DE PAGES : 80

NOMBRE D'ANNEXES : 2

NOMBRE DE REFERENCES BIBLIOGRAPHIQUES : 34

MOTS-CLES ANALYTIQUES :

LITTORALISATION, WATERFRONT, PROJET URBAIN, MARGINALISATION SOCIALE ET SPATIALE,
MEDITERRANEE, MAROC, TUNISIE.

MOTS-CLES GEOGRAPHIQUES :

FRANCE (MARSEILLE), MAROC (CASABLANCA, TANGER, RABAT-SALE), TUNISIE (TUNIS,
SFAX).

RESUME EN FRANÇAIS :

DANS UN CONTEXTE POSTINDUSTRIEL ET DE MONDIALISATION DES ECHANGES ET DES IDEES, LES ESPACES LITTORAUX SONT AU CŒUR DES PREOCCUPATIONS DES ACTEURS DE L'URBAIN. LES FRICHES PORTUAIRES ET LES ESPACES FONCIERS LAISSES DISPONIBLES PAR L'HISTOIRE DE NOTRE ECONOMIE FONT DE NOS FRONTS D'EAU DES ESPACES RESSOURCES PERMETTANT DE REHAUSSER LES GRANDES VILLES AU CŒUR DES DYNAMIQUES INTERNATIONALES.

AU SUD-EST DE LA MEDITERRANEE LE MAGHREB S'EST LANCE DANS DE NOMBREUSES OPERATIONS DE REHABILITATION ET REQUALIFICATION DE CES ESPACES URBANO-PORTUAIRES, DANS UNE OPTIQUE DE REVALORISATION DES VILLES COTIERES. PARMI LES OPERATIONS EN COURS, DE NOMBREUSES QUESTIONS SE POSENT QUANT AU MONTAGE ET A LA REALISATION DE CES PROJETS ET LEUR MISE EN ŒUVRE OPERATIONNELLE SUR LE TERRITOIRE.

DE CASABLANCA A SFAX, QUELLES SONT LES GRANDES DYNAMIQUES URBAINES ET TERRITORIALES EN COURS ET QUELS JEUX D'ACTEURS SONT RESPONSABLES DE CE MODELE DE VILLE QUI SE DIFFUSE LE LONG DES COTES MEDITERRANEENNES ?

ENGLISH RESUME:

IN A POSTINDUSTRIAL CONTEXT AND THE GLOBALIZATION OF IDEAS AND EXCHANGES, WATERFRONTS ARE AT THE CENTER OF URBAN PLANNING PROFESSIONAL CONCERNS. HARBORS-WASTELANDS, LEFT AVAILABLE BY THE HISTORY OF OUR ECONOMIES AND SITUATED IN COASTAL CITIES ARE BECOMING RESOURCES TO ENHANCE REVITALIZATION PROJECTS ALONG WATERFRONTS AS A WAY TO INITIATE THEIR DEVELOPMENT AND THUS BE PART OF THE INTERNATIONAL DYNAMICS.

IN THE SOUTH-EAST PART OF THE MEDITERRANEAN SEA, NORTH AFRICAN COUNTRIES ARE ENGAGED IN IMPORTANT REVITALIZATION AND REQUALIFICATION PROJECTS ON THEIR WATERFRONTS. AMONG THESE, MANY QUESTIONS ARE RISING DEALING WITH THE MONITORING AND CONCRETE APPLICATION ON THE TERRITORY.

FROM CASABLANCA TO SFAX, WHAT ARE THE MAIN ORIENTATIONS OF THOSE WATERFRONT DYNAMICS? AND WHAT ARE THE ROLES OF PUBLIC POLICIES AND URBAN PLANNING ACTORS, RESPONSIBLE FOR A NEW URBAN MODEL DEVELOPING ALONG THE COASTAL CITIES OF THE MEDITERRANEAN SEA?

TABLE DES MATIERES

REMERCIEMENTS	7
LISTE DES ACCRONYMES	8
CONTEXTE D'APPRENTISSAGE.....	9
AVANT-PROPOS : La méditerranée dans le monde actuel.....	13
INTRODUCTION	15
1. La logique « <i>waterfront</i> », un modèle urbain d'ampleur sur les littoraux méditerranéens	19
1.1. La « conquête d'un front de mer citoyen » comme modèle d'urbanisme contemporain ? Les enjeux et tendances de réappropriation des littoraux	19
1.2. « L'économie de vitrine » en débat ? L'exemple du projet Euromediterranee à Marseille	25
2. L'inscription des « grands projets urbains » sur les littoraux au sud de la Méditerranée : quels renouveaux urbains ?	32
2.1. La montée en puissance de l'urbanisme de projet au sud de la Méditerranée : une logique <i>waterfront</i> ambitieuse qui se démultiplie.....	32
2.1.1. Les enjeux de réappropriation des waterfronts au Maroc et en Tunisie : des préoccupations démographiques, économiques et environnementales inquiétantes	32
2.1.2. Les grands projets urbains de <i>waterfront</i> au Maroc et en Tunisie : localisation et description.....	35
2.2. Analyse des projets : visions communes et gouvernance centralisée. Quelle intégration des projets sur les territoires locaux ?	53
2.2.1. Des aspirations territoriales fortes : le marketing territorial au cœur de ces grands projets	53
2.2.2. Des modes opératoires centralisés qui questionnent l'intégration des projets dans leur environnement urbain et politique	55
3. L'urbanisme de projet : entre réaffirmation des territoires et creusement des marginalités ?... 59	
3.1. De nouvelles tendances et usages injectés sur les territoires littoraux dans une optique de développement global : quelles réponses des acteurs de l'urbain ?	59
3.2. Vers une amplification des fractures urbaines et sociales ?	64
3.2.1. La réforme sociale au prisme de la littoralisation : Les problématiques de l'habitat informel : La réforme VSB, des « Vitrites sans Bidonvilles » ?	64
3.2.2. Conflits de territoires et réactions citoyennes : les habitants se mobilisent dans la Vallée du Bouregreg	67
CONCLUSION : « Global change, local pain » ?	71
BIBLIOGRAPHIE.....	75
ANNEXES.....	79

REMERCIEMENTS

Merci à Fanny VUAILLAT, pour son appui et ses conseils, et à l'Institut d'Urbanisme de Grenoble pour m'avoir permis d'accéder à leurs ressources,

Merci à l'équipe AViTeM - Villa Méditerranée pour leur accueil, leurs idées et leur présence tout au long de mon apprentissage,

Merci aux Marocains et Tunisiens rencontrés cette année qui m'ont transmis le goût de leur histoire et leur culture, source d'inspiration et de curiosité dans mon travail,

Merci aux diverses personnes rencontrées à Marseille et ailleurs pour leur envie d'échanger et de mûrir des idées,

Et merci à mes proches pour leur écoute et leur soutien précieux.

LISTE DES ACCRONYMES

AAVB : Agence pour l'aménagement de la Vallée du Bouregreg

AGAM : Agence d'urbanisme de l'Agglomération Marseillaise

ANAH : Agence Nationale de l'Habitat

AViTeM : Agence pour la Ville et les Territoires Méditerranéens Durables

ARLEM : Assemblée Régionale et locale Euro-Méditerranéenne

EPAEM : Etablissement Public d'Aménagement Euromediterranee

MENA : Middle East and North Africa (« Moyen-Orient et Afrique du Nord »)

PAM : Plan d'Action pour la Méditerranée

PAS : Plan d'Aménagement Spécial

PSEM : Pays du Sud Est de la Méditerranée

SDAU : Schéma Directeur d'Aménagement Urbain

SEPTS : Société d'Etudes et de Promotion de Tunis Sud

SPLT : Société de Promotion du Lac de Tunis

UpM : Union pour la Méditerranée

VIP : Villes Interfaces Portuaires (groupement de recherche)

VSF : Villes sans Bidonvilles

CONTEXTE D'APPRENTISSAGE

L'AViTeM, Agence pour la Ville et les Territoires Méditerranéens Durables, est un Groupement d'Intérêt Public créé en 2012 par un consortium de membres fondateurs : l'Etat français (CGET, ex-DATAR), la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur, la Communauté urbaine Marseille Provence Métropole, la Communauté d'agglomération Toulon Provence Méditerranée, la Ville de Marseille, l'Etablissement public Euromediterranee et l'Institut de la Méditerranée, rejoints par la Métropole Nice-Côte d'Azur, ainsi que le Ministère des Affaires Etrangères et du Développement International en juillet 2015.

L'objectif principal de l'Agence est de mettre en place un dispositif d'échange d'expérience, d'expertise, de formation et de coopération permettant de promouvoir des démarches intégrées et exemplaires de développement urbain et territorial dans les pays méditerranéens. Installée à Marseille, l'AViTeM regroupe trois pôles de travail. Le Pôle Coopération a pour mission de monter et gérer des projets avec des pays du pourtour méditerranéen sur plusieurs thématiques telles que l'aménagement et la gestion des zones côtières littorales, l'innovation, ou l'amélioration de la qualité de l'air ; dans une optique d'expérimentation et de dissémination de bonnes pratiques en matière de politiques urbaines et territoriales et de développement régional. Le Pôle Formation a pour principale activité la mise en place d'un cycle annuel de formation destiné aux cadres de l'aménagement du territoire de tous les pays méditerranéens. Chaque cycle se caractérise par trois à quatre semaines de formations ayant lieu dans différentes villes méditerranéennes, dans l'optique d'échange et de mise en perspective de diverses pratiques et expériences liées au développement urbain et territorial. Le Pôle Communication est chargé de la dissémination et de la promotion de multiples évènements mis en place par l'AViTeM. Depuis janvier 2015, une fusion a eu lieu entre le GIP et la Villa Méditerranée, créatrice d'évènements socio-culturels de promotion de la coopération méditerranéenne, renforçant la visibilité de l'AViTeM et ses vocations.

Dans le cadre de ma formation en Master 2 Urbanisme Habitat et Coopération Internationale, j'ai eu l'opportunité d'effectuer un apprentissage au Pôle Formation de l'AViTeM, pour une durée de 10 mois, à partir du mois de décembre. Dans ce cadre, mes

missions consistaient principalement à accompagner ma collègue et responsable d'apprentissage, Christèle Angeneau, dans le montage des séminaires : documentation, préparation d'un programme, lien avec les intervenants ; mais aussi prise de note et rédaction de synthèses sur chacune des sessions organisées. Cette année, le Cycle, thématique « La ville dans son territoire », s'est tenu à Fès (en mars) puis à Marseille (en mai) et se tiendra très prochainement à Barcelone (en octobre).

Dès la mi-avril, ces missions ont été chamboulées par le départ soudain de ma responsable. Ajoutée à une confusion générale sur la suite des séminaires de cette année et l'avenir du Pôle, j'ai dû m'adapter rapidement à une nouvelle situation d'autonomie complète, mais aussi de surcharge dans la préparation du second séminaire du Cycle. Une fois le séminaire passé, j'ai souhaité me rapprocher du Pôle Coopération afin de les accompagner dans le montage de projets européens ; avec une thématique ciblée sur le principe de « formation » dans la gestion et la protection des zones côtières face au changement climatique en Méditerranée.

Le thème des zones côtières a été l'objet de nombreuses de mes recherches, tout au long de mon apprentissage. Soutenue par une situation géographique dans laquelle cette thématique est centrale, j'ai souhaité questionner les rôles, fonctions et devenir de nos littoraux méditerranéens. Les recherches sur Fès, et sur le contexte marocain, m'ont guidée vers ce questionnement plus précis : que représentent les littoraux au Maroc et quels sont leurs rôles, fonctions et devenir dans un contexte de littoralisation des hommes et des activités croissante sur ces espaces ?

Mon apprentissage se déroulant à Marseille, j'ai été amenée à vivre et côtoyer les récents aménagements produits dans le cadre du projet Euromediterranee, dont les enjeux et débats ont piqué ma curiosité quant aux impacts d'opérations lourdes sur le territoire local. Afin de conserver un regard objectif sur mon travail j'ai choisi d'écarter cet exemple de mes études de cas et de me concentrer sur les pays situés au sud de la Méditerranée.

Ce mémoire de fin d'études permet d'approfondir certains questionnements qui ont été soulevés lors des échanges engagés pendant les séminaires, tout en mettant en perspective des phénomènes actuels qui ont cours dans le monde entier et sont sujets de nombreuses analyses chez les professionnels de l'urbain.

« Nos littoraux sont évidemment le miroir de notre société. Là plus qu'ailleurs peut être se cristallisent nos désordres, nos intérêts, nos contradictions, nos angoisses de l'avenir et nos capacités à le maîtriser. Notre comportement sur les littoraux traduit la manière dont nous traitons l'espace dans sa globalité, reflète nos conceptions du monde et de son devenir ».

(Bavoux, 1997)

« Il y a trois sortes d'hommes : les vivants, les morts et ceux qui vont sur la mer ».

(Platon)

AVANT-PROPOS : La méditerranée dans le monde actuel

Berceau de nombreuses inspirations et activités, l'espace méditerranéen occupe la littérature et les rêves depuis des siècles. Lieu de commerce, de mélange des savoirs, des religions, de l'artisanat... l'importance de la Méditerranée est plus grande que son aire ; et aujourd'hui, trois continents cohabitent autour de cet espace d'importance géopolitique et culturelle.

En 2008 le projet de l'Union pour la Méditerranée est signé, rassemblant 43 Etats du pourtour méditerranéen engagés dans une volonté de dialogue. Au sein de l'Union, l'Assemblée Régionale et locale Euro-Méditerranéenne (ARLEM) créée en 2009, vient renforcer les initiatives lancées dans le cadre de l'UpM en travaillant sur des projets concrets e lien avec notamment le développement urbain et territorial durable, le processus de décentralisation, etc.

Depuis la publication d'une image « choc » cet automne, de nombreux débats ont été soulevés et entendus sur la polémique de l'immigration. Au cœur de ces débats, l'espace méditerranéen est plus que jamais remis en cause, ainsi que ses littoraux, frontières et interfaces du monde actuel et de nos Etat-nation. A la fois rêves lointains, lieux d'opportunités et véritables murs de honte et de malheurs, ces interfaces sont au centre de plusieurs préoccupations au travers desquelles la Méditerranée « se réveille et réclame sa place dans le méandre et la guerre des nations »¹.

Entre cohabitation et distance, histoires communes et fossés culturels, volonté de dialogue et soulèvement des frontières, une volonté est née de réfléchir sur l'importance de cet espace méditerranéen, ses frontières et interfaces. Comment qualifier ses littoraux, leur accessibilité, leurs fonctions, leur histoire et leur développement ? Quels sont les liens actuels entre les Hommes et la mer ? Comment les littoraux participent à cette relation ? Et dans un monde qui se transforme, quels sont les moyens employés pour dicter la perception citoyenne et humaine de ces espaces ?

¹ Propos de Salah Stétié recueillis lors d'une conférence « La Méditerranée tragique d'aujourd'hui, interrogations et perspectives », co-organisée par l'Institut Français de Fès et l'Université Euro-méditerranéenne de Fès en mars 2016.

« La méditerranée n'est ni un obstacle, ni un trait d'union : elle sera ce que les volontés des politiques et des citoyens en feront »².

L'étude que je présente permet de mettre en perspective et relation plusieurs opérations urbaines en cours sur les littoraux du pourtour méditerranéen : un bain de soleil autour de la Méditerranée, odeurs de thym et d'oliviers, ambiances grecques, romaines, arabes et andalouses qui s'y sont forgées... font de cet espace un espace unique à comprendre et étudier.

² Moriconi-Ebrard et Dinard, 2000.

INTRODUCTION

Depuis moins d'un siècle, les littoraux sont devenus des espaces privilégiés en termes d'attractivité et de développement économique. Les années 1980-1990, marquées par de nombreux changements sociaux et économiques à l'échelle mondiale, voient se développer des visions nouvelles de l'urbain, à travers lesquelles le territoire et son aménagement deviennent facteurs de développement « par leurs capacités à attirer les activités, les investisseurs et les Hommes » (Roncayolo, 2010). Cette méthode du « projet urbain » pensé comme une stratégie d'ensemble pour le territoire, répondrait à la fois aux dimensions économiques, sociales et culturelles du territoire, nécessaires au développement des territoires. A travers ce nouveau modèle, les espaces littoraux sont parmi les plus touchés.

Les définitions du « littoral » ont largement évoluées à travers le temps. Dans les textes et rapports, on tend de plus en plus à définir un espace géographique convoité, valorisable, à protéger. L'analyse de Bernard Bousquet dans la Revue Juridique de l'Environnement (4/1990) distingue trois définitions possibles du littoral : le littoral « nature », le littoral « d'œkoumène », relatif à l'espace habité et mis en valeur par l'Homme. C'est un espace étroit (fini) où toutes les activités que la mer et la côte appellent y coexistent de façon plus ou moins pacifique. Tous les conflits s'y cristallisent d'une manière ou d'une autre, selon des logiques de développement ou de déclin. Enfin, le littoral « d'institutions » qui régissent les textes réglementaires en tentant de cerner au plus près les deux autres définitions.

