Faire du “ grand projet ” au Maghreb. L’exemple des fronts d’eau (Casablanca et Tunis)

Pierre-Arnaud Barthel

▶ **To cite this version:**

Pierre-Arnaud Barthel. Faire du “ grand projet ” au Maghreb. L’exemple des fronts d’eau (Casablanca et Tunis). Géocarrefour - Revue de géographie de Lyon, 2008, 1 (83), pp.25-34. hal-00422316

HAL Id: hal-00422316

https://confremo.hal.science/hal-00422316

Submitted on 6 Oct 2009

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.

Manuscrit auteur, publié dans "Géocarrefour 83, 1 (2008) 25-34"

Faire du « grand projet » au Maghreb. L'exemple des fronts d'eau (Casablanca et Tunis)

Pierre-Arnaud Barthel
UMR ESO / UMR CITERES

Manuscrit de l'article publié dans la revue *Géocarrefour*, n°83-1 en 2008.

Résumé de l'article :

Longtemps délaissés par les acteurs de la ville, les fronts d'eau des métropoles sud-méditerranéennes sont récemment entrées dans l'ère des « mégaprojets », selon leur désignation médiatique locale. Ce type d'action urbanistique, inscrite dans un régime d'exception par rapport à la fabrique plus ordinaire de la ville, invite les chercheurs à emprunter les chemins d'une analyse pragmatique, qui fait la part belle à l'observation des modes de faire mis en œuvre par des acteurs en situation, et qui vise à documenter un certain nombre d'épreuves à travers lesquelles la démarche d'action se concrétise ou non. Cette irruption des fronts d'eau, orchestrée par les hautes autorités, pilotée par des sociétés d'aménagement « dédiées » et financée par de nouvelles « holdings » publiques et privées, venues pour l'essentiel des pays du Golfe, traduit un certain nombre de mutations contemporaines de la fabrique de la ville : privatisation, internationalisation et financiarisation croissante de l'aménagement.

Mots-clés : projet urbain, financiarisation, public-privé, internationalisation, gouvernement urbain, front d'eau, Maghreb

halshs-00336820, version 1 - 5 Nov 2008

Dans les trois capitales du Maghreb, le montage financier des projets d'aménagement de leurs fronts d'eau s'est récemment concrétisé par des partenariats avec des investisseurs du Golfe. En mars 2006, le gouvernement du royaume du Maroc a signé avec Dubaï Holding une convention d'investissement d'un milliard de dollars pour l'aménagement sur remblais d'une marina à Casablanca, entre la mosquée Hassan II et le Port de la capitale économique. Les autorités algériennes, en juillet 2006, ont contractualisé avec le géant émirati Emaar pour l'aménagement de la baie d'Alger. Enfin, l'actualité tunisoise est marquée en septembre 2006 par la signature d'un contrat entre l'Etat tunisien et le groupe émirati Boukhatir pour l'aménagement de « Tunis City Sport » sur 250 hectares (pour partie issus d'un remblaiement) au bord du Lac Nord[1]. Et c'est en mars 2007, que le gouvernement tunisois a signé avec Dubaï Holding pour l'urbanisation de l'intégralité des berges du Lac Sud (soit 830 ha de foncier). Le « waterfront development » s'accélère actuellement sur la rive sud de la Méditerranée, processus qui vient répondre en miroir – avec un certain nombre de convergences et de décalages – aux projets de la rive euro-méditerranéenne (Rodrigues-Malta, 2004) engagés depuis les années 1990 que ce soit à Marseille (projet Euroméditerranée), à Barcelone (Port Vell, Villa Olimpica, Besos/Forum), ou à Athènes (projet lié aux Jeux Olympiques de 2004). Si les métropoles maghrébines sont entrées dans une phase de profondes mutations urbanistiques et socio-économiques de leurs fronts d'eau, c'est, tout d'abord, en raison de dysfonctionnements comparables à ceux des pays du Nord (obsolescence des ports des espaces centraux, friches industrialo-portuaires à traiter et à réintégrer au centre). Ensuite, l'action projetée s'inscrit dans une stratégie d'internationalisation commune aux trois capitales[2], même si elle demeure inégalement formalisée d'une ville à l'autre. Enfin, des effets de contexte locaux opèrent également comme déclencheurs de l'action. Pour Alger, l'impératif remodelage de l'hyper-centre algérois après la « guerre intérieure » des années 1990 est à relier à la nécessaire remise à niveau de la capitale. A Casablanca, la relance d'une stratégie de développement touristique est portée politiquement par le gouvernement qui a notamment validé le projet de la marina. Quant à Tunis, la dépollution devenue impérative de la lagune a joué là encore comme une opportunité pour commercialiser depuis la fin des années 80 une offre foncière et immobilière à forte valeur ajoutée dans un contexte de décollage métropolitain. L'urbanisme de front d'eau dans les capitales maghrébines est ainsi inscrit dans une double dynamique de reconquête (recyclage des friches,

[1] La lagune de la capitale est communément appelée « Lac de Tunis ». Sa partie nord (« Lac Nord ») est séparée de la partie sud (« Lac Sud ») par un canal de navigation reliant le port de Tunis à la mer.
[2] Pour Casablanca, nous renvoyons tout particulièrement aux travaux de R. Cattedra (2001, 2005) sur la Grande Mosquée et d'I. Berry-Chikhaoui sur le projet de l'Avenue Royale (notamment Berry-Chikhaoui, 2007).

halshs-00336820, version 1 - 5 Nov 2008

régénération urbaine), mais aussi de conquête territoriale par la construction d'une ville projetée sur remblais. Cet urbanisme n'est pas l'apanage des seules métropoles de ces trois pays. Rien qu'au Maroc, au regard des grands projets urbains emblématiques du « Maroc de demain », les fronts d'eau font l'objet d'une véritable « ruée » que ce soit à Tanger (projet Tanger Méd) ou à Rabat (projet de la vallée du Bou Regreg et projet d'aménagement de la corniche). Ces territoires liminaires attisent plus que jamais les convoitises des opérateurs nationaux et des grands groupes étrangers et sont d'ores et déjà le lieu d'une production urbaine qui pose différentes questions à la recherche.

L'enjeu de ce texte est de poursuivre l'investigation sur la mise en projet des fronts d'eau des métropoles magrébines, déjà commencée à travers un premier travail sur Tunis (Barthel, 2006). Dans un souci comparatiste, une analyse comparable a débuté depuis 2006 sur le projet de la marina de Casablanca[3]. Au plan méthodologique, dans une approche pragmatique, l'idée est tout d'abord de rendre compte d'un urbanisme au plus près du travail des acteurs tout en refusant la position de surplomb[4]. De là, notre positionnement relève non pas d'une quelconque démarche d'évaluation, ni d'une entreprise de dénonciation militante des éventuelles dérives ou dysfonctionnements, mais d'une ambition d'analyse réflexive de l'action pour mettre au jour les nouvelles modalités de production du « grand projet ». Ensuite, tout projet rencontre des épreuves de concrétisation (par exemple la signature du montage financier, la stabilisation d'une programmation urbaine, etc.) qui sont autant de moments clés à saisir par les chercheurs, puisqu'on y verra des occasions privilégiées d'observer l'urbanisme « en train de se faire ». Enfin, on comprendra bien que peu importe que l'achèvement du processus. Au contraire, sa compréhension suppose d'enregistrer sa composition progressive et de le suivre à travers les épreuves du montage financier et institutionnel, des bifurcations programmatiques et autres réorientations stratégiques.

