NOUVELLES CENTRALITÉS ET RECOMPOSITIONS SOCIO-SPATIALES DANS LE GRAND SANAA (YÉMEN)

Roman Stadnicki

▶ **To cite this version:**

Roman Stadnicki. NOUVELLES CENTRALITÉS ET RECOMPOSITIONS SOCIO-SPATIALES DANS LE GRAND SANAA (YÉMEN). Sciences de l'Homme et Société. Université François Rabelais - Tours, 2009. Français. NNT : . tel-00449484

HAL Id: tel-00449484

https://theses.hal.science/tel-00449484

Submitted on 21 Jan 2010

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

UNIVERSITÉ FRANÇOIS-RABELAIS DE TOURS

ÉCOLE DOCTORALE « Sciences de l'Homme et de la Société »

UMR 6173 CITERES (EMAM)

THÈSE présentée par :

Roman STADNICKI

soutenue le : **16 novembre 2009**

pour obtenir le grade de : **Docteur de l'Université François-Rabelais**

Discipline/Spécialité : GÉOGRAPHIE

NOUVELLES CENTRALITÉS ET RECOMPOSITIONS SOCIO-SPATIALES DANS LE GRAND SANAA (YÉMEN)

THÈSE dirigée par :
M. SIGNOLES Pierre — Professeur émérite, Université François-Rabelais

RAPPORTEURS :
M. ESCALLIER Robert — Professeur émérite, Université de Nice Sophia-Antipolis
M. MONNET Jérôme — Professeur, Institut Français d'Urbanisme

JURY :
M. ESCALLIER Robert — Professeur émérite, Université de Nice Sophia-Antipolis
Mme MADŒUF Anna — Maître de conférences, Université François-Rabelais
M. MERMIER Franck — Chargé de recherche, CNRS
M. MONNET Jérôme — Professeur, Institut Français d'Urbanisme
M. SIGNOLES Pierre — Professeur émérite, Université François-Rabelais
M. TROIN Jean-François — Professeur honoraire, Université François-Rabelais

À *Fayṣal, Muḥammad, Nabîl, Ṣalâḥ et Waḍḍâḥ,*
Étudiants en géographie à l'Université de Sanaa (2003-2007)
Et admirables compagnons de terrain...

TRANSLITTERATION

ء	’	ض	ḍ
ب	b	ط	ṭ
ت	t	ظ	ẓ
ث	th	ع	‘
ج	j	غ	gh
ح	ḥ	ف	f
خ	kh	ق	q
د	d	ك	k
ذ	dh	ل	l
ر	r	م	m
ز	z	ن	n
س	s	ه	h
ش	sh	و	w
ص	ṣ	ي	y

NOTES

Voyelles longues : *â*, *î*, *û*

Voyelles brèves : *a*, *i*, *u*

La *hamza* initiale n’est pas notée.

La *ṭâ’ marbuṭa* est transcrite en *–a*.

Les mots sont presque toujours retranscrits au singulier, pour ne pas compliquer la tâche du lecteur non arabophone.

Les définitions des termes arabes figurent, outre à leur première occurrence dans le texte, dans le glossaire, p. 545-546.

Pour les noms passés dans la langue courante, l’orthographe francisée est conservée.
Exemples : Cheikh, Sanaa, Sanaani(es), Aden, souk…

Les translittérations adoptées par d’autres auteurs sont conservées telles qu’elles apparaissent dans leurs propres textes.

REMERCIEMENTS

Un parcours doctoral est une suite de lieux – il est donc logique que ces derniers organisent les remerciements qui suivent –, et une succession de rencontres : pour leur donner corps, le « nous » scientifique a provisoirement été abandonné au profit de la première personne du singulier.

À Tours.

Pierre Signoles a dirigé cette thèse. Avant cela, il a été le professeur de géographie qui m'a le plus appris sur la discipline dans laquelle j'ai inscrit ce doctorat. Aujourd'hui, c'est autant pour les innombrables bénéfices que j'ai tirés de ses enseignements que pour l'apport infini de son encadrement doctoral que je souhaite ici le remercier, très sincèrement.

C'est ensuite à Anna Madœuf qui, en plus d'avoir dirigé ma Maîtrise et mon DEA, en plus d'avoir largement contribué à l'élaboration de mon projet de recherche doctoral, m'a très tôt transmis son intérêt pour la recherche urbaine dans le Monde arabe. Je lui dois notamment la réussite de mes premiers séjours au Yémen.

Florence Troin n'a pas simplement réalisé la cartographie de cette thèse ainsi que celle de la plupart de mes articles publiés, ce qui, en soi, suffirait à ce qu'elle soit chaleureusement remerciée. Elle est également une amie rare sans qui le plaisir que j'ai eu à fréquenter les locaux d'URBAMA, puis ceux de la MSH de Tours, pendant près de six ans, aurait été moindre.

Tout au long de mes années de thèse, Olivier Legros a été particulièrement présent, à travers les remarques toujours constructives qu'il a formulées sur mon travail, mais aussi à travers la confiance et l'amitié qu'il m'a témoignées.

Bénédicte Florin m'a également beaucoup apporté, sans jamais s'être montrée indifférente à mes interrogations.

Je voudrais exprimer toute ma gratitude à Jean-François Troin, qui a accepté l'invitation à prendre part au jury de cette thèse, après avoir agrémenté cette dernière de ses conseils et remarques tout à fait éclairants, notamment à l'occasion de la publication de mon article dans le numéro 659 des *Annales de géographie*.

Je suis et resterai par ailleurs redevable à Marion Amalric, Dominique Andrieu, Éric Blin, Laurent Cailly, Christian Calenge, Roméo Carabelli, Saskia Cousin, Louis-Marie Coyaud, Marc Dumont, Martine et Alain Dutour, Pascal Garret, Alain Génin, Bernard Heyberger, Corinne Larrue, Patrice Melé, Jacques Quentin, Françoise Navez-Bouchanine, Olivier Sanmartin, Nora Semmoud, Serge Thibault, Jean-Louis Yengue. Tous mériteraient des remerciements particuliers !

Mes remerciements vont ensuite à mes collègues doctorants et ex-doctorants de l'école doctorale SHS de l'Université François-Rabelais et, surtout, à ceux qui m'ont accepté comme voisin de bureau : Vincent Martignon – dont la présence, à Tours comme à Sanaa, ainsi que la production scientifique sur l'intégration des migrants dans la capitale yéménite, ont été plus que précieuses –, mais aussi Alexandre Abry,

Geoffroy Berthon, Mathieu Bonnefond, Marie-Astrid Choplin, Elsa Coslado, Bruno Dewailly, Habiba Essahel, Vincent Gatin, Muriel Girard, Zouhaier Khmais, Ahcène Lakehal, Benjamin Laplante, Stéphane Loret, Lotfi Mehdi, Nicolas Moron, Maud Moussi, Benoît Pin, Irène Salenson, Laurence Rocher et Nawfel Ziane.

Plus largement, je remercie l'ensemble du personnel scientifique et administratif de la MSH de Tours, de l'UMR 6173 CITERES et du département de géographie de l'UFR Droit, Économie et Sciences sociales de l'Université François-Rabelais.

Je dois également remercier la Région Centre, qui a financé cette thèse, ainsi que le CIES Centre qui m'a accueilli comme Moniteur de l'enseignement supérieur entre 2004 et 2007.

Enfin, je remercie les professeurs Robert Escallier et Jérôme Monnet, qui ont accepté d'être les rapporteurs de cette thèse.

À Sanaa

J'ai rencontré pour la première fois le sociologue Hadi Eckert en 2004. Il avait alors accepté de m'accompagner dans les quartiers investis au cours de mon DEA. De cette rencontre est née une étroite collaboration au cours de laquelle j'ai énormément appris. Avec une générosité et une érudition sans bornes, ainsi qu'un goût très prononcé pour la pratique du terrain, Hadi Eckert, dont le niveau de connaissance de la société yéménite est proportionnel à l'ouverture d'esprit et à l'humanité, m'a véritablement formé à l'analyse urbaine et aux techniques de l'observation. Cette thèse n'aurait pas pu voir le jour sans son aide. Elle lui est totalement dédiée.

À chacun de mes séjours au Yémen, j'ai été accueilli, institutionnellement mais aussi physiquement, par le Centre français d'archéologie et de sciences sociales de Sanaa (UMS 2555). Je veux remercier l'ensemble du personnel scientifique et administratif de ce centre de recherche, et plus particulièrement les deux directeurs que je lui ai connus, François Burgat et Jean Lambert, sans oublier Franck Mermier, leur prédécesseur, que je n'ai rencontré qu'après son départ du Yémen mais qui, souvent par article interposé, a su m'apporter des éclairages précieux sur la société sanaanie.

Mounir Arbach a été très présent lors de mes séjours sur le terrain. Cette thèse doit beaucoup à ses contacts. Je lui dois énormément, sur le plan personnel.

Bashîr al-Muḥallal a assuré la plupart des traductions simultanées de mes entretiens, réalisés parfois dans des conditions difficiles. Je le remercie de ne jamais avoir baissé les bras. Son amitié m'est précieuse aujourd'hui.

Julien Dufour a assuré la plupart des transcriptions de l'arabe vers le français, ainsi que la traduction en arabe du résumé de ma thèse. Je le remercie d'avoir supporté mes approximations linguistiques, mais aussi, plus largement, pour tout le temps qu'il a bien voulu me consacrer.

Patrice Chevalier, Rémy Crassard, Samir Mokrani et Jérémie Schiettecatte ont été d'extraordinaires compagnons de route.

Je remercie par ailleurs très sincèrement Rémy Audouin, Benoît Bar, Marylène Barret, Anne Benoist, Laure Bernard, Patrick Boillat, Laurent Bonnefoy, Ludmila du Bouchet, Hédi Dridi, Marc Dugas, Sylvaine Giraud, Guillaume Guggen, Muḥammad Jazîm, Helen Lackner, Pascal Ménoret, Gérald Petit, Guilhem Roger, Laura Ruiz de Elvira, Julie Touber, Hadi et Fadhila Saliba, Julia Thielebein, Eric Vallet.

Je remercie les enseignants et les étudiants du département de géographie de l'Université de Sanaa avec qui mes rapports furent aussi riches qu'enrichissants.

Je remercie enfin l'ensemble des interlocuteurs yéménites qui ont permis de faire avancer ma recherche et plus particulièrement, M. al-Shu'aibî et M. al-Kuḥlânî, le directeur de la Municipalité de Sanaa et son prédécesseur, qui m'ont accordé un peu de leur temps précieux.

À Pau

Je souhaite remercier le personnel du département de géographie de l'Université de Pau et des Pays de l'Adour, ainsi que celui de l'IRSAM, qui m'ont accueilli en 2007-2008, et plus particulièrement Xavier Arnaud de Sartre, Vincent Banos, Vincent Berdoulay, Julie Boustingorry, Marion Charbonneau, Isabelle Degrémont, Théo Fort-Jacques, Baptiste Fricau, Bertrand Gonot, Vincent Laperrière, Danièle Laplace-Treyture, Jean-Baptiste Maudet, Diego Moreno, Mélaine Poda, Jean-Yves Puyo, François Saldaqui, Frédéric Tesson et Thao Tran.

À Valenciennes

Je remercie le personnel de la Faculté de Lettes, Langues, Arts et Sciences Humaines de l'Université de Valenciennes et du Hainaut-Cambrésis qui a su s'accommoder des services de l'ATER en toute fin de thèse que j'étais durant l'année 2008-2009, et plus particulièrement Claire Barat, Corinne Beck, Laurent Chalard, Mathilde Courel, Madeleine Descargues-Grant, Jacques Heude, Louis Hincker, Nathalie Lemarchand et Didier Terrier.

Ailleurs

D'autres personnes ont contribué à améliorer cette thèse, voire à la faire exister. Seule la géographie de ces remerciements justifie qu'elles clôturent cette liste. Je pense notamment à Nicolas et Alexandre Moussette, avec qui j'ai découvert le Yémen pour la première fois, en 1998, Maël Leroyer, qui a très soigneusement relu certains premiers jets de mon manuscrit, Manuel Benchetrit, qui a réalisé certaines traductions de l'anglais vers le français, et inversement quand ce fut nécessaire.

Mes deux sœurs, Carole et Hélène, et mes parents, Fabienne et Adam, ont été d'un soutien sans faille. Je ne les remercierai jamais assez.

Enfin, merci à Marie… Pour l'essentiel !

RESUME

Depuis le début des années soixante-dix, la ville de Sanaa connaît une croissance urbaine fulgurante générant des dynamiques territoriales inédites. Aujourd'hui, celles-ci ont pour principal théâtre les espaces périphériques, voire certaines marges physiques de l'agglomération. On assiste ainsi à l'émergence de centralités périurbaines qui se singularisent à la fois par leur capacité à polariser les activités économiques et à se constituer en espaces-clés de la vie sociale. Cette thèse analyse la fabrique et la pratique de ces centralités émergentes, dont la mise en place modifie autant la structure générale du Grand Sanaa que les rapports identitaires de la société urbaine à son espace. À l'origine produits par des initiatives privées et des pratiques citadines, ces nouveaux centres redéfinissent actuellement l'ensemble des stratégies d'acteurs. Plus encore, il semble s'y inventer de nouveaux cadres d'urbanité : cette recherche se consacre à en préciser les fondements.

MOTS-CLES

VILLE – CENTRALITE – URBANITE – RECOMPOSITIONS SOCIO-SPATIALES – RECONFIGURATIONS TERRITORIALES – PERIPHERIES – ETALEMENT URBAIN – PRATIQUES SPATIALES – CITADINS – COMMERCE – JEU D'ACTEURS – SANAA – YEMEN – MONDE ARABE

Resume en anglais

Since the early seventies, the city of Sana'a has known a fast-growing urban expansion allowing unprecedented territorial dynamics. Nowadays, they are mainly staged on the scene of suburban spaces, and even on the fringes of the agglomeration. We thus witness the emergence of suburban centralities that become specific in their capacity to polarise economic activities, and to build up as key-spaces of social life. The present thesis analyses the construction processes and the practice of these emerging centralities, the setting up of which alters the general structure of the Greater Sana'a, as well as identity relations between the urban community and its own space. Originated in private initiatives and urban practices, these new centers currently redefine the actors' strategies as a whole. What's more, new frameworks of urbanity seem to arise: this research is devoted to the specification of their foundations.

Resume en arabe

تعرضت مدينة صنعاء منذ ما يزيد على أربعين سنة لنموّ مدني سريع يؤدي إلى ديناميات حيّزية متعددة. وتخص هذه الديناميات أرباض المدينة وأطرافها. فنشاهد في تلك الأرباض ظهور مراكز جديدة تتميز بأنه تنتظم حولها النشطات الاقتصادية والحياة الاجتماعية. تحلل هذه الرسالة تكوّن المراكز الجديدة واستعمالها من طرف المقيمين في صنعاء. تقام أيضاً بتحليل التغيّرات التي تطرأ في بنية مدينة صنعاء العامة وتصوّر المجتمع حيّزه المدني. فتَسبّب بدائياً ظهور المراكز الطرفية عن مبادرات المدنيين الخاصة إلا أنه كما يبدو الآن تلتزم في هذه التطور كافة أجهزة المجتمع ومؤسساته. وتُخترع في المراكز الطرفية أشكال جديدة للمدنية سنحاول أن نبرز صفاتها في هذه الرسالة.

