



COMMISSION MEDITERRANEENNE DU DEVELOPPEMENT DURABLE

L'urbanisation et la gestion des villes dans les pays méditerranéens

Evaluation et perspectives d'un
développement urbain durable

par Claude CHALINE

Document préparé pour la Réunion méditerranéenne sur
« Gestion des villes et développement durable »
Barcelone, 3-5 septembre 2001



Original : Français
Mai 2001

Avertissement

Ce rapport a été établi par Claude CHALINE (Professeur émérite à l'Université de Paris XII) pour le Plan Bleu et la Commission Méditerranéenne du Développement Durable, dans le cadre d'une action soutenue par la Commission européenne.

Les points de vues exprimés dans ce document sont ceux de l'auteur et ne reflètent pas forcément ceux du Plan Bleu ou ceux de la Commission européenne.

Notice

This document was prepared by Claude CHALINE (Emeritus Professor at the Université de Paris XII) for the Blue Plan and the Mediterranean Commission on Sustainable Development, within the frame of an action supported by the European Commission.

The views expressed in this report are those of the author and do not necessarily imply those of the Blue Plan or the European Commission.

Table des matières

INTRODUCTION A LA PROBLEMATIQUE DU RAPPORT	1
1. LES MAUX ET LES DEFAILLANCES DE LA VILLE MEDITERRANEENNE. CONSTAT GENERAL ET CONTRASTES REGIONAUX.....	3
1.1. Un intense dynamisme urbain inégalement apaisé.....	4
1.2. L'étalement urbain, un mal ou une nécessité	8
1.3. Vulnérabilités et détériorations du cadre de vie urbain	11
1.4. La difficile valorisation de toutes les ressources humaines.....	13
1.5. Les limites des politiques et outils de planification de l'urbain	15
1.6. Remise en question des Institutions et des modes de Gestion des villes.....	16
2. LES INTERFACES ENTRE DEVELOPPEMENT, AMENAGEMENT, GESTION DES VILLES MEDITERRANEENNES ET UNE DURABILITE	17
2.1. Cadrage des interventions sur la ville.....	17
2.2. Singularité d'un Développement Durable pour les villes méditerranéennes	18
2.3. Environnement urbain et Développement durable	20
2.4. Morphologie urbaine et Développement Durable	22
2.5. Equité Sociale, Renouvellement urbain et Développement Durable.....	24
2.6. Intégration par l'économique et Développement Durable	27
2.7. Acteurs d'une gestion urbaine durable.....	29
2.8. La nécessaire formation et information à un urbain durable	33
3. VERS DES PROPOSITIONS AUX COLLECTIVITES LOCALES MEDITERRANEENNES POUR UNE PLUS GRANDE DURABILITE	34
REFERENCES BIBLIOGRAPHIQUES	40
Rapports sub-régionaux et nationaux sur l'urbanisation et la gestion des villes.....	40
Ouvrages, articles, études, travaux de recherche.....	40

Introduction à la problématique du rapport

Dans la plupart des villes, à travers le monde, les demandes sociales se font plus différenciées, plus intenses et plus argumentées, en regard des situations vécues par les habitants et que renforcent les constats formalisés émanant d'institutions et organismes divers. Les villes des états riverains de la Méditerranée partagent ces situations, même si elles n'atteignent jamais le degré d'intensité que l'on observe en d'autres aires culturelles. Bien plus, dans cet espace méditerranéen, où se sont développés et épanouis durablement, les premiers foyers de vie urbaine pleinement organisée, il convient, plus qu'ailleurs, d'éviter aujourd'hui tout discours excessivement catastrophique ou misérabiliste. Il paraît raisonnable, de s'en tenir à des approches plus relativisées, sur un "mal de vivre" urbain, certes, bien réel, et auquel, les politiques urbaines conduites durant ces dernières décennies, ont très inégalement apporté les réponses nécessaires. A ces situations critiques, indicatrices d'états de crise plus ou moins sévères, le Développement Durable apporte-t-il un simple "supplément d'âme" ou conduit-il à des transformations en profondeur, des buts et des méthodes d'aménagement et de gestion de l'urbain?

Telles sont les interrogations récurrentes, à un Rapport dont l'objet prioritaire est d'ouvrir la réflexion, le débat, qui conduiront à formuler un certain nombre d'idées-forces et de propositions destinées à tous ceux qui, à travers leurs pouvoirs, leurs compétences ou leur influence oeuvrent pour un "mieux vivre" urbain, conforme aux recommandations d'institutions internationales, mais avec une constante attention pour les spécificités de l'aire méditerranéenne.

La finalité pratique, pré-opérationnelle de ce Rapport en a commandé l'organisation. Dans une Première Partie, il s'imposait, sans tomber dans un genre trop académique et descriptif, de rappeler les maux de la ville méditerranéenne contemporaine et leurs caractéristiques nationales ou sub-régionales. Pour ce travail de synthèse, il a été largement fait appel aux travaux effectués et publiés par la Commission européenne, le Plan Bleu et le Programme d'Actions Prioritaires (cf. Bibliographie). Ont été intégrées, de même, les abondantes données, observations et suggestions contenues dans chacun des cinq Rapports consacrés à des ensembles sub-régionaux du pourtour méditerranéen (cf. Bibliographie).

Il est apparu intéressant d'élargir ce corpus de documents, quelque peu officiel, et de le croiser avec les apports puisés dans la très importante production des diverses sciences humaines, économiques et juridiques, consacrées à tout ou partie de l'aire méditerranéenne et dont les publications les plus significatives et les plus récentes figurent en bibliographie. La richesse de cette littérature scientifique, reflet d'une connaissance toujours plus approfondie de la complexité du fait urbain et de la dialectique entre évolutions sociétales et progrès technologiques, conduisait d'ailleurs à opérer des choix, tant conceptuels que pratiques, dans l'élaboration de ce Rapport.

Les principes d'un cadre d'analyse, assorti de thèmes de référence relatifs aux problèmes urbains, ont fait l'objet de notes et documents de travail de la part du Programme

d'Actions Prioritaires et du Plan Bleu pour la Commission méditerranéenne du développement durable (CMDD). Ce cadrage, nécessairement sélectif, s'est concrétisé notamment dans les travaux du Groupe de travail sur la gestion des villes et le Développement Durable, entre 1999 et 2000, mais aussi dans les Questionnaires que le Centre d'activités régionales du Programme d'actions prioritaires (PAP) a adressés aux autorités nationales et urbaines des pays méditerranéens et dont le traitement statistique des réponses a été présenté en 2001.

L'exposé de ces diagnostics urbains a été sommairement associé à un certain nombre de causalités, plus ou moins déterminantes et qui sont sous-jacentes dans la trame de la Deuxième Partie.

Dans la Deuxième Partie, on s'est efforcé, de manière aussi ouverte que possible, d'analyser les interfaces, entre le Développement urbain ordinaire et le Développement durable. On entend par Développement ordinaire celui qui se pratique à partir de dosages variables, selon les pays, entre initiatives privées et décisions publiques. Le Développement durable pouvant être considéré, quant à lui, comme un ensemble de démarches et de propositions destinées, non seulement à porter remède aux maux urbains constatés, mais aussi à promouvoir de nouvelles perspectives accompagnées des moyens appropriés, pour tous ceux qui, à des titres divers, sont concernés par le devenir de sociétés désormais majoritairement urbaines. Encore faut-il ne pas tomber dans le mythe de la "table rase". Si comme le souligne F.Ascher, dans son ouvrage intitulé *Métapolis*, une seconde révolution urbaine est en cours, fondée sur les nouvelles technologies de la communication, le devenir des villes, notamment méditerranéennes, ne peut faire abstraction, ni de solides traditions de savoir-faire et qu'il faut peut être réactiver, ni de toute une sédimentation réglementaire, dont il importe sans doute de parfaire les applications et la mise en oeuvre.

On a donc mis l'accent, dans cette Deuxième Partie, sur les solutions pouvant être appliquées à l'urbain et procédant d'une démarche de Développement durable. On a porté plus spécialement l'attention sur leur degré d'innovation, sur les évaluations coûts/bénéfices qui peuvent s'ensuivre et sur leurs implications dans le champ des forces, tant exogènes qu'endogènes, qui commandent les dynamiques urbaines.

Dans la Troisième Partie on a voulu dresser une liste, aussi exhaustive que possible concernant tant les buts, les domaines que les moyens d'une mise en oeuvre du Développement durable urbain applicable aux conditions et situations très différenciées, des villes du pourtour méditerranéen. Il ne s'agit que d'hypothèses de travail, mais dont les fondements sont apparus de manière répétitive, explicitement ou implicitement, dans l'ensemble des travaux et documents qui ont alimenté ce Rapport. Il appartiendra naturellement aux participants de l'Atelier Régional de 2001, d'en apprécier la pertinence et surtout, de passer de simples interrogations à la formulation de véritables propositions.

1. Les maux et les défaillances de la ville méditerranéenne. Constat général et contrastes régionaux

Les situations constatées dans les villes de l'aire méditerranéenne ne connaissent que rarement les seuils de gravité observés, par exemple, en Afrique inter tropicale. Mais les rythmes de croissance accélérée de ces villes, tout au long de la seconde moitié du XX^e siècle n'ont souvent pas eu l'accompagnement nécessaire en termes de développement économique, d'offres de services et d'équipements que les populations citadines attendaient de la modernité contemporaine.

Il semble cependant que dysfonctionnements, défaillances de l'urbain, soient différemment ressentis, interprétés et hiérarchisés. L'accent est souvent placé par les gestionnaires, sur les conditions environnementales de la vie urbaine, les nuisances, plus encore les pollutions et leurs effets sanitaires redoutés. La demande sociale, venue des habitants, tend à donner la priorité aux insuffisances du parc de logements accessible aux populations de revenus limités.

Par ailleurs, si dans la majorité des villes méditerranéennes une même liste de besoins et de problèmes peut être dressée, leur importance, leur ordre de priorité varient considérablement, entre villes du Nord et villes du Sud et de l'Est. Il faut voir dans ces contrastes contemporains les produits cumulés d'héritages historiques particulièrement denses et qui ont vu, maintes fois, se déplacer les centres de gravité économiques et culturels, entre cités à la fois rayonnantes et polarisatrices : Athènes, Rome, Damas, Cordoue, Palerme, Le Caire, Constantinople, Fès et bien d'autres.

Avec le XIX^e siècle et l'Age Industriel, l'espace méditerranéen ne connaît que les retombées de l'effervescence économique des grands foyers de l'Europe du Nord Ouest. Toutefois, dans le contexte décisionnel de plusieurs constructions impériales –ottomane, britannique, française, austro-hongroise, italienne– des choix stratégiques, économiques, politiques fondamentaux vont durablement peser sur le devenir du système urbain méditerranéen et ses équilibres géographiques. Les principales bénéficiaires en seront certaines grandes villes-portuaires et leur pouvoir d'attractivité va s'exercer avec une pleine vigueur durant, toute la seconde moitié du XX^e siècle, Age des indépendances nationales pour certains états, d'intégration à la prospérité européenne pour d'autres et de négociation vers la mondialisation pour tous.

La compréhension des contrastes urbains tant locaux que régionaux ne peut donc être dissociée du poids des inerties acquises ou héritées. Mais elle dépend sans doute, plus encore, de facteurs déterminants plus actuels, qui se situent bien en amont des mécanismes de gestion et d'aménagement des villes. Ce sont notamment les performances économiques nationales, les politiques globales d'aménagement des territoires. Ce sont aussi certains caprices ou excès des forces naturelles qui aggravent singulièrement les effets de contraintes que les conditions géographiques imposent aux villes méditerranéennes: topographies accidentées et cloisonnées, pluviométrie irrégulière, voire aléatoire. C'est enfin, le cas largement représenté en Méditerranée, des

îles qui, plus que jamais, semblent dans la dépendance de courants exogènes, dominés par le tourisme.

Une pleine appréciation des situations propres à chaque ville passe, nécessairement, par la disponibilité en indicateurs pertinents et comparables, condition qui est loin d'être réalisée, dès lors que l'on s'écarte des données démographiques. Une complication supplémentaire, vient de la diversité des définitions administratives de l'urbain d'un pays à un autre, tout comme de celle des entités effectives: agglomérations, aires ou régions métropolitaines.

Compte tenu de ces observations, des informations disponibles et des domaines de réflexion ayant déjà retenu l'attention lors de réunions antérieures, et sans classement hiérarchique, on rappellera les principaux maux et défaillances propres à l'urbain méditerranéen. Mais, par delà les contrastes généraux entre le Nord et le Sud, en toute région, il convient aussi implicitement, de ne pas oublier que certaines villes stagnent, tandis que d'autres ne cessent de gagner en dynamisme, ce qui peut relativiser les conclusions tirées d'une lecture trop rapide des données statistiques.

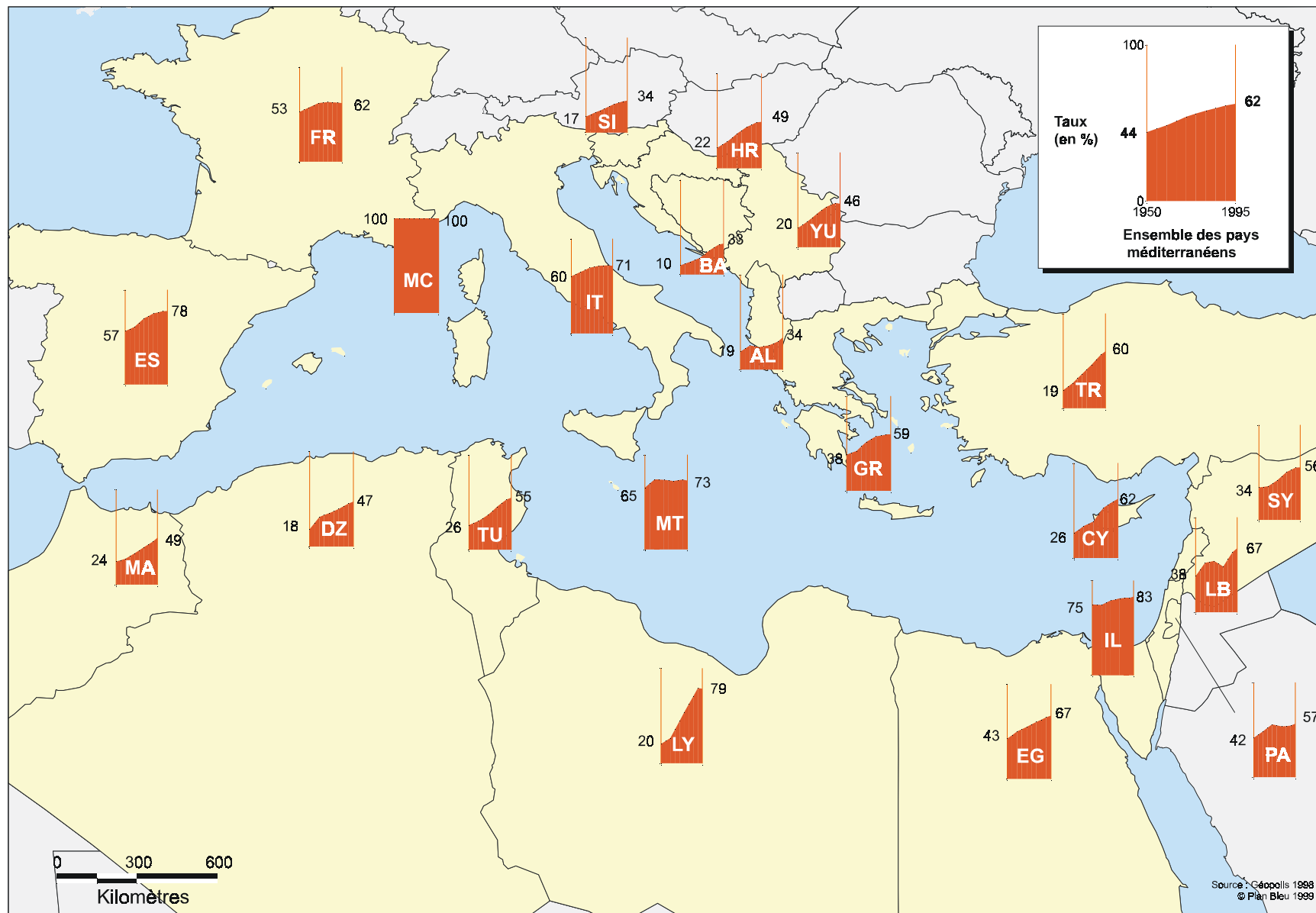
1.1. Un intense dynamisme urbain inégalement apaisé

Des formules concernant "l'explosion urbaine", la domination d'une "primate city" seront progressivement à ranger dans le placard des idées reçues. Le mouvement de décélération, qui accompagne le passage d'un pays au stade de "transition démographique" est achevé dans les villes du Nord. Ce mouvement progresse ou est prévisible, dans la plupart de celles du Sud, d'ici 2025 - exception faite de situations particulières de pauvreté rurale (Libye) ou d'instabilité politique (Bosnie). Il s'ensuit que désormais le principal moteur des démographies urbaines est endogène, c'est le bilan naturel et non plus un exode rural dont les flux se tarissent, ce qui est par exemple manifeste en Egypte ou en Tunisie, et moins évident en Turquie et au Maroc. Mais l'ensemble des villes méditerranéennes n'a pas encore totalement absorbé le choc d'une période récente, d'exceptionnelle croissance.