Depuis le milieu du 20^{ème} siècle, les premières opérations de reconversion des littoraux se sont diffusées depuis les Etats-Unis et à travers toute l'Europe et les pays du Sud-Est de la Méditerranée (PSEM). Prenant exemple sur les résultats des réaménagements portuaires aux Etats-Unis et en Europe du nord, c'est à partir des années 1990 que les villes du sud de l'Europe (Barcelone, Naples, Marseille...) affichent leur volonté de renouer avec « un port qui leur échappe et les ignore ». Cette « littoralisation » des hommes et des activités a été portée et alimentée par des intérêts d'abord économiques, considérant que les espaces littoraux sont des ouvertures privilégiées au commerce maritime mondial ; activant un « nouveau départ » pour ces régions. Pour Moriconi-Ebrard et Dinard ces « lignes convoitées des espaces nationaux », sont stratégiques à plusieurs raisons : leur position pour les

échanges, le commerce, la capacité d'attraction, leur forte densité... La « littoralisation » ici est donc définie par ce phénomène d'urbanisation du littoral réinvesti, contrairement aux espaces intérieurs qui « se vident de leur substance et de leurs habitants »³.

Dans son œuvre « Naples-Marseille : Waterfront attitude », Rodrigues-Malta s'intéresse à ces mouvements de reconversion des espaces portuaires délaissés, une thématique majeure de l'urbanisme contemporain qui se développe dans les cités de l'Europe du Sud et posent des questions quant à l'originalité des opérations engagées sur les *waterfronts* et l'identité des villes concernées. Pour cette auteure, ces grands projets urbains affichent clairement une « sensibilité aux effets strasses et paillettes qui ont accompagné les transformations » dans la mesure où la mise en valeur de l'interface ville-port est pensée comme « une puissance cosmétique capable de participer à la transformation d'une ville ternie par les mutations de leurs bases économiques et sociales » (Rodrigues-Malta, 2001).

Depuis quelques années, le mouvement s'étend dans les PSEM où de nombreuses villes se lancent dans des opérations de grande envergure, selon le modèle de projet urbain, pour la requalification et reconversion de leurs espaces portuaires et côtiers. Ces phénomènes, devenus des « objets » urbains connus à travers le monde, posent plusieurs questions. Si les opérations montrent certaines tendances communes dans les divers projets de *waterfronts* présentés, l'objet de ce mémoire est de comprendre dans quelle mesure les modes opératoires et visions de ces grands projets urbains impactent les populations et les territoires. A partir de plusieurs exemples issus du Maroc et de la Tunisie, l'objet de cette étude est de questionner à la fois le modèle urbain développé, mais aussi la gouvernance du projet afin d'identifier ses impacts sur le territoire littoral et ses habitants en termes d'urbanité (formes des espaces, usages, activités, modes de vie...), de lien social et d'inclusion des habitants dans les réflexions et application de ces opérations.

Comment la littoralisation des projets urbains au Maghreb impacte les territoires et les populations et participent d'une réaffirmation des territoires et de leurs habitants ou de l'accentuation des frontières socio-spatiales ?

³ Depuis le milieu du 20^{ème} siècle, la distance moyenne entre les agglomérations de plus de 10 000 habitants dans les régions littorales a considérablement réduite : elle est passée de 21.1 Km en 1950 à 14.2 Km en 1995 ; tandis que la distance moyenne entre les agglomérations des autres régions a moins fortement diminuée : elle est passée de 23.4 Km en 1950 à 18.7 Km en 1995 (Plan Bleu, 2001).

Afin de répondre à ce questionnement, deux hypothèses sont formulées. La première considère que l'aménagement des *waterfronts* et les activités développées ont permis un développement territorial fort, une rationalisation de l'occupation de ces « marges urbaines » (c'est-à-dire les espaces délaissés et vidés de leur attractivité) et une promotion de la diversité sociale et de la diversité des activités. Les opérations procurent un nouveau rayonnement au territoire local, voire à une échelle plus large, avec une inscription adéquate du projet dans le territoire.

Une seconde hypothèse laisse à penser que les réalisations de ces projets de grande envergure ont eu pour effet de renforcer les marginalisations et disparités socio-spatiales avec une forte « gentrification » des espaces et la perte de nombreuses activités (traditionnelles notamment). Le mode de gouvernance des projets est aussi questionné par rapport à l'intégration et la participation des acteurs locaux et des habitants, mais aussi par rapport à l'engagement de l'Etat dans ces projets, impactant les modalités d'intégration du projet dans son nouveau territoire.

Après une introduction sur les enjeux de l'aménagement littoral et portuaire dans leur dimension urbaine, sociale, économique et environnementale aujourd'hui, l'objectif est de mettre en perspective plusieurs études de cas présentant des projets urbains en cours sur les littoraux du sud-est de la Méditerranée. La logique de *waterfront*, sur laquelle se développent ces grands projets, propose un modèle urbain bien particulier dont des exemples tirés des fronts de mer au Maroc et en Tunisie permettront d'en rendre compte. Ce modèle affiche plusieurs points de convergence tant au niveau de la forme urbaine injectée sur ces territoires que dans les fondements et visions du projet impulsés par les acteurs en charge. De Casablanca à Sfax, les mutations de ces fronts d'eau, lieux de « productions urbaines accélérées » (Barthel, 2006) ne sont pas sans poser problème. Nous allons voir que ce modèle de développement soulève un certain nombre de questionnement quant aux impacts de ces productions sur le territoire et ses habitants, depuis le montage du projet jusque dans sa mise en œuvre opérationnelle.

Les exemples sont nombreux, et présentent pour chacun d'eux des spécificités et questionnements marquants, permettant de couvrir un panel d'interrogations quant aux effets et enjeux de la littoralisation. L'étude ne cherche pas à comparer les projets par la

juxtaposition des éléments puisqu'ils relèvent de contextes variés (en termes d'échelles d'action, d'acteurs, de ressources) mais tend plutôt à une tentative de catégorisation de la logique *waterfront* en mettant en perspective différents cas observés à l'échelle méditerranéenne et internationale (Barbier, 2015). L'approche choisie propose un éclairage des tendances observées, dans un contexte de compétition urbaine mondialisée dans lequel les espaces publics, et notamment les espaces urbano-portuaires, vitrines d'un nouveau modèle d'urbanité, font l'objet d'attentions prononcées par les pouvoirs publics et les investisseurs (Margier, 2015).

L'approche de cette réflexion se veut à la fois urbaine, politique et sociologique afin de mieux cerner les enjeux de la réaffirmation des territoires littoraux, la gouvernance des projets et systèmes d'action des processus engagés, ainsi que leurs effets sur le territoire et sur les populations.

Sur la base d'une littérature riche et variée (articles scientifiques, articles de presse, documents des projets...), les réflexions ont pu être alimentées tout au long de ma recherche par des observations *in situ*, grâce aux séminaires organisés à l'AViTeM, séminaires destinés aux cartes de l'aménagement du territoire du pourtour méditerranéen, dont la cohorte annuelle était composée essentiellement de marocains et tunisiens engagés dans certains des projets étudiés.

Parmi les parties qui composent le déroulement de l'étude, certaines mettent plus en avant des exemples tirés du Maroc. Ce léger déséquilibre reflète à la fois mes connaissances plus fournies du territoire marocain, mais aussi la masse d'informations disponible sur certains des cas présentés. Cependant il m'a tout de même semblé primordial de questionner les projets à l'œuvre en Tunisie, qui, comme nous le verrons, sont parmi les « joyaux de plaisance » et « plus grands grand projets urbains du moment dans le Monde arabe ».

1. La logique « *waterfront* », un modèle urbain d'ampleur sur les littoraux méditerranéens

1.1. La « conquête d'un front de mer citoyen » comme modèle d'urbanisme contemporain ? Les enjeux et tendances de réappropriation des littoraux

« De nos jours, la mondialisation des échanges fait des mers et des océans les plus modernes des espaces géostratégiques : leur contrôle à partir des côtes devient alors une absolue nécessité pour les grandes économies désirant conquérir des marchés ». (Miossec, 1998). Ces propos résument les mouvements mondiaux à l'œuvre et la place stratégique des littoraux dans ces derniers. Pour Benaïssa, consultant AViTeM et animateur/coordonateur des séminaires de l'AViTeM « une nouvelle géographie du monde se dessine » (Benaïssa, 2016). La mondialisation et la libéralisation des échanges, avec une multiplication des échanges maritimes, transforment profondément les zones littorales qui concentrent des populations urbaines de manière exponentielle. Dans cette nouvelle géographie du monde, les villes portuaires occupent une place de plus en plus importante et font l'objet d'une attention multipliée sur l'environnement urbain et naturel. Depuis 1945, les échanges mondiaux (dont 90% sont des échanges maritimes) ont été multipliés par 10, entraînant de ce fait une multiplication des infrastructures, des interfaces et nœuds, mais aussi la création d'espaces plus dynamiques et transfrontaliers qui attirent et y fixent les Hommes. Face à ces synergies, les pays sont contraints à s'orienter vers une politique de compétition, dans laquelle les métropoles portuaires dépassent un niveau uniquement fonctionnel pour se muer en lieux d'attractivité, mais aussi de conflits.

Les espaces portuaires font, depuis quelques années, l'objet de nombreuses réorganisations, requalifications et reconversions dont les enjeux et préoccupations sont à la fois économiques, politiques, environnementales et sociales. Dans le domaine de l'urbanisme et de l'aménagement urbain, la ville portuaire est devenue, ces 15 dernières années, un objet d'intérêt croissant pour ses professionnels. Ces espaces, soumis à des « crises d'identité » nombreuses (Ducruet, 2005) présentent des mécanismes de développement complexes de

par les liens et interdépendances qui font les systèmes « ville » et « port », lieux de passages, de flux, de nœuds, de marchés, de contraintes spatiales, etc.

« Dans l’imaginaire collectif véhiculé par la littérature, la chanson ou le cinéma⁴, le port est longtemps resté un quartier sordide, misérablement peuplé et livré aux déambulations des matelots ivres, [...] aux prostituées, [...] une sorte d’envers, d’enfer, de la ville, [...] lieu du drame sans issue sur fond de trafics illicites et de menées gangstériennes » (Prelorenzo, 2011). Ces espaces portuaires, font figures de « monde à part ». Leurs organisations, activités et usages propres ont été bousculés par une pression croissante d’urbanisation et un renversement des modes d’occupation et usages du territoire.

Les relations entre les villes et leur port ont largement évoluées dans l’histoire. Depuis le 19^{ème} siècle aux années 1950 existait une stricte séparation entre la ville et le port, aussi bien géographiquement, économiquement et politiquement. Dès les années 1950 aux Etats Unis et 1960 en Europe, cette crise identitaire de l’espace portuaire va être largement bousculée, jusqu’à faire table-rase de la mémoire urbaine et patrimoniale de ces sites. Les premières opérations de reconversion des ports ont été recensées aux Etats-Unis dans les années 1950 : à Baltimore, le « Inner Harbor » représente une opération pionnière dans la requalification portuaire.

C’est à partir des années 1980-1990 que le phénomène s’étend au-delà de l’Atlantique avec des projets en Angleterre notamment (Londres, dans les années 1980, puis Liverpool), puis au sud de l’Europe avec des opérations mondialement connues telles qu’à Barcelone avec le cas emblématique de l’opération 22@Barcelona, ou encore les opérations Euromediterranee à Marseille ou Hafen City à Hambourg. De plus en plus, les projets s’accompagnent d’actions pour la culture, les loisirs, le tourisme et les activités directionnelles. On remarque un fort recours à des architectes de renommée internationale (le musée Guggenheim à Bilbao conçu par l’architecte Frank Gehry, la Villa Méditerranée à Marseille conçue par l’architecte Stefano Boeri, la Torre Agbar à Barcelone, conçue par l’architecte Jean Nouvel...), à l’organisation de grands évènements (Marseille, capitale de la Culture 2013, Les Jeux Olympiques de Barcelone) ou d’une grande infrastructure de transport (la future gare multimodale de Sagrera à Barcelone) pour marquer le projet. «

⁴ L’auteur cite notamment Jacques Brel (« Le Port d’Amsterdam »), Edith Piaf (« Milord ») ou encore Marcel Carné (« Le Quai des Brumes »).

Somme toute, avec des degrés variés, toutes ces opérations de reconversion affichaient une volonté claire de créer de nouvelles fonctions pour ces interfaces urbano-portuaires » (Cattedra, 2011). En Europe, en 2004, sur 73 villes portuaires, 51 sont déclarées engagées dans une opération de réaménagement urbano-portuaire.

Ces grands projets de requalification et de reconversion des zones urbano-portuaires et littorales montrent des tendances et récurrences mondiales. Tout d'abord, les villes engagées dans de telles opérations affichent une volonté de réconcilier la ville avec la mer ; à travers laquelle les métropoles maritimes sont en quête d'attractivité à partir de leur littoral. De plus, les littoraux apparaissent comme des réserves foncières centrales pouvant servir au développement de l'attractivité de la ville, pour lequel le paysage, les fonctions et l'image jouent un rôle central dans une dynamique de compétition interurbaine et d'internationalisation de la ville. C'est l'apparition des « *waterfronts* ».

Le terme de « *waterfront* » (dont la traduction directe en français « front de mer »), évoque bien plus une tendance qu'un espace géographique ou localisé, contrairement à la définition française du terme. C'est un objet bien spécifique, « une atmosphère balnéaire, ludique et colorée » (Rodriguez-Malta, 2001) qui décrit une réelle interaction entre deux environnements, l'urbain et le naturel, à partir de laquelle se développe un espace public, ludique et dynamique. La définition d'un « *waterfront* » dans le *Cambridge Dictionary* « *a part of a town that borders the sea or a lake or river*⁵ » combine ces deux aspects : l'urbain et le naturel de l'objet. Pour Umut Pekin Timur, « un équilibre est établi entre la nature et la vie sociale, pour un développement urbain durable⁶ », environnement dans lequel l'eau, en tant qu'élément naturel fonctionnel, structurant et esthétique, apparaît comme un élément permettant à la fois de cadrer mais aussi d'orienter un certain modèle urbain. C'est à partir de cet élément naturel, qui apporte une plus-value à l'aménagement urbain, que s'organisent les espaces, leurs usages (récréationnels, confortables, ludiques et sportives...) et leurs ambiances (visuelles, auditives, psychologiques, tactiles...). Tandis que les fronts de mer témoignaient jusqu'à présent d'un changement de modèle socio-économique, ils sont dorénavant les piliers de mutations urbaines, annonciateurs d'une nouvelle croissance et développement de la ville.

⁵ En français : « Une partie de la ville qui borde une mer, un lac ou une rivière ».

⁶ Traduit de l'anglais « *The balance is established between nature and social life for a sustainable development of cities* », dans Umut Pekin Timur, "Urban Waterfront Regenerations", Chap. 7, Intech, 2013.

Devant ces enjeux, l'aménagement du territoire présente une dynamique double. A la fois, la nécessité de renouer la terre avec la mer et permettre son accessibilité et son usage ; mais également la revalorisation et réanimation d'espaces longtemps laissés en friche et devenus inattractifs, voire repoussants. C'est d'abord par une séparation des activités et une hiérarchisation des espaces urbano-portuaires (espaces industriels, espaces de stockage de containers, espaces de promenade/de loisirs) que s'enrichit le littoral, alimenté par une évolution qualitative et quantitative des biens et services et de l'espace. Se développent alors une promotion du tourisme urbain et balnéaire, des activités de loisirs, des équipements de prestige, etc. Par un système de collaboration entre des acteurs publics et privés, les objectifs de ces opérations sont la valorisation de l'espace par la création d'un « paysage esthétisé et d'animations continues » afin d'offrir aux usagers un « paysage 24 heures sur 24 », combinant bureaux, logements, commerces, activités culturelles et de loisirs pour créer de véritables quartiers urbains (Bergsli, 2011).

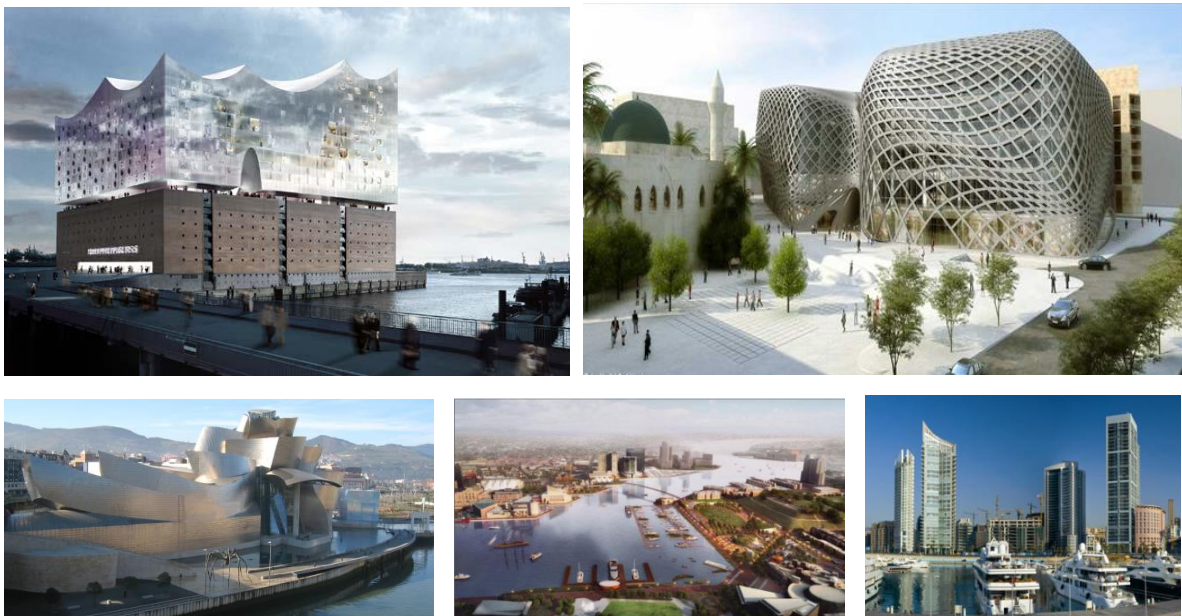


Figure 1 : Le Glassy Elbphilharmonie (Hambourg) – Source : Google ; Figure 2 : Le Department Store (Beirut) - Source : AR Hourie Entreprise ; Figure 3 : Le Musée Guggenheim (Bilbao) - Source : Google ; Figure 4 : Le Inner Harbor (Baltimore) - Source : Waterfront Partnership of Baltimore ; Figure 5 : Beyrouth Waterfront - Source : Solidere.