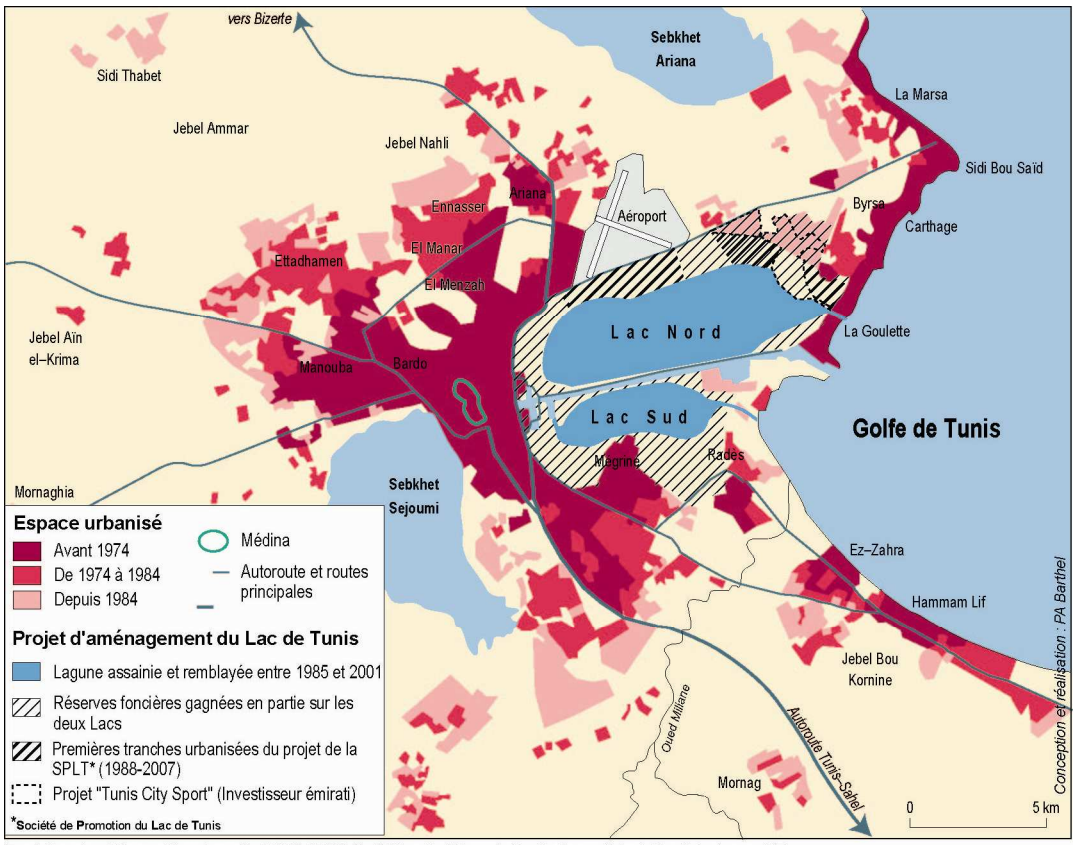
Nul besoin de dire que les projets d'urbanisme de front d'eau dans les capitales du Maghreb sont des opérations d'aménagement de prestige qui mettent les acteurs sous les projecteurs des médias. L'action de produire un morceau de ville exemplaire imbrique les enjeux à différentes échelles spatiales selon une pluralité de temporalités de l'action (les études, la phase chantier, la livraison,…). La fonction de vitrine métropolitaine est assignée à cette production à travers la programmation d'équipements « structurants » et d'éléments de centralité mixant les fonctions. Au regard de cette multi dimensionnalité, l'idée est de restreindre ici l'analyse à un double questionnement. Tout d'abord, la stabilisation d'un partenariat d'un nouveau genre qui articule le sommet de l'État et les investisseurs du Golfe est un processus à élucider en soi. *In fine*, l'hypothèse est que les aménagements étudiés sont en marge des circuits classiques et dénotent d'un double mouvement de financiarisation et de privatisation de la conduite de projet. Ensuite, la fabrication de l'offre urbaine dans chacun des « mégaprojets » ici étudiés invite à questionner les modes de faire et leurs effets (emprunts à des méthodologies managériales, circulation de concepts de ville), ainsi que l'articulation des « produits » aux marchés national et local. Au final, à qui profitent un tel urbanisme ?

Document 1 : L'aménagement de la lagune de Tunis en 2008 (carte)

[3] Cet article est issu de travaux de recherches conduits dans un double cadre : 1) un programme collectif en cours financé par le Fonds de Solidarité Prioritaire (FSP) – Ministère des Affaires étrangères, sous la direction de Pierre Signoles (équipe Emam, UMR 6173 Citeres, CNRS et Université de Tours), intitulé : « Faire la ville en périphérie(s). Territoires et territorialités dans les grandes villes du Maghreb » (2005-2008). 2) une action intégrée (AI) CMCU 05 G0302 (2005) portée également par Pierre Signoles et intitulée « Production, aménagement et gouvernance des quartiers périphériques des villes tunisiennes ». Trois missions ont particulièrement nourri ce travail : à Tunis (novembre 2006), à Casablanca (septembre 2006, octobre 2007).

[4] Cette approche emprunte fortement à la sociologie de la traduction (Thévenot, 2006).

halshs-00336820, version 1 - 5 Nov 2008



Fond de carte : Géographie universelle BELIN-RECLUS, 1995, vol. Afrique du Nord, Moyen-Orient, Monde Indien, p. 117

1. « Projet urbain » et villes maghrébines : le doute sur l'objet lui même

Dire que l'objet « projet urbain » est un nouveau chantier pour la recherche sur les capitales du Maghreb est sans aucun doute présomptueux. Rien que pour Tunis, les premiers travaux en sciences sociales sur la réhabilitation des gourbivilles et des quartiers en médina ont démarré dans les années 70-80 (notamment les travaux pionniers de J. Abdelkafi et de M. Chabbi[5]). Depuis les années 2000, une nouvelle génération de recherches est engagée sur la production urbaine tunisoise et questionne la fabrique des périphéries aisées et populaires de Tunis, le remodelage de l'hyper-centre et l'enjeu de son extension avec les projets d'aménagement autour de la lagune. Si l'on veut bien explorer les travaux faits sur les autres grandes villes du Monde arabe, on peut constater que les chercheurs en sciences sociales qui se penchent sur l'action urbaine appelée « projet » par les acteurs depuis la fin des années 1980 sont de plus en plus nombreux. Dans la littérature francophone, quatre ouvrages offrent tout particulièrement des approches complémentaires sur la fabrique de la ville : *L'urbain dans le monde arabe. Politiques, instruments et acteurs* dirigé par Pierre Signoles et ali.(1999) ; *Concevoir et gérer les villes - Milieux d'urbanistes du sud de la Méditerranée* par Taoufik Souami et Eric Verdeil (2006) ; *Villes réelles, villes projetées : villes maghrébines en fabrication* de Nadir Boumaza et ali (2005) ; enfin, *Villes internationales : entre tensions et réactions des habitants* sous la direction de Isabelle Berry-Chikhaoui, Agnès Deboulet et Laurence Roulleau-Berger (2007)