Un demi-siècle d'intense urbanisation

Il faut rappeler, qu'à partir des années 1940-50, toutes les villes situées dans une grande couronne, autour de la Méditerranée, ont connu des rythmes de croissance sans précédent, sous le double effet des gains naturels et des gains migratoires. Ces rythmes vont alors surpasser les rythmes nationaux et il va s'ensuivre, dans chaque état, la rapide progression des taux d'urbanisation, presque toujours, à l'avantage de la grande métropole nationale. L'un des premiers résultats sera la formation, autour de la Méditerranée, d'une auréole de concentrations urbaines, comptant parmi les plus importantes du monde, puisque l'on peut y dénombrer quelque 26 agglomérations ayant au moins 1 million d'habitants. Leur progressive coalescence, conduira le géographe J. Gottmann, à y voir les prémices d'une future mégalopolis.

La croissance des taux d'urbanisation dans les pays ou territoires méditerranéens entre 1950 et 1995



Evolutions démographiques des états et villes de la Méditerranée

Pays	Population totale (1000 hab)			Taux d'urbanisation (%)		Rythme de croissance de la population urbaine (%)	
	1970	2000	2025	2000	2025	1970-1990	1990-1995
Espagne	34 027	39 815	40 769	80,0	80,8	1,2	0,4
France	50 569	59 412	64 177	62,2	62,0	0,6	0,4
Monaco	24	34	41	100,0	100,0	1,2	1,1
Italie	53 758	57 456	53 925	71,6	72,5	0,5	-0,2
Malte	319	389	430	75,1	77,4	0,6	0,6
Slovénie	1 670	1 965	2 029	35,9	43,7	2,0	0,8
Croatie	4 406	4 473	4 193	53,0	63,4	1,8	0,6
Bosnie-Herzégovine	3 564	3 972	4 324	47,3	62,5	3,9	-0,4
Yougoslavie	8 691	10 856	12 217	53,6	64,2	2,2	0,5
Albanie	2 184	3 114	3 820	35,7	49,1	3,2	3,5
Grèce	8 716	10 558	10 393	59,6	64,6	1,5	0,2
Rive Nord	167 928	192 044	196 318	66,9	68,7		
Turquie	35 666	65 627	87 303	66,3	76,1	4,6	3,0
Syrie	6 277	15 936	24 003	58,6	72,0	4,8	3,6
Liban	2 177	3 206	4 147	76,8	80,1	2,6	2,6
Israël	2 935	5 851	7 861	85,2	87,3	2,4	4,8
Autorité Palestinienne	1 134	3 150	6 072	53,4	58,8	1,9	9,1
Chypre	615	785	900	63,8	77,7	2,8	1,8
Egypte	32 364	66 007	94 895	64,4	83,0	3,2	2,6
Libye	1 986	6 038	8 832	73,7	77,0	6,7	4,3
Tunisie	5 127	9 615	12 892	58,3	68,5	4,3	3,2
Algérie	13 623	30 332	42 329	50,5	61,1	4,4	3,3
Maroc	15 081	28 505	38 174	52,8	65,6	4,0	3,9
Rive Sud	116 985	235 052	327 408	61,9	74,4		
ENSEMBLE	284 913	427 096	523 726	64,1	72,2	2,1	1,7

Sources : Nations Unies (*World Population Prospects. The 1998 Revision*), I. Attané & Y. Courbage (*Projections démographiques des pays méditerranéens*, 2000), *Géopolis* 1998, Plan Bleu (2001).

Le poids démographique des littoraux

Une approche plus fine du fait urbain méditerranéen, conduit à établir des distinctions entre les Etats riverains dans leur globalité, les régions administratives riveraines et la ligne du littoral. Les bases de références Plan Bleu et *Géopolis*, donnent des ordres de grandeur. En 1995, les 22 Etats méditerranéens regroupaient 405 millions d'habitants, avec un taux moyen d'urbanisation de 62 %. Les seules régions administratives riveraines, localisaient 140 millions d'habitants, avec des densités moyennes de 96 hab/km², alors que la densité de l'ensemble méditerranéen est de 47 hab/km². En ce qui concerne la seule ligne littorale, elle localisait 93 millions d'habitants ; sur ce dernier chiffre il s'agissait de 64 % d'urbains soit 60 millions. On ne saurait, toutefois, généraliser une tendance à la littoralisation. Effectivement, les villes du littoral croissent plus vite que celles de l'intérieur dans des contextes de faible croissance nationale, en Espagne, Croatie et dans des contextes de fort dynamisme démographique en Syrie, Maroc, Turquie. Mais les villes littorales croissent moins vite que celles de l'intérieur en Algérie, Tunisie, Egypte. On sait, par ailleurs que d'importants liserés côtiers sont

pratiquement vides, comme en Algérie et en Libye, ou bien font l'objet de pseudo urbanisation à finalité touristique, comme en Egypte, entre Alexandrie et la frontière libyenne, ou encore sur maintes sections côtières de l'Europe du Sud.

L'accentuation actuelle et prévisible des contrastes régionaux

Si l'ensemble du système urbain méditerranéen a connu une intense dynamique quantitative depuis un demi-siècle, celle-ci a connu et connaît toujours, d'un pays à un autre, des temporalités très différentes, résultant surtout des mutations économiques, des niveaux de développement et de l'évolution des mentalités. Il en résulte, actuellement de forts contrastes entre les caractéristiques et les tendances des villes dites du Nord et dites du Sud.

- Les villes du Sud disposent d'un important potentiel de croissance, à moyen terme, malgré un ralentissement quasi général de leur dynamisme démographique à l'exception de la Libye et des Territoires palestiniens. Les taux de fécondité des populations urbaines diminuent dès 1965 en Tunisie, 1970 au Maroc et 1975 en Algérie. Mais les structures démographiques laissent prévoir, entre 2000 et 2025, des rythmes de développement urbain, supérieurs à 2 % par an, ce qui représente un apport supplémentaire global de plus de 100 millions d'habitants soit, chaque année, environ 2,5 millions de nouveaux citoyens, dont une large part concernera les villes égyptiennes, turques, algériennes et marocaines. Corrélativement, les taux d'urbanisation du Sud pourraient passer de 62 % en 2000 à 74 % vers 2025. Une incontestable polarisation, vers quelques grandes agglomérations va perdurer, par force acquise, ainsi en Egypte, en 1996, Alexandrie, Le Caire et Giza, localisaient 41,5 % de la population urbaine nationale. Mais les derniers recensements montrent en plusieurs pays, la Turquie semblant faire toutefois exception, un tassement du dynamisme des métropoles, au bénéfice de villes plus moyennes ou petites.
- Les villes du Nord ont, pour la plupart, atteint des régimes de croissance très modérés, inférieurs à 1 % par an. Leur faible excédent naturel se calque sur des bilans démographiques nationaux stabilisés (Slovénie, Croatie, Espagne), voire déficitaires, comme en Italie. La France présente des perspectives de croissance plus soutenues. Au total, dans le Nord, les taux d'urbanisation, déjà voisins de 70 % ne progresseront que marginalement, et l'on estime qu'entre 2000 et 2025, les populations urbaines, ne progresseront, globalement que de 7 millions, soit, un peu plus de 250 000 habitants par an. Mais, dans tous les cas, l'évolution, peu prévisible, des flux migratoires pourra modifier ces tendances.

Dans toutes les villes méditerranéennes, les perspectives de l'espérance de vie tendent à s'uniformiser, dans le moyen terme, mais, le différentiel des taux de fécondité confronte les villes du Sud et du Nord à deux problèmes existentiels. C'est au Sud l'ampleur de la cohorte démographique des jeunes qu'il faut former et intégrer dans la vie active. C'est au Nord, corrélativement au vieillissement, l'émergence de nouvelles demandes sociales, la diminution du nombre des actifs et les enjeux de nouvelles relations intergénérationnelles.

1.2. L'étalement urbain, un mal ou une nécessité

Dans tout le système urbain méditerranéen, les superficies urbanisées progressent beaucoup plus vite que le nombre des habitants. Le procès des formes illicites d'étalement, tant au Nord qu'au Sud, a été maintes fois instruit. Mais, depuis peu, les responsables de l'aménagement s'inquiètent aussi, notamment au Nord, des retombées négatives que génère l'intense mouvement de péri urbanisation régulière. On est donc conduit à tenter d'évaluer les différents coûts et avantages d'un **phénomène qui, par delà des mécanismes distincts, concerne tant le Sud que le Nord.**

Ampleur et foisonnement de l'habitat non réglementé

Les signes de ce que l'on considère comme un désordre urbain sont sans doute à resituer dans un contexte propre à presque toutes les agglomérations méditerranéennes et qui les distingue du Nord de l'Europe où l'urbanisation est beaucoup plus planifiée.

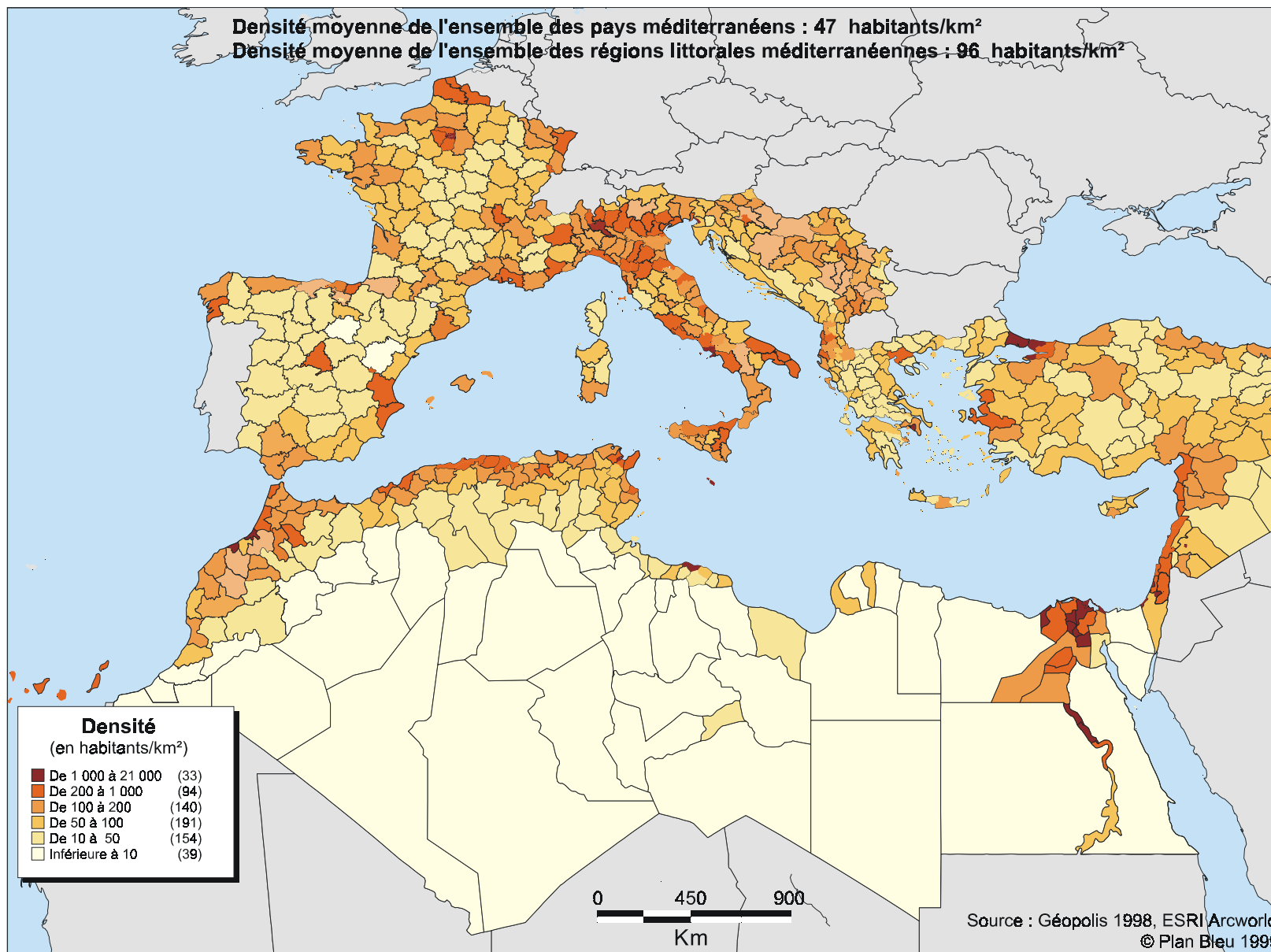
Les données statistiques demeurent approximatives pour évaluer comparativement un phénomène qui peut souvent l'emporter sur les formes réglementaires d'extensions périphériques et dont la réalité se traduit par une terminologie particulière enrichissant les langues vernaculaires. La construction illégale, non réglementée, est spectaculaire dans les grandes métropoles. On peut l'exprimer en pourcentage de la population urbaine totale: c'est 70 % en Albanie, presque autant en Grèce, ce qui explique que 75 % des habitants sont propriétaires, entre 50 et 70 % pour les habitants des grandes villes turques, dans les "gecekondur". C'est 40 % à Alep, 34 % pour les villes égyptiennes, mais on atteint 58 % dans le Grand Caire où ces quartiers spontanés couvrent 50 % de l'espace urbain. Le pourcentage est estimé à 30 % dans les villes du Maroc et en Algérie, ce parc clandestin semble proche d'un total de 400 000 logements.

La part des constructions non réglementées est encore plus saisissante, rapportée à la production annuelle de nouveaux logements : 60 à 80 % à Damas, au Caire et ailleurs en Egypte, 40 à 50 % au Maroc et en Tunisie. Les villes du Nord, n'échappent pas à ce phénomène, en particulier Athènes, mais aussi Rome où l'on estime que près de 300 000 personnes ont investi sans droit l'Agro-Romano, sous forme de "borgate" qui juxtaposent "casette" (pavillons) et "palazzi" (immeubles collectifs).

Il s'agit, aujourd'hui, le plus souvent de constructions "en dur", évolutives, parfois à plusieurs niveaux, ce qui aggrave les risques, et produites par divers canaux relevant d'initiatives individuelles. Si la construction est toujours illégale, l'acquisition du foncier résulte souvent d'une transaction négociée.