Les exemples ci-dessus sont tirés de 4 projets de *waterfronts* : l'Inner Harbor à Baltimore, le projet Solidere à Beyrouth, le Ria 2000 (« la nouvelle Mecque de l'urbanisme »⁷) à Bilbao et

⁷ Masbounji, 2008.

la Hafen City à Hambourg. Mis côte à côte, ils illustrent cette « économie de vitrine » (Rodrigues-Malta, 2001, 2004), une nouvelle forme d'urbanité dont les caractéristiques communes affichent clairement une sensibilité esthétique et écologique et une généralisation du goût pour les espaces balnéaires.

Dans cette dynamique internationale, c'est d'abord par le biais d'une vision moderne et attractive et des équipements iconiques, que se construit une véritable promotion du projet. A travers cette promotion de l'urbain, on peut remarquer une répartition des espaces accentuée sur des équipements à dominance commerciale, ludique et culturelle avec au cœur, la mise en avant d'espaces publics à visée métropolitaine ; une mixité des usages et des fonctions – pour un modèle « citoyen » de *waterfront*.

La Hafen City à Hambourg : une cité du savoir et du sport

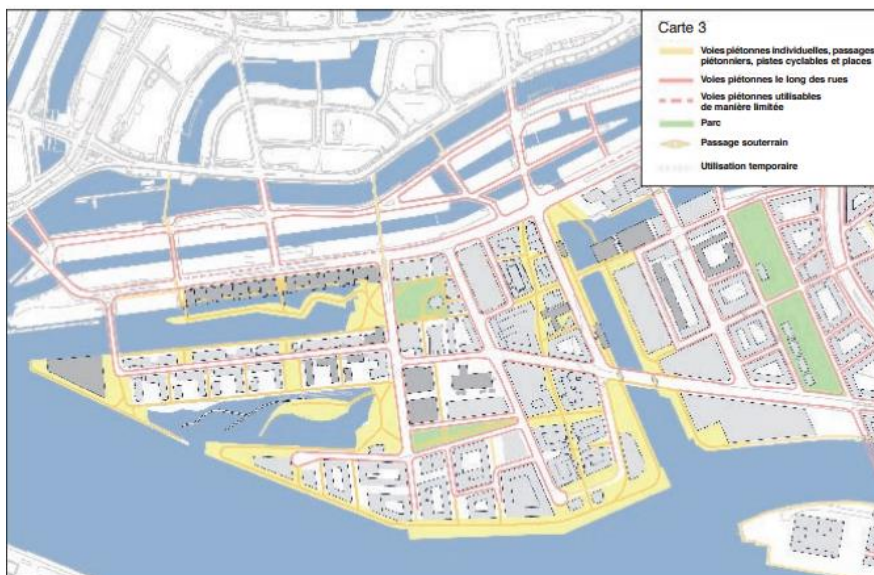


Figure 6 : Carte d'utilisation de la voirie : un accent sur l'accessibilité douce et piétonne ; Figure 7 : Carte d'occupation des sols ; Figure 8 : Hambourg accueille les Jeux Olympiques ; Figure 9, 10, 11 : Promenade sur le front de mer – Sources : BSU Hambourg et Google images.

Beirut Central District : « la finesse du Moyen-Orient »⁸



Figure 11 : Beyrouth Master Plan ; Figure 12 : Beyrouth New Waterfront ; Figure 13 : Le port de Beyrouth ; Figure 14, 15, 16 : Les espaces publics du New Waterfront District – Sources : Solidere.

Ouverture des espaces, constructions de masses visibles et iconiques, aménagement d’espaces de plaisance, de promenade, mais aussi de lieux de tourisme, de loisirs, de culture, de récréation... le modèle urbain de *waterfront* s’attache particulièrement à rompre avec une image dépassée des espaces industriels et portuaires fermés et réservés à certains types d’usages et usagers. Devenu un espace « citoyen », le *waterfront* est aménagé comme un espace public, ouvert et adapté à toutes les populations qui doivent y trouver, de jour comme de nuit, par la mer et par la terre, une qualité de vie dans tous ses aspects économiques, sociaux et culturels pour un plaisir « citoyen » partagé et continu. Autant du point de vue de la forme et du design des équipements, que dans les fonctions du bâti renouvelé ou construit, cette ère du *waterfront redevelopment*, un capitalisme urbain et

⁸ Solidere.

récréatif, relève bien d'un modèle urbain spécifique que la sémantique du « front de mer » ne peut pas qualifier.

Pour Rodrigues-Malta, l'assurance de ce modèle pose question. Va-t-on vers une identité uniquement portuaire d'une ville ? Vers un désengagement entre le port et le centre-ville ? La *waterfront attitude* se définit-elle par une réunion de musées nationaux ? Plus loin dans le débat, quels sont les impacts de ces aménagements et transformations sur le territoire « nouvellement » investi ? Comment sont pensés, organisés et mis en œuvre ces projets et dans quel but ? Pour quelle population ? L'exemple du projet Euroméditerranée à Marseille introduit le débat : entre développement local et frustrations, quels sont les visions politiques et urbaines de tels projets ?

1.2. « L'économie de vitrine » en débat ? L'exemple du projet Euroméditerranée à Marseille

Les fronts de mer font l'objet de toutes les attentions, ces « logiques *waterfront* » ou « économies de vitrine » (Rodrigues-Malta, 2001, 2004) qui se développent dénoncent la nouvelle affectation de ces espaces et leur inscription dans une « attraction symbolique » (Bergsli, 2008). Face à ces logiques, les villes du littoral méditerranéen ne font pas exception. Une étude effectuée par l'AGAM en 2013 retrace l'histoire de l'essor des villes portuaires et de la littoralisation en Méditerranée. Le tournant colonial marque profondément ces espaces devenus stratégiques pour développer les échanges entre métropoles et colonies. Après l'indépendance, la « macrocéphalie » (c'est à dire la primatie d'une ville dans un réseau de villes) continue son essor en proposant des villes-port modernisées et attractives. Aujourd'hui, sur l'ensemble du bassin Méditerranéen, 68.8% de la population urbaine des régions côtières se situent dans une bande de 10 Km. Le développement de l'industrie et de l'économie touristique sur les littoraux et les migrations des populations depuis les plaines et les montagnes vers les villes ont contribué à l'expansion de ces espaces. L'histoire du développement du Maroc illustre bien ces derniers propos. Fès et Meknès, capitales impériales historiques, se retrouvent depuis l'époque coloniale reléguées dans un second plan, avec le développement exponentiel des bandes littorales atlantique et

méditerranéenne où les villes de Casablanca, Rabat et Tanger dominant. Plus qu'un impact sur le rayonnement des villes, c'est l'organisation les usages des cités qui ont fait l'objet de grands bouleversements.

D'après Jager, deux phénomènes caractérisent l'urbanisation récente en Méditerranée : la colonisation des littoraux (au détriment des espaces intérieurs) et la concentration des populations dans ces métropoles littorales. En Méditerranée, la population des agglomérations de plus de 10 000 habitants est passée de 94 millions dans les années 1950 à 154 millions dans les années 1970 et 274.5 millions en 2002, c'est à dire une multiplication par 3 en 50 ans (Carrière, 2002). Dorénavant, déjà plus de 20 agglomérations ont dépassé le seuil du million d'habitants, dont trois abritent plus de 3 millions d'habitants. « Après plusieurs siècles d'atonie, la Méditerranée est devenue un des espaces maritimes les plus actifs de la planète » (Jager, 1998). Cela se traduit par des gros chantiers d'aménagement et de réajustements des espaces (industrialo) portuaires, et ce à travers une montée en puissance de l'urbanisme de projet.

Pour Sokoloff, « l'essentiel d'un projet urbain consiste en une opération phare porteuse d'une image forte et qui doit induire un développement économique, social et urbain accéléré » (Sokoloff, 2002). Cette nouvelle pratique de l'urbanisme propose des opérations venant métamorphoser des quartiers et villes à la fois physiquement, mais aussi dans les usages, les imaginaires, le rayonnement national et international et l'économie de la ville. De plus en plus ce sont les « marges urbaines » (Bacha Legros, 2015), c'est à dire les espaces (centraux et/ou périphériques) délaissés, vétustes (habités et non habités), qui sont investies, telles que les friches industrielles et portuaires. Plus que le quartier ciblé, c'est la ville entière et son rayonnement qui sont impactés, remettant en cause l'organisation des centralités urbaines.



Figure 17 : Marseille – Entre architecture moderne et réhabilitation du patrimoine bâti – Source : EPAEM

Entre internationalisation de la ville et renforcement des marginalisations socio-spatiales, le projet Euromediterranee, démarré en 1995, suscite de nombreux débats et questionnements depuis les premières opérations. Le port autonome de Marseille est situé au 4^{ème} rang des ports européens et 1^{er} rang des ports français en termes d'échanges et de flux. Avec la désindustrialisation et le départ des couches moyennes vers les périphéries, le centre-ville reste parmi les plus impactés, avec un tissu urbain largement dégradé et une population très paupérisée. Une succession de projets ont été mis en œuvre pour redynamiser le centre-ville de Marseille et assurer sa mutation, mais, compte tenu d'« incohérences opérationnelles, de moyens financiers insuffisants et d'enjeux sociaux et politiques aigus » (Ronaï, 2009), les opérations restent insuffisantes pour redonner au centre-ville de Marseille sa place dans la compétition urbaine. Après un déplacement des activités lourdes vers les ports de Fos et Berre, l'ancien port d'activité de Marseille a subi une reconversion totale de l'espace littoral dans lequel dorénavant, la plaisance et la culture dominant. Porté par la ville, l'Etat, la Région PACA, le Conseil général et l'ANAH, le projet Euromediterranee, étalé sur 480 hectares, s'est effectué en plusieurs phases. En 1995 est créé l'Etablissement Public d'Aménagement Euromediterranee (EPAEM) pour piloter le projet. Entre 1995 et 2015 les opérations se focalisent sur des quartiers précaires du centre-ville : Arenc⁹, Belle de Mai, Saint Charles, Rue de la République, Joliette, qui sont des franges portuaires avec un bâti à fort potentiel.

⁹ En occitan, « lieu où l'on trouve du sable »

Vingt ans après le démarrage du projet, le bilan affiche une métamorphose du site : nouveaux usages (culture, emploi, loisirs), nouvelles territorialisations, rayonnement international et augmentation du tourisme... Le centre-ville de Marseille revoit son attractivité augmenter et regagne des habitants.



Figure 18 : Le périmètre Euromediterranee ; Figure 19 : Le nouveau quartier habité d'Arenc ; Figure 20 : Aménagement du J4 - Source : EPAEM

Cette année 2016 marque le lancement de la seconde phase qui s'étend vers le nord de Marseille, le long du littoral. Durant ces 20 années marquées par de grandes opérations dans ces quartiers, de nombreux débats ont surgit quant aux impacts de ces transformations sur les quartiers habités. A travers ces projets s'est déclarée une volonté affichée des pouvoirs publics de provoquer une gentrification du centre-ville et des quartiers situés entre le centre paupérisé et le port. D'après Ronai, « pour de nombreux acteurs locaux, Euromediterranee est encore vécue comme une guerre de position entre la ville et le port, entre les pauvres et les riches, entre la modernité et la tradition et la dénaturation de l'identité marseillaise, plus que comme un levier de renouveau indispensable » (Ronai, 2009). A titre d'exemple, les opérations lancées le long de la Rue de la République sont particulièrement marquantes et les nombreux logements laissés vacants après l'expulsion de leurs habitants font débat. Dans son article « Un cas aporétique de gentrification : la ville de Marseille » Jourdan décrit une

gentrification visible mais pas totalement enclenchée de par des blocages, notamment symboliques qui demeurent dans ces rues chargées par la mémoire collective.

Figure 21 : Marseille - Rue République - Source : 20Minutes



Selon l'Association *Un centre-ville pour Tous* (CVPT) « près de 200 ménages ont été obligés de déménager sous la pression des démolisseurs ». Un tiers de ces logements est aujourd'hui inoccupé - à titre comparatif, le taux moyen de vacance dans le centre-ville se situe à 11 %. Deuxième constat, 55 % des

locaux commerciaux sont inoccupés, et la partie haute de la rue est une succession de vitrines trompe-l'œil.

Au-delà de l'« effet Bilbao »¹⁰ qui est recherché, le projet Euroméditerranée affiche une volonté double : donner une image de Marseille par une requalification du *waterfront* et proposer à ses habitants et visiteurs un espace à nouveau accessible.

Cette première partie permet de mieux comprendre les enjeux que représentent les littoraux, face à des logiques économiques, urbaines et démographiques qui préoccupent de plus en plus les acteurs de l'aménagement urbain. À travers la requalification et reconversion de ces espaces désuets, les projets urbains engagés affichent clairement une vision uniforme et mondialisée qui semble prendre le dessus. La logique « waterfront », un modèle urbain citoyen aux aménagements dynamiques et imposants, se diffuse.

Tandis que les littoraux du nord de la Méditerranée arrivent au terme de leur requalification, les espaces littoraux du sud de la Méditerranée sont également en pleine mutation. Au cœur de ces préoccupations et changements, les cités littorales sud méditerranéennes se lancent tour à tour dans des projets urbains d'envergure qui ne sont pas sans poser question. Entre requalification totale du territoire et impacts économiques et sociaux indéniables, ces opérations alimentent les débats sur la ville et son développement.

¹⁰ L'« effet Bilbao » fait référence à la rapidité avec laquelle le projet de requalification du front de mer de Bilbao s'est fait connaître, porté par l'image iconique du musée Guggenheim.

Nous allons voir dans une seconde partie les exemples les plus marquants des projets de waterfronts, engagés sur les littoraux du Maroc et de la Tunisie. Après une localisation et présentation de ces projets, nous analyserons la manière dont ceux-ci s'insèrent dans la logique de *waterfront*. Promus par un marketing territorial fort, nous allons voir quelles sont les grandes orientations de ces projets urbains d'envergure et comment ils sont insérés sur le territoire.

2. L'inscription des « grands projets urbains » sur les littoraux au sud de la Méditerranée : quels nouveaux urbains ?

2.1. La montée en puissance de l'urbanisme de projet au sud de la Méditerranée : une logique *waterfront* ambitieuse qui se démultiplie

2.1.1. Les enjeux de réappropriation des waterfronts au Maroc et en Tunisie : des préoccupations démographiques, économiques et environnementales inquiétantes

« Le taux d'urbanisation des pays riverains [de la Méditerranée] atteindra 75 % en 2030, avec 470 millions d'urbains attendus à l'horizon 2050. Le pourtour du Bassin méditerranéen est caractérisé par la périurbanisation au Nord, l'urbanisation galopante des pays du Sud et de l'Est et un processus généralisé de littoralisation » (Plan Bleu). En effet, la démographie grimpeante des pays du sud questionne depuis longtemps les professionnels de l'urbain, conscients que celle-ci ne va cesser de croître et dépasser les tendances démographiques des pays du nord qui ne rassembleront plus qu'un tiers de la population urbaine totale en méditerranée d'ici 2025 (Jager, 1998). Aussi, les villes côtières de la région MENA (Moyen-Orient et Afrique du Nord) abriteront plus de 90 millions de personnes en 2030, contre 60 millions en 2000 (Bigo, 2009).

L'expansion des villes est sans aucun doute et les agglomérations situées sur le littoral restent les plus touchées par ces phénomènes démographiques. Depuis le milieu des années 1990 la tendance *waterfront* se diffuse dans les PSEM avec le développement d'espaces côtiers forts, à commencer par les villes de Casablanca et Tanger, mais aussi Istanbul ou Oran, dans lesquelles « la préoccupation de l'attractivité est devenue obsessionnelle » (Loubière, 2009).

Les figures ci-dessous illustrent l'importance de la littoralisation dans les PSEM et la baisse des distances entre les agglomérations littorales maghrébines de plus de 10 000 habitants, impactées par les afflux de populations et une urbanisation littorale grimpeante.