E. Verdeil[6] tente de recontextualiser cette mutation des conditions de production de l'urbain en lien avec le tournant libéral des années 1980-1990 qui s'est traduit de trois manières dans les pays du Monde arabe : multiplication du partenariat public-privé, privatisation de la maîtrise d'ouvrage urbaine et internationalisation des montages financiers. A l'image de ce qui se passe en Europe, la logique de projet concerne un panel large d'interventions sur la ville : problématiques patrimoniales, réhabilitation / restructuration des quartiers « mal-lotis », production de morceaux de ville fabriqués

[5] Plus particulièrement : Chabbi, 2005.
[6] Dans un zoom sur l'actualité de l'urbanisme dans le Monde arabe, une brève et efficace analyse des mutations de la commande publique est proposée (Souami, Verdeil, 2006, p.152-164).

pour les élites calqués sur des normes internationales, requalification d'espaces publics, régénération urbaine de friches etc. (Boumaza, 2005). Mais retrouve-t-on les mêmes dynamiques qu'en Europe ? Derrière le même mot, le chercheur est-il face aux mêmes réalités dans des contextes d'action encore peu régis par des logiques démocratiques ?

La difficulté est réelle : autant la théorisation du « projet urbain » en Europe commence à être stabilisée si l'on réfère notamment aux travaux des politologues P. Le Galès et G. Pinson, ou aux travaux des sociologues A. Bourdin ou F. Ascher, autant il n'existe rien de comparable sur le Monde arabe, ni dans l'ambition théorique et conceptuelle, ni au plan méthodologique. Le terme de « projet urbain » a donné lieu en Europe à une intense exploration sémantique : la notion est polysémique, appropriée dans le contexte de cultures professionnelles très diverses. G. Pinson en donne la définition suivante : en rupture par rapport à la planification traditionnelle, un processus complexe, empirique, de mise en chantiers de l'urbain qui renvoie à « des dispositifs d'action collective trans-sectoriels, partenariaux et mobilisant sur des temps relativement longs une pluralité d'acteurs » (Pinson, 2006). Cette définition semble transférable aux situations de « projet » observées par les chercheurs en sciences sociales dans les villes du monde arabe : pluralité d'acteurs, travail partenarial, action négociée, nécessité d'une action trans-sectorielle. Et d'ailleurs, il faut souligner ce point : dans les métropoles arabes, on est toujours dans une période d'apprentissage des nouveaux « process » organisationnels tels qu'ils sont à l'œuvre sous l'appellation « projet ». Cet apprentissage trouve pourtant vite ses limites. Deux exemples rapides : l'apprentissage de la transversalité n'exclut pas les pratiques purement sectorielles. La pratique du partenariat n'exclut pas les pratiques récurrentes de court-circuitage des élus locaux et des habitants, voire des services techniques des collectivités locales. Les chercheurs doivent ainsi clarifier les décalages dans les modes de faire du « projet » de l'autre côté de la Méditerranée.

2. Mises en contexte : urbanisme du prince, tournant libéral et internationalisation

Trois effets de contexte sont à renseigner pour mettre en perspective l'aménagement en cours des fronts d'eau à Tunis et à Casablanca : tout d'abord, le recentrage actuel sur l'Etat et la figure du chef de l'Etat ; ensuite, la relance actuelle d'une stratégie métropolitaine et du marketing territorial sur fond d'insertion dans la mondialisation ; enfin, la capitalisation des premières expériences de partenariats public-privé pour le pilotage des projets.

2.1. L'urbanisme du prince : projet « royal », projet « présidentiel »

Le gouvernement métropolitain, tant à Tunis qu'à Casablanca, est marqué depuis les années 2000 par un recentrage sur l'Etat. Plusieurs indices nous mettent sur la piste. En Tunisie, entre 1994 et 2006, l'approbation des documents de planification réglementaire s'effectuait par le gouverneur. Depuis août 2006, un décret a redonné au ministre de l'Intérieur le pouvoir d'approbation. Déjà au cours des années 1990, l'Agence Urbaine du Grand Tunis est venue remplacer le District de Tunis qui avait bien plus de pouvoirs que cette nouvelle agence confinée à la conduite d'un certain nombre d'études urbaines (Miossec, 1999). Enfin, la montée en puissance de la notion de « projet présidentiel » ou « projet étatique » est une nouveauté. Ce nouveau « label » accompagne des actions urbanistiques de premier plan, jugés stratégiques par les autorités et parfois assorties d'un financement pour partie présidentiel. La personnalisation de l'aménagement de la capitale ne faiblit pas, bien au contraire. Le cas de Casablanca montre que l'activisme du Roi s'intensifie depuis les années 2000. Mohamed VI est présent sur tous les fronts de l'action pour remédier à la crise de la métropole. Au chevet d'une capitale dont les habitants ont longtemps ressenti qu'ils étaient délaissés, le Roi fait converger une série d'actions, comme celles annoncées en grande pompe en septembre 2006 : relance de la stratégie métropolitaine, déblocage du dossier des transports collectifs, mise en œuvre d'une stratégie de développement touristique, lancement de grands projets urbains, etc. Dans les deux capitales, l'action du chef de l'Etat joue de fait un double rôle : elle paraît venir concrétiser la mise à niveau et les stratégies de développement qui sans lui ne se réaliseraient pas ; elle marque aussi une volonté de contrôle accru sur l'évolution urbaine à un moment où les investisseurs internationaux s'intéressent de plus en plus au financement d'opérations à haute rentabilité. Au final, que penser de ce recentrage sur l'Etat et son chef ? Est-ce là un effet de l'impérative insertion dans la mondialisation ou bien un renforcement de fond de la structuration du pouvoir sous une forme clientéliste ?

halshs-00336820, version 1 - 5 Nov 2008

halshs-00336820, version 1 - 5 Nov 2008

2.2. Repenser la stratégie métropolitaine

L'élaboration d'une stratégie métropolitaine et du marketing territorial sur fond d'enjeu d'internationalisation est un second élément de contexte à évoquer. Les signatures de conventions d'investissement avec les Emiratis coïncident avec la maturation d'une stratégie métropolitaine. D'entre les deux métropoles, celle de Casablanca paraît à bien des égards la plus formalisée, tant l'enjeu de sortir de la « crise urbaine » est impérieux pour les autorités. Même si elle souffre d'un manque de coordination entre les différents commanditaires des études stratégiques, la planification stratégique fait l'objet depuis 2005 d'un « rattrapage » avec l'ambition d'une mise à niveau accélérée au rang des métropoles fortement internationalisées. Entre 2004 et 2007, quatre documents fondent cette relance de la stratégie métropolitaine : le schéma d'organisation fonctionnelle et d'aménagement du littoral atlantique, d'El Jadida à Kénitra (SOFA) commandité par le Ministère de l'aménagement du territoire, la reprise tardive du Schéma Directeur d'Aménagement par l'Agence Urbaine de Casablanca ; un Plan de Déplacements Urbains piloté par la Communauté Urbaine de Casablanca ; et un Plan de Développement Régional Touristique « Casablanca 2012 » porté par le Ministère du Tourisme.