TABLE DES MATIERES

Translittération *5*
Remerciements *7*
Résumé et mots-clés *10*
Résumé en anglais *11*
Résumé en arabe *11*
Table des matières *13*
Liste des figures, tableaux et photographies *19*
Liste des annexes *23*

INTRODUCTION **25**
Cadrages *28*
Positionnements *34*
Pour une remise en question de « la ville qui se défait » 35
Pour une « géographie du proche » 37
Décrire la morphologie urbaine, observer les pratiques spatiales, expliquer les logiques d'acteurs 41
Sanaa : géohistoire d'une explosion urbaine *46*
Questionnement et organisation de la recherche *52*

PARTIE I : LA GENESE DU GRAND SANAA **59**

CHAPITRE 1 : ELEMENTS DE PROBLEMATISATION ET POSITIONNEMENTS D'UNE RECHERCHE SUR LE GRAND SANAA **61**
I. L'urbanité sanaanie en question *64*
A. Les fondements de l'urbanité sanaanie *64*
1. Le fonctionnement de la citadinité traditionnelle 64
2. L'organisation du centre ancien 67
B. Discours sur la ville : la construction d'un mythe *72*
1. La place primordiale du vieux Sanaa dans les représentations des habitants 73
2. Bâb al-Yaman ou la construction d'un symbole archétypal de la cité ancienne 75
C. Le centre ancien et son évolution récente *80*
1. La vieille ville : chronique d'une mort annoncée ? 81
2. La soukalisation et la patrimonialisation favorables au maintien de la centralité 83
3. La dynamique des « espaces portiers » 88

II. Débats théoriques autour de l'urbain (dans le Monde arabe) et de ses configurations actuelles *95*
A. La difficile appréhension du processus de croissance urbaine *96*
B. Les spécificités de la ville dite arabo-islamique *98*
C. Un objet de recherche assez récent : les périphéries urbaines *101*
1. De la description des périphéries à l'approche systémique des espaces urbains 101

2. Définir le « Grand » Sanaa 104
3. Les reconfigurations territoriales en question 106

III. La centralité comme analyseur de la (re)composition urbaine 110
A. La centralité à l'intersection de l'urbanité, de la société et de l'identité 110
1. La centralité ou la synthèse de l'urbanité ? 110
2. La centralité : un fait socio-spatial total 112
3. Le lien problématique de la crise urbaine et de la crise de la centralité 114
B. Typologie et processus de production des nouvelles centralités urbaines 116
1. Les centralités planifiées ou « centralités d'organisation » 116
2. Les centralités spontanées ou « centralités d'attraction » 120
3. Un typologie opératoire dans les villes du Monde arabe ? 123
C. La polycentralité au cœur des processus de reconfiguration en cours 127

CHAPITRE 2 : LA FABRIQUE DU GRAND SANAA : MIGRATIONS ET DYNAMIQUES ECONOMIQUES 135
I. Le rôle majeur des migrations dans la croissance urbaine 137
A. Les migrations économiques à Sanaa 137
B. Les apports de l'unification de 1990 142
C. Un bassin d'emplois saturé ? 144
1. Le retour forcé des immigrés du Golfe 144
2. Paupérisation des classes moyennes, crises et progression de l'économie « sous-capitalisée » 146
3. Nouvelles rivalités avec Aden et al-Mukallâ ? 148

II. L'économie urbaine et ses principales caractéristiques 151
A. Un secteur industriel dominé par l'activité de construction et les très petites entreprises 151
B. La tertiarisation en marche 155
1. Une capitale commerciale 155
2. L'essor des services 157
3. Une administration prédominante 159
C. Un secteur informel-illégal en pleine expansion 160
1. De l'informalité de l'économie urbaine... 160
2. ... à l'illégalité 162
D. Le redéploiement des activités dans l'espace 164
1. La nouvelle géographie des activités 164
2. Expansion ou déplacement des activités économiques ? 167

III. Le commerce comme principal moteur de développement 169
A. Entre « soukalisation » et mondialisation : analyse des logiques marchandes actuelles à Sanaa 169
1. Un développement commercial fulgurant et protéiforme 169
2. Nouvelles tendances : pratiques mondialisées et développement des micro-entreprises 172
3. Diversité et mobilité des activités marchandes informelles 175
B. Typologie des espaces marchands 179
1. Les souks 180

2. Le petit commerce de détail 184
3. Les nouvelles formes commerciales 189

CHAPITRE 3 : LE POLITIQUE A L'EPREUVE DE LA GESTION URBAINE 195
I. Une stratégie de développement déséquilibrée 197
A. Les insuffisances du développement économique 197
B. La forte attention portée au secteur culturel 201

II. Malheurs et heurts de la gestion urbaine 206
A. Les faiblesses structurelles du pouvoir municipal 206
B. Conflits institutionnels autour de la gestion urbaine 210
1. Secrétariat de la capitale *vs* gouvernement central 210
2. Secrétariat de la capitale *vs* Gouvernorat de Sanaa 213
3. Secrétariat de la capitale *vs* chefs de quartier 214
C. L'implication des citadins dans les processus d'aménagement 216
1. L'importation des politiques participatives : une tentative avortée 216
2. L'action modeste des associations 219
3. Permanence et remise en question des instances traditionnelles de délibération 220

III. Quel(s) plan(s) pour Sanaa ? 224
A. Des problèmes communs aux villes des pays en développement 224
B. Des jalons pour une politique urbaine ? 227

Conclusion de la première partie : Foisonnement territorial 232

PARTIE II : LES NOUVELLES CENTRALITES : PRINCIPES D'ORGANISATION SPATIALE ET PROCESSUS DE PRODUCTION 235

CHAPITRE 4 : L'ORGANISATION SPATIALE DES NOUVELLES CENTRALITES 237
I. Les pôles péricentraux 243
A. Shumayla : souk toujours 244
B. Ḥaṣaba : un hub au Nord ? 256
C. Hâyil : alignement de carrefours sur-densifiés 266

II. Les centres périphériques 275
A. Dâr Salm : le carrefour des routes du Sud 275
B. 'Aṣir : le « coude » de commerces et services 285
C. Madhbaḥ : un janus bifrons ? 295
D. Ḥadda : le nouveau centre moderne ! 306

III. Les centres élémentaires 318
A. Dâris : dernière (première ?) étape urbaine 318
B. Shamlân : un avant-poste ? 328
C. Ḥizyaz : ultime centre sur la route de Ta'izz ? 336

CHAPITRE 5 : LE ROLE DES ACTEURS PUBLICS ET PRIVES DANS LA PRODUCTION DES NOUVELLES CENTRALITES 346

I. La valse-hésitation des acteurs publics 350

A. Des acteurs subalternes de la production urbaine ? 351

1. Des compétences peu étendues 351
2. Les pouvoirs publics en action : deux programmes d'urbanisation modernes (al-Taḥrîr et Ḥadda-Madîna) 354
3. Le pouvoir municipal en question(s) 360

B. Saisir les opportunités : les pouvoirs publics en marche vers les périphéries urbaines ... 366

1. L'affirmation actuelle des logiques opportunistes : laisser-faire et « urbanisme de rattrapage » 367
2. Quelles stratégies d'intégration des quartiers périphériques ? 370
3. Une politique de régulation sociale embryonnaire : la production de logements en périphérie 376

C. Une prise de conscience récente mais effective des enjeux urbains par les pouvoirs publics 380

1. L'adaptation des cadres juridiques et administratifs 380
2. Enjeux de pouvoir en périphérie : l'espace comme scène du politique 388

II. Le rôle prépondérant des acteurs privés dans la structuration et le renforcement des nouveaux centres 392

A. L'ordre marchand au cœur du processus de formation des centres en périphérie 393

1. Les périphéries : un « front pionnier » pour les marchands des souks 393
2. L'implantation des activités commerciales (hors souk) dans les nouveaux centres et ses logiques 399
3. Le rôle des élites financières dans la production des nouveaux espaces marchands 404

B. Les autres acteurs économiques : transport, santé, université et immobilier 408

1. Composer avec la polycentralité : les acteurs du transport 408
2. Construire des équipements polarisants : les acteurs de la santé et de l'enseignement supérieur 415
3. Imposer une marque de fabrique : les acteurs de l'immobilier 422

Conclusion de la deuxième partie : Centralités en gestation 428

PARTIE III : L'INVENTION D'UN NOUVEAU SANAA ? PRATIQUES CITADINES, SOCIABILITES ET IDENTITES URBAINES 431

CHAPITRE 6 : LES CITADINS A LA CONQUETE DES PERIPHERIES 433

I. Les « citadins ordinaires » sur le devant de la scène 437

A. Stratégies résidentielles et pratiques de mobilité : les ancrages dans la périphérie 437

1. Des stratégies résidentielles différenciées, à l'origine de la redistribution des populations vers les nouveaux centres 438
2. Des pratiques de mobilité quotidienne très nettement extensibles 443

B. Processus de socialisation et négociation des biens collectifs : vers une démarginalisation des citadins de la périphérie ? 448

1. L'importance des réseaux communautaires dans le processus de socialisation des nouveaux arrivants dans le Grand Sanaa 448
2. Les tactiques des habitants pour accéder aux biens collectifs 451

C. L'émergence timide de la société civile dans les nouveaux centres *453*

II. L'évolution des contenus sociaux dans les nouvelles centralités *457*
A. La mixité sociale dans un contexte de fragmentation urbaine *458*
1. La multiplication des discontinuités dans l'agglomération sanaanie 458
2. Des espaces de mixité contigus dans les nouveaux centres 462
B. Actualisation et transformation des rapports sociaux *464*
C. L'entrée en scène de nouveaux acteurs sociaux : les « bourgeois », les femmes et les jeunes *468*
1. La formation d'une bourgeoisie périurbaine 468
2. Des territoires féminins bien marqués 471
3. Pratiques spatiales et territoires de la jeunesse 474

III. Les nouvelles centralités symboliques *477*
A. « Le centre de Sanaa n'est plus au centre de la ville » *477*
B. La symbolisation des nouveaux centres *482*
1. La construction de symboles territoriaux 483
2. L'imagibilité des nouveaux centres 487

CHAPITRE 7 : SOCIABILITES HYBRIDES ET TERRITOIRES IDENTITAIRES AUX PORTES DE LA VILLE 493
I. Des portes de Sanaa aux nouvelles entrées de la ville : réflexions sur « l'effet porte » et les espaces de sociabilité *496*
A. Le fonctionnement des espaces de sociabilité aux portes de la vieille ville. *496*
B. Continuité et changement des pratiques aux nouvelles entrées de Sanaa *501*
1. Les sociabilités liées au souk 501
2. Les gargotes, les gares routières, les édicules et autres « petits équipements » comme espaces d'interaction et territoires quotidiens 506
3. Démultiplication des modes d'inscription des sociabilités à travers les commerces et les nouveaux espaces de loisir : vers des espaces publics modernes ? 510

II. Les identités urbaines et leurs évolutions récentes *514*
A. Variations sur les rythmes de la construction et de l'évolution des identités urbaines .. *514*
1. En vieille ville : une identité urbaine évanescente ? 514
2. Dans les nouveaux centres : des identités plurielles et « alternantes » 518
3. Aux nouvelles marges de la ville : un repli identitaire 522
B. Territoires identitaires, territoires citadins *526*
1. Les nouveaux centres au cœur du processus de formation de territoires identitaires 526
2. Le lien indissociable entre production des nouvelles centralités et processus de citadinisation 530

Conclusion de la troisième partie : Hybridations identitaires 533

CONCLUSIONS 535
Glossaire *545*
Bibliographie *547*
Annexes *5723*

Liste des figures, tableaux et photographies

Figure 1 : Yémen : gouvernorats et principales villes, occupation du sol et routes 56
Figure 2 : Les environs de Sanaa 57
Figure 3 : Phases de croissance et noms des rues à Sanaa 58
Figure 4 : Photographie aérienne de Sanaa prise dans les années 1970 (extrait de Kopp, Wirth, 1994) 71
Figure 5 : Carte du centre-ville de Sanaa (extrait de Kopp, Wirth, 1994) 71
Figure 6 (Photographie) : Vieille ville de Sanaa : pénétrante entre Bâb al-Yaman et Sûq al-Milḥ 72
Figure 7 (Photographie) : Jardins du quartier résidentiel et administratif B'ir al-'Azab 72
Figure 8 (Photographie) : Maisons de l'ancien quartier juif al-Qâ' 72
Figure 9 : Cartes mentales de la vieille ville de Sanaa et du quartier Bâb al-Yaman, réalisées par des usagers en 2004 77
Figure 10 : Défilé devant Bâb al-Yaman 80
Figure 11 (Photographie) : Fresque de Bâb al-Yaman dans un restaurant de Ma'rib 80
Figure 12 : Campagne publicitaire pour *Sanaa 2004* 80
Figure 13 (Photographie) : Représentation picturale de Bâb al-Yaman 80
Figure 14 : La soukalisation de la vieille ville de Sanaa 85
Figure 15 (Photographie) : Angle de rue « soukalisé » 86
Figure 16 (Photographie) : Bâb al-Yaman, vue générale 93
Figure 17 (Photographie) : Bâb Shu'ûb : rue al-Zumur 94
Figure 18 (Photographie) : Bâb al-Sabâḥ, entrée du souk 94
Figure 19 : Localisation et dynamique des espaces portiers dans la vieille ville de Sanaa 95
Figure 20 : Evolution de la population des principales villes du Yémen 138
Figure 21 : La part des migrants chez les employés du secteur du bâtiment au début des années 1980 dans l'ex-République Arabe du Yémen 140
Figure 22 (Photographie) : Aden, grande artère du centre-ville 150
Figure 23 (Photographie) : al-Mukallâ, vue sur la baie 150
Figure 24 : Les différents types architecturaux à Sanaa, définis par Kopp, Wirth, 1994 154
Figure 25 (Photographie) : Vendeur à la sauvette à Bâb al-Sabâḥ 179
Figure 26 (Photographie) : Marchands ambulants à Shumayla 179
Figure 27 : Commerces les plus représentés dans le Grand Sanaa 188
Figure 28 (Photographie) : Supermarché *al-Jundul* rue Ḥadda 192
Figure 29 : Implantations commerciales à Sanaa en 2006 193
Figure 30 : Croquis et plan en 3D de maisons-tours de la vieille ville de Sanaa (extrait de *Organization of Islamic Capitals and Cities*, 2005) 203
Figure 31 (Photographie) : Restauration d'une façade à la chaux à l'occasion de *Sanaa 2004* 205
Figure 32 : Évolution de la population de Sanaa entre 1900 et 2004 225
Figure 33 : Progression de l'étalement urbain à Sanaa entre 1978 et 2007 227

Figure 34 : Localisation et typologie des dix nouveaux centres dans le Grand Sanaa 241
Figure 35 (Photographie) : Vue sur l'arrière du souk principal de Shumayla 245
Figure 36 : Organisation de l'espace de Shumayla 246
Figure 37 (Photographie) : Engins de chantier et nouveaux immeubles
sur la route de Ta'izz, à proximité de Shumayla.....248
Figure 38 (Photographie) : Shumayla : Marchands ambulants, gare routière et chantier249
Figure 39 (Photographie) : Shumayla : centre commercial moderne
et départ des bus pour Dâr Salm 249
Figure 40 : Croquis du quartier Shumayla 255
Figure 41 : Organisation de l'espace de Ḥaṣaba 257
Figure 42 (Photographie) : Ḥaṣaba : entrée du souk, depuis la rue al-Thawra 259
Figure 43 (Photographie) : Ḥaṣaba : *wâdî* Sâyila (en travaux) et gare routière..... 259
Figure 44 : Croquis du quartier Ḥaṣaba 265
Figure 45 : Organisation de l'espace de Hâyil..... 267
Figure 46 (Photographie) : Hâyil : carrefour sur la rue al-Riyâḍ 269
Figure 47 (Photographie) : Hâyil : taxis et petits centres commerciaux..... 269
Figure 48 : Croquis du quartier Hâyil..... 274
Figure 49 (Photographie) : Premières installations du souk
et fondations d'immeubles à Dâr Salm 276
Figure 50 : Organisation de l'espace de Dâr Salm..... 277
Figure 51 (Photographie) : Dâr Salm : ouvriers journaliers, rond-point
et panneaux publicitaires 279
Figure 52 (Photographie) : Dâr Salm : marchands ambulants à l'entrée du souk..... 279
Figure 53 (Photographie) : Structures de fortune dédiées à la vente du *qât*
dans une zone en chantier de Dâr Salm 283
Figure 54 : Croquis du quartier Dâr Salm..... 284
Figure 55 : Organisation de l'espace de 'Aṣir..... 286
Figure 56 (Photographie) : 'Aṣir : vue générale
(établissements du souk, « coude » et gare routière)..... 288
Figure 57 (Photographie) : 'Aṣir : départ du « coude » 288
Figure 58 (Photographie) : Parking de taxis collectifs (Peugeot 505 break) à 'Aṣir.....293
Figure 59 : Croquis du quartier 'Aṣir..... 294
Figure 60 : Organisation de l'espace de Madhbaḥ 296
Figure 61 (Photographie) : Madhbaḥ : abords du souk principal..... 298
Figure 62 (Photographie) : Madhbaḥ : vue sur le rond-point
depuis *University of Science and Technology* 298
Figure 63 (Photographie) : Petits porteurs du souk al-'Amrâniyya à Madhbaḥ..... 304
Figure 64 : Croquis du quartier Madhbaḥ 305
Figure 65 : Organisation de l'espace de Ḥadda Nord 308
Figure 66 : Organisation de l'espace de Ḥadda Sud..... 309
Figure 67 (Photographie) : Ḥadda Nord : carrefour entre les rues Ḥadda et al-Jazâ'ir.... 311
Figure 68 (Photographie) : Ḥadda Sud : vue sur la Mosquée du Président
depuis le *fast food* KFC..... 311