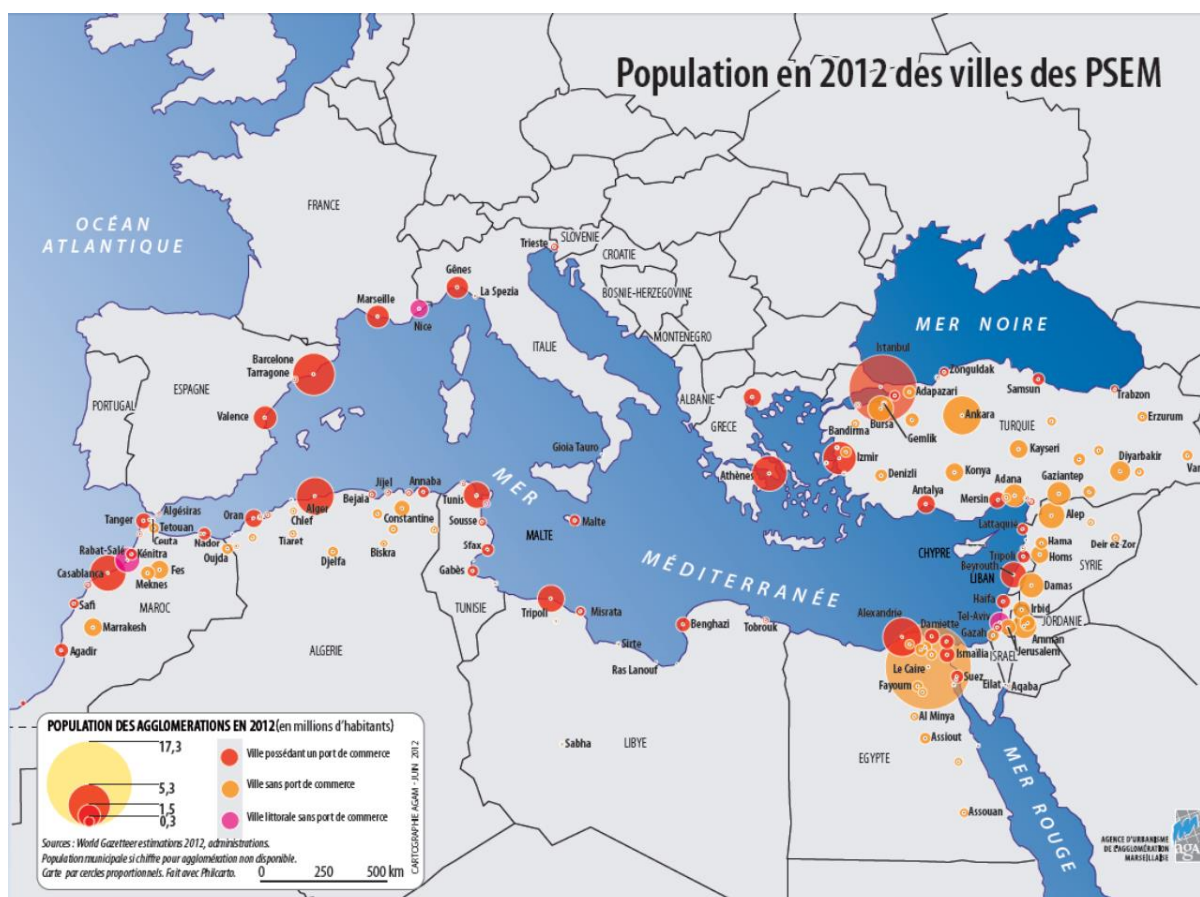


Figure 22 : Population des villes littorales des PSEM en 2012 - Source : AGAM

D'après l'AGAM, le taux d'urbanisation des pays méditerranéens atteindra les 75% en 2030 et 470 millions d'urbains sont attendus en 2050. « La croissance des villes portuaires et l'hypercéphalie actuelle sont des phénomènes récents sur les rives sud et est de la Méditerranée » (AGAM, 2013).

Zone	1950	1960	1970	1980	1990	1995
Maghreb Littoral	65,7	43,4	36,2	33,1	19,6	21
Intérieur	66,0	55,3	47,6	44,4	36,5	31,8
Écart Intérieur-Littoral	0,3	11,9	11,4	11,3	13,7	10,8

Figure 23 : Evolution de l'espacement moyen des agglomérations méditerranéennes (en Km) - Source : GEOPOLIS, 1998 – Calcul F. Dinard « L'urbanisation du littoral méditerranéen » (2000).

Au-delà des préoccupations démographiques, les enjeux économiques sur ces fronts de mer sont croissants, avec le développement d'un tourisme de croisière de plus en plus en vogue.

Depuis 2001, le nombre de croisiéristes venus du monde entier a doublé et la mer Méditerranée est devenue le deuxième bassin de navigation le plus fréquenté et le premier espace touristique du monde¹¹. Parmi les pays du pourtour méditerranéen, l’Egypte, la Tunisie et le Maroc sont les destinations les plus prisées par le tourisme international. Devant l’explosion de la demande, les littoraux méditerranéens sont les premières cibles d’un tourisme balnéaire réputé et convoité ; participant d’enjeux économiques forts. A ce titre, les recettes dues au tourisme occupent une place prépondérante dans les PIB des pays du Maghreb (49% au Maroc, 53% pour la Tunisie et 44% pour l’Algérie) faisant des littoraux des espaces stratégiques de développement, dont l’aménagement et la visibilité sont au cœur des politiques urbaines.

Malgré des priorités différentes, les capitales économiques maghrébines (d’ouest en est, Casablanca, Alger et Tunis) affichent une stratégie commune de marquer un projet par une forme d’internationalisation des capitales. Pour Alger, une nécessaire remise à niveau de l’hyper centre, après la fin de la guerre dans les années 1990 s’est traduite par des grandes opérations de renouvellement et redynamisation de l’urbain ; à Casablanca la requalification du front de mer marque une stratégie de relance du développement touristique ; à Tunis, une nécessaire dépollution de la lagune est devenue une opportunité foncière pour le développement du territoire. Pour chacune de ces métropoles, les opérations urbaines émergent d’un double dynamique à la fois de conquête territoriale et reconquête (recyclage, régénération de l’espace). A travers ces exemples, « les fronts d’eau font l’objet d’une véritable ruée » (Barthel, 2008).

Dans cette étude, les cas de l’Algérie et de l’Egypte ont été volontairement écartés. Des problématiques en eau et équipements d’infrastructures, notamment, ont inversé les tendances à la littoralisation avec des logiques de développement plutôt tournées vers l’intérieur du pays (Moriconi-Ebrard et Dinard, 2000). Les exemples choisis proviendront uniquement des côtes marocaines et tunisiennes, engagées depuis quelques années dans des grands projets de requalifications et rénovations littorales et portuaires.

Depuis les années 2000 les rapports entre façades maritimes et territoires sont en pleine évolution. Les volontés de « réconcilier la ville avec la mer » se font sous une double

¹¹ L’espace méditerranéen concentre plus d’un quart de la capacité mondiale d’hôtellerie.

influence occidentale et des pays du Golfe dans les projets. Les courants post-industriels et de développement d'un environnement urbain sain et durable sont les premiers leviers de ces mutations. Au niveau des façades portuaires, c'est d'abord une logique de « ports propres » qui domine. Il s'agit de sortir les activités et déchets polluants de la ville pour rendre le front de mer assaini. A travers le développement des projets, il s'agit également de réconcilier les environnements terrestres et maritimes et de rendre ces espaces en friches accessibles aux habitants. Au travers de ces opérations s'affiche une volonté forte de revaloriser ces façades en développant des programmes aux fonctions bien précises : l'immobilier, le tourisme, la plaisance. « Partout, il s'agit de renforcer l'image de la compétitivité de la ville par la revalorisation urbaine des zones dégradées mais présentant de grandes potentialités urbaines et environnementales » (Carrière, 2002).

2.1.2. Les grands projets urbains de *waterfront* au Maroc et en Tunisie : localisation et description

Pour cette étude, cinq projets parmi les plus polémiques et les plus avancés ont été sélectionnés : Casablanca, la Vallée du Bouregreg (Rabat-Salé) et Tanger, au Maroc ; Tunis et Sfax en Tunisie.

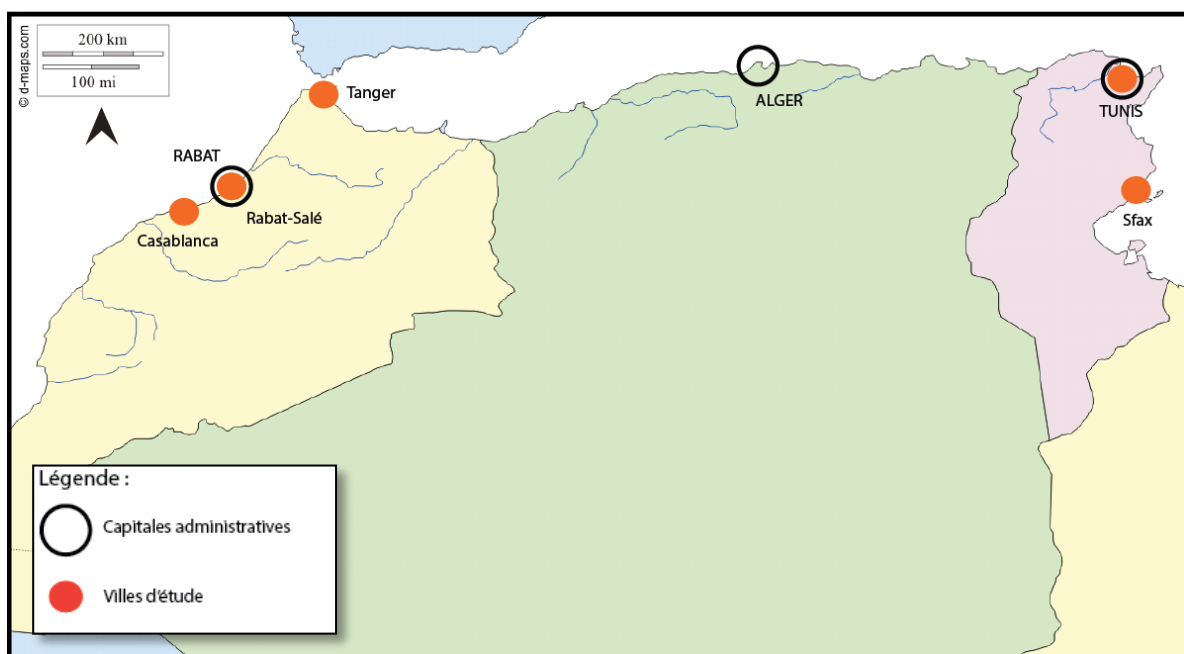
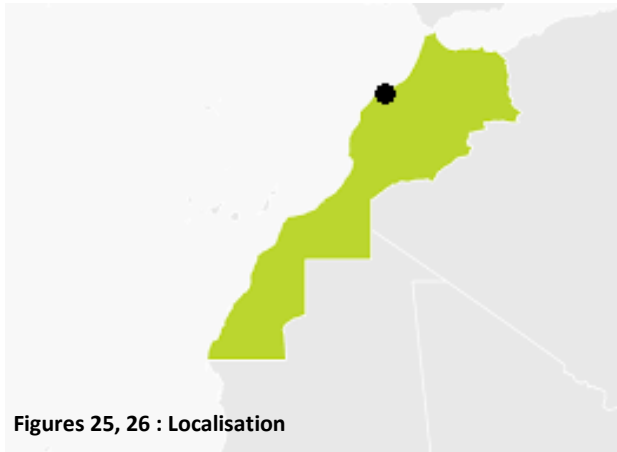


Figure 247 : Carte de localisation des projets : « Une nouvelle génération de projets urbains au Maghreb¹² », Source : Mathilde Gaillard

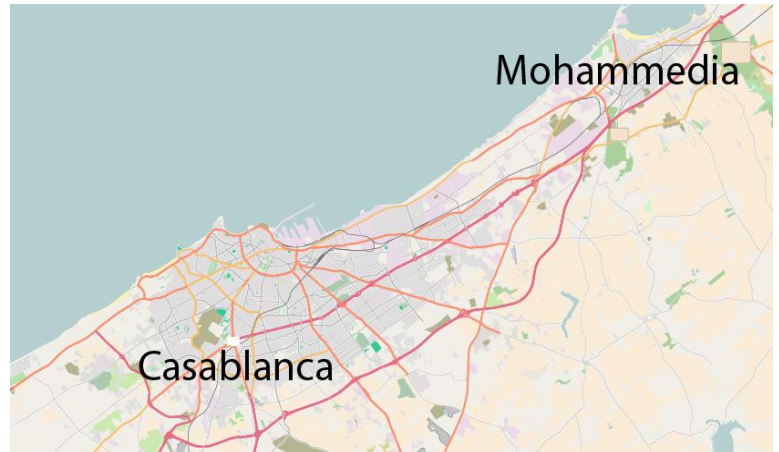
¹² Berry-Chikhaoui, 2007

Casablanca-Marina : « Un nouvel urbanisme marocain des grands projets »¹³

« Une nouvelle culture du projet urbain marque l'agenda des grandes villes du Monde arabe, un tournant majeur dans la façon de concevoir, produire et gérer les espaces urbains dans cette aire culturelle¹⁴ ».



Figures 25, 26 : Localisation



Portrait :

Localisation : Ville située sur la façade atlantique d'un pays méditerranéen. Son littoral s'étend sur plus de 50 Kilomètres.

Population : Plus de 4 millions d'habitants, soit 12.6% de la population totale du Royaume, au 1^{er} septembre 2014.

Particularité : C'est « un véritable monstre » (Tourret, 2005) qui n'a cessé de s'agrandir et dont la périphérie a doublé en 10 ans, rendant de plus en plus difficile la gestion des différents services publics.

Depuis le milieu des années 1990, Casablanca s'est lancée dans un grand projet visant à modifier radicalement « le paysage urbain, son organisation fonctionnelle mais aussi la symbolique de la ville » (Berry-Chikhaoui, 2007), dans l'optique d'un rayonnement international. Terminées en 2013, les opérations d'aménagement peuvent être distinguées en deux grandes phases.

¹³ Barthel, 2011.

¹⁴ Barthel, 2011.

1- La revalorisation de la façade littorale, un enjeu majeur pour l'attractivité de la ville



Figures 27, 28, 29 : Le nouveau visage du *waterfront* de Casablanca

Lancé par le Roi Mohamed IV, le projet de l'Avenue Royale est un projet de renouveau urbain qui se veut moteur d'une économie en développement « pour une réhabilitation de la vocation océane ». Après la fin des travaux de construction de la Mosquée Hassan II, la 3^{ème} plus grande mosquée du monde, des plans de réaménagement de la corniche sont signés en 2006 avec Dubai Holding et Emaar pour un investissement de 9 milliards de dollars.

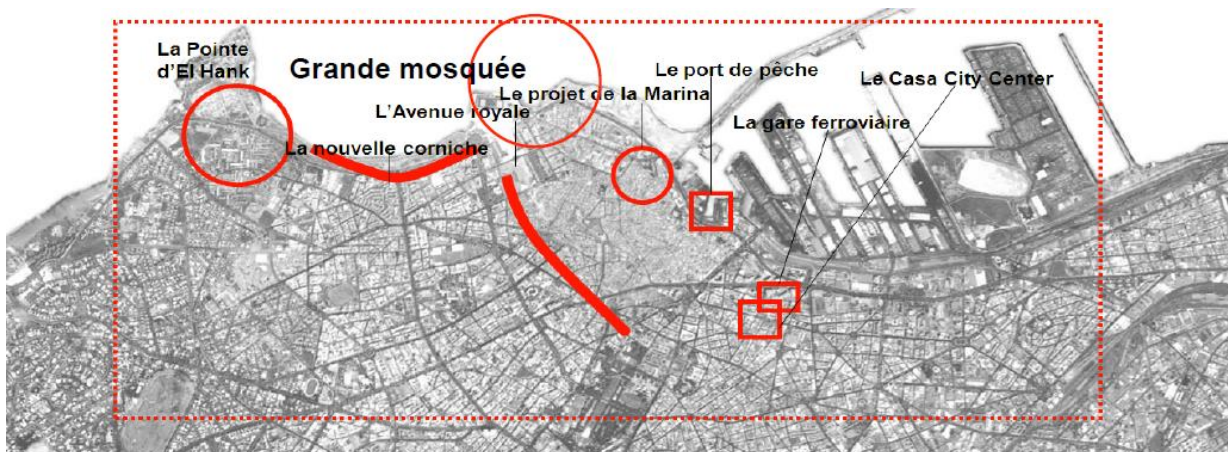


Figure 30 : La revalorisation de la façade littorale : un enjeu majeur pour l'attractivité de Casablanca - Source : AGAM



Figure 31 : Le quartier El Hank

Cette première phase d'opérations a été assurée notamment par la société Sonadec, (Société Nationale d'Aménagement Communal), créée en 1994 sous la tutelle du Ministère de l'Intérieur. Dès les prémices des plans d'aménagement, des difficultés foncières freinent les constructions et

nécessitent la délocalisation du bidonville El Hank, situé à la pointe de la nouvelle corniche. L'année 2006 est marquée par le déplacement de 750 ménages, une opération couteuse et sensible qui a engagé de multiples contestations de la part des habitants.

2- La Marina de Casablanca



Figures 32, 33, 34 : Cartes d'occupation des sols : une dominance des espaces publics et de lieux branchés - Source : Al Manar - Casablanca Marina Project



Dès 2006, la Marina est aménagée sur 30 Km de côte, faisant face à la médina. Développée autour du port de plaisance, ce secteur est principalement dédié aux activités de tourisme et loisir. Parmi les aménagements proposés : une première ligne de tramway et TGV, deux centres commerciaux, un grand théâtre, un parc avec zoo... Plus loin, les secteurs des « Ramblas » et « Portes Océanes » mêlent vocations d'affaires, de commerces et de loisirs. La maîtrise d'ouvrage est assurée par la filiale Al Manar de CDG Développement¹⁵, ayant apporté 70% des financements.

¹⁵ C'est un établissement financier créé en 1959 pour gérer les ressources d'activités opérationnelles comme l'immobilier ou le tourisme. Depuis le règne du Roi Mohamed VI, la filiale prend de l'importance et se place comme « l'un des premiers catalyseurs institutionnels des grands projets urbains du pays » (plaquette CDG, 2006). En quelques années, CDG devient la référence en maîtrise d'ouvrage de la majorité des grands projets urbains du royaume.