Les tendances de cette refondation de la stratégie métropolitaine sont la mise en convergence des politiques et des acteurs, le chaînage des différentes actions et les mises en partenariat sur des territoires de projet. L'heure est ainsi à la relance de grandes opérations de relogements, des opérations de réorganisation et de réalisation des axes routiers, des plates-formes logistiques, des parcs industriels spécialisés, d'une politique de villes nouvelles. Intégrés au cœur ou plus à la marge de ces discours stratégiques, les grands projets urbains portés par le gouvernement et le Roi sont : Casashore, près de 300 000 m^2 aménagés de bureaux pour le développement de la stratégie *offshoring*[7] pour un investissement de près de 3,7 milliards de DH ; le réaménagement des terrains de l'ancien aéroport international ; l'avenue Royale, la marina et la corniche d'El Hank. A Tunis, le Schéma Directeur d'Aménagement du Grand Tunis, récemment approuvé en 2003, et la Stratégie de Développement de la Ville de Tunis, élaborée en 2002, sont deux documents de planification stratégique où l'on peut trouver un essai d'analyse prospective qui pêche, cependant, par manque de portage politique et en raison des incertitudes du projet métropolitain du Grand Tunis (Barthel, 2006). Dans les deux documents, les projets de la lagune de la capitale tunisienne, qui se sont montés initialement en dehors de toute planification préalable, sont intégrés après coup à l'écriture d'une stratégie donnant notamment la priorité à une cohérence renforcée de l'hypercentre et à une meilleure coordination de l'action des différents maîtres d'ouvrage. En l'absence totale de structure intercommunale à compétences propres, la mise en œuvre de ce projet métropolitain reste floue : pas de mise en place de dispositifs techniques et démocratiques (« fiches-actions », forums de débat, observatoires, etc…) permettant d'avancer sur ces priorités, ni d'outils d'évaluation de la mise en œuvre de ces documents stratégiques.

2.3. Holdings et tournant libéral

Dernier élément de cadrage, la nouvelle donne du jeu d'acteurs est marquée par l'émergence de holdings nationales dans le jeu de l'aménagement urbain qui traduisent un tournant libéral. Une holding est une société qui n'a qu'une activité financière, et qui, en détenant un nombre suffisant d'actions de chacune de ses filiales, s'assure du contrôle du groupe qu'elles forment. Le processus est surtout engagé au Maroc. Depuis les années 2000, la Caisse de Dépôt et de Gestion (CDG) est ainsi devenue l'acteur clé de l'aménagement au Maroc. La CDG est un établissement public qui s'est restructuré autour de trois « cœurs de métiers » : historiquement, les activités de gestion des fonds institutionnels et des retraites ; ensuite les métiers du développement territorial via sa filiale CDG Développement (holding à 100% CDG) ; enfin les activités de banque, finance et assurances. CDG Développement a la stratégie de créer des filiales (semi-privées le plus souvent) pour le pilotage de projets d'aménagement stratégiques, avec en ligne de mire, le projet de devenir « l'un des premiers

[7] L'*offshoring* désigne la délocalisation des activités de service ou de production de certaines entreprises vers des pays à bas salaire.

halshs-00336820, version 1 - 5 Nov 2008

catalyseurs institutionnels de grands projets urbains du pays » (plaquette CDG, 2006). Année charnière pour la holding du groupe CDG, l'année 2005 a concrétisé cette stratégie avec la relance, ou bien le démarrage, de quatre grands projets confiés par l'Etat de gré à gré sans faire d'appel d'offre international : la reprise du chantier de la marina de Casablanca par la filiale Al Manar ; le pilotage via Maroc Hôtels et Village de Casashore, première zone d'*offshoring* du Royaume ainsi que « Technopolis », la future cité de la technologie de Rabat-Salé ; enfin, toujours à Rabat, l'Agence pour l'aménagement de la vallée du Bouregreg (Sabr Aménagement) et la CDG Développement ont conclu un accord avec une autre holding – privée cette fois – (Dubaï Holding), autour d'Amwaj, un des projets phares situé non loin de l'embouchure du fleuve. L'ascension ne s'arrête pas là : 2005 est également l'année du renforcement de ses interventions dans la perspective « Logements pour Tous » à travers les filiales Dyar Al Mansour et Dyar Al Madina. CDG Développement renforce également sa position dans le métier de l'ingénierie après la prise de contrôle d'Ingema ; elle abrite désormais le premier pôle national de sociétés d'ingénierie du Royaume. A Casablanca plus particulièrement, la CDG s'affiche comme un des tous premiers aménageurs de la capitale. Une recension des plaquettes de communication de l'opérateur permet d'identifier un certain nombre de thèmes calqués sur les concepts en vogue en Europe : Casablanca est assimilée à « une véritable entreprise territoriale », Mettant en œuvre « un marketing territorial créatif », les objectifs de la CDGD sont le « développement urbain durable », « une recherche de mixité et de solidarité dans les fonctions de la ville », « la vision partagée », « la concertation continue », etc.

3. Stabiliser le montage financier et institutionnel

La stabilisation du montage financier et institutionnel est une première épreuve de concrétisation dans le cycle de vie d'un projet. Président tunisien et roi marocain cherchent à capter des fonds étrangers sans lesquels ils ne parviennent pas à sécuriser les grands projets. Comment l'aménagement des fronts d'eau s'est-il négocié de ce point de vue ?

3.1. Des investisseurs émiratis intrigants : coups de projecteurs

L'année 2006 a été riche en effets d'annonce des signatures de conventions d'investissement liant le sommet de l'Etat aux investisseurs émiratis. Un simple survol de la presse nationale tunisienne et marocaine est édifiant sur le « bruit » qui est fait dans les deux pays autour de l'arrivée de ces hommes d'affaires. Les chiffres ont un effet magique : rien qu'au Maroc, il est question de 9 milliards de dollars qui vont être investis par les deux multinationales Dubaï Holding et Emaar – dont un milliard pour Casablanca à travers le projet des Dubaï Towers et celui de la marina. Le pays a visiblement pris momentanément une longueur d'avance dans la captation de ces fonds étrangers, si l'on en juge par le volume plus « modeste » d'investissements signés en 2006 avec les mêmes groupes et les autorités tunisiennes (et même algériennes). La géographie de ces investissements ciblés est instructive : nul doute que les autorités des pays orientent les investisseurs vers les perspectives de développement les plus crédibles et à retour rapide sur investissement. Le tableau montre bien que les sites de bord de mer font l'objet d'un sur-investissement patent, que ce soit dans les grandes villes (Tanger) ou bien des villes secondaires (Hergla), auxquels s'ajoutent quelques opérations ciblées dans des villes déjà lancées économiquement comme Marrakech.