Figure 69 : Croquis du quartier Ḥadda Sud 317
Figure 70 (Photographie) : Entrée du petit souk municipal al-Rawḍa à Dâris 319
Figure 71 : Organisation de l'espace de Dâris 320
Figure 72 (Photographie) : Dâris : vue sur le carrefour (direction Nord) depuis le pont piétonnier 322
Figure 73 (Photographie) : Dâris : marchands postés sous le pont piétonnier, à l'entrée du souk au *qât* 322
Figure 74 (Photographie) : Station-service et véhicules à l'arrêt à Dâris 326
Figure 75 : Croquis du quartier Dâris 327
Figure 76 : Organisation de l'espace de Shamlân 329
Figure 77 (Photographie) : Shamlân : rond-point central 331
Figure 78 (Photographie) : Shamlân : vue sur le souk depuis le centre du rond-point ... 331
Figure 79 : Croquis du quartier Shamlân 335
Figure 80 : Organisation de l'espace de Ḥizyaz 337
Figure 81 (Photographie) : Ḥizyaz : entrée du marché au *qât* 339
Figure 82 (Photographie) : Ḥizyaz : bus en attente de clients pour Shumayla 339
Figure 83 : Croquis du quartier Ḥizyaz 343
Figure 84 (Tableau) : Répartition des commerces par type dans les nouveaux centres ... 344
Figure 85 : Répartition des commerces dans les nouveaux centres selon le type d'établisement, leur état général et le nombre d'employés 345
Figure 86 : Années d'implantation des commerces dans les pôles péricentraux, les centres périphériques et les centres élémentaires 346
Figure 87 : La place al-Taḥrîr à la fin des années 1960 (extrait de Burgat, 2004) 357
Figure 88 (Photographie) : La place al-Taḥrîr en 2006 357
Figure 89 (Photographie) : Villa du quartier Ḥadda-Madîna 1 360
Figure 90 (Photographie) : Villa du quartier Ḥadda-Madîna 2 360
Figure 91 (Photographie) : L'ingénieur-urbaniste français Alain Bertaud en train d'effectuer le relevé topographique pour le tracé du *Ring Road* à Sanaa en 1971 ... 372
Figure 92 (Photographie) : Boulevard Sittîn, entre 'Aṣir et Madhbaḥ 373
Figure 93 (Photographie) : Nouvelle rocade (inachevée en 2006) reliant les hauts de 'Aṣir au pied du village Ḥadda 373
Figure 94 (Photographie) : Allées intérieures de Madînat al-Ḥamdî, au nord-est de Sanaa 377
Figure 95 : Dépliant publicitaire et photographie du compound *Tourist City* 379
Figure 96 : Les districts du Grand Sanaa en 2006 383
Figure 97 (Photographie) : Mosquée du Président Ṣâliḥ, en construction, Ḥadda Nord 389
Figure 98 (Photographie) : Souk Abû Luḥûm (Ḥaṣaba), en construction 397
Figure 99 (Photographie) : Souk au *qât* al-Khawlâni (Dâr Salm), avant l'ouverture des échoppes 397
Figure 100 (Photographie) : Collecteur de taxes de la gare routière de Ḥizyaz, recevant du *qât* d'un ami 410
Figure 101 : Dépliant publicitaire pour la compagnie de taxis *Raha* 414
Figure 102 (Photographie) : Taxis *Raha* en stationnement à Madhbaḥ 414

Figure 103 : Dépliant publicitaire pour l'hôpital *Ibn Sîna* à ʻAṣir 416
Figure 104 (Photographie) : Les deux flancs de la colline de Madhbaḥ 420
Figure 105 (Photographie) : Bidonville et *Akhdâm* dans la rue qui mène à *al-Andalus University* (Dâr Salm) 420
Figure 106 : Plaquette publicitaire pour *University of Science and Technology* à Madhbaḥ 421
Figure 107 : Plaquette publicitaire pour *al-Andalus University* à Dâr Salm 421
Figure 108 (Photographie) : Bâtiment de *University of Science and Technology* (Ḥârat al-Layl, Madhbaḥ) 421
Figure 109 (Photographie) : Entrée principale de *al-Andalus University* (Dâr Salm) 421
Figure 110 : Attribution de permis de construire par districts en 2001 et 2004 423
Figure 111 : Plaquette publicitaire pour l'entreprise YECO 425
Figure 112 : Plaquette publicitaire pour l'entreprise YK 425
Figure 113 (Photographie) : Bâtiment construit par la YECO à Madhbaḥ 425
Figure 114 (Photographie) : Compound construit par la YK à Ḥadda Sud 425
Figure 115 (Photographie) : *Dabbâb*, taxis, bus et *pick-up* à l'entrée Nord de la vieille ville (Bâb Shuʻûb) 446
Figure 116 : Domiciliation des habitants interviewés et mobilités quotidiennes de deux d'entre eux 447
Figure 117 (Photographie) : Attractions du parc *al-Sabʻîn*, Ḥaṣaba 476
Figure 118 (Photographie) : Sculptures ornementatoires de carrefour 485
Figure 119 (Photographie) : Souk au *qât* de Madhbaḥ 505
Figure 120 (Photographie) : Terrasses, *bûfiyya* et cafés à ʻAṣir 508
Figure 121 (Photographie) : Vue sur l'Ouest de Sanaa depuis le parc de ʻAṣir 511
Figure 122 : Publicité pour le *fast food* KFC situé dans le quartier Ḥadda 520
Figure 123 (Photographie) : Rue cassée du quartier populaire Nuqûm, à l'est de la vieille ville de Sanaa 525
Figure 124 (Photographie) : Cellules marchandes délabrées du souk principal du quartier Nuqûm 525
Figure 125 : Les recompositions des rapports centre-périphérie à Sanaa : essai de schématisation 538

Liste des annexes

Annexe 1 : Protocole d'enquête : tableau de relevé des activités commerciales et questions ouvertes aux commerçants - Ḥaṣaba 575

Annexe 2 : Protocole d'enquête : tableau de relevé des activités de service et questions ouvertes aux responsables - Ḥaṣaba..... 576

Annexe 3 : Protocole d'enquête : fiche signalétique de souk - Ḥaṣaba..... 577

Annexe 4 : Protocole d'enquête : fiche signalétique de gare routière - Ḥaṣaba..... 578

Annexe 5 : Protocole d'enquête : plan de quartier (fonds : Secrétariat de la capitale, 2006) servant à localiser les activités - Ḥaṣaba..... 579

Annexe 6 : Extrait du carnet de terrain, Shumayla, avril 2006..... 580

INTRODUCTION

« Elle était petite-alors-
Aussi petite que mon petit chagrin
Sans entrailles
Et sans canines de caoutchouc et de fer
Comment est-Elle devenue si flasque
Et aussi large que mes douleurs grandissantes ?
Comment ses nouveaux quartiers ont-ils eu l'audace de porter le chapeau de l'isolement et les lunettes du déguisement ?!
Et comment ont-ils pu surpasser les vieux quartiers par les boîtes de nuit rouges et les plumes artificielles ?!
Ces nouveaux quartiers manquent d'amoureux.
Ceux qui viennent à Sanaa des lieux lointains
S'éprennent d'Elle dans sa vieille tenue
Mon cœur se rappelle des jours où Elle
Lisait les feuilles du soleil et de la pluie
Mangeait « le sorgho » et cueillait – dans sa solitude distraite – les roses des loisirs »

'Abd al-'Azîz al-Maqâliḥ
Le livre de Ṣan'â' (traduction de Malaka Abyaḍ), 2004.

Ces vers du poète sanaani 'Abd al-'Azîz al-Maqâliḥ traduisent un malaise.

Ils reflètent les affres des transformations urbaines, et du changement plus généralement. La vieille ville de Sanaa, *« dans sa vieille tenue »* – circonscrite à l'intérieur de ses murailles, comprenons-nous –, est opposée aux *« nouveaux quartiers »*, qui auraient *« surpassé »* les anciens, avec *« leurs canines de caoutchouc et de fer »*. Le regard posé par al-Maqâliḥ sur l'évolution de Sanaa est celui d'un homme inquiet, d'un amoureux qui ne reconnaît plus sa belle ! Sa vision, largement dichotomique, est négative, quelque peu découragée et assurément nostalgique. Non contente de répondre aux charmes de la poésie moderne, elle fait également écho à certaines représentations actuelles d'habitants de la vieille ville qui n'évoquent leur cadre de vie qu'en termes passéistes et mythifiés.

Après celle du poète, la vision du scientifique apparaîtra bien fade… Et les quelques centaines de pages dont nous disposons ici pour en exposer les détails n'y changeront rien.

Nos préoccupations ne sont pourtant pas si éloignées de celles du poète al-Maqâliḥ, à savoir caractériser les processus de transformation urbaine survenus à Sanaa au cours de ces dernières années. Sans lyrisme et sans émotion (ou presque), mais avec méthode et rigueur scientifique – du moins, nous l'espérons –, sans oublier les outils et les techniques de la géographie sociale contemporaine.

Au risque donc de déconstruire certains mythes, sans pour autant occulter la dimension sensible de l'espace, au risque aussi d'être un peu laborieux dans la construction de l'argumentaire – effet indésirable de l'élaboration d'un protocole d'enquêtes minutieuses et de leur conduite sur le terrain –, nous avons souhaité effectuer une lecture fine – une analyse, dit-on plus simplement – des principaux changements.

Cadrages

Certes, le changement, les transformations, touchent toutes les sociétés urbaines contemporaines, mais avec une intensité et des effets inégaux. Dans la capitale du Yémen, force est de constater qu'ils ont été profonds, massifs et continus depuis quatre décennies au moins, comme le révèlent particulièrement la démographie – la croissance urbaine annuelle avoisine les 10 % depuis deux ou trois décennies, la ville est au moins bi-millionnaire depuis le début des années 2000, – et l'occupation du sol – les quartiers *extra muros*, dont les premiers ne sont pourtant apparus qu'à la fin des années 1960, constituent aujourd'hui vraisemblablement 97 % de la surface totale de la ville. Quelques chercheurs anglais, allemands, français et yéménites principalement, auxquels nous sommes extrêmement redevable, ont tenté de rendre compte de ces dynamiques urbaines très récentes et de leurs effets sur les structures politiques, économiques et sociales locales : R.-B. Serjeant et R. Lewcock (1983), dans le cadre d'une étude monographique faramineuse ; N. Fergany (1982) et G. Meyer (1993), qui ont étudié les effets des dynamiques migratoires sur le développement urbain ; H. Kopp et E. Wirth (1994), en resituant la vieille ville dans son nouveau contexte urbain ; G. Grandguillaume, F. Mermier et J.-F. Troin (1995), en se focalisant sur les problèmes et les enjeux que pose la croissance urbaine ; P. Maréchaux (1980), F. Varanda (1994) et P. Bonnenfant (1995), sensibles aux transformations spectaculaires des formes architecturales ; H. Eckert (1991) et J. Feiner (1997), en évaluant les impacts des changements socio-spatiaux sur le patrimoine ; A. al-Kabab (1991) et A. al-Jarbani (2003), en analysant l'évolution des procédures officielles d'aménagement du territoire et le système des collectivités locales ; W. Dostal (1979) et F. Mermier (1997), en analysant les bouleversements du monde marchand et de la citadinité.

Depuis 2003, date de la réalisation de notre premier travail – modeste – de recherche à Sanaa, nous avons nous-mêmes cherché à faire état des dynamiques qui façonnent la capitale yéménite à plusieurs échelles. Notre mémoire de maîtrise (Stadnicki, 2003) a ainsi été consacré à l'étude du fonctionnement d'un quartier, Bâb al-Sabâḥ – une échelle bien adaptée, pensons-nous, à l'initiation à la recherche urbaine –, un quartier qui fait le lien entre la vieille ville et le centre économique « moderne ». Nous avons observé à cette occasion quelles étaient les incidences qu'une situation à l'interface de deux « ensembles urbains » fortement différenciés, que cette « double appartenance » pourrait-

on dire encore, pouvait exercer sur les pratiques socio-spatiales et les représentations des usagers ; nous avons, pour ce faire, mis plus particulièrement l'accent sur les formes d'interpénétration, les hybridations, qui surviennent dans l'espace public du souk.

Pour notre mémoire de DEA (Stadnicki, 2004a), nous avons étendu nos observations aux autres principaux espaces situés aux portes de la ville, Bâb al-Yaman au Sud et Bâb Shu'ûb au Nord, qui présentent un certain nombre de caractéristiques communes liées à leur fonction d'entrée de ville, leur aspect composite ou encore l'intensité des interactions sociales qui s'y déploient. Nous concluions alors que ces « espaces portiers » constituaient des lieux-synthèse de l'urbanité sanaanie, par ailleurs difficilement palpable parce qu'en profonde transformation. Parallèlement, nos observations empiriques nous ont amené à identifier, en lointaine périphérie, trois autres espaces (Dâr Salm au Sud, 'Aṣir à l'Ouest et Madhbaḥ au Nord-Ouest) qui, dans leurs formes et fonctions, semblaient posséder nombre d'attributs des portes de ville précédemment analysées. Un travail comparatif a alors été entrepris dans le but de voir en quoi ces quartiers en formation s'inscrivaient dans la reproduction d'un phénomène de porte, soit par le transfert direct de certaines activités du centre vers la périphérie, soit par la répétition spontanée de certains agencements/aménagements « traditionnels ». Chemin faisant, la comparaison a également fait apparaître quelques différences dont l'origine est à rechercher dans l'évolution des modes de production de l'espace dans le Grand Sanaa au cours de ces dernières années. Ces différences, cependant, n'affectent ni la capacité de polarisation de ces nouveaux lieux, ni leur mixité socio-fonctionnelle. Plus encore que de simples nouvelles portes, nous nous demandions alors s'il ne pourrait pas s'agir là de nouvelles centralités ? À la fin de notre DEA, la question restait ouverte.

Il était, dès lors, impossible de nous en tenir là. Fort de ces premières expériences de recherche sur le terrain sanaani[1], nous ne pouvions que prolonger le trait – un trait double en réalité, celui de l'investigation des quartiers en émergence de la périphérie sanaanie et celui de l'investissement de cette question des nouvelles centralités –, un impératif suggéré par la rapidité de la croissance urbaine et l'intensité des reconfigurations territoriales, dont nous estimions être un témoin privilégié.

Précisons que la centralité n'est pas envisagée, dans cette thèse, comme une entrée conceptuelle à proprement parler, mais comme un moyen – un prétexte ? – pour approcher, de façon plus générale, les processus de transformation urbaine, comme ont tenté de le faire avant nous les quelques chercheurs susmentionnés. En fait, c'est dans sa relation dialectique avec le processus de recomposition sociale et spatiale que la question

[1] Avec le recul, nous réalisons facilement à quel point ces deux expériences ont été nécessaires, ne serait-ce que pour nous familiariser à ce terrain spécifique, à la langue arabe, aux méthodes de recherche en sciences sociales, etc.

des centralités est abordée ici. Celle-ci ne porte donc pas directement sur la centralité urbaine, à la manière d'un J.-S. Bordreuil (1987) ou d'un L. Devisme (2005), qui ont contribué à en renouveler l'appareil théorique, mais sur ce qui se produit *sur* et *dans* l'espace social lorsque des expressions de la centralité se manifestent en périphérie d'une ville comme Sanaa. Ce sont *in fine* les interrelations entre le processus de formation de centralités périphériques et celui de recomposition socio-spatiale, et non pas tant les effets de l'un sur l'autre (ou de l'autre sur l'un), qui nous intéressent dans ce travail. La nature dialectique de la relation entre ces deux processus ne peut toutefois nous éviter de les caractériser et de les approfondir individuellement – ou, plus justement, en parallèle – et d'en définir avant toute chose les principales dimensions.