Pour compléter ces opérations de redynamisation venant métamorphose le *waterfront*, l'éco-cité de Zenâta verra bientôt le jour, entre Casablanca et Mohammedia.

Mandaté par le groupe CDG, ce « projet d'utilité publique » s'étend sur une surface de 1 830 Ha, dans un bassin de 10 millions d'habitants. A terme, l'éco-cité de Zénata proposera un bassin de 100 000 emplois et des logements pouvant accueillir 300 000 habitants.



Figures 35, 36, 37 : Conception du nouveau visage de Casablanca – Source : Architecture François Leclerc ; Figure 38 : Source : Al Manaar

Tanger : « A la croisée de nouvelles recompositions territoriales »¹⁶



Figures 39, 40 : Localisation

Portrait :

Population : Elle s'est multipliée par 4 depuis les années 1980. En 2010 on compte 850 000 habitants. Ils devraient dépasser le million en 2020. C'est la troisième ville du Maroc derrière Casablanca et Rabat.

Particularité : La ville est devenue un pôle transnational majeur avec beaucoup de flux migratoires et d'échanges commerciaux (avec l'Europe notamment).

Depuis la fin des opérations de renforcement de l'espace portuaire de Tanger, en 2007, une seconde phase, Tanger Med II, a été lancée sous l'initiative du Roi Mohamed VI en 2009. L'objectif du Roi est de faire de Tanger une ville « vitrine » pour casser l'image détériorée que la ville subit depuis son indépendance (dans les années 1980). Il importe aussi de concurrencer avec l'image de Sebta, l'enclave espagnole particulièrement convoitée des touristes et entreprises étrangères.



Figure 41 : Tanger Med II – Source : Google

Avec le développement du port de Tanger Med, la ville s'internationalise et la démographie ne cesse de croître, absorbant tant bien que mal des travailleurs issus du continent européen et africain, dont seulement 14 Km

¹⁶ Chattou, 2011.

séparent.

Pour renforcer l'attractivité de sa ville, plusieurs opérations sont prévues dont la rénovation du vieux port et sa reconversion pour la plaisance, ou encore la création d'une grande foire pour 2016. Une partie du centre-ville sera réhabilitée par la filiale Tanger City Centre qui propose un complexe hôtelier et commercial de luxe ... Aussi, des investissements seront versés par la filiale Emaar pour le projet du « village » Tinja, un complexe d'habitat et de loisirs de luxe au sud-ouest de la ville.



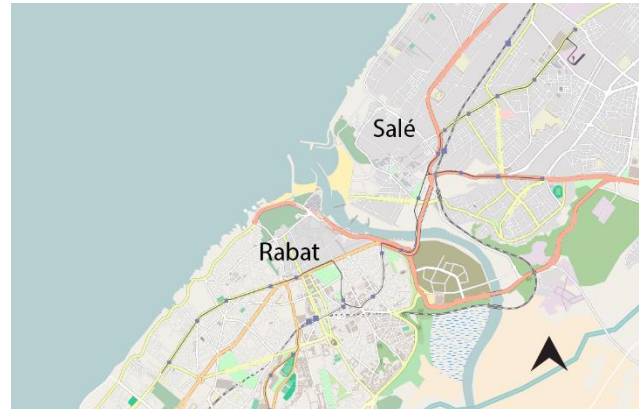
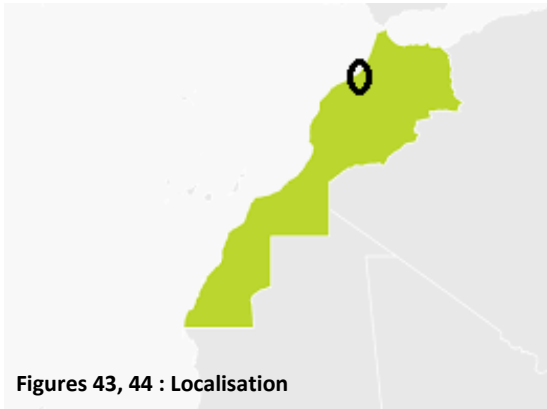
Figure 42 : Tanger City Centre, le projet - Source : site de Tanger City Centre

Chaque jour 2000 travailleurs se dirigent vers le port de Tanger, attirés par le bassin d'emploi, dont 90% issus de l'extérieur. De plus en plus, la ville subit les pressions démographiques qui s'exercent sur l'habitat, les services, les infrastructures... en inadéquation avec l'importance de la population affluente.

Les conséquences de ces évolutions soudaines sont lourdes : un centre gentrifié où les *riads* des médinas sont rachetés et transformés par des investisseurs étrangers en maisons d'hôtes, une périphérie de plus en plus paupérisée et désorganisée avec une expansion de l'habitat informel et non réglementaire, des pressions sur les services urbains avec des migrations pendulaires considérables et un potentiel balnéaire « gâché » par les incohérences politiques d'aménagement du territoire : pollution et rejets, occupation des sols, habitat précaire... (Chattou, 2011).

Le développement soudain de la ville est perçu par les habitants comme intrusif puisque les décisions ont été prises uniquement au niveau du pouvoir central et Tanger se retrouve dans l'incapacité d'absorber tous les flux qui se multiplient et participent au creusement des inégalités socio-spatiales.

Rabat-Salé, la Vallée du Bouregreg : « une cité à part entière »¹⁷



Portrait :

Population : En 2015, l'aire urbaine de Rabat compte déjà plus de 2 millions d'habitants.

Particularité : Deux villes, Rabat et Salé, reliées par un projet de *waterfront*, le long de l'estuaire qui sépare les deux cités.

Dans les années 2000, le Roi Mohamed VI souhaite rehausser la capitale du Royaume au rang d'autres capitales ou métropoles européennes (Mouloudi, 2015), en mettant l'accent sur le caractère international et culturel de celle-ci. En 2004, les premiers plans d'aménagement sont présentés, prévoyant un espace global d'aménagement sur 6 000 Ha, visant à réhabiliter et promouvoir les rives du fleuve Bouregreg et relier les deux villes de Rabat et Salé.

Un projet d'aménagement d'une corniche sur 13 Km voit le jour, avec des projets touristiques et résidentiels et de loisir, longeant le fleuve du Bouregreg. Des projets d'infrastructure annexes (un tunnel, un tram, la marina) ont permis le désenclavement des deux villes de Rabat et Salé, maintenant reliées par un pont. Pour certaines opérations, la maîtrise d'ouvrage fait appel à une main d'œuvre d'urbanistes internationale (comme Bernard Reichen).

¹⁷ Site officiel de l'Agence : « Ce projet structurant repose sur la création de nouveaux espaces urbanistiques en harmonie avec l'histoire et l'environnement du site, la construction d'ouvrages de transport public, ainsi que la mise en place de divers aménagements hydrauliques et portuaires. La Vallée du Bouregreg ne sera plus à terme un simple lieu de transit, mais une cité à part entière ».



Figure 45 : Plan de la Vallée du Bouregreg – Source : AAVB

Figure 46 : Le pont reliant Rabat et Salé – Source : Wessal Bouregreg



Depuis 2008, la Marina du Bouregreg est opérationnelle, dotée des équipements les plus modernes. En 2009, « Bouregreg Bab El Bahr »¹⁸ est inaugurée par le prince du Maroc et l’héritier d’Abu Dhabi. Ensemble, ils posent la première pierre d’un complexe touristique bordant la marina : 1 600 logements de moyen et haut standing, équipements divers, commerces, cité des arts, activités tertiaires, front résidentiel et hôtelier... le tout sur 30 Ha de terrain. La Vallée culturelle, avec en son cœur le futur grand théâtre de Rabat réalisé par l’architecte Zaha Hadid, participe au rayonnement des deux villes. Deux autres équipements vont venir compléter ces aspirations : la Maison des arts et de la Culture et la Bibliothèque des archives nationales, financées par Wessal capital, un fonds souverain destiné aux investissements touristiques du Maroc, composé de cinq pays participants : le Maroc, le Qatar, les Emirats, le Koweït et l’Arabie Saoudite.



Figures 47 et 48 : La Vallée Culturelle de Rabat-Salé et le grand théâtre - Source : Wessal Bouregreg.

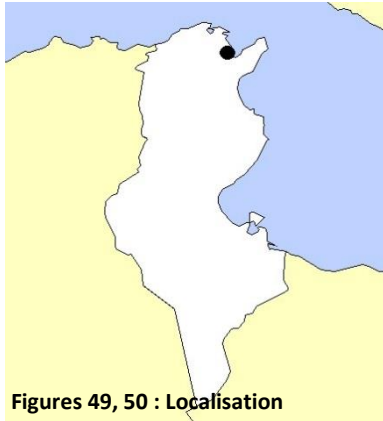
¹⁸ En français, « La porte de la Vallée du Bouregreg ».

En 2005, l'Agence pour l'Aménagement de la Vallée du Bouregreg (AAVB) est créée et placée sous la tutelle de l'Etat qui pilote le projet avec des agences privées des Emirats. Elle a le pouvoir d'établir et de mettre en œuvre un Plan d'Aménagement Spécial (PAS) permettant un certain nombre de dérogations spéciales en matière de droit et d'aménagement urbain. En 2006 le Roi Mohamed VI signe un accord avec les sociétés Sama Dubai et Al Maabar, principaux financeurs des opérations.

Dès les premières opérations, L'AAVB se voit dotée de pouvoirs importants permettant de déroger les règles établies en matière d'urbanisme et d'expropriations, au travers du PAS. Ces pouvoirs exceptionnels ne vont pas sans poser problèmes et en 1986, une association d'habitants va se créer (l'Association Bouregreg Rabat), ainsi que de nombreux collectifs (d'artisans, de pêcheurs...) pour produire plusieurs dossiers techniques et bulletins d'information afin de diffuser les informations sur le projet à un nombre plus large de citoyens. Ces événements vont permettre de mettre en lumière plusieurs facettes de cet urbanisme aux pouvoirs excessifs, dont nous verrons plus particulièrement les aspects et engrenages dans la dernière partie.

Malgré ces mobilisations, peu de concrétisation des propositions vont émerger. En 2008, une critique de l'avocat Abdelwahed Ben Messaoud est publiée en plusieurs parties dans l'hebdomadaire Al Ousboue (« La semaine ») remettant en question la légitimité du projet sur la base d'expropriations ayant eu lieu dans la Vallée du Bouregreg. Dès lors, les mobilisations vont se renforcer : 2 692 oppositions à l'expropriation et 685 oppositions au Plan d'Aménagement Spécial (PAS) vont être envoyées à l'AAVB et un *sit in* sera organisé le 28 octobre 2008 devant la municipalité de Salé pour revendiquer le rejet et la révision du PAS.

Tunis : « L'un des plus grand projets urbains du moment dans le Monde arabe »¹⁹



Portrait :

Population : 2 millions, soit presque un quart de la population totale du pays.

Particularité : D'ici 2030, 10 milliards de m² de surface seront aménagés. « Les berges du Lac de Tunis ont changé la vie et la ville » (Rahmouni, 2009), « Elles sont devenues en moins d'une décennie le Tunis du luxe et de l'argent » (Barthel, 2006).

Démarrées il y a plus de 30 ans, le projet des Berges du Lac de Tunis s'est étalé sur plusieurs phases d'opérations.

- 1- Le Lac Nord : « Une nouvelle balnéarité qui reflète le décor et les usages multiples similaires à ceux que l'on trouve sur le littoral et ailleurs dans le monde » (Barthel, 2006)

En 1983, la SPLT, Société de Promotion du Lac de Tunis, est créée, chargée de l'assainissement et l'aménagement du Lac Nord. L'assainissement de la lagune (1985-1988) sera réalisé grâce à l'apport de fonds étrangers à 80% européens et 20% en provenance de l'Etat tunisien. Il y a une nécessité de changer l'image de dégradation pour attirer les investisseurs par un plan d'eau propice aux activités nautiques et une « vue sur la

¹⁹ Barthel, 2006.

mer ». La programmation urbaine est sous influence de maîtrises d'œuvres européennes avec des « concepts/modèles » importés, que ce soit dans les villes nouvelles, la balnéarisation, les objets d'architecture de prestige, etc.

Ces images aériennes montrent les efforts considérables menés pour la dépollution de la lagune, transformée pour accueillir les futurs aménagements.



Figure 51 : Lac Nord de Tunis avant dépollution – Source : SPLT



Figure 52 : Le Lac Nord après dépollution – Source : SPLT

A partir du début des années 1990, débutent les constructions de logements et bureaux, dont les styles architecturaux et matériaux sont très différents les uns des autres et dénotent avec le paysage local et sa culture, marquant de fortes incohérences qui s'adaptent peu aux conditions locales (climatiques pas exemple).



Figure 53 : Master Plan du Projet des Berges du Lac de Tunis – Source : Barthel, 2006

Figure 54 : Zone ouest, la place ouverte sur le Lac – Source : Ateliers Lion Associés

2- Le Lac Sud, le projet de « la Ville du siècle » (Sliti, PDG de la société SEPTS, 2015) ou « la Porte de la Méditerranée » :

Devant le succès du projet d'assainissement et d'aménagement du Lac Nord, le Gouvernement entame en 1990 la restauration du Lac Sud de Tunis. La SEPTS, (Société d'Etudes et de Promotion de Tunis Sud), est créée, chargée des études techniques et urbanistiques et de la coordination entre les différents intervenants pour la réalisation des travaux.

Deux phases opérationnelles sont prévues : l'assainissement du lac Sud de Tunis et la restauration de ses berges (pris en charge par l'Etat tunisien) ainsi que l'aménagement des berges du lac Sud et du port de Tunis. A terme, la reconversion du Port de Tunis en Port de Plaisance « est appelé à devenir un joyau de la plaisance et à renforcer, par conséquent, le tourisme de plaisance en Tunisie » (M. Sliti, PDG de la société SEPTS, 2015). L'ensemble du projet prévoit la création de 150 000 emplois directs et de loger plus de 250 000 personnes.

3- « Tunis City Sport » : une cité du sport sur 250 Ha de terrain

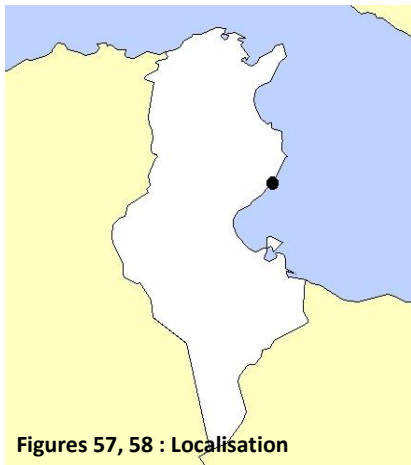
Ce programme d'aménagement aspire à offrir à la capitale un centre de dimension internationale structuré autour du thème du sport. La première étape de ce projet, « Cedar », s'étendra sur 13 Ha, avec au programme 9 académies sportives, un terrain de golf (« Les Jardins de Tunis ») et un complexe de luxe. Depuis les événements de 2011, le projet a été retardé : « Force est de constater que la révolution de janvier 2011 et l'instabilité actuelle dans le pays a quelque peu refroidi les investisseurs, notamment ceux du Golfe, et retardé la mise en route de nombreux grands projets » mais devrait reprendre dans les mois à venir.



Figures 55, 56 : Conception de Tunis City Sport – Source : Boukhatir group

Chacun de ces projets bénéficie d'investissements de l'Etat tunisien et d'Arabie Saoudite. En 2006 l'Etat signe avec la société Boukhatir pour le Lac Nord et « Tunis City Sport », puis avec Sama Dubaï Holding en 2007 pour le Lac Sud.

Sfax : Réconcilier la ville avec la mer



Portrait :

Population : Elle constitue la deuxième ville de Tunisie par son poids démographique de 600 000 habitants.

Particularité : Sur le plan économique, le port de Sfax est le premier exportateur de Phosphate de Tunisie. Capitale économique du pays, la ville de Sfax a toujours été dans l'ombre de Tunis, capitale politique.

En pleine reconversion post-industrielle, la ville de Sfax cherche à construire une image plus flatteuse de son front de mer, qui ne soit plus liée aux pollutions et industries qui ont longtemps marquées le territoire.



Les premières études du projet « Taparura » ont démarrées en 1984. Ce projet, prévu sur plus de 420 Ha de terrain, propose une nouvelle ville dans la ville et tente de réconcilier la ville de Sfax avec son littoral, en aménageant la plage en friche, étalé sur 6 Km le long de la

Figure 58 : Site du projet Taparura - Source : Site web du projet Taparura

côte. Les principales vocations du projet sont essentiellement touristiques et résidentielles, avec des projets d'équipements et de loisir afin de stimuler le tourisme, dans une optique de rayonnement national et international.

En 1985 la SEACNVS, Société d'Economie Mixte (Société d'Etudes et d'Aménagement des Côtes Nord de la Ville de Sfax,) est créée, chargée de l'étude du projet. Deux phases vont se dissocier :

- De 1985 à 2007 une importante phase de dépollution des sols est entreprise, habités par les rejets des anciennes usines de Sfax situées sur le littoral. Un espace de 420 Ha de remblais est construit sur la mer et les premières réflexions sur le projet engagées ;
- De 2007 à 2012 se constitue un plan d'aménagement de détail : 260 hectares seront aménagés, destinés à la création d'une zone urbaine pouvant accueillir près de 20 000 habitants. 4.700 logements sont prévus ainsi qu'une zone destinée au tourisme.