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

* IDE : investissement direct étranger

Document 2 : Les IDE, base financière pour concrétiser le montage de « mégaprojets » urbains au Maghreb (Sources : presses nationales marocaines et tunisiennes (dépouillement), Conventions d'investissement signées en 2006)

Plus encore, la simultanéité de « l'arrivée » des investisseurs du Golfe dans les trois pays est extrêmement intrigante et pose question. Elle est le résultat des stratégies des investisseurs du Golfe. Ces derniers peuvent être soit des fonds souverains, à l'instar de Dubaï Holding – une entreprise publique qui, via des filiales privées, fait du développement urbain –, soit des fonds d'investissement privés comme le groupe Emaar. La piste du « sur-mesure » paraît éclairer le mode d'entrée de ces acteurs dans les pays maghrébins, au regard de l'absence totale d'appel d'offres international et la pratique systématique de marchés confiés de gré à gré par les autorités publiques aux investisseurs du Golfe.

Les différents projets urbains qui nous intéressent ici sont à des niveaux différenciés d'avancement opérationnel et de formalisation du montage institutionnel et financier. Concernant la marina de Casablanca, l'investisseur Dubaï Holding entre dans le capital de l'aménageur en remplacement du groupe français Der Krikorian, dont les investissements remontent à 1998 dans le cadre d'une convention d'investissement avec l'Office d'exploitation des ports (ODEP). L'arrivée de cet investisseur émirati est concomitante d'un changement de maîtrise d'ouvrage : la CDG a racheté le foncier à l'Etat en 2006 qui a validé en même temps le pilotage de l'aménagement par une filiale de la CDG après des années de difficultés pour le groupe Der Krikorian. En parallèle, la CDG négocie pour augmenter sa part dans le capital de la Société Nationale d'Aménagement Communal (SONADAC), en charge du dossier de l'aménagement de l'Avenue Royale (dont les difficultés sont considérables : Berry-Chikhaoui, 2007) et de la nouvelle corniche à urbaniser (remblais situés entre la Grande Mosquée et le phare d'El Hank) – son but étant de devenir à terme le développeur des trois projets (marina, Avenue Royale et nouvelle corniche). A Tunis, l'arrivée de Dubaï Holding correspond à un moment délicat : l'Etat a réalisé avec succès, moyennant un emprunt conséquent auprès de la Banque Européenne d'Investissement (BEI), l'assainissement du Lac Sud et la création des plates-formes foncières. C'est dans ce contexte de réflexion stratégique et de prospection d'un investisseur unique pour la réalisation des lotissements que les Emiratis, convaincus par le gouvernement et la Présidence, arrivent à point nommé. Enfin, l'arrivée en 2006 de l'investisseur émirati Boukhatir sur le Lac Nord est a priori surprenante : il vient avec une proposition d'investissement et un concept d'aménagement pour un « projet » clé en mains. Les autorités locales lui proposent la vente en gros de 250 ha de foncier au sein même du périmètre du projet de la Société de Promotion du Lac de Tunis (qui œuvrent sur les 1600 ha de foncier situés autour du Lac Nord).

3.2. La création de structures « dédiées » d'aménagement

Les SEM deviennent des acteurs de tout premier plan et le mouvement s'accélère (Signoles A., 2006). Il s'agit dans certains cas de SEM généralistes qui existent déjà ou ont été récemment créés et qui font de l'aménagement et du pilotage de projet leur cœur de métier. Citons par exemple à Casablanca la société Idmaj Sakan créée en 2005, fruit d'un partenariat public-privé, pour la résorption des bidonvilles de la capitale. De même, la SEM Casablanca Développement issu d'un partenariat entre le conseil de la ville et la CDG, a été créée en avril 2005 pour accélérer le développement de la métropole à travers plusieurs projets importants, tels que la zone aéronautique de Nouasser, la ville nouvelle de Zénata et la reconversion des terrains de l'ancien aéroport d'Anfa. Dans d'autres cas, il s'agit de SEM « dédiées » qui sont créées pour piloter un projet urbain en particulier. En Tunisie, l'expérience des SEM est une mutation au cœur de la recomposition de l'aménagement urbain qui

halshs-00336820, version 1 - 5 Nov 2008

halshs-00336820, version 1 - 5 Nov 2008

remonte aux années 80. La création en 1983 de la Société de Promotion du Lac de Tunis (une des toutes premières SEM du pays, « dédiée » au projet du Lac Nord) est le point de départ du virage pris par l'État qui cherche à se repositionner en ouvrant le jeu de la fabrication urbaine aux acteurs privés et internationaux. Ce type de montage a pris valeur de modèle pour d'autres projets en Tunisie comme celui du ré-aménagement du littoral pollué de Sfax (création en 1985 de la SEM Société d'études et d'aménagement des côtes nord de la ville de Sfax).

Pour la marina de Casablanca, la société Al Manar, créée en 2004, est un bon exemple illustrant les métamorphoses de la maîtrise d'ouvrage urbaine au Maroc. Œuvrant sur une assiette foncière de 23 ha pour la réalisation du projet, Al Manar est une structure « dédiée » au projet urbain financée à 30% par Sama Dubaï et 70% par la CDG. La convention d'investissement du 17 mars 2006 signée entre le gouvernement marocain et la CDG règle les engagements des deux contractants et permet d'identifier clairement les missions de l'aménageur. Notifiées à l'article 5, ces dernières sont : augmenter le capital d'Al Manar à un minimum de 100 millions de DH avant fin septembre 2006 et l'ajuster au fil des investissements financiers à effectuer, réaliser le dossier d'autorisation de lotir, investir les montants nécessaires pour la réalisation des infrastructures, acquérir les terrains cessibles (soit env. 80 millions de DH sur un total d'investissement de 900 millions à prévoir), promouvoir et commercialiser la marina, céder les lots aménagés aux promoteurs, transférer à titre gracieux les infrastructures aux autorités compétentes, présenter un règlement de gestion de la marina, payer taxes et impôts, réaliser le programme d'investissement convenu entre les parties, engager et piloter toutes les études urbanistiques, commerciales et techniques. L'article 19 affirme un principe de désengagement de la part de l'Etat dans le pilotage technique du projet : « Il est précisé que pour autant que l'Investisseur respecte les engagements contractuels résultant des présentes, il bénéficie d'une totale latitude opérationnelle, technique et financière dans les modalités de réalisation de ses obligations, ce que le Gouvernement reconnaît expressément ». La délégation technique de la maîtrise d'ouvrage s'accompagne-t-elle d'un désengagement politique ?[8]