Les réflexions sur la centralité urbaine résultent généralement de travaux s'étant focalisés sur les centres des villes. Autrement, dit, le rapport entre la centralité et l'espace urbain a souvent été analysé à partir de la dynamique des centres-villes, en observant « comment la société produit du centre » (Lévy, 1987 ; Chevalier, Peyon, 1994), mais aussi, plus précisément, en analysant les actions de production et d'aménagement des espaces centraux par les pouvoirs publics (Melé, 1996), ainsi que, plus fréquemment, les usages et les images qui leur sont associés, la force symbolique qui s'en dégage (Monnet, 1993 ; Madœuf, 1997 ; Dris, 2001 ; etc.). Si ces travaux prennent malgré tout soin de préciser que la centralité ne se résume pas à l'espace central[2], plus rares sont ceux qui analysent la manifestation de ce phénomène hors de l'espace historique et/ou « moderne » du centre-ville.

Qu'entend-on alors par « nouvelles centralités » ou « centralités périphériques » ? Est-ce que la formation de figures centrales en dehors des périmètres des centres-villes est susceptible d'avoir des incidences sur les formes et les contenus de la centralité ? Et si nous commencions par relativiser la nouveauté du phénomène, ce que ne nous invite pas forcément à faire l'expression « nouvelle centralité », popularisée par le vocable urbanistique français ? Il semblerait en effet que, comme l'indique L. Devisme (2000), ce ne soit pas tant le déplacement de la centralité dans la ville qui est nouveau que les motivations des intentions politiques par rapport à la centralité. En remettant en perspective ce processus – le déplacement de la centralité –, il montre que la géographie des époques antique, médiévale, moderne et contemporaine atteste de plusieurs types de centres périphériques, lesquels se caractérisaient par les activités d'échange et de maîtrise des échanges. Il mentionne ainsi les basiliques chrétiennes qui apparaissent dans l'espace suburbain dès l'antiquité tardive, le développement des « noyaux préurbains » lors de la

[2] A. Madœuf (1997 : 293) indique par exemple que « les éléments de définition varient avec le temps, le centre d'une ville évolue, et même le singulier n'est plus de mise dans les mégapoles qui comptent des centres ou un ensemble central ».

renaissance urbaine du XII^{ème} siècle en France, qui « renversaient la hiérarchie par rapport à la cité ancienne » (*op. cit.* : 178), ou encore la naissance de nouveaux agglomérats autour des usines et des gares lors de la première révolution industrielle. Ces exemples semblent prouver que, très tôt, « la place des centres secondaires dans la dynamique urbaine apparaît décisive » (*op. cit.* : 179). Dans le même ordre d'idées, mais avec un sens de la provocation plus affirmé, P. Gentelle (2005) affirme que la création de nouvelles polarités commerciales dans les villes des sociétés occidentales n'est rien d'autre que la « réinvention du souk » [3], structure motrice de l'organisation des villes de l'actuel monde arabo-musulman depuis l'antiquité. Il voit même dans la récente restructuration de ces polarités en « lieux de vie » dotés de divers services, de loisirs et de nouveaux quartiers d'habitations un rapprochement continu à la figure intemporelle du souk. Rien de nouveau sous le soleil des périphéries urbaines, devrait-on donc reconnaître avec P. Gentelle ! Pourtant, force est de constater un renouvellement des intentions politiques et d'aménagement par rapport à la centralité en périphérie, comme le montrent la multiplication, à la fin du XX^{ème} siècle, des projets de villes nouvelles, puis de technopôles, dans les banlieues des grandes villes françaises et la diffusion de la culture du projet urbain, dans certaines agglomérations méditerranéennes par exemple, visant expressément à recréer de la centralité sur les marges physiques des villes. Dans les discours de légitimation politique officiels – désengorgement de la centralité primatiale dans un cas, performance économique et innovation/internationalisation des pratiques urbanistiques dans l'autre, ou bien encore « mix » de ces différents registres – transparaissent de plus en plus des réflexions sur les possibilités de (re)créer du regroupement, de la rencontre, dans des contextes urbains aujourd'hui plutôt dominés par la logique de l'écart et la réduction des espaces publics. Les intentions qui président à la réalisation de nouvelles centralités, les discours des acteurs chargés de les mettre en place et la « réception » de ces projets par les habitants ont notamment été étudiés, en France – on s'en tiendra aux productions les plus récentes –, par T. Saint-Julien et R. Le Goix (2007), S. Thibault et L. Devisme (2001), L. Devisme (2005), E. Gallot-Delamézière (2005) [laquelle insiste d'ailleurs sur la difficulté qu'il y a à créer des espaces qui soient à la fois des centres fonctionnels et des centres signifiants], et, dans l'aire culturelle qui nous intéresse plus particulièrement, par D. Nouralichachi (1996), N. Hamzaoui Oueslati (1998), G. Boudisseau (2001), P.-A. Barthel (2006a), N. Kerdoud (2008)[4], etc. Nous renseignerons nos développements de leurs conclusions.

[3] « Recréer le souk hors de la ville est certainement l'une des inventions les plus ébouriffantes de la civilisation occidentale actuelle. Qu'il est doux de devenir « post-moderne » ! Réhabilitons Alphonse Allais, ce « pré-post », et son idée farfelue de mettre les villes à la campagne » (Gentelle, 2005 : en ligne).

[4] Les terrains étudiés sont, par ordre de citation, Téhéran, Tunis, Beyrouth, Tunis et Constantine.

Mais, on ne peut sincèrement pas réduire l'ensemble des nouvelles centralités urbaines aux projets politiques cherchant à instituer la centralité, parfois avec succès, parfois sans. Or, les analyses sur la production de centralités périphériques et leurs usages/images dans des contextes de croissance urbaine intensive et non planifiée semblent pourtant faire défaut. Plusieurs explications sont possibles : premièrement, les propositions théoriques relatives aux mouvements/déplacements de la centralité sont encore trop rares pour que l'on puisse aisément aborder ces processus, qui plus est sur certains terrains des villes des « Suds » peu « courus » par les chercheurs (et les théoriciens) de l'urbain ; deuxièmement, la non-fixité des tissus urbains peut apparaître comme peu propice à l'apparition de centralités périphériques, si tant est qu'on imagine ces dernières comme des figures stabilisées, alors que, au contraire, il faut les appréhender comme des espaces extrêmement mouvants, soumis aux aléas de l'ensemble des reconfigurations territoriales en cours, et donc en aucun cas définitifs ; troisièmement, en l'absence d'indicateurs fiables évaluant la densité et la diversité des espaces urbains – « couple » habituellement retenu pour définir la centralité –, il faut souvent aller chercher dans les logiques d'implantation des activités et les pratiques spatiales des citadins d'autres indices de centralité, ce qui, en soi, revient à adopter une posture spécifique qui ne fait pas toujours l'unanimité (nous y reviendrons).

D'aucuns n'ont cependant pas hésité, il faut bien le reconnaître, à utiliser la notion de centralité pour qualifier certaines formations socio-spatiales périphériques spontanées, induites par des acteurs privés voire des « citadins ordinaires » (Berry-Chikhaoui, Deboulet, 2000) en marge (ou en l'absence) d'une organisation instituée « par le haut ». Retenons simplement, avant de les développer ultérieurement, le cas des nouvelles centralités produites par les négociants à Abidjan étudiées par S. Bredeloup (2005), ou encore les centralités « immigrées », « minoritaires », « souterraines », observées par A. Tarrius (2000), M. Péraldi (2001), A. Raulin (2001), A. Hayot (1988) dans des quartiers pluriethniques de grandes villes françaises (la Goutte d'Or à Paris, Belsunce à Marseille). Ces travaux ont permis de faire accepter l'idée que la centralité pouvait être le produit des actes et des représentations des citadins et qu'elle pouvait – tout en étant, à l'origine au moins, impulsée par le « bas » –, venir concurrencer les centralités planifiées, autant sur les plans économique que symbolique. Ils permettent également, en montrant que l'excentricité (entendue ici comme l'éloignement du centre) spatiale n'engendre pas forcément l'excentricité sociale, d'amorcer une réflexion sur la dialectique remodelant les territoires de la centralité et de la marginalité (Moncomble, 1983). Les périphéries des villes des « Suds » ne sont-elles cependant pas également détentrices d'un capital de centralité qui ne se réduise pas à une fonction « minoritaire » ou encore « souterraine », bien que, dans les exemples susmentionnés, le vocabulaire semble desservir la réalité,

étant donné l'importante force d'attraction de ces centralités, l'inscription des acteurs qui leur donnent corps dans des réseaux internationaux, etc. ?

Le temps n'est-il pas venu de changer nos approches des « nouvelles centralités » urbaines, ou du moins le vocabulaire qui les définit ? Prendre un peu de distance avec le paradigme centre/périphérie qui pose les relations entre ces deux objets en termes de domination et de dépendance est une chose, concevoir certains espaces suburbains comme des centralités polyvalentes, polyfonctionnelles, polyrythmiques, comme des « lieux du multiforme citadin » selon la formule de N. Beyhum (1989) appliquée au centre de Beyrouth, comme des produits de l'investissement (inégal) de l'ensemble des acteurs de la fabrique urbaine et, enfin, comme des espaces d'inscription de recompositions socio-spatiales affectant l'ensemble de la société urbaine, en est une autre. Nous tâcherons de nous tenir à cette idée.

Comme nous l'indiquions précédemment, la centralité n'est, pour nous, intéressante à étudier qu'en ce qu'elle éclaire les processus de recomposition socio-spatiale en cours dans les grandes villes, lesquels sont par ailleurs difficilement appréhendables d'un bloc, surtout si l'on rejoint M. Roncayolo pour qui, dans la conclusion qu'il apporte en 2001 au cinquième volume de l'*Histoire de la France urbaine*, la mutation (des espaces urbains et des sociétés urbaines) paraît aujourd'hui se substituer à leur croissance, qui a longtemps prévalu dans les analyses de l'urbain. Les recompositions socio-spatiales, en tant que conséquence, au niveau de l'espace et de la société, des grands changements structurels, en particulier économiques et démographiques, qui affectent les États, sont un vaste sujet de géographie. Les nouvelles centralités en périphérie, lesquelles sont autant conséquences et causes de ces recompositions socio-spatiales, en sont aussi un condensé, une synthèse. Elles permettent d'appréhender d'abord les logiques actuelles du redéploiement spatial des activités économiques, lesquelles sont universellement soumises à une dynamique de périphérisation. Elles autorisent ensuite d'aborder les nouvelles pratiques de mobilité, à savoir l'adaptation des pratiques spatiales à la figure de la « ville-mobile » (Dubois-Taine, Chalas, 1997), d'une part, et les constructions territoriales liées à ces pratiques d'autre part. Elles rendent également possible la compréhension de l'évolution des modes de gestion et de régulation sociale et politique, autrement dit la réactivité des acteurs publics face aux reconfigurations territoriales et leur implication dans ce processus. Elles permettent encore de saisir l'évolution des modes d'inscription des sociabilités dans l'espace, ou, plus généralement, la façon dont les espaces publics sont aujourd'hui « réinventés » (Ghorra-Gobin, 2001), et enfin, corrélée à cette dernière forme de recomposition socio-spatiale, l'évolution des identités urbaines, qui sont refaçonnées, voire recréées, par l'ensemble des mutations des formes et des fonctions urbaines (Bernié-Boissard, 2004). Rien ne sert de prolonger ici plus cet inventaire des formes de recomposition socio-spatiale qui se donnent à voir avec une acuité particulière dans

l'espace des centralités périphériques en formation à Sanaa, un inventaire par ailleurs non exhaustif, mais déjà trop ambitieux pour être satisfait par un jeune chercheur travaillant seul. Il est impensable en effet que nous apportions à chacun de ces aspects du processus de recomposition socio-spatiale des éclairages très fournis. Nous pouvons en revanche tenter de voir comment ils s'articulent à la formation de centralités périphériques, à la fois parce que ces dernières en sont un espace-support privilégié et un accélérateur de plus en plus puissant. Ce travail d'analyse des interactions entre recompositions socio-spatiales et formation des centralités en périphérie est finalement une occasion de plus de montrer, comme tentent de le faire, depuis 2005, les membres du programme de recherche *Faire la ville en périphérie(s) ?*, dont les chefs de file sont les chercheurs de l'équipe à laquelle nous sommes rattaché[5], que l'avenir de l'urbain se joue et, dans bien des cas, s'invente en périphérie.

Avant d'exposer plus précisément nos hypothèses de recherche ainsi que la façon dont s'organise ce travail, il nous est apparu nécessaire de présenter comment nous nous positionnons par rapport à certains débats théoriques et approches méthodologiques actuels, tout comme il nous a semblé nécessaire d'apporter quelques informations sur les spécificités du terrain sanaani.

Positionnements

Tout travail de recherche est inscrit dans un débat scientifique, un champ théorique, voire un courant de pensée, et les modalités de cette inscription doivent être précisées. Tout travail de recherche doit pouvoir servir la science, d'une manière ou d'une autre, et le chercheur ne doit s'écarter de cet objectif sous aucun prétexte. Il est cependant préférable – selon nous – d'aborder un travail de recherche avec l'ambition d'apporter des réponses mineures à des sujets majeurs plutôt que des réponses majeures à des sujets mineurs. Le respect de ce principe nous aidera à assumer certains paradoxes propres à notre expérience de recherche. Par ailleurs, en nous inscrivant dans un débat scientifique actuel, nous espérons pouvoir mieux gérer les tiraillements qui peuvent survenir entre un cadre géographique relativement singulier – la ville de Sanaa au Yémen – et des notions, voire même des processus, généraux – la centralité, les recompositions socio-spatiales. En effet, l'originalité des faits observés sur le terrain n'est pas incompatible avec l'universalité de certains phénomènes sociaux, économiques, politiques qui marquent les sociétés urbaines contemporaines. D'où l'intérêt porté à la comparaison – non investie « terme à terme » dans ce travail, mais plutôt, à certains moments précis, en contrepoint –, laquelle permet de replacer les études locales dans un contexte plus général. Dans le même ordre d'idées, la primauté donnée au travail de terrain, que nous assumons totalement et

[5] UMR 6173 CITERES-EMAM.

justifierons plus loin, ne nous empêche en aucun cas d'amorcer une réflexion sur les formes et les évolutions des spatialités contemporaines.

Pour une remise en question de « la ville qui se défait »

« L'éclatement de la ville traditionnelle est un phénomène évident mais dont le sens n'est pas évident » (Lefebvre, 1971 : 4). Alors que plusieurs auteurs mettent en exergue « la disparition d'une certaine manière locale de vivre institutionnellement ensemble, qui fut le propre de ces entités dotées d'une identité et qu'on appelait les villes » (F. Choay, citée par T. Paquot, *in* Paquot, Lussault, Body-Gendrot, 2000 : 7), nous préférons voir, à travers les processus actuels d'urbanisation, des formes inédites d'urbanité, de citadinité et d'identité qui traduisent l'émergence de nouveaux modes de production de l'urbain et de nouvelles façons de vivre la ville[6]. Certes, personne ne peut plus nier aujourd'hui que la ville, dans sa forme originelle, comme l'indique par exemple F. Choay, s'est diluée dans un « urbain » protéiforme et multidimensionnel. C'est à ce titre que M. Lussault (*in* Paquot, Lussault, Body-Gendrot, 2000) préfère, à la traditionnelle définition du mot ville, une analyse davantage conforme à la réalité géographico-sociale des actuelles entités territoriales. O. Mongin (*in* Roncayolo *et alii*, 2003) parle même de « l'après-ville » pour signifier l'entrée dans le monde de l'urbain généralisé et pour pointer une série de ruptures qui caractérisent ce « passage ». T. Paquot, quant à lui, affirme que l'urbain se distingue de la ville parce qu'il se manifeste au cours de l'éclatement de cette dernière. Et d'ajouter que l'urbain n'est pas une forme spatiale qui viendrait recouvrir la ville, mais un nouvel « espace-temps » : L'urbain « n'accepte pas une simple délimitation physique mais se déploie dans une nouvelle organisation des temporalités du quotidien » (*in op. cit.* : 30).