Figure 9 : Carte de localisation du projet - Source : Rapport d'Atelier 2013 – IUG

Dans cette ville moyenne, au centre-ville dense, le site du projet borde plusieurs quartiers différents (voir illustration ci-dessous). Cependant, la « Zone Taparura » reste dépourvue de toutes infrastructures et services et de nombreuses questions se posent quant aux connexions qui seront prévues entre le site du projet et les quartiers environnants, ou bien l'intégration du projet dans son environnement naturel et urbain, aux niveaux architectural, économique, social, etc.



Figure 61 : La zone Taparura avec son voisinage immédiat - Source : AGAM

2.2. Analyse des projets : visions communes et gouvernance centralisée. Quelle intégration des projets sur les territoires locaux ?

2.2.1. Des aspirations territoriales fortes : le marketing territorial au cœur de ces grands projets

« Signes de la modernité triomphante à l'ère de la concurrence entre les grandes villes sur la scène urbaine globalisée, les projets urbains se sont démultipliés » (Cattedra, 2011). Depuis la moitié des années 2000 ces grands projets urbains sont une nouveauté qui marque le paysage des principales villes du Maghreb, et notamment près des fronts d'eau. Ces opérations traduisent une volonté de participer à la mondialisation et à une « mise à la norme globale ». De nouveaux acteurs apparaissent (publics et privés), des nouveaux modes de gouvernance se mettent en place et des nouveaux rapports avec le territoire se construisent.

Considérées comme les observatoires des mutations urbaines actuelles, une recherche a été effectuée entre 2005 et 2009 sur les opérations de revitalisation des friches portuaires maghrébines. Dans ce cadre, un groupement de recherche « Villes Interfaces Portuaires » (VIP) a été mis en place, dont l'objectif était de construire une méthode d'analyse des systèmes villes-ports au Maghreb sur la base de trois thématiques : la gouvernance, la gestion de l'image et la gestion de la communication. Les résultats mettent en avant la convergence d'un mode de gouvernance, de gestion de l'image et de la communication sur les opérations de restructuration des fronts d'eau et interfaces urbano-portuaires. Trois indicateurs ont été élaborés pour mesurer ces projets :

- l'importance de la notion de gouvernance, ou d'« ingénierie décisionnelle » (Cattedra, 2011), sur laquelle nous reviendrons plus précisément dans la partie suivante ;
- l'importance d'une image forte, partagée par l'ensemble des acteurs, dont la société civile, étant donnée l'importance du marketing territorial face à la concurrence ;
- l'avènement d'un « urbanisme de projet » par la reconversion récente et répandue des friches.

Pour Cattedra, « malgré leur apparition récente, ces grands projets ont en commun d'être marqués par l'opulence, et souvent, la démesure ». En effet, l'image occupe une place prépondérante dans les politiques urbaines des villes portuaires. Le groupement VIP a ainsi catégorisé sept typologies de projets urbains²⁰, dont la catégorie des « banlieues récréativo-touristiques » nous intéresse. Par leur intensité, ces projets sont les plus à même de modifier profondément l'image d'une ville, dont les capitales et grandes villes du Maghreb, que nous allons voir ci-après.

Dans le domaine de l'urbain, le terme « bling-bling »²¹ renvoie à une série de marques présentes dans l'espace, rappelant une certaine position sociale. A la fois outil de fascination et de contestation sociale, le « bling-bling » est un marqueur spatial et social qui se retrouve de plus en plus au cœur des dynamiques urbaines et des projets de *waterfront*. Le recours à des « starchitects » (Paddeu et Ruggeri, 2016) est souvent un moyen efficace de marquer le territoire, ces derniers étant mobilisés sur une opération phare, détonateur du projet²². Cette forme de marketing territorial, de capitalisme urbain et récréatif, est un élément phare des projets étudiés, à tel point qu'un « mirage urbain » est dénoncé par certains auteurs qui mettent en exergue la facilité avec laquelle des images sont diffusées, cependant, malgré un manque de fondement dans les projets. Aussi, cette communication excessive passe le plus souvent par les sites Internet des opérateurs (mais aussi les réseaux sociaux) tandis que très peu d'informations sont disponibles sur les sites des structures publiques locales.

Par ces objets, la mise en désirabilité du territoire pose des questions à la fois politiques, sociales et urbaines. Pour qui est produit l'urbain aujourd'hui (les locaux, les habitants, les touristes) ? Participe-t-il à la création d'espaces « physiquement ouverts mais socialement clos » ? Quel sens donner à ce nouveau modèle qui s'impose comme une nouvelle marque identitaire, au risque d'anéantir la mémoire (industrielle, portuaire) d'un espace ou d'une ville ? Finalement, quelles sont les conditions propices à l'intégration d'un projet dans son territoire ?

²⁰ 1) les banlieues récréativo-touristiques et l'urbanisme des fronts d'eau ; 2) les nouvelles centralités (commerciales, tertiaires et résidentielles) ; 3) les technopoles ; 4) la reconversion de friches et la revitalisation de zones dégradées en zones mixtes de résidences et de services de haut standing ; 5) les grands équipements et les infrastructures de transports ; 6) les projets symboliques (grande mosquée de Casablanca) ; 7) les villes nouvelles ; Cattedra, 2011.

²¹ Le terme « bling-bling » est au départ issu de la culture hip-hop, désignant un mode de vie et un style vestimentaire particulièrement ostentatoire et excessif (Paddeu et Ruggeri, 2016).

²² Libourel, 2016.

Après une brève présentation des projets les plus importants sur les territoires marocains et tunisiens, nous tenterons dans la partie suivante de répondre aux questionnements posés quant à la gouvernance et l'intégration de ces projets phares dans le territoire.

2.2.2. Des modes opératoires centralisés qui questionnent l'intégration des projets dans leur environnement urbain et politique

La complexité des projets présentés ne permet pas d'entrer pour chacun dans des détails plus fins, mais les éléments cités illustrent bien plusieurs points importants. D'abord, l'intensité du libéralisme à travers les priorités confiées aux investisseurs, pose question quant à un progressif désengagement de l'Etat. Même si les financements de l'Etat sont encore présents, de plus en plus ce sont des investisseurs étrangers, holdings et sociétés d'aménagement privées des Emirats et du Golfe qui participent aux financements (Emaar, Dubai Holding, Al Maabar...)²³. Ces recours permettent d'améliorer à la fois le marketing, la rapidité et l'efficacité des projets ; cependant ils restent largement influencés par des modèles importés, conduisant vers une fragmentation de l'espace, un excès de l'architecture et des visuels sur les waterfronts, un accroissement des villes nouvelles, cités d'affaires et centres commerciaux, etc. Les acteurs publics sont de moins en moins investis dans les maîtrises d'ouvrage et l'absence des acteurs locaux dans ces projets est indiscutable.

L'étude du groupement VIP confirme ces éléments. L'indicateur « gouvernance » a permis de rendre compte des conditions de montage et de financement de projet, dont les décisions encore très centralisées sont sujets au débat. Dans l'article de Cattedra, souvent, une grande place est laissée aux capitaux privés dans la conduite des projets, par une substitution des holdings et sociétés d'aménagement privées aux institutions publiques. Les acteurs publics ont de moins en moins la maîtrise des ouvrages et la place de l'Etat dans ces projets reste particulièrement présente et directive, marginalisant les collectivités locales. L'implication de la société civile est aussi très faible ou inexistante.

Pour Barthel, plusieurs points sont caractéristiques dans le montage des projets urbains au Maghreb, points que l'on retrouve dans chacun des exemples préalablement présentés.

²³ Voir Annexes.

- 1- Ces « projets princiaux » sont commandités par l'autorité étatique (royale ou présidentielle) qui exerce un fort contrôle sur la planification des opérations, puisque tout document doit être préalablement approuvé avant mise en œuvre. Dans certains cas, notamment au Maroc, on assiste presque à une personnification du projet : les financements apportés sont directs (moyen de promouvoir comme de contrôler le projet), les communications et inaugurations sont rendues publiques et fortement diffusées... Cette implication de l'autorité pose question de par son intensité et son ambivalence, le souverain étant reconnu à la fois comme financeur, commanditaire et instigateur des projets d'aménagement en cours au Maroc.
- 2- En réponse à cette forte présence de l'Etat, des structures d'aménagement dédiées sont mise en place pour assurer, le plus souvent, la maîtrise d'ouvrage des projets : la SPLT créée en 1983, la SEACNVS créée en 1958, la SEPTS, l'AAVB, etc.
- 3- De manière générale, ces projets ont une ampleur large et affichent des volontés métropolitaines fortes, marquées par des grandes opérations
- 4- Aussi, la présence des holdings nationales est particulièrement marquée dans certains projets où elles sont chargées de promouvoir le projet par le biais d'un marketing territorial fort : plaquettes, sites internet, publicités...

Entre les crises économiques de 2008 et les événements du « Printemps arabe » en 2011, une grande partie de ces projets a été mise en attente, paralysés par une suspension des fonds provenant des financeurs du Golfe. Cette paralysie soudaine pose plusieurs questions quant à la dépendance du Maroc et de la Tunisie par rapport à ces sociétés ; mais aussi à l'échelle nationale, le Roi étant le garant suprême de toutes les décisions sur un projet. Pour certains acteurs de ces projets, comme M. Sliti, PDG de la SEPTS (Tunis), cette « situation de stand-by est défavorable à l'Etat tunisien et la visibilité réduite ». Les sommes investies par l'Etat tunisiens dans la préparation des terrains est monumentale et le manque de visibilité quant au démarrage des projets insoutenable. Un comité a été créé, chargé de négocier la relance du projet avec la société en charge, Dubaï Holding, qui exige la stabilité politique et économique, et la révision des plans financiers avant toute opération. Actuellement, les propositions sont étudiées par le gouvernement pour permettre la poursuite des opérations.

Le phénomène de littoralisation dans les PSEM est sans conteste et les projets urbains de waterfront semblent se multiplier partout sur les côtes marocaines et tunisiennes. Devant

des préoccupations à la fois démographiques, économiques, sociales et environnementales, la méthode du « projet urbain » semble être la mieux appropriée aux multiples problématiques des territoires étudiés, puisqu'ils permettent un certain nombre d'opérations diverses dont l'objectif général est un rehaussement de l'attractivité, du tourisme, des investissements, etc.

Pour Pinson, les projets urbains sont définis comme des « processus complexe de mise en chantier de l'urbain qui renvoient à des dispositifs d'action collective trans-sectoriels, partenariaux et mobilisant sur des temps relativement longs une pluralité d'acteurs » (Pinson, 2006). Cette définition est à prendre avec recul puisque les notions employées diffèrent selon les contextes et les acteurs. Dans notre étude, comment définir les partenariats engagés ? Les collectivités locales, les élus, les citoyens,... sont-ils présents ?

Les cinq projets qui ont été présentés permettent de mieux visualiser les opérations en cours : la gouvernance, le montage opérationnel et financier et l'implantation sur le territoire local. Dans chacun de ces projets, des caractéristiques se retrouvent et posent question quant à l'implication et le rôle des acteurs locaux face aux pouvoirs exceptionnels des structures chargées des projets, et ainsi, de leur implantation, intégration dans le territoire, mais aussi acceptation par les habitants et acteurs locaux.

A ce jour, les sommes investies dans ces opérations particulièrement lourdes sont monumentales et aboutissent à construire des modèles de villes standardisées qui peinent à s'insérer dans le paysage et l'architecture locale. La régulation par le marché est évidente et la participation des acteurs locaux particulièrement faible. L'ensemble de ces caractéristiques participe à diffuser un modèle de projets urbains à la fois porteurs et invasifs, dont l'intégration des « morceaux » aux restes de la ville est mise en péril à la fois de par les formes urbaines injectées dans ces opérations d'envergure, mais aussi par la gouvernance et la mise en œuvre cloisonnée, et parfois rigide, des aménagements.

Entre l'émergence d'urbanités et citadinités nouvelle et la valorisation et l'intégration des espaces en marge, la question du creusement des inégalités se pose. Quels impacts de l'occupation des sols par le tourisme balnéaire et les parcs de loisirs ? Quelles problématiques et régulations en termes de foncier et d'habitat ? A qui sont destinés ces projets ? Quelle est la place de la population dans les jeux d'acteurs impliqués dans ces

productions ? Les pouvoirs publiques et acteurs locaux interviennent-ils dans les décisions prises ?

3. L'urbanisme de projet : entre réaffirmation des territoires et creusement des marginalités ?

3.1. De nouvelles tendances et usages injectés sur les territoires littoraux dans une optique de développement global : quelles réponses des acteurs de l'urbain ?

Ma participation aux séminaires de l'AViTeM, dont le premier s'est tenu en mars 2016 à Fès, m'a permis de rencontrer de nombreux responsables de l'aménagement des secteurs publics et privés au Maroc et en Tunisie, et de partager leurs propos et inquiétudes. Au Maroc, les efforts concentrés sur le front atlantique, et particulièrement le pôle Casablanca-Rabat, sont parties prenantes d'une stratégie nationale marocaine visant à rehausser le Royaume dans une dynamique mondiale concurrentielle. Depuis les années 1950, l'explosion urbaine et démographique de ces espaces a enclenché des déséquilibres croissants sur le territoire marocain pour lequel les métropoles littorales grossissantes participent au déclin des villes intérieures. « Les contours d'un nouvel urbanisme marocain de grands projets se dessinent et, à ce titre, les fronts d'eau sont des laboratoires urbanistiques » (Barthel, 2008).

Le littoral marocain s'étend sur environ 3 500 Km de côtes. En quelques décennies, ces espaces ont repris de l'intérêt, d'abord avec le colonialisme, pour s'accroître considérablement dans les années 1970 où les mouvements de population et les efforts des pouvoirs publics se dirigent vers les côtes. Ainsi, cette interface est devenue l'axe majeur autour duquel se structurent l'ensemble des activités du Maroc moderne et les agglomérations les plus importantes, avec une augmentation de la concentration démographique (Nakhli, 2010). Au début du 20^{ème} siècle, on recensait 8% d'urbanisation sur le littoral avec deux grandes villes côtières (Tanger et Essaouira), en 2004 ce taux d'urbanisation atteint 60%, rassemblant 1/5^{ème} de la population nationale sur l'axe

Casablanca-Rabat. « Le Maroc n'a jamais été un pays littoral avant le protectorat, Rabat, Casablanca... étaient des petites villes. Au 20^{ème} siècle c'est un retournement complet »²⁴.

Ce « retournement complet » provoque sur le territoire national et régional des déséquilibres renforcés. Le « déplacement du centre de gravité économique et politique du Maroc vers les villes littorales (en particulier Casablanca et Rabat) »²⁵, fait ressortir une nouvelle hiérarchisation des espaces dans laquelle les villes intérieures semblent de plus en plus marginalisées.

Entre les différents acteurs et professionnels de l'urbain, les déséquilibres à l'œuvre sur le littoral marocain sont de plus en plus importants et les pressions induites sur le territoire nettement visibles. Tandis que certaines problématiques persistent (tel que l'habitat non réglementaire) ; d'autres sont amplifiées devant les croissances urbaines et démographiques des villes littorales. Les débats qui ont émergé lors du séminaire de l'AViTeM, à Fès, permettent de mieux cerner les visions stratégiques urbaines et territoriales et jeux d'acteurs à l'œuvre au Maroc ces dernières années.



« Casablanca a connu de grandes transformations depuis le début du 20^{ème} siècle. Au départ c'était une ville de 25 000 habitants, typiquement marocaine avec un cœur urbanisé entouré de murailles. La ville s'est rapidement transformée sous le protectorat avec comme vision de faire de

la ville un port dynamique commercial et financier le plus important du pays. Cette décision a engendré des pressions très importantes sur le foncier, formant les premiers bidonvilles du pays. Malgré de multiples tentatives, ces pressions ont longtemps persisté » (Moustanidji, 2016)²⁶.

²⁴ Propos recueillis lors du séminaire de l'AViTeM à Fès, énoncés par Jacques Barbier, consultant en aménagement et urbanisme et responsable d'une étude effectuée par Urba Plan sur le bipôle Fès-Meknès.

²⁵ Propos recueillis lors du séminaire de l'AViTeM à Fès, énoncés par Mohammed Idrissi Janati, Chercheur à l'Université Mohammed V – Rabat, 2015.

²⁶ Propos recueillis lors du séminaire de l'AViTeM à Fès, énoncés par Yassine Moustanidji, Chargé de projet à l'OCP Policy Center.



« Le Maroc est entré dans une phase accélérée d'urbanisation. Le taux d'urbains est passé de 29% en 1960 à 62% en 2014. Les villes produisent actuellement 75% du PIB national et deviennent de plus en plus les terrains de manifestation de multiples défis aussi bien quantitatifs que qualitatifs

(creusement des inégalités, logements insalubres, manque de systèmes d'assainissement, dégradation de l'environnement, conflits de groupes économiques, etc.). Pour répondre à ces défis, la planification stratégique des villes est primordiale, remettant en question les modes de gouvernance et les stratégies sectorielles en place. Il s'agit pour ses territoires d'impulser la croissance et d'assurer l'insertion régionale dans les dynamiques actuelles nationales et internationales, tout en faisant face aux problématiques difficiles à résoudre. La mondialisation a eu un rôle stratégique dans la cristallisation du processus de métropolisation, faisant de celles-ci des modèles de modernité » (El Khamal, 2016)²⁷.

« Jusqu'au 20^{ème} siècle le grand axe de développement du Maroc, *la Route des sultans*, passait par Fès et Meknès et personne n'osait se promener sur la côte. Le renversement des priorités marocaines pour le littoral a laissé dans l'ombre d'autres priorités qui rencontrent aujourd'hui d'importants blocages (pauvreté, tourisme en diminution, exodes vers ces villes, etc.). Le manque d'infrastructure vers l'extérieur renforce leur situation marginale, situation qu'on tente désormais de renverser » (Barbier, 2016)²⁸.