La stratégie de l'aménageur est guidée par l'impératif de la sous-traitance afin de minimiser l'implication de la structure technique d'ailleurs faible en nombre d'employés (7 personnes dont 4 cadres) : « L'idée, c'est de sous-traiter un maximum de choses et de passer commande des études techniques et juridiques, du suivi des travaux, des marchés. Al Manar garde la validation du concept général d'aménagement, la commercialisation des lots, le travail avec les architectes, la recherche des gestionnaires et des opérateurs investisseurs. On ne cherche pas à alourdir la structure »[9]. Cette pratique de management/pilotage du projet est triple. Tout d'abord la sous-traitance s'effectue en faveur de tiers extérieurs au groupe (cabinets de conseils, etc.) pour les études urbanistiques et commerciales et l'assistance à maîtrise d'ouvrage. Ensuite, la sous-traitance est une technique également employée au sein du groupe : Al Manar a recours en interne, dès que possible, à d'autres filiales du groupe CDG (pour les études techniques SCET-Maroc, pour l'immobilier CGI, etc.). Enfin, Al Manar peut se charger de faire construire les locomotives du projet en mobilisant l'investissement nécessaire mais souhaite « céder des produits développés » ou bien être « porteur de murs », mais ensuite en déléguer la gestion à un opérateur tiers ou bien à une filiale du groupe CDG. Pour les autres éléments de programme, hormis les équipements structurants, la philosophie de l'aménageur consiste en l'attribution de la maîtrise d'ouvrage immobilière suite à une consultation « investisseur / promoteur ».

4. Définir « l'offre urbaine » : concept global et programmation

Notre but a été de reconstituer par le jeu des entretiens à Tunis et à Casablanca le travail des acteurs et d'analyser deux épreuves de concrétisation d'une offre urbaine de haut standing sur l'eau : d'une part, la recherche d'un concept global d'aménagement que les aménageurs veulent naturellement aussi innovant que possible pour asseoir l'image de métropole internationale ; d'autre part, la définition d'un programme dont on questionnera l'articulation aux réalités du marché.

[8] Un travail d'entretien avec des élus reste à faire pour valider l'hypothèse de l'autonomisation du projet par rapport au gouvernement et aux élus locaux.
[9] Entretien avec Abdelatiff Hadj Hamou, PDG d'Al Manar, 12 septembre 2006.

halshs-00336820, version 1 - 5 Nov 2008

4.1. La marina de Casablanca à l'épreuve du *benchmarking*[10]

La marina de Casablanca est un projet phare dans la stratégie de développement touristique de la capitale économique formalisée par le Plan de Développement Régional Touristique. Il s'agit de la création d'un espace touristique dont les « segments cibles » sont le tourisme d'affaires, le « city break », escapade, y compris professionnelle, de plus de 48 h hors du domicile, et le séjour loisirs (pour les non-nationaux). Sur une assiette réduite de 23 ha, ce sont plus de 425 000 m^2 de droits à construire qui sont projetés, dont un môle commercial de 50 000 m^2 appelé à renforcer le potentiel commercial de Casablanca et des espaces piétonniers de déambulation (« la création du plus important espace piétonnier du Royaume » d'après le dossier de presse réalisé par la CDG). Le projet se décompose en 4 secteurs majeurs : le secteur marina avec le port de plaisance et un complexe hôtelier et d'affaires ; le secteur touristique des « remblas » comprenant deux tours accueillant un ensemble hôtelier et des bureaux et un centre commercial et de loisirs ; le secteur « portes océanes » dont la vocation est mixte, résidentielle et économique ; enfin au plus près de la Grande Mosquée, le secteur « Jardins de la Grande Mosquée » où jardins, centre socio-culturel et espaces piétonniers sont projetés.

Document 3 : Le projet marina découpé en séquences urbaines (Chakor, 2005)

Fin 2005, l'aménageur Al Manar a confié au bureau d'études Créargie Maroc et au cabinet de conseil Valyans[11] (fusion d'Ernst and Young et d'Andersen Consulting) le management du projet avec un double objectif fixé au cahier des charges de l'appel d'offres : d'une part, l'élaboration de la stratégie de développement pour la marina, d'autre part, l'actualisation de la programmation urbaine. Valyans travaille sur la base du plan-masse provisoire acté dans la convention d'investissement du 17 mars 2006 signée par Al Manar et le gouvernement marocain. Sa méthodologie, éprouvée par d'autres missions effectuées, est un dispositif visant l'optimisation (de l'ajustement à un remaniement) de la programmation, ainsi que l'élaboration d'un « concept global » d'aménagement en vue de la réalisation d'un plan d'aménagement définitif. Le premier temps du dispositif part, en amont, d'études de marché (quantification et analyse de la demande, identification et évaluation de l'offre, « benchmark ») sur la base desquelles Valyans anime des « workshops » par type de produit immobilier, afin de tester le concept pour le valider, ou bien le réviser ; puis, de valider ou bien d'ajuster la programmation ; enfin, de mettre au jour les synergies/incompatibilités avec les autres

[10] Le *benchmarking* est une technique de marketing ou de gestion de la qualité qui consiste à étudier et analyser les techniques de gestion, les modes d'organisation des autres entreprises afin de s'en inspirer et d'en retirer le meilleur. C'est un processus continu de recherche, d'analyse comparative, d'adaptation et d'implantation des meilleures pratiques pour améliorer la performance des processus dans une organisation (source : wikipédia).

[11] Cette analyse fait suite à l'entretien réalisé le 15 septembre 2006 à Casablanca avec Sandrine Noury, Senior Manager au Cabinet Valyans et exploite des documents qu'elle nous a communiqués.

halshs-00336820, version 1 - 5 Nov 2008

produits du projet. Six ateliers ont ainsi été animés début 2006 sur les six produits du projet urbain : centre commercial, marina, hôtel, immobilier de bureaux, immobilier résidentiel et activités de loisirs. Le second temps du dispositif est un moment extrêmement important pour les acteurs. Il s'agit du « workshop vision » : autrement dit, deux journées au cours desquelles Valyans anime avec des acteurs bien identifiés un travail de synthèse et d'intégration des différents produits immobiliers à la programmation globale. Deux autres objectifs sont également assignés à cet atelier : consolider la vision d'ensemble et analyser « les éléments les plus forts et les plus universels des différents produits pour en déduire un concept global » (Valyans, 2006)[12].