Les habitants de ces quartiers viennent en majorité des quartiers centraux, dans le cadre de processus spontanés d'exurbanisation, et appartiennent à des catégories socialement diversifiées qui contribuent à créer un véritable sous-marché immobilier. La motivation majeure est partout la carence de l'Etat à produire un parc significatif de logements sociaux. Il s'y ajoute l'incapacité des pouvoirs publics à maîtriser l'utilisation des sols et, souvent la tendance implicite de l'Etat, qui sous contrainte budgétaire, s'en remet en fait, à la mobilisation de l'épargne populaire pour édifier un bâti, qu'il régularisera et équipera ultérieurement.

Densité de population dans les régions des pays méditerranéens en 1995



Vigueur de la péri urbanisation légale

L'étalement urbain progresse en toute légalité, dans les villes du Sud, avec par exemple, les nombreuses ZHUN (Zones d'Habitat Urbaines Nouvelles) qu'édifie l'Etat en Algérie, les complexes touristiques en Tunisie et en Turquie. Cet étalement est encore plus évident pour les villes du Nord, où, depuis plusieurs décennies, l'élévation des niveaux de vie va de pair avec l'aspiration à un habitat individuel. En France, entre 1990 et 2000, la population des couronnes périurbaines est passée de 17 % à 21 % du total des habitants des grandes agglomérations, avec développement de processus de métropolisation, comme celui qui intègre Grasse, Cannes, Nice et Antibes. L'urbanisation et l'artificialisation des bandes côtières se banalise, comme entre Marbella et Malaga, Cannes et Menton, et autour de la baie d'Iskenderun (Turquie). Mais le "sprawl" n'épargne pas les pays des Balkans, depuis leur passage vers le libéralisme, avec intensification des constructions individuelles, autorisées ou non, conduisant là aussi à l'urbanisation du littoral.

Bilan des effets de l'étalement urbain

L'effet le plus positif de cette redistribution des populations urbaines, conduit incontestablement à atténuer les niveaux de surdensification des quartiers centraux, mais les densités demeurent encore fortes -voisines de 200 habitants/ha dans des agglomérations comme Le Caire, Casablanca et même Beyrouth, alors qu'elles s'alignent sur des moyennes méditerranéennes plus modérées, entre 50 et 80 habitants/ha à Istanbul, Marseille, Naples, Athènes, Barcelone. Pour le reste, les effets sont ordinairement jugés négatifs. On note la densification et la verticalisation des quartiers périphériques spontanés, leurs déficiences en services publics, en réseaux d'adduction d'eau et d'assainissement. Plus généralement, l'étalement périphérique, est suspecté d'entraîner une dévitalisation des centres-villes, une ségrégation des espaces urbains. Mais l'accusation la plus récurrente, porte sur le gaspillage d'espace, la détérioration des paysages et plus particulièrement, la perte irréversible de terrains agricoles, dont le résultat est de rendre les pays plus dépendants d'approvisionnements extérieurs.

Contraction de l'espace agricole

La disparition de terrains naturels ou agricoles concerne tout l'espace méditerranéen. Elle est d'autant plus préoccupante, qu'un relief souvent cloisonné, rend difficile toute solution alternative pour la croissance urbaine. On estime, en France, à 50 000 ha/an la perte de terrains agricoles, mais en régions méditerranéennes, les pertes prennent une signification particulière, avec l'extension de l'urbanisation vers l'arrière-pays. Les pertes de terres arables sont estimées, chaque année, depuis trois décennies, à 2 700 ha en Slovénie, 4 000 ha en Croatie, 1 000 ha en Bosnie. A Chypre, tenant compte de l'urbanisation de 3 200 ha autour de Nicosia, depuis 1985, on a pu évaluer la perte de production agricole à plus de 8 millions de dollars.

Plus dramatiques sont encore les consommations irréversibles de bonnes terres agricoles, de l'ordre de 150 000 ha, en Turquie, entre 1978 et 1998 ; elles concerneraient, en Egypte, notamment autour du Caire, 25 000 ha, chaque année, depuis 1952, réduisant le ratio d'espace agricole, par tête d'habitant, de 0,3 à 0,14 feddans. Au Liban, l'urbanisation incontrôlée aurait fait disparaître, depuis vingt ans 7 % des terres cultivées

et 15 % de celles qui étaient irriguées. En Tunisie, la croissance de Sfax, depuis 1992, a absorbé 9 000 ha de jardins agricoles ; quant à l'étalement mal maîtrisé du Grand Alger, il a dévoré 1 400 km² de terres fertiles, notamment dans la plaine de la Mitidja.

Il conviendrait toutefois de mettre chaque fois en comparaison, les pertes de production agricole avec les gains de la productivité, liés à la bonification de terres nouvelles, comme en Egypte, ou ce qui est plus fréquent, à la valeur ajoutée générée par de nouvelles activités. Mais il faudrait prendre aussi en compte les effets pervers du simple mitage des espaces naguère voués à des productions agricoles.

Etalement urbain et mobilités

L'extension spatiale des agglomérations a pour effet mécanique d'amplifier les flux de mobilité et d'en accroître les distances parcourues. Dès lors une préoccupation environnementale entre en jeu, dans toute la mesure où ces nouvelles mobilités s'effectuent largement par voitures particulières qui, malgré les progrès accomplis par les industriels, contribuent très largement à polluer l'air et l'atmosphère. Parmi les autres conséquences négatives de l'étalement urbain, outre la perte d'animation des centres-villes, l'accent est à placer sur les budgets temps des périurbains, plus encore sur la part de leurs revenus consacrés aux déplacements et qui, selon les catégories sociales peut se situer, d'après des estimations faites en France, entre 10 et 30 %.

1.3. Vulnérabilités et détériorations du cadre de vie urbain

Les villes méditerranéennes partagent évidemment la plupart des dysfonctionnements propres à l'urbain dans le monde, mais elles se singularisent quantitativement et qualitativement. On rappellera, par ailleurs, que selon les Enquêtes, figurent généralement en tête des insatisfactions les plus manifestes, les coûts de l'immobilier en centre-ville et l'insuffisance de l'offre en logements sociaux.

1. L'incapacité des services techniques urbains à suivre les rythmes de la croissance urbaine. C'est surtout le cas des villes du Sud, avec des situations critiques, dans les zones d'habitats précaires ou non réglementés. Si les dessertes électriques sont généralisées, souvent par branchements amiables entre résidents, on peut s'interroger sur la faible mobilisation des énergies solaires, éoliennes. Mais les problèmes prioritaires concernent l'eau et les déchets.

- **l'eau** est une ressource inégalement renouvelable, compte tenu des conditions de milieux, plus ou moins arides. Présentement, les organismes nationaux gestionnaires de l'eau, parviennent, en dépit de coupures comme à Damas ou Alger, à couvrir l'essentiel des besoins urbains, avec, par exemple au Caire, une disponibilité de 289 litres/jour/hab. Mais le spectre du stress hydrique est à l'horizon de 2025, lorsque la consommation aura augmenté de 40 % et qu'en nombre de régions, les consommations urbaines, jointes à celles de l'agriculture, dépasseront les capacités naturelles de renouvellement des ressources locales. En contre-point de ce risque de pénurie et problème du temps présent, en maintes villes, est celui du traitement des eaux usées, lorsque, faute d'équipement, ces eaux sont rejetées dans la mer, où vers des dépressions topographiques.

- le volume des **déchets**, domestiques, hospitaliers ou industriels, suit la croissance urbaine. On l'estime à 3 millions de tonnes par an au Caire, 1 million à Alexandrie, et dans les villes du Nord, des productions de l'ordre de 350 kg par habitant et par an, sont devenues ordinaires. Les modes de collecte et de stockage en décharges, tout comme le nettoyage des rues figurent dès lors, parmi les défaillances les plus courantes, mais aussi les plus dénoncées par le public.

Les différents équipements publics (scolaires, sanitaires, administratifs) semblent raisonnablement répartis et accessibles dans les villes du Nord comme du Sud, avec l'exception notoire, dans ces dernières, des quartiers spontanés, où il revient, aux pouvoirs publics, avec des délais variables de pourvoir aux besoins.

2. La congestion des réseaux de circulation, avec son cortège d'attentes et de pertes économiques estimées jusqu'à 5 % du PIB dans les pays OCDE, ne cesse de croître au rythme de l'augmentation des taux de motorisation et de l'usage banalisé des véhicules privés. Cette situation semble particulièrement critique dans les grandes agglomérations de l'Est, telles Istanbul, Athènes, où, faute de services de transports collectifs performants, la majorité des déplacements se font en voitures individuelles ou taxis collectifs. Mais cette situation se retrouve largement dans les territoires péri-urbains du Nord.

3. Les détériorations de l'environnement sont multifformes. Elles peuvent résulter, tant des défaillances des politiques publiques, des négligences des populations, que d'un développement économique mal géré. Les effets peuvent concerner, selon les villes, les paysages et la composition urbaine, les espaces naturels, les patrimoines architecturaux et historiques, les témoignages archéologiques, avec en arrière-plan, leur valorisation touristique. Mais les sensibilités prioritaires sont surtout alertées par la montée des niveaux de pollution des eaux, des sols et plus encore de l'air urbain. A cet égard, la circulation automobile est partout considérée comme la responsable principale et Athènes figure comme un cas d'école. L'agglomération concentre la moitié du parc automobile national et la pollution de l'air devient un problème récurrent, avec le "néphos" ou smog photochimique, que favorisent les situations météorologiques d'inversion de température. Sur un volume de polluant estimé à 500 000 t/an (SO₂, NO₂, CO, fines particules) la part venant des transports s'élève à 75 %. Mais la part des industries génératrices de polluants, sinon de risques technologiques peut être localement beaucoup plus préoccupante comme, par exemple, autour de l'étang de Berre en France, autour de Sfax et de Gabès en Tunisie, d'Homs en Syrie, et il s'impose de rappeler l'accident de Seveso, survenu en 1976 en Italie, lors de la diffusion d'un nuage de dioxine.

4. Les risques sanitaires résultant des diverses altérations des écosystèmes urbains s'imposent, au Nord comme au Sud, comme responsabilités majeures pour les services publics. Dans les villes du Sud, les situations épidémiologiques latentes, restent liées essentiellement, à la vétusté de l'habitat, aux défauts ou à l'absence des réseaux d'eau potable et d'assainissement, mais aussi à des pratiques sociales, parfois, en marge des précautions d'hygiène les plus élémentaires. Dans les villes du Nord, l'attention a été portée récemment, comme en France, sur les risques de saturnisme, liés au plomb dans des logements anciens, mais plus préoccupants sont les risques générés par l'amiante, matériaux très largement utilisés dans la construction, durant les dernières décennies. On

s'interroge aussi, d'un côté, sur les effets pathogènes des champs électromagnétiques qui envahissent les espaces urbains, d'un autre côté, sur le stress qui résulterait de la "vie trépidante des grandes agglomérations" (Centre de recherches pour l'étude et l'observation des conditions de vie).

5. Les risques naturels comme dans le monde entier, voient leurs effets urbains démultipliés par les négligences des divers bâtisseurs et les conséquences en sont particulièrement tangibles dans les quartiers spontanés. Deux risques naturels majeurs concernent plus particulièrement les villes de l'aire méditerranéenne: l'inondation faisant suite à des pluies violentes, comme ce fut le cas à Nîmes en 1988, et plus encore, le séisme. Les données de la tectonique des plaques rendent pratiquement toutes les villes méditerranéennes vulnérables à ce fléau, dévastateur et meurtrier, comme ce fut le cas, ces dernières décennies à Messine, El Asnam, Naples, Le Caire, Kalamata et plus récemment Izmit près d'Istanbul.

L'instabilité politique qui a régné ou perdure dans de larges parties de l'aire méditerranéenne, est aussi génératrice de considérables destructions et désordres urbains et l'on peut légitimement s'interroger sur leurs interférences, aggravant les situations et les maux constatés.

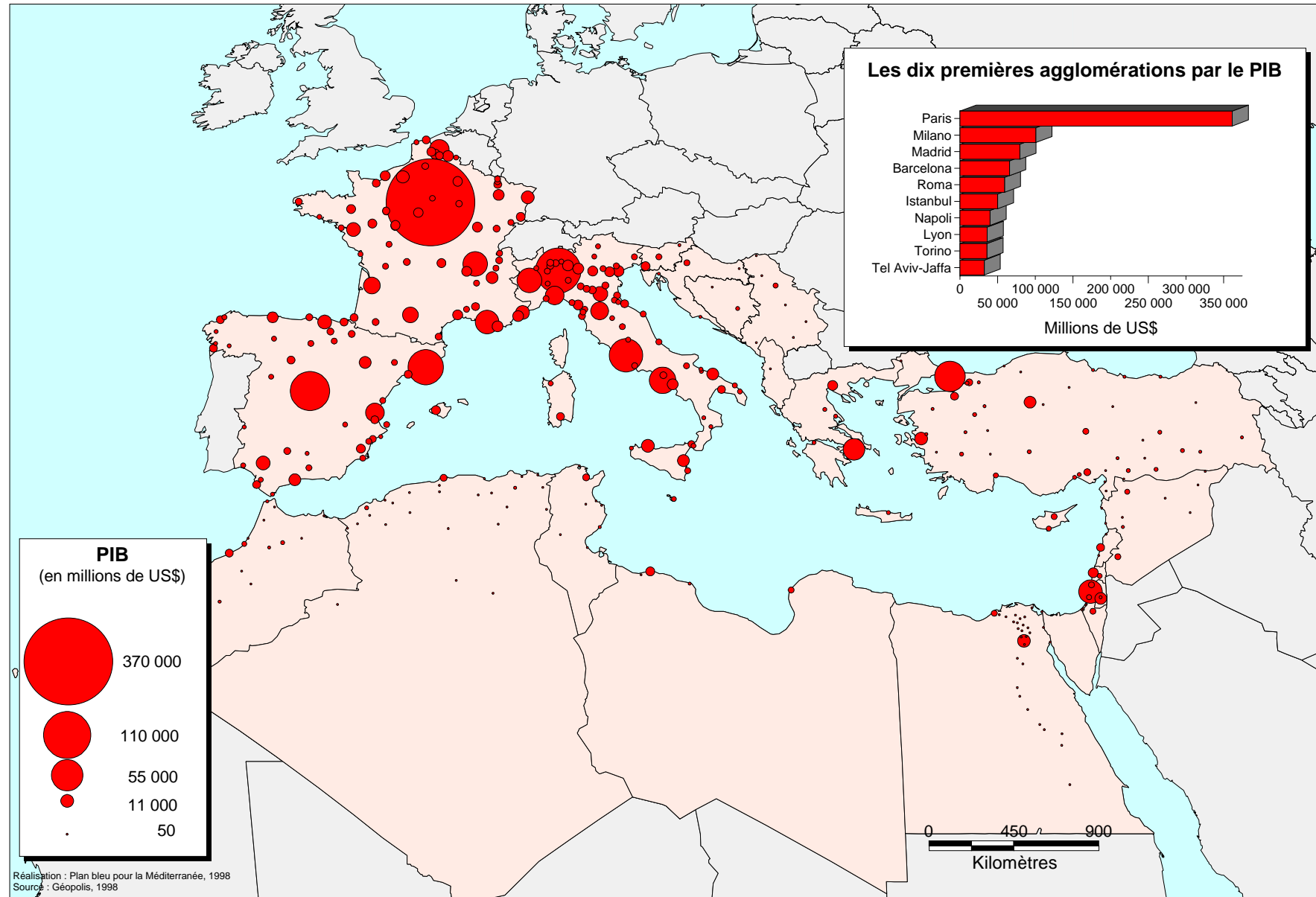
1.4. La difficile valorisation de toutes les ressources humaines

Les stades et niveaux de développement, exprimés en PIB nationaux –à défaut d'une réelle fiabilité des données relatives à des PUB (Produit urbain brut)– différencient fortement les villes méditerranéennes. Une grossière distinction peut être faite, entre celles qui, dans le Sud, ne peuvent absorber quantitativement, dans leur marché du travail, une très large proportion des demandeurs d'emplois et celles qui, dans le Nord sont plutôt confrontées à l'inadaptation de l'offre à la demande et disposent de diverses formules d'assistance, temporaire, pour les sans emplois. Par delà ces contextes différents, toutes les villes méditerranéennes sont confrontées aux enjeux de la mondialisation des échanges, des délocalisations d'entreprises, de la contraction relative des secteurs productifs, face au poids toujours plus dominant du secteur des services et à ses prolongements le tourisme urbain.