Si la communauté des chercheurs spécialistes se prépare donc depuis déjà plusieurs années à célébrer « le règne de l'urbain et la mort de la ville » (Choay, 1994), elle se divise lorsqu'il s'agit de traiter le problème. Les uns accusent toujours le coup de la « désagrégation de l'*urbs* » (*op. cit.*). Les autres – sont-ils plus optimistes ? – voient dans les reconfigurations en cours une démultiplication des « possibles urbains ». Les points de vue sur l'actuelle question urbaine divergent donc. « Quand la ville se défait », qui est le titre d'un numéro thématique de la revue *Esprit* paru en 1999, est aussi une formule qui résume assez bien l'un de ces points de vue. J. Donzelot (1999 : 88), coordonnateur de ce numéro, écrit : « La ville éclate ainsi, comme les nations se balkanisent, par l'effet d'une logique qui porte chacun à ne plus subir le préjudice économique, sécuritaire, éducatif, qu'entraîne la proximité avec ceux qui n'ont pas les mêmes avantages que soi. Tel est

[6] Ce débat renvoie d'emblée à un problème : faut-il privilégier les analyses de la ville divisée – fragmentée – ou celles qui consistent à observer la ville comme un tout – qui fait société (Lévy, 2004) ?

actuellement le problème de la ville. Il repose la question des termes de l'échange social pour qu'existe un partage de l'espace ». L'argumentaire de J. Donzelot repose principalement sur la critique des aménagements urbains producteurs de fractures sociales, lesquelles ne cessent de s'accentuer, dans la ville postindustrielle, sous la menace de la montée des « incivilités » et de la banalisation d'un « urbanisme affinitaire ». Ces incivilités ou « insocialités » se manifestent par le reflux de chacun dans sa sphère privée et par la limitation des déplacements dans les espaces publics, qui détruisent une certaine « qualité de la vie en ville ». Quant à l'urbanisme affinitaire, il renvoie, selon J. Donzelot, à la prévalence des relations « électives, sélectives et excluantes » dans les nouveaux espaces urbains. Concrètement, ce qui préoccupe J. Donzelot et nombre d'autres chercheurs, c'est la segmentation sociale des espaces urbains, la montée de l'individualisme perceptible à travers les pratiques spatiales et résidentielles (évitements et confinements propres au mode de vie périurbain, multiplication des cités résidentielles fermées, etc.), l'assignation territoriale des habitants les plus pauvres, etc. Pour atténuer voire supprimer ces différentes fractures, la seule préconisation de la mixité sociale dans l'habitat ne suffit plus, J. Donzelot en est bien conscient. Les solutions pourraient venir des pouvoirs publics s'ils faisaient davantage montre d'une capacité à « faire société », comme par exemple par la création d'instances politiques à la mesure des nouvelles limites acquises par les aires urbaines après l'étalement spatial. Cette alternative s'avère particulièrement hypothétique dans les villes des pays en développement où les pouvoirs municipaux se révèlent bien souvent incapables d'anticiper et de gérer la croissance urbaine. L'urbain contemporain mettrait donc à mal les structures sociales et politiques de la « cité ». À en croire O. Mongin (*in* Roncayolo *et alii*, 2003), il poserait également un problème de lisibilité et de définition des différentes parties de la ville. L'après-ville, d'après l'auteur, fragilise le « lieu traditionnel », qui résiste difficilement au « monde des flux », et les espaces publics, qui se retrouvent réduits aux espaces de loisirs et de commerces. Les effets conjugués de l'étalement urbain et de la mondialisation conduiraient donc – mais est-ce seulement contestable ? – à une certaine homogénéisation des formes et des fonctions de la ville. C'est également l'avis de J.-S. Bordreuil (*in* Paquot, Lussault, Body-Gendrot, 2000) qui, parlant de « la ville desserrée », se montre pessimiste, car les évolutions prévisibles conduisent d'après lui à « la fin des territoires » et à « l'érosion de l'identité ».

Mais existe-t-il alors un autre discours sur les configurations actuelles des espaces urbains ? Y a-t-il de la place pour un autre « état des lieux urbain » ? Sans basculer dans l'optimisme naïf, nous pensons que l'amplification actuelle du phénomène urbain laisse entrevoir, en marge des processus dominants susmentionnés – qu'une fois encore, il ne s'agit pas de contester –, de nouveaux rapports à l'urbanité, voire une nouvelle « invention de la ville » (Agier, 1999). Dit autrement, nous pensons qu'il convient de ne

pas occulter le fait que le processus de fragmentation urbaine (en nous gardant bien de le minimiser) puisse générer, comme nous le verrons pour Sanaa, de fortes identités micro-locales, à l'échelle du quartier, commandées par des revendications territoriales fortes et par un désir manifeste d'appartenir à la ville. De même, dans certains quartiers d'habitat non réglementaire des villes des « Suds », certaines pratiques d'appropriation des lieux traduisent un rapport familier à la ville, qui va bien au-delà du seul lieu domestique (réseaux de maisons voisines, lieux de travail, d'approvisionnement et de loisirs). Les analyses micro-scalaires semblent donc révéler qu'il existe dans les zones urbaines d'extension récente, des interactions sociales évidentes et des pratiques citadines manifestes[7], dissimulées, il est vrai, par un manque flagrant de cohésion (pour ne plus dire mixité) à l'échelle globale de l'agglomération et par des faiblesses politiques. En bref, il semblerait que l'urbain apparaisse aujourd'hui aussi dans les espaces les moins décidés, les moins planifiés et, donc, dans ce que l'on pourrait nommer les « creux » et les « marges » de la ville. En suivant les recommandations de M. de Certeau (1980), qui nous invite à nous placer au plus près des « pratiques microbiennes, singulières et plurielles des citadins », ou encore celles de M. Agier (1999 : 9), qui n'hésite pas à « partir des lieux que les sujets occupent et non de la ville comme totalité », nous considérons donc qu'il est tout à fait possible d'apprécier là de réelles expériences de citadinité. Plus généralement, et en sortant du cadre micro-social des pratiques citadines, l'urbain, dans ses configurations actuelles, « permet d'en reconsidérer et même d'en comprendre certains aspects qui longtemps passèrent inaperçus : la centralité, l'espace comme lieu de rencontre, la monumentalité, etc. » (Lefebvre, 1971 : 5).

Les nouvelles configurations spatiales des villes sont donc si complexes et diverses que l'on ne peut pas les aborder au travers de l'unique prisme de la déstructuration. En effet, elles recèlent des composantes chargées d'un nouveau type d'urbanité. Ce sont elles que nous proposons d'analyser tout particulièrement.

Pour une « géographie du proche »

Notre positionnement nécessite que nous apportions quelques précisions quant à notre rapport aux objets étudiés et, plus précisément, quant à la pratique du terrain. L'adoption d'une démarche privilégiant l'observation empirique nous est très vite

[7] Ce phénomène ne semble pas non plus avoir échappé à B. Hourcade (1997 : en ligne) qui écrit, à propos de Téhéran : « Ces espaces nouveaux situés à la périphérie géographique de la capitale, ne sont pas des espaces marginaux, ce ne sont ni des bidonvilles ni des banlieues-dortoirs anonymes, mais de nouveaux espaces urbains populaires dont l'identité collective est souvent forte, et qui commencent à tenir leur place face au sept millions de Téhéranais. En se développant dans un contexte géographique et social d'un type nouveau, jusqu'ici inconnu en Iran, celui des zones périurbaines, entre ville et campagne, les banlieues de Téhéran forment un espace social et un paysage urbain original dont émerge une société d'un type nouveau, s'ouvrant délibérément vers le monde extérieur. Il s'agit là d'un des faits géographiques, sociaux, culturels, mais aussi politiques, les plus dynamiques et surprenants de l'Iran actuel ».

apparue comme une évidence, et ce pour trois raisons au moins. D'abord parce qu'elle accorde une place de choix aux enquêtes de terrain dans le dispositif de recherche, ensuite parce qu'elle nous semble être le meilleur moyen de considérer la ville avant tout comme un laboratoire de vie sociale (Joseph, 1984), enfin parce qu'elle n'interdit pas, loin de là, le travail réflexif *in situ*. Nous avons choisi, par conséquent, de nous appuyer principalement sur l'expérience et l'observation[8] pour explorer les contextes, les situations et les comportements *de* et *dans* l'espace urbain, qui sont les plus à même d'éclaircir les dynamiques, mutations et recompositions qui nous intéressent au premier chef. Cela revient, en quelque sorte, à suivre B. Lepetit et D. Pumain (1993) qui précisent que l'évolution des systèmes urbains doit être analysée à partir des interactions entre l'échelle microscopique des comportements individuels et l'échelle macroscopique des configurations urbaines.

Dans la recherche urbaine, seules les observations et analyses conduites sur le terrain constituent, selon nous, un apport fondamental à la connaissance géographique[9]. Reste à savoir de quel « terrain » on parle… Il peut sembler redondant aujourd'hui de critiquer les méthodes structuralistes qui concevaient les enquêtes en fonction de résultats « définis » avant la confrontation avec le terrain. Il n'est en revanche pas aberrant de souligner qu'il subsiste dans l'analyse urbaine des problèmes liés à un défaut d'articulation entre théorie et terrain. Certes, les travaux qui continuent de s'inscrire dans la tradition structuraliste d'un Castells (1972), reléguant le terrain au second plan par rapport au cadre théorique, se font de plus en plus rares. En revanche, certaines études, qui assument pourtant leur détachement vis-à-vis de ces méthodes et idéologies qui ont dominé la recherche sociologique jusque dans les années 1980, ne semblent toujours pas productrices de véritables enquêtes de terrain, ou du moins, si elles ont lieu, sont-elles trop souvent finalisées à partir d'hypothèses largement préconstruites. Les risques d'absence ou de déformation du terrain s'accentuent quand les travaux cherchent

---

[8] Il va sans dire que la réalisation d'enquêtes qui produisent du matériau « commandé » par la problématique de recherche rend forcément relatif l'empirisme prôné ici.

[9] Ce parti pris nous éloigne à l'évidence d'une géographie rationaliste qui considère que le monde existe en soi de manière extérieure à l'homme. Il nous rapproche par contre d'une géographie dite empirique que J.-F. Staszak (1997 : 18) décrit dans un de ses ouvrages : « Le chercheur peut assumer sa subjectivité, et accepter que la région qu'il étudie renvoie d'abord à sa propre représentation. Il accepte cette singularité et tente de la décrire du mieux qu'il peut. (…) Il est par ailleurs vide de sens de chercher les 'lois' de la géographie régionale par un autre moyen que l'observation, et encore faut-il rester prudent sur le statut ontologique de ces 'lois', qu'il ne faut pas réifier ». Mais il va de soi que ces deux mondes, objectif et subjectif, ne peuvent pas être étudiés indépendamment l'un de l'autre. Aucune des deux « géographies » ne peut alors emporter notre totale adhésion. Elles doivent être confrontées et discutées pour en tirer le meilleur : c'est le parti pris de la géographie béhavioriste qui « vise à rendre compte de l'action de l'homme dans le monde, à expliquer les comportements géographiques en prenant en compte le fait qu'ils participent des deux mondes » (*op. cit.* : 19). Cependant, la mise en relation de ces deux réalités, subjectives et objectives, bien plus complexe que ne le laisse l'entendre le courant béhavioriste, demeure au centre des préoccupations épistémologiques des géographes et, plus largement, des chercheurs en sciences sociales.

explicitement à appliquer à l'urbain des concepts idéologiquement connotés (d'origine marxiste, par exemple) ou renvoyant encore à des lois économiques ou modèles explicatifs éloignés des réalités spatiales contemporaines[10]. Nous pensons donc – mais nous faisons preuve sans doute en cela d'une excessive naïveté – que le terrain doit faire « foi » dans les recherches urbaines actuelles, même si nous restons conscient que ce dernier n'est pas plus « vrai » que la construction et l'interprétation que nous en faisons. Il y a donc un équilibre à trouver entre le traitement des données recueillies sur le terrain et le dispositif théorico-conceptuel préalablement mis en place. Mais il est vrai que le déséquilibre, dans l'autre sens, de certaines recherches dites « participatives » menées par des individus que les opinions politiques ont poussés vers une forme de militantisme engagé dans les quartiers populaires de certaines villes des « Suds », comme ce fut notamment le cas au Mexique (Hiernaux-Nicolas, 2003)[11], pose à son tour autant de problèmes de compréhension de l'objet de recherche. Prise de recul et distanciation doivent constituer une règle[12]. Recherche et « cause sociale » ne peuvent pas être confondues[13]. La démarche empirique, en tant que posture de recherche, doit bien entendu admettre ces contraintes, condition de sa légitimité. Et réaffirmer l'importance du terrain dans la recherche, urbaine de surcroît, est alors chose possible. Pourquoi pas à la manière de l'anthropologue M. Augé (1992 : 15-16), qui prône depuis plusieurs année une « anthropologie du proche », « de l'ici et du maintenant ». Il affirme que « tout ce qui s'éloigne de l'observation directe du terrain s'éloigne de l'anthropologie » (*op. cit.* : 17). Les géographes ne peuvent-ils pas se réapproprier cette citation, à condition, bien sûr, d'en préciser les termes ? Il ne suffit évidemment plus de dire, comme Vidal de la Blache, que « le géographe pense avec ses pieds », ou encore que « la géographie, ça se fait avec un sac à dos ! »[14], pour s'autoproclamer chercheur de terrain. D. Hiernaux-Nicolas (2003) propose une approche du « terrain » à laquelle nous adhérons pleinement. L'auteur

---

[10] Voir l'influence persistance des travaux de l'École de Chicago (Grafmeyer, Joseph, 1984). Des risques sérieux peuvent aussi provenir des travaux qui utilisent abondamment certains documents officiels qui se substituent au terrain ou encore de la généralisation des SIG (Systèmes d'Information Géographique), SMA (Systèmes Multi-Agents) qui, dans bien des cas, se substituent à l'analyse.

[11] Longue permanence sur le terrain, participation aux réunions publiques, occupations de terrain, propositions d'aides, appui logistique, etc.

[12] H. Vieillard-Baron (2007) explique, dans un article consacré à l'approche du terrain en géographie urbaine, que la proximité du chercheur avec son terrain de recherche n'exclut pas l'exigence d'une certaine maîtrise de la distance. L'équilibre, H. Vieillard-Baron dit l'avoir trouvé en gardant à l'esprit un triple impératif : l'inscription du terrain dans le temps historique, la comparaison et le renversement du questionnement – se demander si un quartier périphérique excentré ne constitue pas une forme de centralité nous paraît en être une bonne illustration…

[13] M. Davis (2006 ; 2007), dont les travaux sont pourtant reconnus à l'échelle internationale, fait partie de ces « chercheurs militants ». Posture militante également largement reprochée, comme nous avons pu personnellement en juger, à J. Ortiz (2007), enseignant-chercheur à l'Université de Pau, dont les travaux sur Che Guevara sont pourtant largement reconnus.