Le *workshop vision s*'est déroulé les 26 et 27 mai 2006. Il a rassemblé pas moins de quinze participants, dont six étrangers : les architectes-urbanistes Dusapin et Leclercq, Broadway Malyan (agence britannique de design urbain), BDO MG Hôtels et Tourisme (cabinet conseil français), Fondation Metropoli (Espagne), SCET-France et Icade tous deux du groupe Caisse des Dépôts et Consignations. Parmi les acteurs marocains, outre Al Manar, Valyans et Créargie, la Caisse de Dépôt et de Gestion (CDG) et ses filiales sont particulièrement représentées. L'absence des acteurs institutionnels marocains (des ministères aux élus locaux en passant par l'Agence Urbaine de Casablanca) est notable. La double élaboration de la stratégie urbaine et de la programmation semble leur échapper complètement. Aux dires de Valyans, « sachant que la préfecture et l'Agence urbaine auront à valider le plan d'aménagement, l'idée était qu'ils ne soient pas juges et parties » (entretien réalisé le 15 septembre 2006). Aucune co-production des objectifs stratégiques et de la programmation n'est donc envisagée.

Document 4 – La marina de Casablanca : le projet d'Yves Lion (Al Manar, 2007)

Il en ressort une reproduction des méthodes internationales d'ingénierie et management de projet qui semble répondre aux attentes de l'aménageur qui a commandité ce type de production « amont » partagée avec les opérateurs (promoteurs et filiales de la CDG). La programmation se veut la plus réaliste possible par la mise à l'épreuve du marché des différents « produits » testés par simulation (Créargie, 2006). Ce morceau de ville projeté fait d'Al Manar un « ensemblier » qui fonde son action sur l'élaboration de « business plan ». Le PDG d'Al Manar est sans équivoques sur le sujet. Il confie dans un entretien réalisé pour la revue marocaine *Labyrinthes* : « le problème qui se posait par le passé concernait la non maîtrise des coûts. On ne s'appuyait pas sur des études de faisabilité et des montages financiers bien ficelés. La réussite des projets est tributaire de l'élaboration des business plans aves les

[12] Un large panel de techniques de management de réunion y ont été utilisées : *team building, icebreaker* (au début du workshop, jeu de présentation croisée de son voisin pour « casser la glace »), diaporama qui présente les attendus de l'atelier et est enrichi « en direct » au fil des discussions, alternance de séances plénières et de travail en groupe.

différents scénarii financiers, l'étude de rentabilité et le retour sur investissement »[13]. Et de fait, il nous a confirmé qu'« avoir des noyaux de business plan par produit pour simuler ponctuellement et globalement, c'est un outil de prise de décision de toute première importance »[14].

Les destinataires du projet (« cibles ») sont classés par Valyans selon des lettres de l'alphabet (A+ pour les ménages très fortunés jusqu'à C pour le moyen standing). Parmi les « cœurs de cibles » identifiées et souhaitées pour les produits développés par l'aménageur ou d'autres opérateurs, citons les touristes d'affaires et les entreprises qui les reçoivent, les plaisanciers de la région, les CSP A pour les logements, les chefs d'entreprises pour l'implantation de leur entreprise… Dans un contexte où les élus locaux n'ont pas la responsabilité de construire les grands enjeux du projet, quid de l'intérêt général ? Détrôné en quelque sorte par ces « managers de l'urbain », même les urbanistes-architectes doivent eux « faire avec » une programmation déjà largement formatée pour accélérer la mise sur le marché de Casablanca ! (Barthel, 2008)

4.2. « Tunis City Sport », l'exportation d'un concept dubaïote à prendre ou à laisser

Une autre logique est repérable à Tunis : celle des projets urbains « clés en mains » dont la programmation semble au départ déconnectée des réalités du marché national. A l'image des groupes comme Emaar, l'investisseur émirati Boukhatir[15] souhaite développer des projets intégrés de grande ampleur[16]. La stratégie est simple : dénicher des opportunités foncières pour développer le concept d'une « city sport » à l'image de ce qu'il a réalisé à Dubaï. Aussi est-il venu proposer en haut lieu en Tunisie à la fin de l'année 2005 ce concept de projet. Le gouvernement et conseillers du Président ont, en réponse, orienté l'investisseur sur le foncier encore non commercialisé par la SPLT autour du Lac Nord (cf doc.1). Après négociations, l'investisseur a obtenu l'accord pour acheter en 2007 près de 250 ha à la SEM pour réaliser « Tunis City Sport ». Les premières images de synthèse et maquettes donnent à voir les composantes du projet : académies sportives (au nombre de neuf) d'une superficie de 36,5 ha, trois parcours de golf d'une superficie de 88,5 ha et une zone résidentielle, commerciale, touristique et de loisirs d'une superficie de 125 ha. L'investissement promis est de 5 milliards de dollars, avec une réalisation en 6 ans du projet incluant une mise sur le marché de près de 3,5 millions de m^2. Dans l'optique des négociations avec la Présidence tunisienne, la partie résidentielle est marquée par une forte verticalisation qui lui confère une allure extrêmement internationalisée.

Document 5 : « Tunis City Sport » : maquette du « projet Boukhatir » (Boukhatir Group, 2006)

[13] *Labyrinthes*, déc.-janvier 2005, p. 44.
[14] Entretien réalisé avec Abdelatiff Hadj Hamou, le 12 septembre 2006.
[15] Le groupe émirati existe depuis 1970 et il est composé de 26 sociétés exerçant dans différents domaines : l'éducation, les finances, l'immobilier, l'industrie, la distribution, les technologies, les médias (avec une chaîne de télé sportive), etc.
[16] Lahore City Sport au Pakistan est, avec Tunis City Sport, le second grand projet à l'export du groupe Bukhatir.

halshs-00336820, version 1 - 5 Nov 2008

halshs-00336820, version 1 - 5 Nov 2008

L'urbaniste Jellal Abdelkafi a réalisé les plans d'aménagement des premiers lotissements de la zone nord-est du Lac Nord qui vont être juxtaposés au « projet Boukhatir ». Amer, il nous a confié : « On avait réussi à concevoir et faire valider les plans de lotissements corrects au bord du Lac Nord. Certes, pas une ville grandiose, mais un résultat honnête dans le contexte tunisien de l'aménagement. Et là on nous parachute un projet de Manhattan, sans aucune étude de la demande locale ! (entretien réalisé le 30 novembre 2006). Au sein de la SPLT, les réactions sont également inquiètes. Un cadre nous a confié que « si la SPLT est obligée de brader son foncier comme cela se fait avec Boukhatir, on n'a plus qu'à mettre la clé sous la porte. Sans compter que ce projet du groupe Boukhatir nous crée des difficultés énormes par rapport aux autres lotissements que nous avons commercialisés dans la zone nord-est du Lac Nord » (entretien réalisé le 3 décembre 2006). Les cadres de la SEM, visiblement court-circuités, sont mis devant le fait accompli. Les règles du jeu urbain sont bouleversées par les possibilités octroyées par le gouvernement et le chef de l'Etat aux investisseurs du Golfe qui demandent du foncier pour réaliser « leurs » projets.