Face à toutes ces situations et à leurs contraintes, dans tous les pays riverains de la Méditerranée une notable part de la force de travail, s'est tournée vers toute une gamme d'emplois, en marge de toute reconnaissance légale. C'est le secteur dit non structuré ou informel qui, de fait, pallie souvent les carences de l'Etat ou en contourne les réglementations jugées trop lourdes.

L'évaluation du poids économique de ce secteur ne peut qu'être approximative, tout en étant très significative, puisqu'on l'estime à 45 % des actifs urbains en Tunisie et en Egypte, à environ 40 % en Algérie et au Maroc, à environ 30 % en Turquie. Ce secteur évoqué dans les publications locales comme une "grey economy" semble aussi important dans les régions balkaniques, mais il joue aussi, un rôle considérable, au Nord. L'économie souterraine est évaluée à environ 25 % du PIB national en Espagne, Italie, Grèce, à près de 20 % en France. Longtemps officiellement ignoré ou condamné,

Le PIB des agglomérations méditerranéennes en 1995



ce secteur mérite une très importante réflexion quant à ses avantages et ses inconvénients.

1.5. Les limites des politiques et outils de planification de l'urbain

Dans la plupart des pays méditerranéens, les Etats affichent leur volonté d'aménagement équilibré des territoires et des systèmes urbains nationaux.

Ces volontés politiques, achoppent à la fois sur les choix stratégiques des décideurs, soucieux de la rentabilité optimale des investissements et sur l'idée reçue, que la productivité est maximale dans les très grandes concentrations urbaines. Ce qui devrait conduire à de sérieuses études de bilan, intégrant les coûts environnementaux et sociaux. Mais qui plus est, bien des stratégies étatiques de planification, en vogue dans les années 1960 et 1970, n'ont pas eu les effets escomptés :

- c'est le cas des implantations d'industries lourdes que l'on voulait "industrialisantes", pratiquées dans les années 1960-70, autour de la Méditerranée et qui laissent place, ici et là, à des vastes friches industrielles et urbaines.
- c'est plus encore le cas des Schémas Directeurs et autres Master Plans, qui se sont succédés dans nombre de grandes agglomérations. On a pu, dans pratiquement tous les Etats enregistrer les mêmes défauts:
 - ils se sont révélés vite déphasés par rapport aux évolutions sociétales, car souvent basés sur des données peu fiables et des prospectives aléatoires et perfectionnistes, ignorant jusque dans les années 1980, la réalité des quartiers non réglementés et des emplois informels ;
 - leur mise en oeuvre s'est heurtée à l'insuffisance des financements publics nécessaires et, en nombre de cas à l'absence d'une maîtrise publique de la ressource foncière, soumise à la spéculation, mais souvent, aussi, dans des pays instables, vraie valeur-refuge ;
 - élaborés de manière très centralisée, ces documents de planification ont rencontré, par ailleurs, au niveau de leur application, inerties, réticences des autorités locales, au fur et à mesure que celles-ci bénéficiaient des retombées d'une plus forte décentralisation et libéralisation ;
 - une trop grande attention au devenir de la macro forme urbaine et à son extension a conduit, effectivement à entreprendre de grands équipements voyers, des urbanisations volontaires nouvelles.

Mais, simultanément, ces documents n'ont pas pu prendre en compte les processus de dégradation qui s'ensuivaient dans les espaces déjà urbanisés, en particulier, dans les villes portuaires. Ils se révèlent donc largement inadaptés aux nouveaux besoins, orientés vers le renouvellement et la régénération de l'urbain existant et qui, plus est, s'accompagnent de nouvelles exigences de la part du public pour participer aux processus de décision.

1.6. Remise en question des Institutions et des modes de Gestion des villes

Tant dans les Etats du Nord, dotés de longue date, comme en Italie, d'organisations municipales, que dans les Etats de l'Est et du Sud, engagés, depuis quelques décennies, seulement, dans de profondes transformations institutionnelles, toutes les villes sont aujourd'hui confrontées à la nécessité de répondre aux mêmes défis tels que :

- la mise en oeuvre d'un urbanisme négocié, pragmatique, impliquant un large panel d'acteurs, y compris ceux venus de la société civile ;
- les réponses à des demandes venues de sociétés urbaines de plus en plus segmentées ;
- l'harmonisation des politiques publiques urbaines, encore très souvent sectorielles et la prise en compte, globale et cohérente, du niveau de la décision à celui de la gestion, des différents secteurs constitutifs de l'urbain qu'ils soient économiques, sociaux, environnementaux et culturels.
- le désengagement, de fait, de l'Etat et le passage à des formules de partenariat public/privé, notamment dans les domaines des services urbains, comme les transports collectifs, la distribution d'eau potable, l'assainissement...

Tous ces défis, font l'objet, depuis une ou deux décennies, de débats publics ou internes, selon les idéologies nationales dominantes, mais aussi en raison des données propres à chaque culture locale ou nationale. Il s'ensuit **qu'il y a peut être, autour de la Méditerranée, plus qu'un seul modèle en réponse aux très réelles difficultés à gérer les organismes urbains.**

Toutefois, dans toutes les villes méditerranéennes les critiques majeures et les réflexions s'organisent selon quelques thèmes communs, tels que:

- redéfinition de la tutelle de l'Etat sur les collectivités locales et perspectives de passage d'une déconcentration, souvent effective ou en cours, des services de l'Etat, vers plus d'autonomie municipale ;
- insuffisances des ressources et moyens financiers des collectivités locales, qui dépendent, pratiquement partout des concours de l'Etat, soit directs, soit par des modes contractuels ;
- instauration de territoires administratifs correspondant, au plus près, aux territoires effectifs et vécus, comme les bassins d'emplois, bassins de vie, existant autour des villes. Le cas le plus en débat concerne les très grandes métropoles nationales comme par exemple à Barcelone, Marseille, Alger, Tunis, avec des approches successives, traduisant la vigueur des enjeux. Dans tous les cas s'impose, aujourd'hui, la nécessité d'adopter des principes de subsidiarité explicite et, désormais, de prendre en compte l'existence de formes d'auto-organisation locales.
- manque, surtout dans les pays émergents, d'élus et de personnels administratifs municipaux suffisamment formés ou sensibilisés aux données nouvelles d'un urbain plus complexe, en évolution plus rapide et souvent peu prévisible et auquel il faut répondre par des actions transversales qui doivent associer promotion économique, équité sociale et développement durable.

2. Les interfaces entre développement, aménagement, gestion des villes méditerranéennes et une durabilité

2.1. Cadrage des interventions sur la ville

1. Les maux et les dysfonctionnements constatés, à divers degrés d'intensité ou de gravité, entre villes méditerranéennes ne sont, souvent, que les externalités négatives de processus de croissance, de mutations technologiques ou de transformations progressives, dont les villes ne sont que les réceptacles, les espaces restreints où viennent se concentrer la plupart des problèmes de société, en tête desquels figurent les diverses formes d'exclusions. Bien que les situations les plus critiques soient constatées dans les très grandes agglomérations, personne aujourd'hui ne saurait préconiser les formules des "villes fermées" qui, à l'expérience, se sont révélées peu efficaces et qui, de toute manière se heurteraient, aujourd'hui, à des principes de libre circulation. Par contre, on ne doit cesser, dans chaque Etat, de pratiquer, après les avoir testées, des politiques d'aménagement des territoires, d'équilibre entre villes de différentes tailles, en associant dispositions restrictives et mesures attractives. Cette observation conduit à rappeler et à souligner que la ville n'est jamais génératrice de tous les maux qu'elle connaît, et qu'en amont, agissent nombre de forces déterminantes qui, au mieux, ne peuvent être régulées que par des politiques nationales de redistribution.

2. Toute action sur la ville est donc soumise aux interférences d'agents et de forces endogènes et exogènes, ce qui limite les marges de manœuvres locales, voire les capacités d'autonomie. Il s'ensuit que nombre d'interventions doivent s'articuler entre au moins deux échelles. Dès lors est posé le problème récurrent, peut-être exagéré, des territoires pertinents, pour intervenir sur l'urbain, qui peuvent s'échelonner de l'îlot, au quartier jusqu'à l'aire urbaine. A la prise en considération de ces différentes échelles, il s'impose aussi, d'associer, la spécificité de chacun des territoires de la ville : centre, quartiers péri-centraux, banlieues, péri-urbain.

3. Le système urbain méditerranéen a une double spécificité. Il y a d'un côté une gestation millénaire du fait urbain qui, jointe aux conditions naturelles, y a engendré un tréfonds commun de modes de vie, de pratiques des espaces, de savoir-faire, voire de savoir bâtir. Mais, d'un autre côté, des stades de développement différents modifient les préoccupations, hiérarchisent diversement les ordres de priorités pour agir sur la ville. Ici s'imposent l'emploi, le logement, là l'excès de motorisation et ses effets toxiques.

4. Les contrastes, socio-économiques ou géographiques, entre sous systèmes urbains méditerranéens conduisent, à des situations tantôt concurrentielles, entraînant des délocalisations d'activités, tantôt complémentaires sous formes de flux migratoires, de travail ou de loisir.

5. Les villes petites et moyennes, nombreuses et de plus en plus dynamiques, dans tous les Etats méditerranéens, méritent une plus large prise en compte. Mais peu d'études permettent d'identifier l'existence de seuils quantitatifs, à partir desquels se manifestent désordres et défaillances de l'urbain.

2.2. Singularité d'un Développement Durable pour les villes méditerranéennes

Le Développement Durable se prête à de nombreuses acceptions. Il est tantôt notion, concept construit, tantôt attitude, démarche et ses domaines d'intérêt et d'intervention se sont prodigieusement étendus au cours des années 1970-90. Des préoccupations mondiales de nature écologique, environnementale et écosystémique, on est passé, en 1992, avec le Sommet de Rio et son prolongement à Curitiba à des approches plus spécifiquement urbaines, qui ont été enrichies, notamment lors de la Conférence d'Aalborg, en 1994 et l'adoption d'une Charte des villes européennes pour la durabilité.

1. Sur un plan général, le Développement Durable urbain s'inscrit dans une sorte de triangle vertueux dont les sommets sont :

- un environnement social, assurant l'équité, la cohésion, l'égal accès aux services et une répartition équitable des coûts et bénéfices ;
- un environnement économique sous surveillance, conditionnant un développement économe, raisonné et efficient ;
- un environnement physique naturel et urbain dont il faut préserver les qualités, gérer avec prudence les ressources et les potentialités.

Plus concrètement, le Développement Durable est à la fois curatif et préventif, quantitatif et qualitatif. Mais le débat reste ouvert entre ceux qui lui donnent une nature et un contenu normatif, voire réglementaire, et ceux pour lesquels il est essentiellement une démarche, une attitude, largement ouverte, qui doit s'adapter à chaque situation particulière, en se référant surtout à des outils pragmatiques et flexibles comme les chartes, les agendas 21, les codes de bonne conduite.

2. Appliqué aux villes méditerranéennes, le concept de Développement Durable devait être recadré. Il s'imposait d'effectuer des choix raisonnés, dans le vaste catalogue de ses objectifs et de ses actions. Des arbitrages ont été nécessaires pour que ces choix puissent concerner, autant que faire se pouvait, l'ensemble des villes du Nord et du Sud. Ces choix et ces priorités ont largement été guidés par les travaux menés pour la Commission méditerranéenne du Développement Durable, par le Plan Bleu et le Programme d'Actions Prioritaires. Ils ont pris en compte les résultats des Enquêtes menées auprès des Etats et des villes. Ils ont été enrichis par le contenu des Rapports sub-régionaux et leurs études de cas, souvent très détaillées.

3. Une méthode pour promouvoir le Développement Durable urbain méditerranéen. Plus sans doute, qu'en d'autres aires culturelles, toute action novatrice sur l'urbain autour de la Méditerranée est incitée à associer et à imaginer des synergies entre deux méthodes, résultant de deux approches complémentaires:

- l'approche normative, s'appuyant sur tout un arsenal réglementaire et sectoriel, existant ou en cours d'élaboration, telles les dispositions applicables sur l'air, l'eau, les sols, etc. Cette codification déjà bien établie au Nord, n'est nullement absente au Sud, mais son application se heurte à diverses contraintes ou résistances. Encore serait-il utile de rechercher, à partir de quels seuils de désordres, des pratiques et des méthodes d'auto-régulation doivent-elles faire place à l'intervention réglementaire.

- l'approche plus globale et non écrite, qui peut largement bénéficier d'une réactivation de savoirs traditionnels, adaptés à des conditions naturelles particulières, comme cela est possible pour la récupération des eaux pluviales, ou la ventilation des locaux. Il peut s'agir aussi de réponses adaptées aux usages locaux, comme par exemple la formule du minibus ou du taxi collectif, substitués à des systèmes de transports publics. En ces domaines il faut se garder de tout angélisme et évaluer les avantages et les coûts sociaux, environnementaux de chaque formule, ce qui peut conduire à des modèles originaux d'un Développement Durable, décliné au niveau de chaque ville.

Mais, en toute circonstance, il s'impose de connaître, pour chaque Etat, les formes et les degrés de son engagement, sur les voies d'un Développement Durable, qui peut aller de l'indifférence, à l'incantation répétitive, de l'exemplarité au prosélytisme.

Dans ce contexte, où se mêlent utopies, bons sentiments, volontés politiques, projets urbains, il a semblé utile de mettre l'accent, sur une série de réalisations, d'expérimentations qui attestent, en vraie grandeur, d'une entrée du Développement Durable, dans les politiques et les stratégies urbaines. C'est à partir de ces exemples que l'échange, la comparaison, la faisabilité peuvent faire école et se diffuser, avec l'aide d'organismes comme Cités Unies ou MedCités.

4. La Culture, quatrième pilier d'un Développement Durable méditerranéen. A l'économique, au social et à l'environnemental, le domaine culturel paraît une dimension incontournable pour des objectifs de durabilité qui associent nécessairement, des paramètres matériels et immatériels et plus encore pour une aire où se sont accumulées, depuis des millénaires, des phases d'urbanisation successives.

L'intégration du culturel dans des conceptions de Développement Durable se justifie aisément en des Temps de mobilités, de tourisme urbain, d'échanges universitaires, intellectuels et artistiques. Il a ses événements médiatisés, ses hauts lieux, ses temples et ses grands prêtres, mais il vit aussi largement de l'implication des tissus associatifs et contribue à forger ou à renouveler des identités urbaines. La vigilance d'une préoccupation de durabilité s'impose toutefois pour établir des limites à des formes ou des flux de fréquentation ayant plus de retombées négatives que positives, dans une optique globale de durabilité, comme il en va, par exemple, dans certains centres historiques. Tout aussi bien, l'intégration raisonnée du volet culturel, entre en symbiose avec plusieurs composants et objectifs du Développement Durable :

- création d'emplois, certes souvent peu qualifiés ;
- ressources pour les budgets locaux.

Il contribue à stimuler les stratégies urbaines locales, à enrichir les Projets urbains, au niveau local, comme à travers la qualité et l'offre des espaces publics, les services et équipements urbains. Plus encore il donne une véritable finalité aux opérations de reconstruction, après des épisodes de guerre (Ex Yougoslavie, Liban) ou à de grandes opérations de régénération volontaire de centres anciens ou de reconquête de fronts d'eau, comme dans la plupart des villes portuaires, notamment à Alger, Barcelone, Gênes, Koper, Marseille, Valletta, mais aussi, bien d'autres.