[14] Phrase prononcée par Jean Dresch dans une conversation avec Hadi Eckert et rapportée par ce dernier.

distingue les approches « exocentriques », où l'objet est étudié depuis l'extérieur dans un rapport très distancié, des approches « égocentriques », dans lesquelles le chercheur « fait partie » de son objet. Après avoir présenté les écueils propres à ces deux approches – domination des enquêtes quantitatives peu parlantes et lecture néopositiviste pour la première ; risque de reflet d'un « narcissisme individualiste radical » pour la seconde –, D. Hiernaux-Nicolas revendique un positionnement médian. Il est donc plus souvent possible, dit-il, « de penser de façon intermédiaire, c'est-à-dire de ne pas se situer 'en dehors', ni 'dedans', mais 'à côté'. Cela veut dire qu'il ne faut pas juger de façon externe, ni se fondre dans l'objet, mais plutôt se positionner de telle sorte à pouvoir comprendre sans juger, du fait de se situer 'avec'. C'est donc bien à une recherche d'accompagnement que nous faisons référence » (*op. cit.* : 31). D. Hiernaux-Nicolas indique que le champ urbain est le prétexte idéal à la fusion entre ces deux approches définies par la même importance accordée au terrain. D'une part, la recherche urbaine ne peut être qu'interdisciplinaire, si tant est que l'on admette que les faits urbains sont plus « complexes, changeants et insaisissables que jamais » (*op. cit.* : 32). Ces « objets » ne peuvent donc pas être saisis individuellement grâce à l'apport d'une seule discipline, ou grâce aux outils d'une seule méthodologie. D'autre part, l'établissement de ponts entre « l'exo » et « l'égo » permet de renouer avec les échelles. L'étude des micro-situations, comme nous l'expliquions précédemment, est une des clés de la compréhension des processus plus généraux d'urbanisation, y compris dans les agglomérations complexes et explosives des pays en développement. Seuls un décloisonnement du regard et une pratique assidue du terrain à grande échelle rendent pertinentes les études effectuées au préalable, de façon « externe » dira-t-on, à plus petite échelle. Nous nous sommes efforcé, dans notre approche du terrain sanaani, de mettre en œuvre ces enseignements.

C'est donc bien à travers un regard proche de la réalité empirique que nous prônons l'appréhension du phénomène urbain, précisément parce que les changements socio-économiques récents en ont profondément modifié et diversifié les formes et les fonctions, mais aussi parce que la pratique du terrain a, elle aussi, évolué. Elle nous donne aujourd'hui les moyens de mener à bien une analyse précise de ce laboratoire gigantesque de la vie sociale qu'est la ville. La « géographie du proche », autrement dit la pratique en profondeur du terrain, est à même, semble-t-il, d'en reproduire une certaine réalité.

Faut-il alors rappeler que cette démarche qui privilégie l'empirisme, notamment à travers l'importance accordée au terrain, n'est plus seulement l'apanage de la géographie classique qui « part de la description pour arriver à l'explication » (George, 1970) ? Nous rejetons ici les oppositions traditionnelles entre induction et déduction, à l'origine d'une

vision dualiste qui sclérose le débat scientifique[15]. N'y a-t-il pas par exemple, dans la démarche « transductive » développée par Lefebvre, une franche ouverture méthodologique ? « La transduction élabore et construit un objet théorique, un objet possible et cela à partir d'informations portant sur la réalité ainsi que d'une problématique posée par cette réalité. La transduction suppose un *feed back* incessant entre le cadre conceptuel utilisé et les observations empiriques » (Lefebvre, cité par L. Cailly, *in* Lévy, Lussault, 2003 : 232). Les réflexions lefebvriennes (qui n'ont pas été sans effet sur la généralisation de la démarche plus usitée que l'on nomme hypothético-déductive) ont-elles tant tardé à faire des émules que l'on se sente toujours obligé de légitimer une posture à dominante empirique en affirmant qu'elle n'interdit ni la problématisation ni la théorisation ? Dans certains cas, la réflexivité peut même se faire « sur le terrain », en simultané[16]. L. Mondada et O. Söderström (1994 : 88) recommandent ainsi aux chercheurs de poser des enjeux théoriques à travers une analyse empirique. Ils proposent de recourir à une « conception interactionnelle du terrain afin de repérer et de décrire des dynamiques constitutives du lien et de l'espace sociaux ». Tout ce qui concerne l'espace des sociétés quelles qu'elles soient et où qu'elles se trouvent nécessite en effet, plus que tout autre objet de recherche, de diversifier les modalités d'analyse pour bien en comprendre l'hétérogénéité.

Décrire la morphologie urbaine, observer les pratiques spatiales, expliquer les logiques d'acteurs

Toute démarche de recherche, même la plus empirique « sur le papier », requiert des méthodes *ad hoc* : « Ce n'est pas parce qu'on intègre la subjectivité des mondes intérieurs que l'on peut s'autoriser une approche impressionniste, sans rigueur » (Staszak, 1997 : 35). Cependant, là aussi, les possibilités sont multiples. Les choix effectués doivent être cohérents avec les postures adoptées face aux objets étudiés et sur le terrain. Dans notre cas, ces dernières ont induit des méthodes axées pour l'essentiel sur la description des morphologies urbaines, l'observation « directe » des pratiques spatiales et l'observation « indirecte » des logiques d'acteurs.

La morphologie urbaine, autrement dit « l'étude de la forme physique de la ville, de la constitution progressive de son tissu urbain et des rapports réciproques des éléments de ce tissu qui définissent des combinaisons particulières, des figures urbaines (rues, places et autres espaces publics…) » (Allain, 2004 : 5), est une des clés de la

[15] D'une manière générale, la vision dichotomique du monde social et des moyens dont on dispose pour le comprendre est contre-productive : inductif/déductif, idiographique/nomothétique, empirique/théorique. Il faut autant que possible dépasser ces oppositions duelles.

[16] D'après J.-F. Staszak (1997), descriptibilité et réflexivité sont deux ethnométhodes, qui ont leur pertinence en géographie. Elles fournissent un cadre qui permet de comprendre le monde en ce qu'il est construit et interprété.

compréhension des spatialités, prises au sens large. La dimension morphologique doit être réinvestie dans un souci de réarticulation du matériel et de l'immatériel, du spatial et du social. En effet, la morphologie urbaine n'est pas que la traduction matérielle de processus économiques et de décisions politiques. Comme l'écrit A. Berque (1994 : 121), les formes de l'espace servent à objectiver et qualifier l'organisation sociale. Il ajoute que « les formes bâties sont les 'agis' et les 'actants' des relations entre l'espace et le temps. S'interroger de façon nouvelle sur ces rapports doit éclairer les médiations multiples qui existent entre le monde de l'objet et celui du sujet ». C'est bien dans cette voie que nous tâcherons de nous diriger, une voie qui permet de restituer les articulations entre la morphologie urbaine et la morphologie sociale. La représentation – acte qui détermine et précède la pratique – que se fait un individu d'un lieu ou d'un site, par exemple, est essentiellement caractérisée par des éléments du paysage qui renvoient à une approche qualitative voire même esthétique de l'espace. Il incombe alors au chercheur désireux d'en savoir plus sur ces représentations, autrement dit sur le rapport entre les formes dans le temps – les comportements – et les formes dans l'espace – le bâti – (Berque, 1994), de décrire méthodiquement les éléments de ce que l'on nomme le paysage urbain[17]. L'analyse, qui doit donc aboutir à préciser les liens qui unissent le citadin à son environnement quotidien, peut se faire en deux temps (Loiseau, Terrasson, Trochel, 1993) : tout d'abord décrire les composantes visuelles du paysage, pour tenter ensuite de comprendre comment les objets de ce paysage se transforment en images, voire en émotions, en disséquant les usages des espaces et en prenant en compte les représentations. Seule la systématisation de ces observations permet au chercheur de se prononcer sur la « qualité » d'un espace (et, éventuellement, sur sa centralité).

Nous savons par ailleurs que l'espace n'existe pas en dehors des perceptions, des représentations et des pratiques. L'analyse des pratiques spatiales est donc primordiale pour voir comment les sociétés s'adaptent aux structures morphologiques et aux dispositifs d'aménagements et comment elles en érigent ou en induisent de nouveaux. Primordiale, elle l'est également dans la mesure où, comme nous le verrons plus bas, les espaces urbains ne revêtent un caractère « central » – caractéristique choisie ici arbitrairement parmi tant d'autres – qu'à partir du moment où les citadins les ont investis et leur ont donné un sens comme espaces de leurs pratiques. Cela revient à dire que la pratique « investit, socialise, qualifie, localise l'espace matériel : elle en fait, ou non, des lieux qui ne sont pas forcément (...) ceux qui ont été projetés et désignés » (Depaule, 2005 : 167). J.-C. Depaule, dans cet article majeur, rappelle que l'intérêt pour l'étude des

[17] Aux éléments de la morphologie urbaine, nous associons les composantes économiques (fonctions urbaines) et les réseaux (axes de communications) qui font tout autant partie du paysage urbain et qui constituent plus largement la structure urbaine. Ces éléments sont difficilement dissociables dans un travail descriptif guidé par une vision systémique.

pratiques urbaines est né dans les années 1980 en France avec les développements théoriques et empiriques de l'anthropologie urbaine[18]. Cet intérêt provient d'une augmentation de la considération pour l'analyse qualitative de l'espace habité et de l'admission générale du postulat que la pratique sociale s'exprime à travers la pratique de l'espace. Aujourd'hui, les études géographiques ne peuvent plus faire abstraction des pratiques spatiales, tant il a été démontré, par G. Di Méo (1999 : 76) entre autres, que le territoire est une « œuvre objective de la praxis sociale et des pratiques concrètes qui l'accompagnent, au rythme de la vie ordinaire des acteurs du quotidien » et non plus seulement une création politique et/ou symbolique. Le territoire n'existe pas, comme le précise G. Di Méo (*op. cit.* : 77), sans le support des espaces de vie, sans les pratiques quotidiennes (consommations, déplacements…) « qui donnent corps et consistance à toutes les formes de rapports spatiaux ». Les pratiques de l'espace[19] recouvrent en quelque sorte ce que Lefebvre (1970 : 240) nomme « l'espace concret », c'est-à-dire un ensemble de « gestes, parcours, corps et mémoire, symbole et sens ». J.-C. Depaule (2005 : 162) ajoute que les pratiques sont l'interaction d'un « système de dispositions » (ou habitus) avec une situation donnée et inscrite dans l'espace physique (ensemble d'unités morphologiques). Notre objectif est de voir (à travers les usages, appropriations, concentrations, etc., *de* et *dans* les lieux) quels rôles jouent les caractéristiques spatiales d'une situation dans telle ou telle pratique et, en retour, comment les pratiques, en se répétant, entraînent des transformations de situations (réappropriation d'un parking par la vente ambulante, par exemple)[20]. L'observation directe peut donc se constituer en méthode d'analyse adéquate à l'étude des pratiques, en tant que somme de comportements dans un espace[21]. Nous avons déjà eu l'occasion, dans notre mémoire de DEA (Stadnicki, 2004a), de souligner l'intérêt de la complémentarité de deux techniques d'observation, participante et « flottante »[22]. En effet, l'alternance de phases d'immersion (plus ou moins longues) dans

[18] Diffusion des recherches des héritiers de l'École de Chicago par Y. Grafmeyer et I. Joseph (1984), travaux de M. de Certeau (1980), J. Gutwirth (1978), C. Pétonnet (1982a), M. Segaud (2007), etc.

[19] Le traitement de nos enquêtes personnelles fournira ultérieurement quelques indications sur les méthodes précises employées pour étudier les pratiques spatiales.

[20] G. Di Méo (1999 : 78) souligne à son tour cette réciprocité entre l'espace et la pratique. À propos des « cheminements routiniers du quotidien », il affirme que s'ils « participent à la double production (objective et idéelle) des territoires, ils subissent aussi les effets déterminants des contextes spatiotemporels et socio-économiques dans lesquels ils sont gravés ».

[21] J.-C. Depaule (2005 : 179) nous indique même une marche à suivre, en quatre temps, pour tenter de saisir l'interaction d'une situation et d'un « système de dispositions » qui structure la pratique. Observer la correspondance (superposition ou décalage) entre un ensemble morphologique et un ensemble de pratiques, observer les potentialités que la configuration d'un lieu offre à la pratique, observer l'articulation des pratiques à plusieurs niveaux de l'espace urbain (entre un square et une unité résidentielle par exemple), observer l'unanimité ou au contraire la particularité des pratiques dans un espace donné.

[22] La technique de l'observation « flottante », pratiquée spontanément par la plupart des chercheurs, a été théorisée entre autres par C. Pétonnet (1982b : 39). Elle consiste à « rester en toute circonstance vacant et disponible, à ne pas mobiliser l'attention sur un objet précis, mais à la laisser flotter afin que les informations la pénètrent sans filtre, sans *a priori*, jusqu'à ce que des points de repère, des convergences,

le milieu de vie des enquêtés et de phases d'observation plus distanciée et moins focalisée sur un groupe, sur un lieu, contribue à faire de l'observation une méthode de recherche susceptible de restituer avec une certaine précision la complexité des pratiques spatiales. Restitution dont la validité dépend par ailleurs de l'échelle d'observation. Or, l'analyse des pratiques semble gagner en pertinence lorsqu'elle est réalisée à grande, voire très grande échelle[23]. Cette assertion n'étonnera pas le lecteur qui pense, comme nous le pensons aussi, que la description et la compréhension des phénomènes sociaux en général s'enrichissent substantiellement lorsque l'observation est conduite à l'échelle d'une rue ou d'un îlot. J. Revel (1996), bien avant nous, a fait « le pari de faire apparaître une autre trame, une autre organisation du social » en banalisant la « micro-analyse ». Les travaux de micro-analyse se sont généralisés avec la prise en compte de l'expérience des acteurs sociaux, et donc de leurs pratiques. J. Revel accorde une importance particulière à l'analyse des pratiques dont il dit : « Ces vies minuscules participent elles aussi, à leur place, de la grande histoire dont elles livrent une version différente, discrète, complexe (…). La micro-analyse prend en compte des comportements à travers lesquels les identités collectives se constituent et se déforment ». Il précise que la micro-analyse des pratiques spatiales ne constitue qu'une étape dans la compréhension de la spatialité. Reste alors à « comprendre comment un détail individuel, des bribes d'expériences, donnent accès à des logiques sociales et symboliques qui sont celles du groupe, voire celles d'ensembles beaucoup plus larges » (Revel, 1996 : 12). À nous de faire en sorte que la variation des focales ne soit pas juste une déclaration d'intention mais une « règle d'or » méthodologique.

Pour clore ce trop rapide tableau des méthodologies convoquées dans ce travail, tableau qui sera ré-exploré au cours de la mise en pratique de chacune d'entre elles, nous souhaitons affirmer notre attachement à l'étude des logiques d'acteurs. Largement inspirée par la sociologie des organisations (Crozier, Friedberg, 1977), la démarche « actorielle » semble assez bien se prêter à l'analyse des nouvelles réalités urbaines (Signoles, El Kadi, Sidi Boumedine, 1999 ; Bassand, 2008)[24]. Elle implique de ne plus voir la ville comme un simple objet, mais comme un enjeu qui se manifeste à toutes les

---

apparaissent et que l'on parvienne alors à découvrir des règles sous-jacentes ». En pratiquant ce type d'observation, C. Pétonnet a démontré que le cimetière du Père Lachaise à Paris avait également une fonction de jardin public, « Si nous voulons comprendre à quoi sert ce cimetière », ajoute-t-elle, « il ne faut pas l'attendre d'un informateur privilégié » (*op. cit.* : 46).

[23] Nous respectons ici le vocabulaire géographique, la grande échelle renvoyant au « micro-géographique », la petite au « macro-géographique ».

[24] P. Signoles (1999) pense qu'une telle démarche peut faire avancer la réflexion dans trois directions principales : elle conduit à aborder la question fondamentale de la régulation sociale (qui constitue aujourd'hui l'essentiel des politiques urbaines dans le monde arabe), elle favorise la compréhension et l'interprétation des « modes de faire » (qui importent plus que les résultats de l'action) et enfin, elle permet de mieux apprécier le rôle et les stratégies des acteurs privés (longtemps négligés par la recherche urbaine).