²⁷ Propos recueillis lors du séminaire de l'AViTeM à Fès, énoncés par Amel El Khamal, Chef de la Division prospective, Direction de l'aménagement du territoire, Ministère de l'Urbanisme et de l'Aménagement du Territoire.

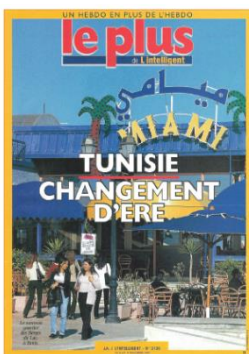
²⁸ Se reporter à la note n°21.

« Le projet urbain, distinct du seul projet architectural, est politique, au sens plein du terme » (Roncayolo, 2001). Opérations complexes, les contradictions sont nombreuses entre la volonté d'intégrer le territoire dans une dynamique internationale et la gestion quotidienne du territoire et de sa population. Pressions immobilières et foncières continues, habitat informel et non réglementaire en place, positionnement architectural dans un paysage naturel et un tissu bâti... les enjeux de ces projets dépassent les capacités des professionnels de l'urbain faisant ressortir une dimension politique forte dans le montage et les opérations des projets.

Prenant de l'importance dès les années 1970, cette « notion » de projet urbain reste pour beaucoup floue et ambiguë. A la fois démarche concrète ou méthodologie, cette logique vient contrecarrer les visions plus rigides de l'aménagement en plaidant pour un « urbanisme de l'intérêt général » dont les fils conducteurs se concentrent souvent autour des espaces publics et de leur (ré)appropriation par les usagers. Du reste, elle n'en est pas moins une manière « éclatante » d'afficher un projet de développement, nourrie par des illusions et la mise en image d'un mode de vie collectif et partagé. A travers ces « urbanités virtuelles » (Castells, 1999) sont proposés de nouveaux usages de l'espace et de nombreuses opportunités de logements, emplois, équipements, services, paysage, etc.

Le projet des Berges du Lac de Tunis, l'un des plus gros projets à l'œuvre au Maghreb, propose avant tout de recréer un lien trop longtemps ignoré entre la population et le lac. Sur l'espace de la corniche, un ensemble de lieux occidentalisés, modernes et branchés, va être largement mis en scène affichant une multiplicité d'usages et une mixité d'usagers déambulant dans ce nouvel espace.

Figure 62 : Le café Miami, un lieu pour la promotion de l'image de la Tunisie - Source : Jeune Afrique, n°2130, 2006 - Dans « Mondialisation, urbanité et néo-maritimité : la corniche du Lac de Tunis », Barthel, 2006.



Le marketing territorial géré par l'Agence Tunisienne de Communication Extérieure (ACTE) diffuse au travers des sites Internet et de plaquettes touristiques un nouveau « logo » de l'espace de la corniche, le nouveau « Miami » de la Tunisie.

D'un « lieu pourri » (Barthel, 2006) les berges du Lac ont fait de la ville de Tunis un territoire de grande ampleur au succès très rapide, avec

une soudaine augmentation de la fréquentation du lieu et la consommation des activités proposées.

Au-delà de la reconversion physique du lieu, c'est dans ses dimensions sociales et symboliques que le nouvel espace proposé est métamorphosé, proposant « une bouffée d'oxygène », « un tropisme de la mer », comparables aux espaces situés sur la Côte d'Azur ou les littoraux du Qatar.

Cependant, entre les services hôteliers haut de gamme, les boutiques de luxe et les grandes institutions et organisation internationales nouvellement implantées sur le territoire, l'intégration du projet sur son territoire et dans son environnement pose question. Parmi les investisseurs, 68% se sont révélés être des particuliers issus de l'élite tunisienne, tandis que très peu d'achats ont été effectués par des sociétés étrangères. Et pourtant, l'intégration du projet à la ville existante est problématique, pour deux raisons :

- Cette approche génère des discontinuités et coupures dans l'espace puisque les espaces riverains sont peu ou pas appréhendés par la maîtrise d'ouvrage ;
- Ces aménagements reflètent un caractère très spécifique, mettant de côté une réflexion plus globale sur la ville dans son ensemble et le « sens de la ville ».

En effet, la qualité d'un projet urbain ne se mesure pas seulement par la qualité de ses aménagements mais également par sa capacité à s'intégrer à la ville environnante, par sa complémentarité avec les fonctions urbaines préexistantes mais aussi et surtout par la qualité de son environnement immédiat. Pour Bacha et Legros, « Il existe un rapport étroit entre l'urbanisme de projet et les processus de marginalisation socio-spatiale » (Bacha et Legros, 2015). Par les aménagements proposés, un nouvel ordonnancement social se construit, des nouvelles centralités sont créées.

Parmi ces projets, certaines externalités sont très attendues par les populations locales : un nouveau bassin d'emploi, des nouvelles liaisons vers des quartiers périphériques, etc. Afin de s'intégrer au mieux dans une dynamique de territoire, ces projets urbains doivent se nourrir et exploiter les potentialités des quartiers environnants et de leurs habitants. Ainsi, à Casablanca, la mise en service d'un tramway en 2012 permet de relier aux zones résidentielles les quartiers prioritaires ; tout comme à Alger avec la mise en place d'un tramway en 2010 reliant le centre aux autres périphéries habitées par des populations

précaires. Tournées vers les tissus existants et les pratiques de la ville, ces extensions permettent de mieux favoriser la mobilité, l'intégration, et la mixité ; des premiers pas vers la réduction des inégalités en ville.

Pour répondre à ces conditions de réussite, de nombreuses réflexions doivent être associées dans la dynamique du projet : la nécessité de penser ces liaisons (par une réhabilitation de la voirie, une amélioration quantitative et qualitative des services), les besoins en infrastructures et gestion des services urbains (telle que la gestion des déchets), etc. Souvent du ressort des acteurs locaux, il apparaît impératif d'associer et d'intégrer ceux-ci dans les réflexions, pour concevoir une gestion commune de l'espace urbain.

3.2. Vers une amplification des fractures urbaines et sociales ?

3.2.1. La réforme sociale au prisme de la littoralisation : Les problématiques de l'habitat informel : La réforme VSB, des « Vitrites sans Bidonvilles » ?

Dans ce mouvement de réappropriations et requalifications de ces espaces urbano-portuaires, la place de la logique foncière prend toute son importance. La mise en désir du territoire par la création de nouvelles « vitrines bleues » implique une restructuration forte de certains quartiers installés sur ces espaces anciennement en friche. Dans certain des cas présentés, les pressions foncières environnantes et opérations ont nécessité le déplacement de nombreux habitants : à Casablanca, le bidonville El Hank, à Rabat, les expropriations de nombreuses familles installées dans la Vallée...

Au Maroc, le taux d'urbanisation a explosé ces dernières décennies avec une population urbaine qui passe de 3,4 à 16,5 millions entre 1960 et 2004 et un taux d'urbanisation de 10% au début du 20^{ème} siècle, ayant franchi le seuil des 55% en 2004 (Le Tellier, 2008). En 2004 un Contrat de Ville vient éliminer les derniers bidonvilles de Tanger, notamment le bidonville Villa Harris qui va subir la pression d'un secteur balnéaire en devenir, avec le projet touristique inauguré par le roi en 2003 (Voir Annexes).

Les problématiques des bidonvilles et des quartiers non réglementaires au Maroc sont nombreuses et anciennes. L'arrivée de ces grands projets sur des zones à fort potentiel foncier (friches industrialo-portuaires et zones délaissés) viennent, dans de nombreux cas, renforcer ces problématiques. La proportion de logements informels est estimée à plus d'un tiers de l'ensemble des logements du Royaume. A Casablanca, la population des bidonvilles représente 13% de la population urbaine (Toutain, 2013). Le slogan « Casablanca Sans Bidonvilles », soutenu par les responsables locaux, reflète une volonté de « mise à niveau de l'image et du standing de la ville » qui passe notamment par un renouvellement des populations. Le SDAU 2030 (Schéma Directeur d'Aménagement Urbain) confirme ces principales orientations. Dans ce contexte, les grandes opérations de rénovation et renouvellement urbain, telles que la Marina de Casablanca, se mettent en place dans une optique de reconquête des espaces centraux (bidonvilles, friches industrielles et portuaires).

En 2004, le Maroc a lancé un programme national « Villes Sans Bidonvilles » (VSB), avec pour objectif d'éradiquer tous les bidonvilles d'ici 2015, prolongé pour 2020. Cette initiative a été lancée dans le sillage des objectifs du Millénaire dont l'un était de diminuer de 10% les habitants des bidonvilles d'ici 2015. L'enjeu majeur de cette réforme sociale est de lutter contre l'exclusion en milieu urbain par une approche globale. Prévu sur la période 2004-2012, le programme VSB vise à long terme l'éradication de l'ensemble des bidonvilles dans 85 villes du pays, soit 362 327 ménages. 25 milliards de Dirhams (soit plus de 2.5 milliards d'euros) ont été attribués, dont une subvention de l'Etat de 10 milliards de Dirhams (1 milliard d'euros).

Ce programme VSB a été considéré par ONU-Habitat comme un programme exemplaire. Il concerne 1.8 millions d'habitants dans 85 villes, avec un cout global estimé à 25 milliards de Dirhams, au démarrage. Actuellement, 52 villes sont déclarées « sans bidonvilles » et 77% du programme qu'il reste à faire se situe principalement entre Rabat et Casablanca.

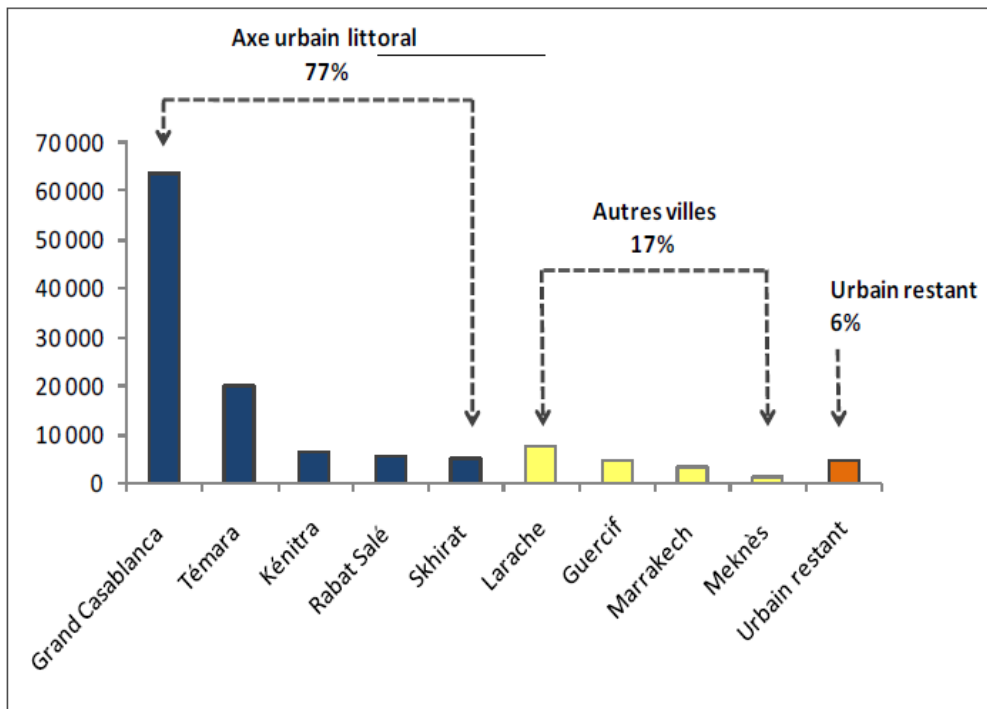


Figure 10 : Ménages à reloger par villes (mars 2014) – Source : MHUPV (Ministère de l’Habitat, de l’Urbanisme et de la Politique de la Ville)

« Les gens vont vers Casablanca : même si on supprime certains bidonvilles d’autres se créent. On sait que la croissance des villes attire la pauvreté et grossit les bidonvilles et c’est pour ça que le programme va être difficile à achever »²⁹.

Après une politique de « laisser faire », c’est dans les années 1970-1980 que sont mises en place des tentatives de « déguerpissement » : on essaye de faire déplacer les populations et érige des « murs de la honte » pour cacher les bidonvilles à l’entrée des villes ou près des aéroports. Malgré les recommandations de la Banque Mondiale, le Maroc a très peu employé la méthode de la restructuration, c’est à dire l’intervention directement sur le site (sur l’assainissement et les infrastructures) tout en laissant les populations en place. Quelques tentatives de relogement ont été engagées où l’on donne aux attributaires un appartement à un prix très inférieur à celui du marché. Dans ce programme, c’est la politique du recasement qui a été la plus employée. Il s’agit de vendre aux ménages des lots de terrain à des prix très inférieur au marché pour qu’ils prennent en main la construction de leur propre logement, grâce notamment au principe du « tiers-associé ».

²⁹ Naima Lahbil Tajemouati, Chercheuse à l’USMBA sur les thématiques « Bidonvilles et accès au foncier ». Ses propos ont été recueillis lors du séminaire de l’AVITeM à Fès en mars 2016.

Cependant, la problématique de « glissement » est centrale dans ce processus, notamment quand le projet ne propose pas une vision globale sur la ville, d'où l'importance d'y intégrer des connexions, des services et infrastructures, un bassin d'emploi accessible, etc.

De manière générale, les intérêts politiques et économiques prennent le dessus des problématiques urbaines, positionnant le programme VSB comme un argument de légitimation d'expropriation de populations par rapport au contexte légal, plutôt que comme un outil/une réforme de lutte contre l'habitat informel et la croissance des populations des bidonvilles. Ces restructurations urbaines induisent des conflits de territoire et délogent les habitants de leur urbanité. Il en ressort des disjonctions entre la conception (l'idée d'une « ville internationale ») et le vécu de la ville ; dont les tentatives de résistances ont pu être plus ou moins exprimées par tous... (Berry Chikhaoui, 2007).

Nous allons voir dans cette dernière partie comment les habitants ont pu ou ont tenté de se mobiliser dans les programmations de ces projets, à travers notamment l'exemple de mobilisation citoyennes dans le projet de la Vallée du Bouregreg, à Rabat-Salé. Malgré les points forts du projet (comme la traversée du fleuve par la mise en service d'un nouveau tramway), des contestations envers les décideurs du projet ont émergé, de par des actions radicales de délocalisation de quartiers entiers pour mener à terme le projet sur le *waterfront*.

3.2.2. Conflits de territoires et réactions citoyennes : les habitants se mobilisent dans la Vallée du Bouregreg

Dans le projet d'aménagement de la Vallée du Bouregreg, l'AAVB s'est vue accordée d'une série de dérogations en matière d'aménagement et d'expropriations. Devant des déplacements de populations et démolitions prévues, des mécontentements et oppositions citoyennes sont nées, ainsi que des tentatives de regroupement afin de s'accorder avec les décideurs du projet sur un compromis. L'article de Mouloudi, « Quand les acteurs locaux mobilisent le droit pour s'opposer aux grands projets : l'exemple de l'aménagement de la vallée du Bouregreg (Rabat-Salé) », rassemble une série de sources écrites (procès-verbaux,

registres de l'enquête...) et entretiens menés auprès des habitants des quartiers concernés par ces changements et soulèvements, entre 2009 et 2012.

L'AAVB, positionnée comme maîtrise d'ouvrage et maîtrise d'œuvre sur le projet avec l'Agence Urbaine de Rabat-Salé et les collectivités de Rabat et Salé, possédait un certain nombre d'avantages exceptionnels en matière de dérogation aux lois sur l'urbanisme. Le PAS permettait de mettre en forme toutes ces dérogations (en termes d'acquisitions foncières, d'autorisations de construction, de morcellement, d'expropriations, etc). Ainsi, « afin de garantir une cohérence d'ensemble du projet, la loi relative à l'aménagement du Bouregreg fait du PAS un document dont les dispositions annulent et remplacent toutes celles figurant dans les documents d'urbanisme antérieurs ».

Dans ce consortium d'acteurs, les collectivités de Rabat et Salé n'ont aucun pouvoir décisionnel devant la surpuissance de l'AAVB : « Aujourd'hui, la situation s'est aggravée, puisque les élus et présidents des conseils municipaux, même s'ils sont informés de l'avancement du projet du Bouregreg, ne sont pas invités à donner leur avis au moment de la conception tel qu'il est d'usage pour les plans d'aménagement « classiques » ».

Le projet, étalé sur 5 750 Ha, prévoyait de nombreuses constructions et aménagements de haut standing et la réalisation de nouvelles infrastructures portuaires dont la Marina. La structure foncière du site du projet se répartit comme tel : 57% de propriété privée, 25% de *habous*³⁰, 18% domaine public et communal. Dès le début des réflexions, les initiateurs du projet étaient conscients que le foncier serait la principale difficulté dans ce projet. Par le biais de multiples conventions avec le secteur public et le Ministère des *habbous* et des Affaires islamiques, un certain nombre de terrains ont pu être mobilisés par l'AAVB. Cependant, le site du projet reste menacé par l'existence de nombreux quartiers spontanés regroupant environ 200 000 personnes et « des rumeurs évoquent la possibilité de reloger une bonne partie de ces habitants dans la ville nouvelle de Tamesna, située à plus de 20 km au sud de Rabat ».