2.3. Environnement urbain et Développement durable

L'interface entre durabilité et l'environnement de la ville, le cadre de vie des habitants a été et peut être encore, grandement amélioré par l'établissement de normes, répondant à des objectifs précis, dans des domaines de l'hygiène. Des pays du Nord aux pays du Sud, on a vu, à la fin du XX^e siècle, se diffuser des législations de type "Clean Air Act" destinées à combattre les pollutions de l'air, notamment par les industries. Mais, il s'impose, dans une approche de Développement Durable, d'inscrire ces réglementations dans des visions plus larges, associant les politiques de réhabilitation, de requalification de l'urbain à la lutte contre toutes les dégradations des écosystèmes et contre les effets pathologiques et sociaux qui s'ensuivent.

1. Une approche intégrée de l'environnement urbain renvoie à un ensemble de conditions et de choix :
 - les domaines concernés vont des diverses activités productives, aux mobilités , aux applications technologiques, jusqu'aux comportements des populations ;
 - les territoires d'intervention, dépendent généralement des limites administratives communales ou des limites assignées à l'opérateur d'un réseau comme pour l'approvisionnement en eau, ou d'un service, comme la collecte des déchets. L'expérience montre qu'une bonne qualité de vie, la propreté d'une ville, peuvent avoir pour contrepartie, la pollution du voisinage, où les rejets sont délocalisés. Dès lors est posé le problème classique de la coïncidence entre territoires administratifs et territoires où un opérateur, public ou privé, exerce son activité ;
 - les choix des modes de gestion des principaux services publics, susceptibles de générer des nuisances, mais aussi d'assurer la satisfaction optimale des usagers sont, soit la gestion directe, la régie, la concession ou la gestion déléguée. L'expérience française tend à favoriser ce dernier choix, car il permet de partager durablement les risques financiers entre opérateurs privés et collectivités locales, tout en introduisant une souplesse d'adaptation à des conjonctures locales mouvantes (Cl. Martinand, 1995). Ailleurs, d'autres solutions sont possibles en fonction des structures locales et des institutions existantes. Si, par ailleurs, des réponses technologiques peuvent pallier presque toutes les nuisances et les pollutions, il est prudent de ne pas miser sur un suréquipement, par exemple en stations de traitement des déchets, compte tenu de la loi des rendements décroissants, qui peut rendre des politiques perfectionnistes, trop onéreuses pour les budgets locaux (J.C. Lévy).
 - une prise en compte intégrée des données environnementales, est l'objet de récentes opérations d'architecture ou d'urbanisme. Il s'agit de se mettre en conformité avec les exigences requises pour le label ISO 14001, qui est déjà recherché par certaines unités de production industrielles. Les possibilités d'application généralisée, dans l'aire méditerranéenne mériteraient d'être étudiées. Une démarche, plus modeste, réside, en France, dans l'intégration d'objectifs environnementaux (consommation d'énergie, d'eau...) en amont de programmes d'architecture, avec les programmes HQE (Haute Qualité environnementale), aide à la conception qui cependant doit faire l'objet d'évaluations chiffrées.

2. Le développement durable des ressources en eau

L'eau recèle dans l'aire méditerranéenne, tant une nécessité biologique qu'une valeur symbolique, et l'accès de tous à l'eau est, théoriquement, partout un principe reconnu. La réalité est tout autre dans les grandes agglomérations du Sud et une abondante littérature est consacrée à la recherche de réponses. On s'en tiendra à quelques perspectives, valables, tant au Nord qu'au Sud, exception faite de villes bénéficiant de ressources locales abondantes:

- faut-il, accompagner le développement urbain, d'une disponibilité croissante, atteignant déjà, dans certains cas 500 l/jour/hab. ?
- outre la réduction des gaspillages, des pertes en réseaux, ne faut-il facturer aux usagers le prix de revient réel de l'eau ? A cet égard, la CMDD a recommandé en 1997 la mise en place de systèmes de tarification progressifs, en fonction des volumes consommés, ce qui suppose l'installation de compteurs ;
- dans une optique de solidarité, le prix de l'eau doit-il être modulé sur les ressources des habitants, comme le suggère, en France, l'Académie de l'eau?
- dans nombre de cas, les ressources naturelles, locales, en eau, près d'une grande ville, ne se renouvellent plus, au rythme des prélèvements. Peut-on poursuivre la réponse qui consiste en transferts d'eau, inter régionaux, ou comment arbitrer entre divers besoins sectoriels (habitat, tourisme, agriculture) ? Il semble utile de rappeler qu'en 1997, la CMDD et les Etats méditerranéens ont fait de la régulation des demandes en eau un objectif politique prioritaire pour un développement durable en région méditerranéenne.

3. Le problème mal résolu des déchets urbains

La ville génère des volumes croissants de déchets de trois types: eaux usées, déchets ménagers et industriels, déchets de chantier. Chaque type appelle des réponses, techniquement connues, mais très imparfaitement appliquées. Au Nord, aides et directives européennes oeuvrent dans ce sens, comme à Athènes. Au Sud, beaucoup d'eaux usées sont rejetées, notamment en mer, sans traitement ; à l'Est, les décharges en milieux péri-urbains contribuent à la pollution des rivières, des sols et ajoutent leurs dangers à celui des champs de mines, vestiges des récents conflits armés.

Presque partout, les tâches s'imposent de traitement, de recyclage et de valorisation des déchets, et les échanges d'expériences comme les assistances techniques semblent indispensables.

4. Une prévention très négligée des risques naturels

Aux deux risques naturels majeurs de l'aire méditerranéenne, l'inondation due à des pluies diluviennes et le séisme, les réponses inspirées par un principe de prévention ou de précaution, donc de Développement Durable, sont pratiquement ignorées. Dans plusieurs Etats, comme la Turquie, l'Egypte, il n'existe pratiquement pas de codification parasismique pour les constructions. En Grèce, l'accent va plutôt aux mesures d'avertissement des populations, lorsque, à partir de la méthode VAN, l'occurrence d'un séisme est probable. Des réglementations et des techniques parasismiques sont

appliquées en Italie et en France, comme dans le plan local d'urbanisme de Nice, qui peuvent faire l'objet de transferts d'informations.

5. Les progrès à poursuivre sur la prévention des risques industriels

Les risques possibles, ou avérés, que représentent les importants complexes industriels édifiés, en particulier sur le littoral méditerranéen, sont en maints endroits sous-estimés et ne font pas l'objet des mesures de protection devenues nécessaires, compte tenu des données sanitaires alarmantes, comme par exemple à Homs (Syrie). Au Nord, les directives européennes, notamment la directive Seveso II, imposent avec efficacité de sévères contraintes aux établissements les plus dangereux. Au Sud, comme en Tunisie, les pouvoirs publics rejoignent les mêmes préoccupations. Depuis 1988, est créée une Agence Nationale de Protection de l'Environnement, qui peut soumettre, tout projet, à une étude d'impact sur l'environnement (EIE), en préalable à toute autorisation administrative (Abdelkafi). En Turquie, les municipalités ont compétence pour établir des "Health protection belts" pour limiter l'urbanisation autour d'établissements à risques (Keles). En Egypte, le thème de l'environnement n'est apparu sur le plan législatif qu'à partir du début des années 1980 et les ministères interviennent surtout en terme de santé et d'hygiène. Des initiatives tendent à généraliser la pratique du "swap vert", négocié entre multinationales et organisations de protection de l'environnement (El Kadi). La tâche à poursuivre est donc d'associer des stratégies légitimes de croissance économique à des obligations environnementales, prises soit en amont des projets, soit, à défaut, en aval, en application du principe du pollueur/payeur.

2.4. Morphologie urbaine et Développement Durable

Toutes les villes méditerranéennes sont confrontées, selon des modalités et des temporalités différentes, au double problème de leur étalement aux dépens des espaces ruraux et de la détérioration ou dévitalisation d'une partie des tissus déjà urbanisés. L'enjeu, pour les décideurs, est de rechercher des formules acceptées, par le plus grand nombre, entre les coûts et les charmes de la ville éclatée et ceux de la ville compacte.

- 1. La maîtrise de l'étalement urbain peut être effectivement réalisée par la création d'une Ceinture Verte, réputée inconstructible.**

L'idée, n'a jamais été vraiment retenue dans aucun Schéma Directeur du Sud, et encore moins appliquée. Tout au plus, au Sud comme au Nord, les communes tentent, à travers leurs propres documents d'urbanisme, de préserver des espaces naturels, par le zonage. Mais il est évident que partout où le sol est une valeur-refuge, que partout, où, à des degrés divers, la spéculation sur le foncier est tacitement reconnue et même échappe à toute taxation, comme au Liban, les instruments de planification se révèlent inopérants.

Seul l'Etat égyptien a engagé de gigantesques travaux, d'urbanisations nouvelles, depuis trois décennies, pour absorber le trop-plein du Caire et d'Alexandrie. Six villes nouvelles sont en chantier, autour du Grand Caire, sur des terrains désertiques, mais leur réalisation est lente, les objectifs ont été restreints. Deux seulement, paraissent prometteuses, Quinze de Mai et Dix du Ramadan, avec environ 50 000 habitants chacune, soit de faibles effectifs, en regard de la croissance démographique du Grand

Caire, et de l'urbanisation qui se poursuit de manière informelle. L'autre tentative étatique, les "new settlements", destinée à protéger les espaces agricoles, en offrant des parcelles viabilisées sur des terres arides de la périphérie cairote, n'a pas non plus, à ce jour, connu les réalisations escomptées.

En France, le législateur avec la loi SRU (Solidarité et renouvellement urbain) de décembre 2000, veut doter les collectivités locales d'un outil de planification qui leur permettra de faire obstacle à un étalement urbain excessif. C'est le Schéma de cohérence territoriale (SCT) qui subordonne l'ouverture de nouvelles zones à l'urbanisation, à la création de dessertes en transports publics et surtout, à l'utilisation préalable des terrains disponibles, situés en zone urbaine. Mais une telle mise en application reste tributaire du consensus des divers acteurs et d'un certain consensus favorable au retour vers une ville plus dense.

2. L'option en faveur de la ville dense ou "compact city" est entrée, depuis peu, dans la prospective d'un Développement Durable urbain.

Mais à défaut d'applications véritables, à ce jour – hormis peut être le cas très particulier de Beyrouth –, il s'agit surtout d'un objet de réflexion, largement débattu dans les villes du Nord, mais qui concernera, sous peu, les villes du Sud. L'option ville dense ouvre le débat sur au moins deux sujets principaux :

- la recherche de la densité optimale, souvent évaluée entre 125 et 250 pièces habitables par hectare ; elle doit être associée à une bonne accessibilité et à des opérations de centralité. L'accord se fait généralement sur des formes de petits immeubles collectifs, et exclut les immeubles de grande hauteur. A cet égard, Beyrouth fait exception, depuis 1971 les règlements limitant les hauteurs des immeubles à 26 m ont été supprimés ;
- les avantages sociaux de la ville compacte l'emportent sur ses inconvénients. On considère que cette option conduit à plus de mixité sociale, réduit les déplacements domicile/travail, favorise l'utilisation des transports collectifs et au total égalise les chances dans une dynamique de plus grande équité sociale. Toutefois, on s'accorde pour reconnaître que les espaces ouverts seront limités et la taille des logements réduite, cependant que les nuisances, bruit et pollutions risqueront de croître.

Une évaluation réaliste de l'option ville dense exigerait le recours à des indicateurs, notamment en terme d'équité sociale (E. Burton, *Urban Studies*, 27 [II], 2000). On observe aussi, que les terrains urbains délaissés, susceptibles d'être densifiés, demeurent néanmoins plus chers qu'en zone péri-urbaine. Il s'ensuit que les bailleurs sociaux – comme les organismes HLM en France – hésitent à les acquérir. En réponse à cette difficulté, l'Etat en France encourage, à la suite de la loi SRU, les bailleurs sociaux à construire des bâtiments en partie locatifs et pour le reste destinés à être vendus pour des propriétaires-occupants relevant des classes moyennes.

3. Compensations aux pertes de terrains agricoles urbanisés

Dans la plupart des Etats, la consommation d'espaces naturels ou agricoles par l'urbanisation, ne semble pas un problème prioritaire et l'on s'en remet à l'augmentation des rendements, en d'autres lieux, avec les inconvénients bien connus d'une agriculture

trop intensive. Il en va tout autrement dans des pays menacés par l'aridité, tels la Libye, la Syrie, l'Égypte, où l'urbanisation des terres productives signifie dépendance d'importations de produits agricoles. Pour prévenir, à moyen et long terme ce type de situation, l'Égypte s'est engagée, pour les décennies à venir, dans la réalisation de deux projets géants, de mise en valeur de territoires jusqu'alors désertiques. Le projet de Tochki, consiste à détourner une partie des eaux du lac Nasser, vers une dépression naturelle où sont les oasis de Kharga Farafra. Le projet de Charq Al Ouweinat, fait suite à la découverte d'importantes nappes aquifères, près d'Assouan. Dans les deux cas, on projette zones agricoles irriguées, urbanisations et activités nouvelles. D'importants arbitrages restent toutefois à faire, à partir d'expertises et de prospectives difficiles. L'aquifère d'Assouan, appartient à la même structure qui alimente l'aquifère libyen, déjà largement mobilisé et l'on s'interroge sur les capacités de renouvellement naturel de ces ressources aquagéologiques. Quant au projet de Charq Al Ouweinat, basé sur une ressource connue, mais non illimitée, le Nil, il se heurte à ceux qui souhaitent utiliser les volumes disponibles, non seulement pour le Grand Caire, mais aussi pour la mise en valeur du Sinaï. Il s'agit là, incontestablement, de démarches relevant d'un Développement Durable pour les futures générations, mais qui doivent, dès la conception, s'appuyer sur des études d'impact, des évaluations successives, et sans doute aussi, sur des expériences étrangères de mise en valeur analogues.

2.5. Équité Sociale, Renouvellement urbain et Développement Durable

Les diverses situations de déshérences territoriales et d'exclusions socio-économiques, hors de la ville ou dans ces propres quartiers peuvent trouver des réponses dans la convergence d'objectifs et de politiques urbaines qui associent solidarité et revalorisation des hommes et des lieux. Deux types de territoires méritent surtout l'attention dans l'aire méditerranéenne, les quartiers non-réglés et les espaces intra-urbains en voie de délaissement. Il s'y ajoute, par ailleurs, des ensembles d'habitat social collectif, édifiés sur fonds publics, mais en voie de dégradation, comme autour du Caire, ou au Nord de Marseille. Chacun de ces types de situations appelle des réponses appropriées, qui seront évoquées brièvement à partir de quelques études de cas.

Restructuration de quartiers spontanés, en général en périphérie

Le cas d'Elyssar (Beyrouth)

Il s'agit d'une zone de banlieue au Sud-ouest de Beyrouth couvrant 560 ha, dont 330 ha édifiés en toute illégalité, doivent être réaménagés, étant donné les médiocres conditions de vie, les carences en équipements, la dégradation écologique (Huybrechts). Le réaménagement s'effectue dans le cadre d'un décret gouvernemental, de 1995, conduisant à la création d'un établissement public, responsable de l'opération. Celui-ci a organisé son action comme suit:

- recensement démographique et enquête socio-économique, concernant quelque 80 000 personnes,
- élaboration d'un plan directeur et de plans de détail,
- réalisation d'infrastructures nouvelles,

- régularisation du problème foncier,
- réorganisation de l'utilisation de l'espace, impliquant des délocalisations d'habitations et d'activités, au sein du périmètre de l'opération,
- construction de nouveaux logements.

L'Etat libanais affecte au total, un logement légal à chaque famille, mais les destinataires des constructions nouvelles ou réhabilitées doivent les acheter pour en devenir propriétaires. Les sommes demandées prennent en compte la valeur des biens illégaux abandonnés et la valeur des nouveaux édifices. Des systèmes de prêts, allant jusqu'à une vingtaine d'années sont prévus et pourront être appliqués à d'autres opérations, au Liban (Huybrechts).