échelles, notamment grâce à l'émergence du rôle des acteurs privés sur la scène urbaine. L'État n'est plus, loin de là, le seul à agir dans l'espace urbain. Le travail d'identification de ces acteurs, le décryptage de leurs modes de faire, l'analyse des relations qu'ils entretiennent entre eux et de leurs antagonismes permettent de saisir toute la subtilité de la production urbaine. L'« analyse stratégique » préconisée par M. Crozier et E. Friedberg donne les clés méthodologiques pour appréhender et restituer au mieux les logiques d'acteurs. Elle s'appuie sur « une démarche hypothético-inductive par laquelle elle constitue et cerne son objet d'études par étapes successives à travers l'observation, la comparaison et l'interprétation des multiples processus d'interaction et d'échange qui composent la toile de fond de la vie à l'intérieur du système d'action qu'elle cherche à analyser » (Crozier, Friedberg, 1977 : 454). Cette démarche nous paraît cohérente avec les postures empiriques que nous défendions plus haut ; elle relativise la structure objective des problèmes et assume sa « plongée dans l'intériorité » des acteurs pour reconstruire les logiques des situations rencontrées par les observations préalables.

Accordant une importance primordiale au vécu des individus, cette démarche privilégie forcément la technique des entretiens. Ces derniers doivent apporter des informations sur les possibilités et les capacités d'actions des individus interrogés[25]. Ils doivent donc être conçus sur un modèle ouvert et compréhensif pour laisser toute liberté à l'interviewé d'expliquer sa vision des choses, ses perceptions des situations indiquées. J.-C. Kaufmann (1996), qui a fait de l'entretien compréhensif sa méthode de prédilection, souligne l'intérêt de la compréhension intime de la manière dont la personne pense et agit pour mettre en évidence des processus sociaux dominants. L'entretien compréhensif, méthode dont le degré de formalisation est, selon J.-C. Kaufmann, légèrement supérieur à l'entretien informel et au carnet de terrain des ethnologues (existence d'un guide d'entretien) mais légèrement inférieur au traditionnel entretien semi-directif (respect non systématique des consignes de neutralité et d'échantillon), semble particulièrement apte à produire des hypothèses qui sont celles d'une géographie sociale, qualitative et empirique. La finalité de l'entretien n'est donc pas ici la production de données quantifiées, mais la vérification d'informations « contextualisées » et la prise en compte d'une réalité subjective (celle de l'interviewé) comme un élément capital de l'analyse générale.

En marge de cette technique de l'entretien compréhensif, que nous nous sommes attaché à mettre en pratique sur notre terrain sanaani, nous avons élaboré un autre type de méthodologie, hybride, que nous appelons « questionnaire qualitatif ». Toujours axée

[25] Il s'agit en effet de comprendre comment l'acteur s'y prend pour « faire face à sa situation et à ses contraintes, quels objectifs il poursuit et quelle perception et anticipation il a de la possibilité de les atteindre dans la structure qu'il connaît, c'est-à-dire quelles ressources il possède, de quelle marge de liberté il dispose, et de quelle façon, à quelles conditions et dans quelles limites il peut les utiliser » (Crozier, Friedberg, 1977 : 458).

sur la compréhension du rôle des acteurs dans l'espace urbain, cette technique permet d'accéder plus rapidement à la généralisation. Dans l'objectif de l'analyse des aspects démographiques et fonctionnels des espaces étudiés, cette méthode, en l'absence de données officielles, s'est avérée relativement efficace. Elle conjugue la finalité du questionnaire et les techniques de l'entretien, sans prétention de représentativité absolue. Le questionnaire qualitatif permet de produire des données quantifiées tout en les classant par thèmes qui, traités et ordonnés, correspondent à un discours qui fera sens dans l'analyse. Les questions sont construites de telle façon qu'elles supposent une réponse courte et instantanée, tout en laissant ouvertes les possibilités de relance et d'expression plus longue de l'interviewé. Cette méthode sera particulièrement investie dans la deuxième partie de notre thèse.

Sanaa : géohistoire d'une explosion urbaine

La ville de Sanaa, située au centre d'un pays principalement rural depuis les débuts de l'islamisation de la région, n'a, par le passé, jamais réellement dépassé le statut de bourgade[26] – « agro-ville » lit-on encore parfois –, constituée d'un marché (étape caravanière), hebdomadaire puis pérenne, sur lequel se sont greffées des formes de pouvoir et de sacralité, souvent confondues[27]. Les dix siècles de règne sans partage des imams zaydites[28] sur le Yémen n'ont pas favorisé le développement et la diversification des fonctions économiques et culturelles de Sanaa qui croît modérément sur le modèle des villes arabo-islamiques : renforcement de la fonction soukière, recentrage de la ville autour de la Grande Mosquée – construite, dit-on, du vivant du Prophète –, instauration de principes ségrégatifs (apparition du quartier juif au XVIII^{ème} siècle, conservation du quartier turc entre les deux occupations ottomanes[29] comme lieu de villégiature pour les imams), etc.

L'allure urbaine – provoquée par la pression démographique, le volume du bâti et l'intensité des flux de transport qui en résulte – de la capitale yéménite, fondée, rappelons-le, presque exclusivement sur la quotidienneté du marché hebdomadaire, est,

[26] Seule Zabîd, dans la Tihâma, semble avoir conservé, comme des reliques, quelques agencements urbains de l'époque sabéenne (-1500 à 500) grâce à la vitalité de l'université et de l'économie marchande.

[27] Dans sa thèse sur l'urbanisation de l'Arabie du Sud à l'époque préislamique, J. Schiettecatte (2006) précise que les fonctions gouvernementales et religieuses de Sanaa n'ont été assurées qu'à des périodes bien précises et finalement assez courtes. Il faut attendre les VII^{ème} et VIII^{ème} siècles pour la voir se constituer en centre culturel islamique important.

[28] Le Zaydisme est une branche du chiisme, dont les adeptes reconnaissent Zayd bin 'Alî comme cinquième et dernier imam ; elle s'est implantée au Yémen au IX^{ème} siècle et la région des hauts plateaux montagneux en constitue aujourd'hui le principal foyer.

[29] 1539-1630 et 1872-1918.

par conséquent, très récente[30]. Elle est en fait le fruit de la combinaison de ce dernier phénomène, à savoir la pérennisation des fonctions marchandes, et de l'importation d'économies externes issues du modèle capitaliste, lequel ne pénètre pleinement le Yémen qu'à partir de la fin des années 1960. L'urbanisation de Sanaa et son actuel dynamisme sont plus précisément le résultat de l'enchevêtrement de facteurs récents qui sont la Révolution[31], la période de prospérité économique qui s'en suivit et le développement des migrations. Avant d'explorer plus en détail les effets de ces temps forts de l'évolution urbaine contemporaine, examinons le déroulement des premières années de la véritable croissance de Sanaa, que nous pouvons voir comme les premiers signes de l'explosion urbaine qui agite la ville depuis la fin des années 1970 et qui constitue en quelque sorte le cadre spatio-temporel de notre recherche.

Depuis la fin des années 1960, la capitale yéménite a connu des transformations majeures. La Révolution de 1962 représente un tournant dans l'histoire contemporaine du Yémen comme dans le développement de la ville de Sanaa[32]. Ce n'est pas tant, dans l'immédiat, sur le plan de l'étalement urbain, perturbé par six années de guerre civile (1962-1969), que sur celui de la modernisation des infrastructures et des systèmes politiques et juridiques, que s'observent les changements. Avant la Révolution, le droit tribal interdisait aux paysans, dont les terres s'étendaient jusqu'au pied des murs de la ville, de les vendre à des citadins. Ceci explique que la ville n'ait pu s'étendre avant cette date hors de ses limites traditionnelles et que l'explosion urbaine post-Révolution ait été si brutale. Un autre changement notable réside dans l'appel fait aux forces économiques et politiques internationales pour la réalisation de certains grands travaux. Le processus de périurbanisation commence ainsi avec la construction, peu après la Révolution, de la route Sanaa-al-Ḥudayda[33], dans le prolongement de la rue al-Zubayrî, par une entreprise

[30] L'ancienneté de l'architecture traditionnelle de la vieille ville est elle-même à relativiser : « Bien que Sanaa paraisse à première vue encore aujourd'hui moyenâgeuse aux observateurs occidentaux, son architecture est certainement récente, ou du moins recomposée récemment ; si l'on fait abstraction de leur aspect ancien, la plupart des demeures à étages de la vieille ville n'ont pas plus de cent ans dans leur forme actuelle. De même, presque tous les palais de la famille des imams et la plupart des plus grandes constructions utilitaires du souk (*samsara*) datent tout au plus de la fin du XIX^{e} ou du début du XX^{e} siècle » (Kopp, Wirth, 1994 : 17).

[31] Les Républicains menèrent une lutte contre les représentants du Régime de l'Imam Yaḥyâ qui avaient laissé la pauvreté et l'analphabétisme s'installer sur le pays. La Révolution débuta le 26 septembre 1962 et se prolongea en guerre civile jusqu'en 1969, date de la réconciliation facilitée par l'entrée en scène des Egyptiens aux côtés des Républicains, et des Saoudiens aux côtés des Zaydites.

[32] Pour Jean-Charles Depaule (2001 : 19-20), « il est tentant de se représenter le destin du Yémen comme, d'une part, un avant quasi immobile correspondant à l'ère des imams, *terminus ab quo* idéal pour observer le changement, d'autre part la révolution et les bouleversements auxquels l'instauration de la République a ouvert, avec l'espèce d'accélération qui s'en est suivie ».

[33] Al-Ḥudayda est la quatrième ville du Yémen, important port de pêche situé au bord de la mer Rouge (cf. Fig. 1, p. 56).

chinoise[34]. Tout en symbolisant l'ouverture de l'ère de l'automobile dans le pays, cet axe routier, toujours fondamental aujourd'hui, est le point de départ de l'extension de la ville en direction de l'Ouest. La fin des années 1960 a également vu naître la place al-Taḥrîr (place de la Libération), considérée comme la première opération d'aménagement planifié de la ville, « lieu d'expression de la mainmise du pouvoir républicain sur la ville » (Arnaud, 1995 : 172). Cette grande place, dotée d'un square, est en outre l'illustration de l'influence égyptienne dans le processus du développement du Yémen. Les plans de la place al-Taḥrîr ont en effet été conçus par des ingénieurs-architectes venus du Caire avec pour objectif de doter Sanaa d'un *Central Business District*[35]. Un grand nombre d'institutions ministérielles, financières, ainsi que certains magasins, ont été attirés par une implantation à proximité de ce nouveau centre-ville qui symbolise la modernité au sens large et l'ouverture au pays alors *leader* économique du Monde arabe, l'Égypte. La conséquence en fut le dense équipement des deux axes bordant la place, 'Abd al-Mughnî et Jamîl. La place al-Taḥrîr s'est donc vite vue attribuer une fonction de centre économique polyvalent de la ville, fonction que les secteurs anciens ne pouvaient plus remplir[36]. Ce rôle ne sera concurrencé que bien plus tard (années 2000) par les quartiers de la plus lointaine périphérie, ceux qui justement nous mobiliseront dans cette thèse.

En bref, le développement urbain des années 1960 peut se résumer, outre les deux opérations d'envergure précitées, à une expansion relativement modérée, concentrée au niveau du point de contact entre la vieille ville et le quartier ottoman de Bi'r al-'Azab. Au-delà de ce secteur d'expansion, seuls quelques bâtiments nouveaux sont construits : l'hôpital al-Kuwaït, à l'ouest de Bi'r al-'Azab, ceux d'une usine textile au nord de la vieille ville. Ajoutons-y une route pavée tracée sur le contour extérieur des remparts de la ville.

Ce n'est véritablement qu'à partir de la fin de la guerre civile, en 1969, que la ville croît à grande vitesse[37]. La République Arabe du Yémen, proclamée par le coup d'État de 1962, ne s'établit dans les faits qu'en 1970. Le nouveau régime facilite alors l'émigration de travailleurs yéménites dans des pays du Golfe en pleine expansion[38]. Employés comme

---

[34] La qualité de l'ouvrage, qui couvre plus de 2 000 mètres de dénivelé, est proportionnelle au danger que représenta le chantier : un cimetière ainsi que plusieurs monuments aux morts édifiés sur le parcours sont dédiés aux ouvriers chinois tués à la tâche.

[35] L'apport des Egyptiens à l'urbanisme de Sanaa ne se limite pas à l'aménagement de la place al-Taḥrîr. L'influence au niveau des styles de construction (petits immeubles) et des matériaux a également été très forte dans les quartiers centraux et péricentraux.

[36] La place al-Taḥrîr a rapidement exercé une forte attractivité commerciale. On assiste, au niveau de l'entrée Ouest de la vieille ville, à un processus de reconversion de l'habitat traditionnel en échoppes et, le long des axes bordant la place, à la construction de petits immeubles (sous influence égyptienne) dédiés au commerce.

[37] Cf. Fig. 3, p. 58.

[38] Au Yémen, les migrations de travail sont antérieures à cette période. Dès la seconde moitié du XIX^{ème} siècle, de nombreux jeunes ruraux partent s'installer comme pêcheurs à Aden, alors sous protectorat britannique. De longs séjours en mer les amènent sur les côtes indiennes et indonésiennes, européennes

ouvriers sur les grands chantiers saoudiens[39], émiratis ou koweïtiens, les Yéménites expatriés créent rapidement, dans leur pays d'origine, des entreprises dans les secteurs du bâtiment et du commerce. Le Yémen bénéficie alors d'une période de prospérité économique qui durera plus de dix ans[40].

Certains auteurs ont démontré que l'essentiel des capitaux apportés par les travailleurs émigrés furent captés par le secteur du bâtiment, ce qui engendra un dynamisme sans précédent des principales branches de l'économie urbaine (matériaux de construction, menuiserie, serrurerie, électricité, importation de machines utilisées dans le bâtiment, équipement de la maison)[41]. D'après E. Wirth (1984 : 455), c'est une « couche moyenne relativement large » qui a été impliquée dans les activités liées à ce secteur d'activité. Étant entendu que la majorité des Yéménites ayant émigré vers les États pétroliers du Golfe exerçait une profession dans le secteur du bâtiment, elle aurait rapporté, outre le capital nécessaire à la construction des maisons, le savoir-faire requis par ce type de chantier[42]. Par ailleurs, pour répondre à la demande, « un grand nombre de petites et moyennes entreprises artisanales travaillant en grande partie avec des machines et des méthodes modernes (coulage du béton ; soudure, découpage et estampage du fer-blanc et de l'acier profilé ; pressage et façonnage des pierres, dalles, etc. ; fabrication de ferrures, citernes à eau, etc.) [fit son] apparition ces dix dernières années » (Kopp, Wirth, 1994 : 13). On assiste ainsi à l'émergence rapide de « forces économiques et sociales libres et spontanées » (Wirth, 1984 : 455) qui sont à l'origine du développement de Sanaa dans les années 1970-1980. Mais, en réalité, si les retombées financières des migrations de travail ont largement contribué à la prospérité économique, c'est bien la combinaison de plusieurs facteurs économiques et sociaux qui justifie le caractère explosif de la croissance urbaine. Au titre des changements les plus marquants, il faut noter l'émergence d'un fort

(France, Angleterre) et même américaines (Carré, 1998). Si les plus chanceux de ces pêcheurs parviennent à s'établir dans les grands ports industriels mondiaux, d'autres occupent des emplois de marchands dans la Corne de l'Afrique (Meyer, 1985). Cependant, ce type d'émigration « définitive » décroît après la Révolution au profit des migrations temporaires vers les pays voisins, notamment l'Arabie Saoudite.

[39] En 1980, on dénombrait 500 000 Yéménites travaillant en Arabie Saoudite (Meyer, 1985).

[40] Si les conditions de vie des familles des migrants s'améliorent indéniablement, la prospérité économique n'est toutefois pas totale : G. Meyer (1985) rappelle, d'une part, que les expériences acquises dans les pays industrialisés ne sont pas aisément applicables aux pays « moins développés » d'origine, et d'autre part que les capitaux rapportés ne sont pas tant investis dans les secteurs directement productifs que plus généralement dans la consommation.

[41] Voir à ce sujet les travaux de G. Meyer (1985 ; 1993), E. Wirth (1984), H. Eckert (1991) et enfin, J.-F. Troin (1995 ; 1999). Ce phénomène a également été analysé dans d'autres villes du Monde arabe : à M'saken en Tunisie, E. Ma Mung (1990) a observé la forte dépendance des entreprises artisanales de construction envers les transferts migratoires.