³⁰ Selon J. Luccioni (1942, 16), le *habous* ou *waqf* est « un acte juridique par lequel une personne, en vue d'être agréable à Dieu, se dépouille d'un ou plusieurs de ses biens, généralement immeubles, et les met hors du commerce en les affectant à une œuvre, à un but pieux, charitable ou social soit d'une manière absolue, exclusive de toute restriction (*habous* public), soit en réservant la jouissance de ces biens à une ou plusieurs personnes déterminées (*habous* de famille ou *habous* privé). À l'extinction des bénéficiaires intermédiaires du droit de jouissance, le *habous* de famille devient *habous* public ».

Dans un contexte d'urbanisme de dérogation, comment les habitants ont-ils pu se mobiliser et s'appuyer sur la législation pour contrer les directives royales ?

Les mobilisations populaires contre les menaces d'expropriation ont démarré en 2007 suite à la visite d'un « agent de l'AAVB » dans le secteur d'habitat informel Bab Chaàfa-Sidi Ben Acher (visible dans la zone rose ci-dessous). D'après les discours des habitants de ce quartier, cet inconnu était chargé de « faire le recensement des maisons de tout le quartier dans la perspective de les démolir pour y édifier des hôtels, cafés et autres équipements destinés aux touristes étrangers », (d'après un entretien effectué le 21 mars 2009 avec Mohammed Ben Ayyad). Suite à cet évènement, l'Association de bon voisinage, s'est réactivée, rassemblant les habitants mobilisés autour d'une *Commission de communication et de poursuite du projet du Bouregreg*, engagée contre les démolitions, expulsions et relocalisations. Quelques mois plus tard, le PAS publie les prévisions d'aménagement et les réglementations nécessaires à la préparation des parcelles visées prévoyant l'aménagement d'espaces verts et de promenades entre la mer et la médina dans le quartier Bab Chaàfa-Sadi Ben Acher.



Dans cette publication l'AAVB précise l'interdiction de constructions qui ne seraient pas en lien avec l'entretien et la protection du site, et affiche une liste nominative des personnes sujettes à expropriation. Malgré une série de protestations et *sit in*, de nombreux quartiers ont été démolis, notamment le quartier Cardona, situé dans le cheminement du nouveau tramway reliant Rabat et Salé par un pont. Concernant le quartier Bab Chaàfa-Sadi Ben Acher, l'implication des élus de la commune de Salé a su pointer des éléments contradictoires dans le PAS,

Figure 11 : Master Plan du projet de la Vallée du Bouregreg –
Source : Mouloudi, 2015.

bloquant les aménagements prévus dans le quartier. L'Instance Nationale de Protection des Biens Publics au Maroc (INPBPM) est également intervenue dans les négociations.

Dans ce contexte, marqué par la mise en place de structures dédiées et instiguées par l'autorité royale, le recours à la loi est le seul moyen d'expression des habitants visés par des décisions externes susceptibles de bousculer la vie entière de centaines d'habitants.

CONCLUSION : « Global change, local pain »³¹ ?

Cette étude a permis de rendre compte de plusieurs éléments. La multiplication, mais aussi les ambivalences des grands projets urbains, entre valorisation et intégration des marges urbaines et développement ou creusement des inégalités et marginalités socio-spatiales, posent plusieurs questions. D'abord, il apparaît qu'un certain modèle de ville, et particulièrement un modèle de *waterfront*, semble se développer sur les fronts de mer du monde entier.

Ce modèle de *waterfront development*, ressort avant tout comme un urbanisme d'opportunité ou de rentabilité foncière, misant sur la revalorisation et l'attractivité de friches et autres marginalités urbano-portuaires pour y proposer un nouveau mode de vie aux fonctions et usages multiples, avec un accent prononcé sur la valorisation des espaces publics (« ... expression naïve d'une prétention de planifier directement et à la fois, l'espace urbain, les forces économiques et la vie sociale elle-même », Choay, 1980) et la réappropriation des espaces désuets. Lieux de rêves, de loisirs, d'opportunités... ces nouveaux espaces attirent autant qu'ils déçoivent. Ce modèle de standardisation de ces espaces et les profonds décalages par rapport aux modèles locaux sont-ils alors contradictoires à une pensée globale sur le territoire ?

« Si la globalisation accentue le volume des échanges, il n'est pas certain que cela se traduise par une plus grande justice économique et politique et par l'atténuation des inégalités socio-spatiales » (Roques, 2002).

Pour chacun des cas choisis, l'objectif n'était pas de rentrer dans une analyse fine des contenus des projets, mais plutôt d'avoir un aperçu général permettant de faire ressortir les points les plus révélateurs sur leur conception et leur mise en œuvre. Les cas du Maroc et de la Tunisie ont été choisis pour plusieurs raisons : d'abord mon intérêt pour cette zone géographique où les exemples de projets de waterfronts sont nombreux et dans l'air du temps. Aussi, les échanges que j'ai pu avoir avec les auditeurs des séminaires de l'AViTeM, organisés dans le cadre de mon apprentissage, ont permis d'alimenter certains points abordés dans mon étude. Cependant, comme nous avons pu le voir dans la première partie,

³¹ R.J. McCalla, 1999.

cette pratique d'un urbanisme capitaliste a lieu dans de nombreuses villes littorales du monde entier, pour lesquelles nous aurions pu pointer des similitudes et discontinuités avec les cas d'étude marocains et tunisiens.

Les zooms sur les littoraux du Maghreb rendent compte de quelques extravagances quant à ce modèle urbain qui se multiplie au Maroc et en Tunisie. Cinq projets sont étudiés et mis en relation afin d'en extraire des éléments de convergence et de divergence dans les visions, les méthodes de gouvernance et les articulations des stratégies pensées et mises en œuvre sur les territoires étudiés. Mise en image et en désir d'une ville moderne, promotion d'un front de mer et d'un espace citoyen, muséification de la ville... ; mais aussi surpuissance de l'Etat et de ses structures dédiées, peu de participation et d'intégration des acteurs locaux et des citoyens... sont les points communs et fondements de ces projets.

Pensés à grande échelle, c'est d'abord l'intégration de ces projets sur le territoire régional et local qui est questionné. A une échelle large se pose la question de la capacité d'absorber un tel développement. « Espaces exigus mais milieux attractifs, les littoraux peuvent-ils sans risques supporter l'accumulation des activités et des Hommes qu'on y observe ? » (Miossec, 1998). A l'échelle de ces métropoles se pose la question de l'intégration du projet dans son environnement urbain, social, naturel... tandis que les acteurs locaux sont mis à l'écart des discussions et décisions sur les projets. Aussi comment garantir l'appropriation de ces espaces par les acteurs locaux et habitants, dont la concertation et la participation aux projets est quasi inexistante, allant dans certains cas vers l'exclusion plutôt que l'inclusion des habitants dans ces projets (relocalisation de quartiers, protestations non entendues...).

De Casablanca à Sfax, les métropoles du sud méditerranéen sont entrées dans une phase de profondes mutations urbanistiques et socio-économiques de leurs fronts d'eau. Le modèle attire par son aspect esthétique, multidimensionnel et la promotion d'une proximité avec un usage citoyen selon une logique d'intérêt général. Cependant, ces aménagements restent dans leur grande majorité invasifs et intrusifs, s'intégrant avec difficulté dans le tissu urbain et les usages locaux.

Aussi, ces « usages mondialisés » posent la question de la cible visée dans ces projets : tourisme d'affaire ? Tourisme balnéaire ? Population locale bourgeoise ? Ces opportunités de logements, commerces, loisirs... semblent profiter à certains pans de population éloignés

de certaines réalités, pouvant également découler sur d'autres problématiques telles que la gentrification des médinas par des nouvelles populations locales et étrangères bourgeoises, qui pose un réel problème et soulève beaucoup de questions.

Au niveau de l'analyse de la gouvernance et du montage de projet, c'est d'abord la politique de décentralisation qui peut être critiquée, puisqu'elle semble maitrisée par diverses sources de pouvoir en place : les pouvoirs financiers des pays du Golfe, les pouvoirs politiques des gouvernements centraux, les pouvoirs des classes sociales supérieures (élite locale, touristes...) qui prennent le dessus dans la conception des opérations... Ainsi, les cas d'étude qui ont été soulevés permettent de rendre compte de plusieurs formes de marginalités sociales et spatiales qui se manifestent à des degrés différents selon les projets. On peut notamment retenir une première marginalisation (politique) des acteurs locaux et des citoyens dans la conception des projets, au prisme d'un modèle urbain occidental et émirati.

Cette mise à l'écart des acteurs locaux et citoyens fait ressortir des blocages. D'abord, elle participe à une difficile intégration des projets sur le territoire. Pensées dans une « tour d'ivoire », les opérations bousculent des problématiques sociales et de pauvreté urbaines anciennes, comme la résorption des bidonvilles dont, au Maroc, une majeure partie se situe sur les sites des projets des villes littorales. La puissance des projets et la distance avec laquelle les opérations sont menées apparaissent comme des freins puisque aucune structure relais locale ne dispose d'informations ou de pouvoir de décision sur la majorité des opérations.

Le dispositif ARLEM (issu de l'UpM) labellise depuis quelques années des grands projets répondant aux critères de durabilité pour la ville et le territoire. Ainsi, plusieurs de ces projets comme l'éco-cité de Zenâta (Casablanca) ou le projet Taparura (Sfax) ont perçu ce label, les plans correspondants aux critères nécessaires pour y répondre. Cependant, on peut se poser la question de la limite de ce label, si le projet vient bouleverser tous les équilibres nécessaires au fonctionnement d'une ville et au bien-être de ses habitants.

D'un point de vue stratégique, c'est la méthode du projet urbain qui peut être critiquée. Malgré qu'elle propose une approche multidimensionnelle et multi-acteurs, l'importance des opérations peut entraîner des changements trop radicaux si elles sont effectuées de manière déconnectée des contextes locaux et à distance des acteurs clés. Ici, on pourrait

préconiser une forme d'incrémentalisme urbain. Effectués de manière progressive et adaptée, les changements sont plus légers mais permettent de s'ajuster « pas à pas », tout en gardant un impact fort sur le territoire.

BIBLIOGRAPHIE

AGAM, 2013, « L'Atlas des villes portuaires du Sud et de l'Est de la Méditerranéen », Vol. 1, *Etat des lieux*, octobre 2013 et Vol. 2 *Rapport de mission 2013*, juin 2013.

BACHA O., LEGROS O. et al., 2015, « Politiques urbaines et inégalités en Méditerranée », Les Cahiers d'EMAM, N°27.

BARBIER C., 2015, « Des études urbaines comparatistes à une sociologie croisée des politiques urbaines », *Espaces et Sociétés*, N°163.

BARTHEL P.-A., 2006, « Les berges du Lac de Tunis : une nouvelle frontière dans la ville ? », *Les cahiers de la Méditerranée, Les frontières de la ville*, N°73.

BARTHEL P.-A., 2006, « Mondialisation, urbanité et néo-maritimité : la corniche du Lac de Tunis », *L'espace géographique*, N°35.

BARTHEL P.-A., 2006, « Aménager la lagune de Tunis : un modèle d'urbanisme et de développement durable ? », *Autrepart*, N°39.

BARTHEL P.-A., 2013, « Casablanca-Marina : un nouvel urbanisme marocain des grands projets », *Autrepart*, N°55.

BARTHEL P.-A., 2011, « Faire du « grand projet » au Maghreb : L'exemple des fronts d'eau (Casablanca et Tunis) », *Géocarrefour*, N°83.

BAVOUX J.-J., 1997, « Les littoraux français », Armand Colin.

BERGSLI H. et al., 2008, « Méditerranée », *Villes portuaires Horizon 2020*, N°111.

BERRY-CHIKHAOUI I., 2007, « Les citoyens face aux enjeux d'internationalisation de la ville. Casablanca et Marseille : où est le Nord, où est le Sud ? », *Autrepart*, N°41, p. 149-163.

CARRIERE J.-P., 2002, « Villes et projets urbains en Méditerranée : l'Emergence du « projet urbain » en Méditerranée », Presses Universitaires François Rabelais.

CATTEDRA R., 2011, « Projet urbain et interface ville-port en Méditerranée. Perspectives pour une recherche comparative », *Rives méditerranéennes*, 39 | 2011, 81-102.

CHATTOU Z., 2011, « Tanger, à la croisée de nouvelles recompositions territoriales et de mobilités transnationales », Méditerranée, *Le Maghreb dans la mondialisation*, N°116.

DUCRUET C., 2005, « Structures et dynamiques spatiales des villes portuaires : du local au mondial », *M@ppemonde*, N°77.

INGALLINA P., 2001, « Le projet urbain », *Que sais-je ?*, Presses Universitaires de France, 127 p.

JAGER J.-C. et ABDELMAJID A., 1998, « L'urbanisation littorale en Méditerranée », Dossier bibliographique, Association villes et territoires méditerranéens, Centre de documentation de l'urbanisme.

LAHBIL TAJEMOUATI N., 2015, « La liste », Naïve Livres.

LE TELLIER J., « À la marge des marges urbaines : les derniers bidonvilles de Tanger (Maroc). Logique gestionnaire et fonctionnement des bidonvilles à travers les actions de résorption », *Autrepart*, 2008/1, N° 45, p. 157-171.

LIBOUREL E., 2016, « Les bulles de Bilbao. La mutation des musées depuis Franck Gehry », *Urbanités*, juin 2016.

MARGIER A., 2015, « Les apports de la comparaison internationale à la démarche de recherche en études urbaines », *Espaces et Sociétés*, N°163.

MIOSSEC A., 1998, « Les littoraux, entre nature et aménagement », *Campus Géographie*, SEDES.

MORICONI F., DINARD F., 2000, « L'urbanisation du littoral méditerranéen », *Revue M@ppemonde*, n° 57.

NAKHIL S., 2010, « Pressions environnementales et nouvelles stratégies de gestion sur le littoral marocain », *Méditerranée*, N°115.

PADDEU F. et RUGGERI C., 2016, « La ville bling-bling », *Urbanités*, juin 2016.

PEKIN TIMUR U., 2013, « Urban Waterfront Regenerations », Chap. 7, Intech.

PRELORENZO C., 2011, « La ville portuaire, un nouveau regard », Rives méditerranéennes, *Entre recherche et expertise : itinéraires en villes-ports*, N°39.

RODRIGUES-MALTA R., 2001, « Naples-Marseille : *waterfront attitude* », Méditerranée, N°96.

ROQUES G., 2002, « La Situation des villes du littoral méditerranéen français dans le contexte de l'économie monde », Cahiers de la Méditerranée, N°64.

RONAI S., 2009, "Marseille, une métropole en mutation", Hérodote 2009/4, N°135, P. 128-147

SAFAR ZITOUN M., 2010, « Urbanité(s) et citoyenneté(s) dans les grandes villes du Maghreb », Les Cahiers d'EMAM, N°19 | 2010, P. 33-53.

SETTI M., MOHAMED-CHERIF F.-Z., DUCRUET C., 2011, « Les ports algériens dans la mondialisation : la fin d'un paradoxe ? », Méditerranée, *Le Maghreb dans la mondialisation*, N°116.

SOKOLOFF B., 2002, « Le projet urbain de Barcelone : spécificité et modalités de réalisation », Presses Universitaires François Rabelais.

TOURRET J.-C., « Les villes méditerranéennes dix ans après Barcelone », 2005.

WEBOGRAPHIE :

Société de Promotion du Lac de Tunis (SPLT) : <http://www.splt.com.tn/>

Société d'Etudes et de Promotion de Tunis Sud (SEPTS) :

<http://www.septs.com.tn/index.php?id=11>

Agence Urbaine de Casablanca : <http://www.auc.ma/auc.asp?codelangue=23&po=2>

Agence pour l'aménagement de la Vallée du Bouregreg (AAVB) :

<http://www.bouregreg.com/tiki-index.php>

Agence pour l'aménagement du site de la lagune de Marchica : <http://www.agence-marchica.com/index.php>

CONFERENCES ET ATELIERS :

Cycle de Séminaires de l'AViTeM – Sessions 2015 et 2016 ;

Atelier-forum des Projets Urbains de la Méditerranée – le 8 juin 2016 à Marseille ;

Documentaire « Roi du Maroc, le règne secret », réalisé par le journaliste Jean-Louis Perez, mai 2016.

ANNEXES

Annexe 1 : Les IDE, base financière pour concrétiser le montage de « mégaprojets » urbains au Maghreb. Source : Presses Nationales marocaines et tunisiennes (dépouillement), Conventions d'investissement signées en 2006 - Dans Barthel, 2008

Lieu	Projet	Superficie en ha	Investisseur	Coût de l'IDE * en milliards de \$
MAROC				
Rabat	Saphira (corniche)	330	Emaar	3,1
Rabat	Amwaj (Vallée du Bou Regreg)	110	Dubaï Holding	2
Oukaïmedem	Station de ski	600	Emaar	1,4
Marrakech	2 terrains (Chrifya et route d'Ouarzazate)	140 et 600	Dubaï Holding	1
Tanger	Marina	230	Emaar	0,65
Casablanca	Marina	40	Dubaï Holding	1
TUNISIE				
Tunis	Berges du Lac Sud	830	Dubaï Holding	2,2
Tunis	Berges du Lac Nord	250	Boukhatir	5
Hergla	Complexe touristique	442	Emaar	1,88
Korbous	Complexe touristique	n.p.	En discussion (2007) avec Dubaï	En discussion
Tunis	Marina Gammarth	n.p.	En discussion (2007) : Tunisie / Qatar	En discussion

Annexe 2 : Schématisation de l'étalement urbain au 20^{ème} siècle à Tanger – Source : Le Tellier, 2006.