Le cas du quartier de Manchéyet Nasser (Le Caire)

Il s'agit d'un petit quartier d'habitat précaire où vivaient en 1981, environ 5 900 habitants, les zabalins, sorte de chiffonniers, qui collectent et recyclent des déchets urbains, dans des conditions sanitaires à hauts risques. L'intervention conjuguée de divers organismes publics et caritatifs a conduit, dans les années 1990 aux améliorations suivantes :

- création de deux écoles, de deux centres de formation professionnelle, de commerces, de centres de soins, d'une poste et d'une antenne de police, ainsi que d'une desserte par les transports en commun ;
- réduction des émissions de polluants par l'installation de fours d'incinération des déchets ;
- réhabilitation de l'habitat ;
- régularisation du foncier, avec paiement d'une contribution à l'Etat ;
- implantation d'une usine d'engrais.

Le bilan actuel, montre de meilleures conditions de vie, un accroissement du nombre d'habitants. Mais on observe de sérieuses dérives dans la gestion de l'environnement, l'entretien des équipements, le suivi d'une formation professionnelle, qui sont à rapporter à une difficile application de la participation des habitants et aux modalités d'interaction entre les différents acteurs de l'opération (El Kadi).

Réhabilitation de quartiers anciens, centraux ou péri-centraux

La dégradation et la dévitalisation de ce type de quartiers s'observent dans la totalité des villes méditerranéenne, avec la concentration de populations à faibles revenus. La problématique de réhabilitation se complique quand une partie du parc bâti, relève du patrimoine historique et architectural.

Le cas des quartiers de Balat et de Fener à Istanbul

L'objectif du projet de ces deux quartiers, proches de la Corne d'Or, a été de rendre un tissu urbain très dégradé, habitable et décent pour une population souvent pauvre et que l'on souhaitait maintenir sur place. La difficulté initiale était que l'Etat turc n'a pas de procédures d'intervention en matière d'amélioration de l'habitat, en régime de propriété privée, sauf s'il s'agit d'un bâti classé pour sa valeur patrimoniale. Le projet de réhabilitation visant à revitaliser ces quartiers, a associé l'Etat et l'Union européenne.

L'accent a été placé sur l'amélioration des logements (mise aux normes, raccordement au gaz naturel, isolation...). L'intérêt majeur du projet réside dans ses modalités de financement. Le dispositif prévu, suppose, de la part des propriétaires-occupants et des propriétaires-bailleurs :

- une épargne préalable,
- un crédit à la réhabilitation par l'Etat,
- une subvention de l'Union européenne.

L'opération est programmée sur 4 ans, elle concerne 900 bâtiments, et sera complétée par quelques équipements collectifs. Elle est considérée comme une expérience-pilote, pour une future politique de logement social pouvant s'appliquer à d'autres quartiers anciens en Turquie, sur la base d'un partenariat public/privé (Huybrechts).

Des échanges de pratiques, de procédures peuvent se révéler utiles notamment avec l'Espagne (réhabilitation de la vieille ville de Barcelone ou du quartier de Barcelonetta) ainsi qu'avec la France (opération Euroméditerranée à Marseille).

Les interventions sur les grands ensembles d'habitat social

Dans quelques pays du Nord (France, Espagne) comme du Sud (Algérie, Egypte) le parc d'habitat social, édifié dans les années 1960-80, en immeubles-tours ou barres est devenu difficile à gérer socialement, coûteux à entretenir.

En Egypte il fait l'objet de nombreuses adaptations spontanées, sur l'initiative des occupants. En Algérie, on observe peu de réponses publiques à une dégradation progressive, notamment à Alger. En France, dans le cadre de la politique "de la ville", sur l'initiative des collectivités locales on va jusqu'à la destruction de certains immeubles, mais la réponse réside le plus souvent dans des opérations de requalification sur financement public, notamment dans le cadre des GPV (Grands projets de ville).

Conservation et valorisation des quartiers de qualité patrimoniale

Une prise de conscience est désormais générale sur l'intérêt de préserver les héritages bâtis anciens, mais avec des motivations très diverses selon les villes, donc des effets inégaux en terme d'équité sociale. Il convient de distinguer les projets à dominante touristique, culturelle, concernant en priorité les édifices classés et les actions plus globales de revitalisation de toute une vieille ville, comme c'est le cas à Alep, avec la coopération allemande, qui englobe développement économique et promotion sociale (Huybrechts). Chaque cas mérite l'analyse des modalités de ses financements qui viennent tant du mécénat (Le Caire) que de sources publiques et internationales. Le manque de financements peut, de fait, freiner des projets, par ailleurs bien montés, comme c'est le cas de la vieille ville de Nicosie (Constantinides). Dans tous les cas il convient de procéder à des évaluations, en termes de mixité fonctionnelle et sociale. Un problème spécifique concerne les villes ayant connu un épisode colonial, comme Alger, Oran, Rabat, Tunis, Le Caire... Le devenir des quartiers édifiés sur modèle européen y demeure incertain et devrait faire l'objet de choix rapides, dans la mesure où l'âge des bâtiments nécessite d'importants travaux de réhabilitation.

Au Nord, les collectivités locales, en partenariat avec l'Etat, ont partout inscrit le patrimoine comme ressource économique majeure, pour revitaliser des centres urbains et pour capter les flux du tourisme urbain.

L'opportunité des grandes friches portuaires

Dans la plupart des villes méditerranéennes, les mutations technologiques, les stratégies d'entreprises économiques, voire la réorganisation des armées, rendent disponibles d'importants territoires urbains pour de nouvelles affectations. Compte tenu de l'importance du réseau de villes portuaires autour de la Méditerranée, ce sont les terrains délaissés par les activités maritimes et industrielles qui représentent l'enjeu le plus considérable pour des stratégies de renouvellement urbain, de villes plus compactes associées à de nouvelles bases économiques, fondées sur l'échanges, la transaction, la fréquentation. Les opérations de reconversion de ces types de friches industrialo-portuaires, sont déjà réalisées à Barcelone, Alicante, Naples, Gênes, en cours à Marseille, Koper, Thessalonique, prévues à Alger, Tunis, Tanger... Il paraît souhaitable de stimuler les contacts, les échanges d'expertises, à partir d'évaluations effectuées dans les villes les plus avancées en ces domaines, notamment Barcelone. La reconquête des espaces urbains délaissés rejoint-elle spontanément les objectifs du Développement Durable ? lesquels ? Les bénéfiques vont-ils aux habitants du lieu ou aux visiteurs ? Quels sont les chaînes d'effets induits de telles opérations appelées à se généraliser ? Ces questions se posent notamment à Malte avec le projet du Grand Harbour Area à Vallette, soit un territoire de 728 ha qui perd et ses activités et sa population. Un Plan de revitalisation économique et sociale vise à intégrer la conservation des héritages patrimoniaux, le tourisme, les activités commerciales (Constantinides).

2.6. Intégration par l'économie et Développement Durable

Dans toutes les sociétés, y compris méditerranéennes, avoir un emploi est à la fois une condition d'intégration à la vie urbaine et un moyen de promotion socioprofessionnelle, l'emploi étant assimilé à la notion d'"ascenseur social". Mais, d'un pays méditerranéen à un autre, ces mécanismes se heurtent, à de multiples contraintes. La gamme des réponses qui y sont apportées, est difficile à concilier avec des objectifs relevant d'une durabilité, présente ou à plus longue échéance.

Cette conciliation se complique dans la mesure où l'on est en présence de situations politiques, de régimes économiques, très divers et souvent en phase de transition. Tel est le cas des villes de l'Est qui sont passées de systèmes étatiques très centralisés, vers des formes libérales, encore mal encadrées. Au Sud, le problème majeur, réside, comme chacun le sait, dans le considérable excédent de la demande d'emplois, en regard de ce que peuvent offrir les filières officielles et légalisées. Au Nord, la pénurie dans certaines branches professionnelles va de paire, avec la persistance d'un fort chômage structurel, que prennent en charge les organes de l'Etat-Providence. On ne peut donc qu'esquisser des réponses, appropriées aux différentes situations régionales et suggérer leurs prolongements, leurs inflexions, leurs réorientations, en les inscrivant dans des

perspectives réalistes de durabilité :

- dans les pays émergents, les secteurs informels tendent à devenir temporellement durables (Huybrechts, Keles). Ils s'articulent avec les activités formelles des quartiers réguliers. Les deux secteurs connaissent de subtiles formes d'intégrations spatiales et socio-culturelles. Bien plus, localement, le secteur informel peut pallier les carences des services publics en divers domaines, comme les transports, la collecte des déchets... La tâche consiste, non pas à éliminer ce secteur informel, mais à lui injecter des préoccupations, sanitaires, environnementales de base.
- Dans les pays de l'Est, les problèmes majeurs semblent devoir être surtout d'intervenir sur des évolutions mal maîtrisées, vers le libéralisme, les privatisations. Les taux de chômage élevés, conduisent à privilégier des investissements étrangers peu soucieux de l'environnement, ainsi qu'à laisser se développer des activités locales, insuffisamment soucieuses de l'application des réglementations. Une plus grande valorisation du "social capital" propre à ces pays est suggérée comme la meilleure voie vers un Développement plus durable (Maroevic).
- Dans les pays du Nord, différents types de réponses coexistent. Le discours en France préconise une "économie solidaire" de la part des entreprises. Dans les quartiers concentrant de forts taux de chômage, fonctionnent, avec un certain succès, des réponses comme les "régies de quartiers", créant des emplois pour fournir des services aux habitants ou encore les "pépinières d'entreprises". Plus efficaces sont les aides publiques à la création d'entreprises, dans ces quartiers, dans le cadre de la "politique de la ville", notamment avec la création de "zones franches" comme à Marseille-Nord.

L'Italie propose d'autres types de réponses qui méritent attention pour tous les autres états méditerranéens. Les aides publiques massives, en faveur de l'industrialisation du Sud, durant les années 1960-70, n'ont eu que des effets limités, n'entraînant pas, par effets induits, les spirales de développement attendues. Par contre, les observateurs soulignent le dynamisme des "districts industriels" de la "troisième Italie" (Toscane, Emilie, Vénétie) où des initiatives purement privées, sans aide étatique, ont créé, depuis les années 1980, des foyers économiques dynamiques, à base de PME et PMI, fortement intégrées entre elles et se spécialisant, de manière flexible, sur des secteurs productifs allant de la mécanique de précision, du matériel médical, à la confection et au mobilier.

C'est sans doute dans cette potentialité des petites entreprises des secteurs productifs ou des services que toutes les villes des pays méditerranéens doivent s'efforcer d'être réceptives en s'appuyant sur des pratiques artisanales, traditionnelles, associées à une nécessaire inventivité. Des aides européennes s'orientent vers ces formules, notamment à travers les prêts de la Banque européenne d'investissement (BEI) très active en Italie. Des formules analogues, pourraient être adoptées par les organismes financiers du monde arabe. Il importe toutefois de trouver les formules écrites ou non écrites, explicites ou implicites, incitatives ou restrictives, suffisamment souples pour concilier les stratégies de ces petites entreprises en réseaux, avec des objectifs de durabilité. Mais il semble, au total, que l'un des objectifs importants du Développement Durable urbain, devrait résider dans une stimulation de l'esprit d'initiative et de créativité. On est alors conduit à s'interroger sur les implications probables des nouvelles technologies sur la vie urbaine et sur des démarches de durabilité. Comment concilier la "cyberville" avec

le Développement Durable ? Que retenir de l'approche britannique du "foresight" destinée à évaluer les impacts sociaux des nouvelles technologies dans une perspective de développement soutenable (R. Barré, Futuribles, jan. 2000) ?

2.7. Acteurs d'une gestion urbaine durable¹

Comment effectuer le passage vers une gestion et une planification urbaine intégrant dans ses objectifs et ses pratiques le Développement Durable dans toutes ses acceptions ? telle est l'interrogation récurrente concernant toutes les données et les thématiques qui viennent d'être analysées ou simplement exposées. A l'évidence, toute approche générale, ne peut qu'être singularisée, adaptée, aux conditions socio-économiques, aux régimes politiques, aux situations géographiques nationales, voire locales.

Les voies conduisant à plus de durabilité urbaine sont diverses, peuvent être discrètes ou simplement, publiquement affirmées. Toutes passent néanmoins par le canal ou par le filtre impératif des contextes administratifs nationaux, des hiérarchisations de pouvoirs et de compétences entre le central et le local. Elles passent aussi par les traditions ou possibilités de démocratie locale, voire de participation des habitants, de nouvelles articulations entre acteurs privés et acteurs publics, avec, en contrepoint, les disponibilités municipales en matière d'investissements de construction ou d'entretien et de maintenance.

La prise en compte inégale et diversifiée du Développement Durable, selon les pays

Il n'existe aucun inventaire exhaustif permettant de mesurer l'engagement urbain en matière de durabilité, et les critères permettant d'évaluer, même grossièrement, cette implication, varient selon les pays. Ces critères peuvent aller de l'annonce d'une Action 21, dont il faudrait évaluer les effets, jusqu'à des évolutions discrètes et progressives des comportements locaux, tant des administrations que des habitants.

En ce qui concerne les Agendas 21 locaux, la Turquie en aligne une trentaine, dont Antalya, Bursa, Izmir (Huybrechts). En Croatie, très peu de municipalités ont encore répondu aux incitations gouvernementales, à préparer des Agendas 21. De tels documents sont prévus à des échelles plus larges, mais "are often very extensive documents burdened with detailed analysis and lacking specific policies" (Maroevic). On observe toutefois l'exception de l'agglomération de Split où des actions sont entreprises avec aide internationale pour l'approvisionnement en eau et le traitement des eaux usées. En Egypte, ce n'est que depuis les années 1990, que les affaires environnementales, dans leur globalité, font l'objet de dispositions législatives, mais elles demeurent en retrait dans la population, en regard des préoccupations relatives au manque d'emplois et de logements (El Kadi). Dans la même décennie 1990, en Tunisie, avec l'obligation de soumettre tout projet agricole, industriel, commercial à étude

¹ On a organisé ce paragraphe, surtout en fonction des données contenues dans les différents rapports sub-régionaux.

d'impact, on passe d'une vision esthétisante, à un souci de lutter contre la dégradation du cadre de vie et des conditions sanitaires (Abdelkafi).

Les pays du Nord (Espagne, France, Italie) ont pu être signalés comme les "mauvais élèves" européens, pour les Agendas locaux 21. De fait, dans chacun de ces pays, divers programmes tendent, depuis deux décennies, vers des objectifs de Développement Durable. C'est le cas de la Diputacio de Barcelone, administration régionale qui est engagée dans "un programme d'audit avec une centaine de communes, pour mettre en place des Agendas 21 et pour constituer un réseau de villes durables" (Diagonal, oct. 2000). En Italie, après l'échec d'un Plan national de développement durable en 1993, pour mettre en oeuvre des Actions 21, on observe une floraison d'initiatives municipales puisque, en 1999, s'est mis en place un réseau de 150 villes durables sur l'initiative de Ferrare et Modène, tandis que Bologne s'engage dans un plan métropolitain de développement durable.

En France, les démarches locales vers une durabilité se sont affirmées dès 1984, avec les Chartes d'Ecologie Urbaine, on en dénombre une quarantaine qui, quoique sans force juridique, permettent de progresser vers des actions intégrées. Une démarche semblable s'effectue dans le cadre d'une centaine de Plans municipaux de l'environnement, avec aide ministérielle. Au cours des années 1990, le ministère de l'Environnement a ajouté un dispositif supplémentaire, la Charte pour l'Environnement ; 46 chartes sont signées depuis 1992, qui préconisent une approche globale des thèmes environnementaux en les associant à un projet d'agglomération. L'attitude française se voudrait donc progressive, avant d'engager des Agendas 21 locaux et notamment cherche à intégrer les différents objectifs de durabilité dans les documents de planification, comme le stipule la récente loi SRU. L'Etat veille, par ailleurs, à intégrer le Développement Durable dans les Contrats de Plans qu'il négocie avec chaque région. Il est intéressant, par ailleurs, d'observer l'engagement vers le Développement durable de grandes entreprises publiques françaises comme la SNCF, EDF, Aéroport de Paris,... dans le cadre d'Actions 21.