L'épreuve de la définition du concept et de la programmation est la même pour les deux projets, pourtant l'approche n'est au final pas du tout la même. A Casablanca, la confrontation constante aux capacités du marché à « absorber » les produits immobiliers programmés mobilise tout un arsenal de « bonnes pratiques » issues du monde des consultants. A Tunis, la construction en amont du projet se résume à la production par l'investisseur d'une image de synthèse pastichant les projets phares des pétro-monarchies du Golfe, ô combien médiatisés à travers le monde. Cette image de synthèse joue un rôle clé pour l'investisseur dans l'obtention réussie du foncier accordée par le Président tunisien. Elle permet d'obtenir le « visa d'entrée » dans la capitale tunisienne. En revanche, l'image n'est qu'un point de départ à tout un processus qui a eu lieu depuis 2007 de remise à plat et maturation des formes urbaines entre les urbanistes, la SEM qui vend le foncier et l'investisseur. Début 2008, les images du projet avaient changé sensiblement.

Conclusion :

Au niveau des modes de faire urbanistiques, le changement le plus considérable n'est sans doute pas le plus visible. Ce sont moins les sommes investies par les holdings nationales et étrangères qui changent la manière de faire du grand projet que la circulation de modèles de ville globalisés (« city sport », « marina », primauté des tours) et la diffusion des normes internationales qui ont cours dans le monde

anglo-saxon en matière de management de projet dans la sphère technique des aménageurs. Les effets sont considérables : régulation par le marché avec un certain nombre d'impensés sociaux et spatiaux, non-interventionnisme des États dans la programmation urbaine, absence de portage politique par les élus locaux et manque d'intégration de ces morceaux de ville internationalisée au reste de la ville. La métropole se fabrique dans ces « mégaprojets » à coup de « produits » immobiliers qu'il s'agit de mettre en cohérence à travers la construction d'une « offre urbaine ». Assez curieusement, à Tunis, cette offre peut sembler déconnectée des réalités du marché local (exemple du projet Boukhatir). En revanche, à Casablanca, l'aménageur du projet de la marina fait du « business plan » son outil privilégié d'aide à la décision pour sécuriser l'investissement. La financiarisation de l'aménagement se révèle être plus ou moins avancée si l'on compare les deux villes.

Précisons que les premiers résultats livrés ici trouvent clairement un certain nombre de limites. Tout d'abord, l'analyse est volontairement restreinte à Tunis et Casablanca, faute de données significatives sur le dossier algérois. Ensuite, l'ambition de comparabilité de deux situations d'action régies par des régimes de gouvernance différents est une gageure. Aussi la démarche a-t-elle été de mettre au second plan les effets de contexte national pour isoler les processus communs de structuration des espaces et de l'action urbaine à l'œuvre dans ces deux métropoles. Enfin un certain nombre d'interprétations restent à consolider, voire à reformuler au regard de l'avancée des nombreux « dossiers » et « affaires » constitutifs de l'action.

De tels projets ouvrent sur un chantier de recherche vaste qui vise à mettre en perspective la situation maghrébine par rapport à l'Europe. On l'aura compris, ce texte ne donne au final qu'un rapide aperçu des décalages (urbanisme du prince, prégnance et convoitise des investisseurs et développeurs du Golfe, capture de la rente foncière) et convergences (régulation par le marché, privatisation de la maîtrise d'ouvrage urbaine, sophistication du management et conduite de projet conduisant à des formes d'autonomisation de l'action) qui existent entre les projets de *waterfront* des métropoles euro-méditerranéennes et ceux des métropoles maghrébines.

Sources :

BUKHATIR GRUP, 2006, *Tunis City Sport*, SCET-Tunisie, 12 p.

CRÉARGIE, 2006, *Mise au point des concepts marketing des projets de logements et pour l'étude de leur faisabilité marketing, Rapport sur la reconstitution des données du marché de l'immobilier de logement et de benchmarking,* Casablanca, Al Manar Company, 58 p.

IAURIF, 2005-2006, *Schéma de référence stratégique du littoral de Casablanca,* Agence Urbaine de Casablanca, 4 rapports

VALYANS, 2006, *Baie de Casablanca : élaboration de la stratégie de développement. Workshop vision du 26-27 mai 2006,* Casablanca, Al Manar Company Development, 56 p.

Bibliographie :

BARTHEL P-A, 2008, « Le réveil de Casablanca : les urbanistes français s'exportent au Maroc », *Place publique,* n°7, pp. 141-143

BARTHEL P.-A., 2006, *Tunis en projet(s). La fabrique d'une métropole au bord de l'eau,* Rennes, Presses Universitaires de Rennes, 206 p.

BERRY-CHIKHAOUI I., DEBOULET A., ROULLEAU-BERGER L. (eds.), 2007, *Villes internationales : entre tensions et réactions des habitants,* Paris, La Découverte, 325 p.

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

halshs-00336820, version 1 - 5 Nov 2008

BOUMAZA N. (dir.), 2005, *Villes réelles, villes projetées : villes maghrébines en fabrication,* Paris, Maisonneuve et Larose, 691 p.

CATTEDRA R., 2005, « Casablanca : la réconciliation patrimoniale comme enjeu de l'identité urbaine », *Rives nord-méditerranéennes*, « Patrimoine et politiques urbaines en Méditerranée », en ligne sur Internet

CATTEDRA R., 2001, *La Mosquée et la Cité. La reconversion symbolique du projet urbain à Casablanca*. Thèse de Doctorat de Géographie, sous la dir. de P. Signoles, Univ. de Tours, 596 p.

CHABBI M., 2005, *Processus d'urbanisation et politiques urbaines dans les pays du Sud. Le cas de la Tunisie,* Diplôme d'HDR en aménagement et urbanisme, IUP – Université de Paris 12, 2 vol.

MIOSSEC J.-M., 1999, « La mosaïque urbaine tunisienne. Entre urbanisme réglementaire, urbanisme opérationnel et pratiques «spontanées», entre le local et la Banque Mondiale via l'État », in Pierre Signoles et alii (dir.), *L'urbain dans le monde arabe. Politiques, instruments et acteurs,* Aix-en-Provence, CNRS éditions, pp. 87-118

PINSON G., 2006, « Projets de ville et gouvernance urbaine », Revue française de science politique, vol.56, n°4, pp. 619-651

RODRIGUES-MALTA R., 2004, « Une vitrine métropolitaine sur les quais. Villes portuaires au sud de l'Europe », *Les Annales de la recherche urbaine,* n°97, pp. 93-101

SIGNOLES A., 2006, « Réforme de l'Etat et transformation de l'action publique », in Elisabeth Picard (dir.), *La politique dans le monde arabe,* A. Colin, coll.U., 29 p.

SIGNOLES Pierre *et ali.* (dir.), 1999, *L'urbain dans le monde arabe. Politiques, instruments et acteurs,* Aix-en-Provence, CNRS éditions, 373 p.

SOUAMI Taoufik, VERDEIL Eric, 2006, *Concevoir et gérer les villes - Milieux d'urbanistes du sud de la Méditerranée,* Economica, Anthropos, collection « Villes », 230 p.

THÉVENOT L., 2006. – *L'action au pluriel. Sociologie des régimes d'engagement,* Paris, éditions la découverte, 311 p.

halshs-00336820, version 1 - 5 Nov 2008