Pouvoirs et territoires d'un Développement Durable urbain

Si le Développement Durable est très largement une attitude, un comportement, il ne peut être effectif, pour nombre de ses thèmes et préoccupations, qu'à partir de normes, de réglementations relevant d'un vaste Droit de l'Environnement. Mais qui en détient la capacité réglementaire ? les moyens d'application ? et quels sont les territoires les plus appropriés pour ces règles et leur mise en oeuvre, avec les flexibilités nécessaires ? L'échelle urbaine est-elle toujours la plus pertinente et comment l'articuler avec l'échelle sub-régionale ou régionale, qui souvent est préférée par les organismes supra nationaux ?

La **tutelle de l'Etat** –central ou provincial– demeure pratiquement incontournable et s'impose aux municipalités, même là où des politiques de décentralisation sont effectives. Ainsi, en France, la prévention des risques naturels, industriels, le logement restent prérogatives d'Etat. Dans tous les pays, l'Etat légifère, régule, incite en matière de Développement Durable. Ainsi, en Tunisie, un Code de l'Aménagement du Territoire et de l'Urbanisme, publié en 1994, vise à harmoniser développement économique, social,

environnemental, pour garantir un développement durable. Une législation très semblable est produite en Egypte à la même date. Il reste, évidemment, à évaluer la portée pratique de ces textes, par des études de cas, locales. La sensibilisation du législateur, au Développement Durable, semble moins évidente, en d'autres pays comme la Turquie, où la Constitution, en consacrant le droit de propriété, laisse peu de champ disponible pour des objectifs d'intérêt général et de durabilité. Bien plus, la spéculation foncière tolérée, ne permet pas d'appliquer efficacement les textes législatifs destinés à protéger les ressources naturelles (Keles).

Les marges de manœuvre limitées des collectivités locales. Les traditions et expériences d'autonomie communale varient considérablement entre le Nord et le Sud et selon que les responsables sont nommés, élus et soumis ou non à un contrôle hiérarchique. Très rarement il y a autonomie locale de gestion et pratiquement dans tous les pays, les municipalités dépendent financièrement de l'Etat central ; cette dépendance pouvant aller jusqu'à 80 % des budgets locaux. Il s'ensuit, même là où prévaut une politique de décentralisation, que les municipalités sont conduites essentiellement à :

- d'une part à appliquer les législations nationales ;
- d'autre part à gérer, sectoriellement, des domaines classiques comme les transports, la sécurité, l'approvisionnement en eau, l'assainissement, la sécurité, les déchets, donc maintes sources de pollutions et d'interventions sur l'environnement.

Il est par ailleurs évident, que les marges de manœuvre vont être très différentes, selon que l'on est dans une ville petite ou moyenne, ou dans une aire métropolitaine, multimillionnaire en habitants et où le pouvoir central souhaite, en tout pays, maintenir un fort droit de regard.

Une évolution vers une attitude de Développement Durable, dépend donc des regards croisés, des négociations entre, les initiatives, la volonté des gestionnaires, des responsables locaux et les missions que le pouvoir central assigne aux wali, gouverneurs, préfets.

A travers le concept de gouvernance, il s'ajoute la nécessité d'associer à la gestion urbaine, les forces vives du monde de l'économie, du secteur privé, à travers des formules de partenariat. Seules des études de cas, permettent d'en évaluer les effets en matière de Développement Durable, de mieux connaître les stades de négociations, de concertations, préalables aux décisions jugées acceptables en termes de durabilité.

Dans tous les cas, des stratégies municipales de Développement Durable, conduisent à mener des actions transversales, inter sectorielles, donc à réorganiser, à terme, les organigrammes municipaux. Mais de telles réorientations supposent plus de disponibilités en personnels formés et compétents (cf. infra) mais aussi, les relais ou les incitations venus de la société civile ou d'organisations non gouvernementales.

La montée en ligne des acteurs de la société civile

Plus de Développement Durable dans le développement urbain peut procéder soit de la volonté éclairée du "prince", soit de l'implication effective de tout ou partie des usagers

et habitants. A XXI^e siècle, la première formule, ne semble plus guère appropriée et même on s'interroge sur la possibilité de passer, au Maghreb, d'un dirigisme planificateur peu efficace, vers une "planification participative" qui forgerait le consensus en intégrant les opinions, points de vue de tous les acteurs concernés (Abdelkafi). Quant à la seconde formule, son amalgame avec plus de démocratisation dans la décision, bénéficie a priori d'une large approbation, par delà les aspects souvent brouillons, insuffisamment expérimentés, des bonnes volontés qui s'y impliquent.

En fonction des traditions culturelles, des régimes actuels, l'implication des habitants s'inscrit dans les principaux types suivants :

- la participation des habitants en amont ou en aval des décisions concernant l'urbain est relativement bien rôdée, au Nord, notamment avec les procédures d'enquêtes publiques et leurs améliorations progressives. La participation trouve aussi ses voies par le contentieux et l'intervention du juge, qui donne lieu à une abondante jurisprudence. A l'Est, il semble, qu'en dépit d'une obligation légale, la participation, se heurte, notamment pour les plans d'aménagement, à nombre de difficultés, notamment par le caractère trop technique des documents soumis aux habitants. "Public hearings usually attract only direct land owners. In order to secure effective participation, procedures have to be changed. The form of plan proposal is generally graphic and triumphalistic. In transition countries a transparent form of decision-making and consensus building are necessary" (Maroevic). Au Sud, la préoccupation prégnante de la "construction nationale", après les indépendances, a sans doute largement occulté l'émergence d'un consensus local, prenant en compte la diversité des habitants. Le désengagement en cours de l'Etat, laisse un champ d'action à la vie associative, dont l'Egypte fournit plusieurs exemples (El Kadi). Il s'agit le plus souvent, de l'intervention spontanée d'associations de quartiers pouvant conduire à un véritable dialogue et partenariat avec les services publics, dans des domaines concernant surtout le cadre de vie local. Les expériences les plus concluantes, s'observent dans des quartiers aisés du Caire, comme Zamaleq.

En Algérie, des formes de "planification participative" sont en cours, là aussi pour des opérations de réhabilitation. C'est, par exemple, le cas du "grand ensemble" d'habitat collectif de Soummam, à l'est d'Alger, habité par des catégories sociales différentes et en partie de co-propriétaires. Le projet implique les services de l'Etat, des entreprises nationales, la collectivité locale de Bab Ezzouar et une coopération allemande. Dans la phase initiale, les habitants font l'objet d'information, d'enquêtes et participent à l'élaboration du plan de restructuration. Le passage vers la réalisation demeure toutefois soumis aux difficultés du montage financier qui doit intégrer une contribution des copropriétaires de l'ordre de 28 %.

- l'"advocacy planning". Dans les quartiers spontanés ou dans le monde rural, des expériences venues des USA s'inscrivent dans les formules de "l'advocacy planning" et se basent sur le rôle d'experts venant en aide à des populations en état de précarité et incapables, seules, de négocier avec les administrations.
- l'intervention participative des ONG. Ces actions visant surtout l'amélioration des conditions de vie et d'environnement semblent présentes dans l'ensemble de l'Est et du Sud. Toutefois les rapports régionaux ne permettent aucune évaluation quantitative ou qualitative, se limitant le plus souvent à une brève allusion. Il faut noter l'exception de l'Egypte avec, par exemple, l'ONG Life, soutenue par le PNUD,

l'ONG intervenant dans l'opération Jardins d'Héliopolis, et de la Turquie, où éventuellement les ONG peuvent déclencher la contestation juridique contre des projets officiels dommageables pour l'environnement (Huybrechts).

2.8. La nécessaire formation et information à un urbain durable

Enquêtes, rapports régionaux invoquent, parmi les difficultés à améliorer la gestion urbaine, le cadre de vie, à faire évoluer les méthodes d'aménagement, tout comme à faire appliquer les réglementations, le manque de personnels compétents et qualifiés.

Les réponses à ces situations pourraient s'articuler selon le schéma suivant :

- L'urbain et ses évolutions vers plus de durabilité deviennent des sujets de société et toute formation s'adresse à des publics et catégories de plus en plus diversifiées :
 - responsables et gestionnaires des collectivités locales, élus ou nommés ;
 - personnels politiques ;
 - cadres syndicaux ;
 - personnels de certaines catégories professionnelles (santé, ingénierie, droit....) ;
 - personnels des administrations locales et provinciales, directement ou indirectement impliqués dans l'urbain ;
 - société civile, associations ;
 - public en général.

Les types de formation doivent être adaptés à chacune de ces catégories :

- formation initiale, en 2^e ou 3^e cycle universitaire, pour les futurs personnels des services de l'Etat, des collectivités locales, des Chambres de Commerce, de certains grands organismes et opérateurs, publics ou privés, des entreprises du Bâtiment et du Génie urbain...

Ces formations étalées sur plus d'une année, peuvent être offertes soit par des institutions spécialisées, de type Institut d'Urbanisme et Aménagement, soit dans des Ecoles d'Architecture, après le diplôme d'architecte, soit dans des écoles d'ingénieurs...

La finalité est de dépasser des approches et formations sectorielles et d'ouvrir vers des démarches pluridisciplinaires, enrichissant une nécessaire formation initiale ;

- formation continue (semaines bloquées, cours du soir...) pour des personnels déjà en fonction, mais pouvant soit actualiser leur savoir, soit préparer les mêmes diplômes qu'en formation initiale ;
- sessions de durées variables, journées de travail, séminaires, conférences pour des publics divers.

La formation dans les domaines de l'urbain est fondamentalement liée à la Recherche, au suivi des développements technologiques, ce qui suppose, dans chaque pays l'articulation d'organismes d'enseignement et de centres davantage voués à la recherche, avec les interactions nécessaires des personnels. L'expérience française des Maisons de

la Ville, créés dans plusieurs villes universitaires (comme à Grenoble, Tours...) peut être intéressante à observer.

Organismes de formation et pôles de recherche nationaux doivent entrer dans des réseaux internationaux, tel AESOP (Association of European Schools of Planning) afin de confronter régulièrement les expérimentations nationales, les pistes de recherche et toutes les démarches pouvant conduire à harmoniser les politiques et pratiques, tout en respectant les identités locales. Le chantier est ouvert pour de telles perspectives méditerranéennes.

3. Vers des propositions aux collectivités locales méditerranéennes pour une plus grande durabilité ²

Cette dernière partie est volontairement succincte ; elle se borne à indiquer des pistes de réflexions, des approfondissements relatifs aux objectifs et aux méthodes permettant d'intégrer la dimension **durabilité**. On s'est efforcé de prendre en considération, toute la complexité de la gestion et de l'aménagement de l'urbain, dans un ensemble de pays qui retiennent des spécificités, donc de sensibles différences :

- dans leurs formes de développement socio-économique ;
- dans les régimes qui les gouvernent ;
- dans l'articulation des pouvoirs centraux et locaux ;
- dans la marge de manœuvre des collectivités locales ;
- dans la capacité des habitants et de la société civile à devenir partenaires de la décision et de la gestion de la ville.

On a regroupé les domaines pouvant faire l'objet de propositions, sans aucune hiérarchisation, puisqu'en hypothèse fondamentale, le Développement Durable urbain, implique des démarches transversales et une constante nécessité d'évolution et d'adaptation empirique à l'incertitude des circonstances et de toute projection prospective. Mais, comme cela a été implicite dans les deux premières parties de ce document, dans toute action ou politique de Développement Durable, éléments normatifs quantifiables et données plus qualitatives, voire plus subjectives sont indissolublement liées.

1. Définir les capacités effectives et les marges de manœuvre dont disposent les autorités urbaines pour oeuvrer en matière de Développement Durable, ce qui conduit :

- à connaître dans chaque cas, le rôle de l'Etat, en amont des politiques urbaines locales et son rôle régulateur indispensable. Tous les pays méditerranéens sont amenés à dégager des stratégies d'aménagement du territoire, afin d'une part, de freiner une croissance excessive des mégapoles et de permettre, d'autre part, le développement des réseaux de villes petites et moyennes ;

² Nombre des propositions présentées résultent d'entretiens approfondis avec Serge Antoine.

- à élaborer des actions sur l'urbain, compatibles avec les ressources budgétaires locales, avec les aides financières extérieures, ou encore avec les possibilités de recourir à l'emprunt et ses nécessaires conditions de garanties. Il s'ensuivra les possibilités de programmations, échelonnées dans des temps plus ou moins longs. Il peut être intéressant d'évaluer la portée pratique de l'outil financier européen LIFE-Environnement, destiné à soutenir des actions novatrices, des collectivités locales en matière d'eau, de déchets, de pollutions, de protection des espaces naturels ;
- à choisir et à définir les échelles territoriales les plus appropriées, pour intervenir ou pour gérer. Ce qui conduit, souvent l'autorité urbaine à négocier avec les échelons supérieurs (Etat, régions) ou avec d'autres collectivités territoriales voisines. Il est impératif de ne pas transférer les coûts environnementaux hors du périmètre municipal ;
- à réorganiser l'organigramme des services municipaux pour favoriser des démarches pluri-sectorielles et transversales.

2. *Fonder ou accompagner les logiques d'intervention des autorités urbaines, vers un Développement Durable sur :*

- l'établissement de systèmes de comptabilités et d'évaluation coûts/ bénéfiques des situations constatées et des améliorations proposées ou effectives en matière de durabilité, appliquée à la forme urbaine, à l'environnement, aux ressources humaines et aux demandes des habitants ;
- la création de "tableaux de bord" locaux, la pratique d'audits, à partir d'indicateurs spécifiques de gestion urbaine, de qualité du cadre de vie et de la prise en compte des principaux objectifs du Développement Durable (recyclage, équité sociale, économie solidaire...). Le choix et la pertinence de ces indicateurs conditionneront leur valeur comme "outils de pilotage" de politique locale vers un Développement Durable ;
- généralisation de l'utilisation des systèmes d'information géographique (SIG) pour alimenter et actualiser les banques de données locales, pour matérialiser, concrétiser l'information au public et pour guider les décideurs et les gestionnaires.

3. *Choisir entre des options de "faible" ou de "forte" durabilité*

La première fait confiance aux ressources et innovations technologiques, pour compenser les atteintes à l'environnement et table sur la poursuite d'un développement économique encadré qualitativement. La seconde option, place la priorité sur la préservation de toutes les ressources présentes et limite les réponses des "remèdes techniques", ce qui conduit à rompre avec des habitudes ou "mentalité de croissance continue", voire de gaspillage.

Chaque ville méditerranéenne, compte tenu de ses atouts et de ses contraintes, est amenée à choisir une voie intermédiaire entre ces deux options et à en hiérarchiser les domaines de priorité.

- Il semble que pour toutes les villes un consensus existe pour atteindre des normes, reconnues par les instances internationales en ce qui concerne des

domaines comme ceux de la santé publique, des énergies, des approvisionnements en eau, des déchets et plus généralement des différentes nuisances et pollutions. Le recours à la réglementation est nécessaire, mais l'application en demeure toutefois tributaire des moyens financiers et technologiques disponibles ;

- la maîtrise de la forme urbaine, l'éventuelle évolution vers la ville compacte où plus de multicentralité, la préservation des espaces agricoles ou naturels, redonnent un regain d'intérêt à la planification physique, à travers les Schémas Directeurs. Mais ce type de document, même réactualisé, ne sera utile que s'il est conjugué avec des dispositifs législatifs effectivement appliqués, notamment sur la maîtrise du foncier et des formes d'assistance, d'encadrement, à l'auto construction de logements ;
- les objectifs concernant l'équité sociale, l'emploi, le cadre de vie par contre, dépendent moins des documents d'aménagement proprement dits, que de démarches d'aménagement stratégique de l'agglomération ou du Projet élaboré pour la ville. Mais les réponses entre villes du Sud, de l'Est et du Nord dépendent des pressions et des tendances fondamentales qui s'imposent à toute perspective de Développement Durable. Au Nord, la tendance est à une remise en cause de l'étalement urbain et favorise des formules de régénération et de renouvellement urbain. A l'Est et au Sud, pour encore quelques décennies, la tâche sera de gérer au mieux une progressive décélération de la croissance urbaine.

4. Les voies d'une mise en pratique du Développement Durable urbain doivent-elles être harmonisées, dans toutes les villes sur le modèle de l'Agenda 21 ?

Celui-ci est défini comme une manière volontaire pour une collectivité, de travailler dans une prospective à long terme, intergénérationnelle et cherche à réaliser, avec la société civile, "un travail de caractère systémique où s'associent territoires, économie et écologie". Mais, huit années après la conférence de Rio, moins d'une cinquantaine de villes méditerranéennes ont entrepris ce type de travail de manière complète et innovante.

D'autres voies sont-elles à retenir, pour des objectifs plus modestes et plus spécifiques comme :

- les chartes d'environnement,
- de simples codes de bonne conduite, tels que ceux qui prévoient de limiter les effets négatifs des chantiers de constructions (nuisances, bruits, déchets),
- la pratique des études d'impact, généralisée, au préalable à toutes les opérations d'urbanisme ?

5. Promotion de politiques et d'actions spécifiques dans des domaines comme :

- les énergies alternatives ; à cet égard l'attention peut être focalisée sur des formes de partenariat entre entreprises du Nord et du Sud, comme cela est le cas pour les "joint ventures" en assainissement, lancées par SANOFI au Maroc et en Tunisie, ou par Giordano Industrie pour le matériel de chauffage solaire en Tunisie,

- le développement des transports publics, en s'appuyant sur des initiatives locales efficaces, au Sud et à l'Est comme le minibus privé,
- la valorisation des quartiers relevant du patrimoine historique, tout en y maintenant les habitants et des services, mais il appartient à chaque autorité urbaine de définir sa conception du patrimoine,
- la reconquête des friches urbaines et la ré-affectation, revalorisation des fronts d'eau (waterfronts) dans les villes côtières avec tous les prolongements qui s'ensuivent pour le tourisme urbain et la transformation de la base économique de la ville,
- le développement du cabotage, pour les relations inter-villes par mer peut être une alternative à la création d'infrastructures routières coûteuses en termes d'investissements, mais aussi d'environnement,
- la mise en place de dispositifs destinés à prévenir les effets des risques technologiques ou des risques naturels (séismes, inondations), mais aussi des moyens et des organismes ayant mission de gérer les situations de crise. Dans tous les cas les villes doivent s'appuyer sur les retours d'expériences, à partir d'évènements catastrophiques.

6. *Deux objectifs appartenant à une **notion élargie du Développement Durable** appellent réflexion et imagination des responsables urbains, il s'agit :*

- du plein emploi des ressources humaines très inégalement valorisées. Des réponses comme la création de zones franches, de banques communautaires, d'aides à la création de petites entreprises restent à évaluer. Elles peuvent aller d'une relance d'activités artisanales, à la création d'activités de services tournées vers l'environnement, jusqu'à l'innovation dans le vaste champ de la nouvelle économie et des technologies de la communication. Mais on sait la fuite des cerveaux en matière d'informatique du Sud vers le Nord, particulièrement sensible dans un pays comme le Maroc. Par quelles interventions les autorités urbaines peuvent-elles retenir des personnels hautement qualifiés et dont les activités directes et induites contribueraient à normaliser l'assise économique de la ville ?
- de l'équité sociale, qui peut aller de l'égalité des chances pour les jeunes, à une meilleure desserte en services différenciés, dans les quartiers, jusqu'à des choix politiques de mixité fonctionnelle et sociale. Il reste à évaluer le réalisme de telles options sociologiques qui peuvent se heurter avec des tendances spontanées vers des formes de regroupements communautaires.

Dans tous les cas, la tâche la plus difficile, dès lors que l'on dépasse une approche strictement écologique, est de trouver les moyens de concilier et de gérer une croissance économique incontournable, avec des échéanciers englobant tout l'éventail de la construction sociale, économique et environnementale à laquelle correspond le Développement Durable.

7. Créer un réseau général d'information, d'échanges et de formation entre les villes méditerranéennes déjà engagées dans des démarches de Développement Durable.

Ce réseau serait volontaire et permettrait notamment :

- de collecter et de diffuser des informations,
- d'échanger des expériences, de bonnes pratiques,
- d'accueillir des jeunes en formation venant des divers pays méditerranéens,
- de créer des systèmes de solidarité entre villes méditerranéennes, par exemple, pour prévenir ou intervenir en cas d'évènements catastrophiques (séismes, sécheresse...).

Des réseaux pourraient être constitués dans des domaines plus spécialisés comme :

- dans le domaine sanitaire, en liaison avec les réseaux internationaux de l'OMS,
- dans le domaine de l'urbanisme, en liaison avec un organisme comme AESOP (Association of European Schools of Planning).

8. Transformation ou renforcement des capacités institutionnelles et humaines pour la gestion des villes.

La tendance générale, dans les villes méditerranéennes est à la pluralité des acteurs de la gestion de l'urbain. Il revient à chaque ville d'organiser sa forme de "gouvernance" et de la décliner aux diverses échelles: de l'agglomération au quartier. La diversité des contextes, nationaux ou régionaux, ne laisse place, à moyen terme, qu'à l'émergence ou à la mise en place d'organisations très spécifiques et nullement généralisables. Selon les cas, il s'agira:

- de développer des actions à travers le partenariat public/privé, avec notamment le rôle des Chambres de Commerce et des divers corps consulaires sensibilisés au Développement Durable ;
- d'amplifier la participation des habitants et de leurs associations, soit par des initiatives directes et ciblées, soit à travers les diverses procédures prévues par les textes comme les enquêtes publiques ;
- d'assister les habitants, peu avertis des moyens propres à améliorer leur cadre de vie, avec des formules du type "advocacy planning".

Dans ces deux dernières situations le rôle des ONG s'avère particulièrement nécessaire.

Il paraît donc utile, d'effectuer des évaluations, à partir de cas concrets sur les effets de telle ou telle forme de gouvernance urbaine, dans le vaste domaine couvert par le Développement Durable et d'en tirer les enseignements, éventuellement transférables.

9. Associer et mettre en connexion les divers niveaux d'enseignement avec le Développement Durable.

- aux niveaux primaires et secondaires, élargir l'instruction civique vers les domaines du Développement Durable et créer des espaces familiarisant aux économies d'énergie, à la gestion économe des ressources naturelles...

- dans l'enseignement supérieur, prévoir des formations initiales ou continues tournées vers le Développement Durable, dans les domaines de l'aménagement et de la gestion de l'urbain. Il s'agit de répondre à un constat récurrent, en nombre d'études sub-régionales, concernant le déficit en aménageurs et gestionnaires de haut niveau, ainsi que d'analystes qualifiés dans les politiques urbaines. L'accent concernant ces demandes est surtout placé sur des formations pluridisciplinaires, intégrant politiques urbaines, outils de gestion, environnement, participation du public et techniques permettant de résoudre les conflits, par la négociation ;
- création éventuelle, à l'échelle de l'espace méditerranéen, d'une université d'été, permettant le débat et les échanges d'idées et d'expériences en matière de Développement Durable, entre élus, associations, personnels des centres universitaires existants ;
- création d'une Académie méditerranéenne, favorisant les recherches, les publications, les thèses et la diffusion des savoirs par les différents moyens de la communication (réseau Internet, télévision, radio...) sur le modèle, par exemple de l'"Open University" fonctionnant en Grande Bretagne. Un tel organisme pourrait fédérer les centres de recherche existants déjà dans des domaines spécifiques comme la santé, mais aussi les villes portuaires, tel le Centro Internazionale Città d'Aqua, de Venezia.

Remarque finale:

Selon Eurobaromètre de la Communauté européenne, 85 pour cent des européens se disent autant attachés à leur ville, qu'à leur pays.

Références bibliographiques

Rapports sub-régionaux et nationaux sur l'urbanisation et la gestion des villes

Egypte, par Galila El Kadi, 2001, 54 p.

- Synthèse sur l'urbanisation en Egypte et Libye, par Galila El Kadi, 2001, 4 p.
- Libya, by Ahmed A. Mahmud, 2001, 21 p.

Liban, Syrie, Turquie, par Eric Huybrechts, 2001, 75 p.

- Turkey, par Rusen Keles, 1999, 25 p.

Malta and Cyprus, by Glafkos Constantinides, 2001, 55 p.

Maghreb, par Jellal Abdelkafi, 2001, 81 p.

Slovenia, Croatia, Bosnia and Herzegovina, Albania, by Maja Maroevic, 2001, 37 p.

- Albania, by Alma Bako, 2001, 40 p.
- Bosnia and Herzegovina, by Mehmed Bublin, 2001, 35 p.
- Slovenia, by Alma Zavodnik, 2001, 19 p.

Ouvrages, articles, études, travaux de recherche

Abdelkafi J. *La médina de Tunis*, Paris, CNRS, 1989.

Antoine S. "Les leçons de l'expérience historique" in *Environnement et Aménagement du Territoire*, DATAR et Documentation française, 1996.

Archibugi F., *Essays in the urban planning requirement for the sustainable development*, Roma, Planning Studies Centre, 1998.

Banister D. (ed.) *Environment, land use and urban policy*, Cheltenham, E. Elgar Publishing, 1999.

Borja J., Castells M., "Plans stratégiques et projets métropolitains", in *Le développement urbain dans la Méditerranée*, Commission européenne, DG XVI, 1998.

Brandon P.S. (ed.), *Evaluation of the built environment for sustainability*, Univ. of Salford, 1997.

Breheny M. (ed.), *Sustainable development and urban form*, London, Pion, 1992.

Bromley D.W., *Environmental resources in developing countries*, Univ. of Wisconsin, 1999.

Burton E. *The compact city* (Urban Studies, 37 (II), 2000).

Camagni R., Gibelli M.C. (ed.) *Développement urbain durable*. DATAR, Ed. de l'Aube, 1997.

- Chaline C., *Les villes du monde arabe*, Paris, A.Colin, 1996.
- Chaline C., *Urbanisme et développement. Evaluation des schémas directeurs d'Ankara, du Caire, de Rabat, de Tunis*, Paris, SEDES, 1989.
- Coccosis H. Sustainable development of the cities in the Mediterranean, Paper prepared for the meeting of the MCSD Working group on Urban management. Split, April 26-27, 1999
- Coccosis H. *Urban development and sustainable management for the Mediterranean towns (Greece)*. Paper prepared for the meeting of the MCSD Working group on Urban management. Split, April 26-27, 1999
- Commission européenne, DG XI-Environnement. Groupe d'experts sur l'environnement urbain. *Villes durables européennes*, 1996.
- Commission européenne, DG XI- Environnement. *Green paper on the urban environment*, 1990
- Commission européenne, DG XI. *Charter of European cities and towns, towards sustainability*, 1994.
- Commission européenne, DG XVI- Politique régionale et cohésion. *Development prospects of the Central Mediterranean regions. Mezzogiorno-Greece*, 1996.
- Commission européenne, DG XVI- Politique régionale et cohésion. *Evolution prospective des régions de la Méditerranée-Ouest*, 1996.
- Courbage Y. et Attané, *Projections démographiques des pays méditerranéens et de leurs zones côtières*, Plan Bleu, 2000.
- Falque M., Massenet M. (dir.) *Droits de propriété, économie et environnement*, Paris, Dalloz, 2000.
- Faucheux S., O'Connor M., *Technosphère vs écosphère* (Futuribles, n-251, mars 2000).
- Habitat, *An urbanizing world, global report*, Oxford Un. Press, 1996.
- Haughton G et Hunter C., *Sustainable cities*, London, Regional studies association, 1994.
- Huybrechts E., *Densités beyrouthines* (Observatoire de recherches sur Beyrouth, n-12)
- Huybrechts E., *La mise en oeuvre du plan de transport de la région métropolitaine de Beyrouth* (Observatoire de recherches sur Beyrouth, n-12).
- Kerdoun A. *Environnement et développement, enjeux et défis*, Paris, PubliSud, 2000.
- Layard A. and others, *Planning for a sustainable future*, London, Spon 2001
- Leitmann J., *Sustaining cities*, New York, McGraw Hill, 1999.
- Margat J., *L'eau dans le bassin méditerranéen*, fasc. 6, Plan Bleu, Paris, Economica, 1992.
- Marshall R. *Waterfront in post industrial cities*, London, Spon, 2001.
- MEDCITES. *Ten MEDCITIES towns' environment audits and strategies*, Paper presented at the meeting of the MCSD Working group on Urban management. Split, April 26-27, 1999.

MEDCITES / METAP, *Recouvrement des coûts, partenariat public-privé, financement des actions municipales*, Paper presented at the meeting of the MCSD Working group on Urban management. Split, April 26-27, 1999.

Moriconi Ebrard F., *L'urbanisation en Méditerranée de 1950 à 1995*. Plan Bleu, 2000.

Pérouse J.F., "Istanbul grande inconnue et métropole malgré elle", in *Petites et grandes villes d'Europe et du Bassin méditerranéen*, C.Vallat ed. Ecole française de Rome, 1998.

Plan Bleu. *Villes et développement durable. Des éléments pour un constat*. Note pour la Première réunion du Comité d'orientation du Groupe de travail de la CMDD sur la gestion des villes et le développement durable. Paris, 10-11 avril 2000

Plan Bleu. *Cities and sustainable development in the Mediterranean. Working paper* prepared for the MCSD. July 2000

Plan Bleu. *L'étalement urbain en Méditerranée*, mars 2001.

Plan Bleu. *Lebanon. Environment and sustainable development issues and policies*, 1999. (Mediterranean Country Profiles)

Priority Actions Programme (PAP). *Report on the questionnaire for city authorities*. Paper presented at the Second Meeting of the MCSD Working group on Urban management and sustainable development. Sophia-Antipolis, 24 January 2001

Priority Actions Programme (PAP). *Sustainable Urban Development in Mediterranean. Towards Regional Action Programme*. Paper presented at the Second Meeting of the MCSD Working group on Urban management and sustainable development. Sophia-Antipolis, 24 January 2001

Robertson J., *The new economics of sustainable development*, London, Kogan Page, 1999.

Sanguin A.L. (dir.) *Mare nostrum, dynamique et mutations géopolitiques de la Méditerranée*, Paris, L'Harmattan, 2000.

Sanlaville P., *Le Moyen Orient arabe*, Paris, A.Colin, 2000.

Satterthwaite D. and others, *Special issue Habitat II*, (Urban Studies, 34 (10) Oct. 1999.

Schoon N. *The chosen city*, London, Spon, 2001.

Signoles P. et El Kadi G. (dir.). *L'urbain dans le monde arabe, politique, instruments, acteurs*, Paris, CNRS, 1999.

Theys J. (dir.). *Développement durable, villes et territoires*, janvier 2000 (Notes du Centre de Prospective et de Veille scientifique, n° 13).

Tsoulouvi L. "Urban planning, social policy, new forms of urban inequality" in *Greek cities* (Int. J. Urban Reg. Researches, 20 (4), 1996).

Vallat C., "L'urbanisation illégale dans les grandes villes méditerranéennes" in *Les très grandes villes du monde*, sous la dir. d'E. Dorier-Apprill, Paris, ed. du Temps, 2000.

Wiel M., *La transition urbaine ou le passage de la ville pédestre à la ville motorisée*, Sprimont, Mardaga, 1999.