[42] G. Meyer (cité par Kopp, Wirth, 1994) a montré que six à dix ans après leur retour au Yémen, 50 % des patrons du bâtiment vivaient dans une maison leur appartenant.

phénomène de spéculation foncière dans l'*extra muros* sanaani[43] et le grossissement des vagues de l'exode rural, induisant ce que J.-L. Arnaud (1995) a appelé « la collectivisation de l'habitat »[44]. Dans une moindre mesure, la multiplication des projets d'assistance technique financés par l'aide au développement et les organisations internationales, la légère augmentation des bas salaires et la hausse du nombre de véhicules en ville ont, chacune pour leur part, contribué à l'expansion de Sanaa.

Au plan géographique, les « forces économiques et sociales spontanées » dont parle E. Wirth (1984) se focalisent dans un premier temps autour des zones centrales. De nouveaux logements sont construits à la frontière du quartier ottoman de Bi'r al-'Azab. Les maisons de l'ancien quartier juif, Qâ' al-Yahûd, sont largement réappropriées par les Sanaanis qui les surélèvent de quelques étages[45]. Par ailleurs, l'aire de développement s'élargit à l'Ouest avec l'ouverture de l'université. Bi'r al-'Azab accueille de surcroît ambassades et autres bâtiments officiels. Le quartier acquiert alors une fonction administrative diversifiée et se peuple en conséquence. Le développement s'opère dans un second temps dans le prolongement des portes de la ville. Un continuum urbain, mêlant les fonctions résidentielle (appartements en location essentiellement) et commerciale (de première nécessité et spécialisée : services aux automobiles, hôtellerie, etc.), s'établit le long la route de Ta'izz, à partir de Bâb al-Yaman, principale porte de la ville. Le quartier de Bâb al-Yaman, qui s'équipe d'une gare routière et de divers bâtiments publics, relaie la fonction de centralité exercée par la place al-Taḥrîr, fonction renforcée par la symbolique de la porte, la seule à ne pas avoir été détruite à Sanaa. Le développement est également important au nord de la ville, depuis la porte Bâb Shu'ûb, en direction d'al-Rawḍa, ancienne banlieue de villégiature des imams et autres notabilités locales. Il s'agit d'un secteur d'implantation de quelques établissements informels de production et de quelques industries (tissage de coton, centrale électrique et entreprises artisanales liées de

[43] Trois types de terrains constructibles ont fait l'objet d'une forte spéculation foncière. La grande majorité d'entre eux fut vendue par d'anciens paysans dont les terres cultivables reculaient sous la poussée frontale de l'urbanisation. D'autres terres périphériques, propriétés de tribus, furent négociées avec des investisseurs. Enfin, l'État n'a pas hésité à concéder certaines parties de son Domaine à l'investissement immobilier, sans parler de celles déjà occupées par l'urbanisation informelle : « L'implantation d'une construction, fut-elle la plus sommaire, sur une parcelle inoccupée procède d'une logique d'attribution de la propriété selon le droit traditionnel. En effet, par principe, la terre appartient à celui qui la met en valeur. Si, au bout de quelques années, personne n'est venu contester de façon péremptoire votre droit, vous pouvez alors faire enregistrer votre titre de propriété » (Maréchaux, 1987 : 114).

[44] « En quelques années, on est passé d'une architecture suburbaine – la villa unifamiliale implantée dans un jardin – à un modèle d'architecture urbaine, souvent construite le long des voies de circulation où le vide, réduit au minimum, n'est plus un jardin mais une simple cour, voire une courette » (Arnaud, 1995 : 171).

[45] D'après la loi yéménite, les maisons juives ne devaient pas excéder « R+2 » pour ne pas rivaliser avec la hauteur des constructions locales. Les étages additionnels construits par les Sanaanis dans un style « néo-traditionnel » (Feiner, 1997) à partir des années 1960 confèrent à tout le quartier une hybridation architecturale qui n'a pas son pareil au Yémen.

près ou de loin au secteur du bâtiment, etc.). Au-delà de la sortie de la ville, hors de ses murs, à travers les portes Sud et Nord, les années 1970 ont vu naître les principaux faubourgs périphériques de Sanaa – que J.-F. Troin (1995 : 31) a nommé les « corridors commerciaux » – conçus pour desservir des quartiers d'ancienne activité soukière (Ḥaṣaba, Shumayla, etc.). Les deux axes susmentionnés, auxquels peuvent s'ajouter la rue al-Zubayrî, la rue 'Abd al-Mughnî et la rue Jamîl, sont les « corridors » du grand centre-ville de Sanaa, « axes de commerces et de services étirés le long de rues et avenues plus larges, où la circulation automobile est plus fluide » (*op. cit.*). Ils fonctionnent en interdépendance avec l'activité commerciale des portes de la ville et relaient par là-même le souk de la vieille ville, auquel ils assurent une pérennité fonctionnelle.

Le gouvernement, témoin de l'essor commercial de Sanaa, pose les jalons, dans les années 1975, d'une politique de développement des infrastructures. La première rocade de la ville, qui porte le nom de Dâyirî (ou *Ring Road*) voit ainsi le jour. Il s'agit d'un boulevard circulaire qui traverse les différents quartiers péricentraux. Son tracé fut déterminé par l'apparition des nouvelles zones résidentielles du Sud (al-Ṣâfiya) et le développement des quartiers commerçants du Nord (Ḥaṣaba). Cette infrastructure, qui permet de désengorger les principaux axes de la structure radiale du réseau routier et de résorber les goulots d'étranglement au niveau des portes de la ville, a ensuite guidé l'extension d'une véritable banlieue composée de nouveaux pôles d'activité. À la même époque, les autorités yéménites décident de transférer l'unique aéroport du sud au nord de Sanaa, ce qui contribue à accélérer le développement des différents secteurs septentrionaux de la ville, jusqu'alors délaissés au profit du Sud.

Au cours des années 1980, la croissance urbaine se poursuit à un rythme très énergique. D'après les relevés effectués par les géographes H. Kopp et E. Wirth (1994 : 11), Sanaa occupait en 1981 « plus de dix fois la surface totale de la vieille ville *intra muros* ». L'essor s'effectue au rythme des nouveaux arrivants et de la diversification de l'activité commerciale, ponctué de quelques interventions d'un gouvernement désireux d'affirmer son rôle de modernisateur des infrastructures. Le développement des constructions et des services induits par le *Ring road* incite les autorités municipales à créer un nouveau boulevard circulaire, la rue Sittîn, censé délimiter l'extension de l'aire urbaine de la capitale. Cette rocade, construite vers la fin des années 1980, confère à Sanaa une structure radio-concentrique et valorise rapidement la situation des jeunes quartiers périphériques tout en encourageant l'édification de quelques autres. L'urbanisation, bloquée à l'Est par Jabal Nuqûm, se déploie aisément au Sud, de manière linéaire, le long de la route de Ta'izz, à l'Ouest, dans une vaste zone comprise entre les

deux rocades et enfin, au Nord, sur les 15 kilomètres qui séparent le centre-ville de l'aéroport ainsi que, mais de manière plus embryonnaire, en direction de 'Amrân[46].

Les années 1990 sont marquées par une seconde explosion urbaine, due à l'intensification de l'exode rural. Par ailleurs, deux phénomènes nouveaux, qui seront analysés cette fois en détail dans le deuxième chapitre de ce travail, contribuent à la croissance démographique de la ville : dans un premier temps, le retour des émigrés d'Arabie Saoudite, rapatriés pendant la guerre du Golfe et dont le nombre varie entre 500 000 et 1 000 000 selon les estimations ; et, dans un second temps, l'unification en 1990 des deux Yémen, qui donne une importance accrue aux rôles politique et administratif de Sanaa.

Questionnement et organisation de la recherche

S'emparer de « l'objet Sanaa » dans un contexte marqué à la fois par le caractère récent de la croissance urbaine et par les fortes dynamiques territoriales que celle-ci génère n'est pas chose aisée. De même, identifier des tendances actuelles de l'urbanisation d'une jeune capitale « intermédiaire », c'est-à-dire non réellement inscrite dans les grands courants d'échanges internationaux, mais pas non plus totalement à la marge du système-monde, peut s'avérer complexe tant les enjeux paraissent, de prime abord, particuliers. Toutefois, il est aujourd'hui difficile de passer à côté de l'une de ces tendances, si ce n'est la principale : l'installation de la ville dans une organisation multipolaire – polycentrique, dira-t-on ultérieurement –, qui contraste franchement avec une vieille ville qui forme un bloc peu extensible. Un nombre important de quartiers de la périphérie de ce que l'on nommera le « Grand Sanaa » parvient en effet à capter des activités motrices de l'économie urbaine et tend ainsi à se constituer en un réseau de nouveaux pôles de développement[47]. Au-delà de l'aspect économique, ces pôles semblent aujourd'hui se démarquer par une capacité à revêtir un sens au plan social et même au plan symbolique, en se constituant, sous l'effet d'un processus d'accumulation de formes et de fonctions qui fondent l'urbanité sanaanie contemporaine, en « lieux des liens sociaux ». C'est donc la transformation de ces *pôles* en *centres* – pouvant être appréhendés comme une

[46] Pour localiser l'ensemble des noms cités ici, cf. Fig. 2 & 3, p. 57 & 58.

[47] Citons simplement ici J.-C. Depaule (1995 : 150) qui, au milieu des années 1990, a déjà observé cette tendance, laquelle n'a fait que se confirmer dans les années qui ont suivi : « Des topographies se dessinent donc, constituées de polarités, de centres (au pluriel) anciens et nouveaux, de périphéries (au pluriel également), de territoires divers, de mouvements et d'échanges. De 'portes' nouvelles et de portes anciennes réenglobées dans le tissu urbain contemporain, celles qui mettent en relation divers secteurs de l'agglomération, et celles où se nouent les échanges avec l'arrière-pays et le reste du Yémen ». F. Mermier (1989b : 157) témoigne quant à lui, un peu plus tôt encore, du développement commercial de certaines banlieues de Sanaa : « À partir de cette période [années 1970], le marché qui regroupait l'essentiel de l'activité économique de la ville perdit son rôle économique central et fut concurrencé par les secteurs productifs et les artères commerciales des nouveaux quartiers qui s'édifiaient à l'extérieur de la ville ».

« catégorie familière du vécu » (Bordreuil, 1994) – qui retiendra particulièrement notre attention. Il est alors absolument nécessaire de s'intéresser au jeu des acteurs dans ce processus. Eu égard à la faible structuration des pouvoirs publics, les acteurs économiques privés, parmi lesquels ceux du commerce, particulièrement réactifs aux changements d'une manière générale (Bondue, 2000 ; Desse, 2001), semblent jouer un rôle prépondérant dans le processus de production de centralités en périphérie. Quels rôles jouent également les « citadins ordinaires » dans ce processus ? Dès lors qu'on reconnaît leurs capacités à « façonner, modeler et (re)qualifier l'espace urbain » (Berry-Chikhaoui, Deboulet, 2000 : 11), on ne devrait pas avoir trop de difficultés à les considérer comme capables de produire du centre, sans lequel la réalité urbaine – au risque de paraître trop « lefebvrien » – serait sensiblement tronquée. Toutefois, seule l'analyse fine des pratiques spatiales des usagers des périphéries permettra de valider cette hypothèse. Mais il faudra aussi voir dans quelles mesures les pratiques des nouveaux centres redéfinissent plus largement encore les « identités d'action » (Lascoumes, Le Bourhis, 1998). Les acteurs publics, *a priori* plus détachés des enjeux que les autres acteurs de l'urbain (privés et « ordinaires »), sont ainsi inévitablement impliqués dans les reconfigurations territoriales en cours, ne serait-ce que par l'effet des jeux de pouvoir qui s'opèrent dans l'interaction entre les uns et les autres. Quant aux acteurs non publics, qui impulsent véritablement les nouveaux centres et marquent leur organisation de leur sceau, ne sont-ils pas en passe de reformuler, outre leurs stratégies, leur rapport à l'espace urbain ? Les « identités d'action », appelées à être renouvelées sous l'effet des reconfigurations territoriales, pourraient alors constituer un premier moyen pour essayer d'aborder, plus globalement, la question des identités urbaines. En quoi par exemple la formation de centralités en périphérie de Sanaa favorise-t-elle l'apparition de nouvelles formes d'urbanité et d'identité aux marges de la ville ? Ce processus d'émergence de nouvelles centralités, qui s'accompagne, comme nous l'avons déjà dit, de recompositions socio-spatiales soutenues, va-t-il jusqu'à engendrer, en paraphrasant M. Agier (1999), la réinvention de la ville ? Loin de la stigmatisation des marges physiques des grandes agglomérations mondiales – souvent considérées soit comme des lieux du repli, de la sous-capitalisation et de la « bidonvillisation » (Davis, 2006), soit comme des « non lieux »[48] (Augé, 1992) –, mais sans pour autant minimiser les phénomènes de marginalisation, de fragmentation, de communautarisation et de « franchisation » (Mangin, 2004) qui touchent pratiquement toutes les sociétés urbaines, nous préférons considérer les espaces périphériques d'aujourd'hui comme le produit de la société citadine dans toute son hétérogénéité. La reproduction, aux nouvelles entrées de la ville de Sanaa, de territoires quotidiens à l'image des portes de la vieille ville – un processus étroitement lié à la formation de

[48] Expression souvent utilisée pour qualifier les entrées de villes en France, « prototypes de cette époque qui multiplie la production d'objets uniformes, identiques, isotropes » (Frobert, 1999 : 16).

centralités périphériques, que nous approfondirons à la fin de cette thèse –, en fournit, du moins le pensons-nous, une illustration convaincante.

Cette thèse est organisée en trois parties et sept chapitres[49]. La première partie s'attachera à expliquer plus précisément la genèse du Grand Sanaa, à la fois comme cadre de la problématique, comme processus complexe d'urbanisation, et comme cadre politico-administratif, trois entrées qui nous permettront de mieux définir les objets de la recherche. Premièrement, nous reviendrons sur les éléments de problématisation et les positionnements qui ordonnent l'ensemble de cette thèse, en mettant en exergue quelques points de discussion théoriques autour des questions urbaines en général et de la notion de centralité en particulier. Il nous a cependant semblé important, avant cela, de proposer une brève analyse de l'organisation du centre-ville de Sanaa – centralité primatiale – et du fonctionnement de la citadinité traditionnelle, non pas seulement pour apporter une dimension historique à l'analyse, mais surtout pour montrer que l'évolution des questionnements est liée à l'évolution de la ville elle-même. Deuxièmement, nous essaierons de montrer comment s'est matériellement fabriqué le Grand Sanaa, et plus précisément quelles sont les conditions d'émergence des nouvelles centralités. Seront plus particulièrement analysés le rôle prépondérant des migrations dans ce processus et le rôle du commerce comme principal moteur de l'économie urbaine et élément structurant – ou plutôt, en suivant A. Metton (2001), déstructurant/restructurant – de l'agglomération sanaanie en formation. Troisièmement, nous nous demanderons comment cette agglomération est gérée par les pouvoirs publics. Le pointage des faiblesses structurelles des acteurs institutionnels, pris dans une série de conflits d'intérêts majeurs et apparemment incapables d'imposer des principes urbanistiques modernes sur les logiques spontanées d'urbanisation, s'avère capital pour comprendre la domination des acteurs privés et « ordinaires » sur la scène urbaine.

La deuxième partie de notre thèse procède à l'identification de dix nouveaux centres, en observant et identifiant d'abord leurs principes d'organisation spatiale, puis en analysant les processus de leur production. Ces centralités sont classées en trois catégories : les pôles péricentraux, regroupant Shumayla (au Sud), Ḥaṣaba (au Nord) et Hâyil (à l'Ouest) ; les centres périphériques, réunissant Dâr Salm (au Sud), ʻAṣir (à l'Ouest), Madhbaḥ (au Nord-Ouest) et Ḥadda (au Sud-Ouest) ; les centres élémentaires, comprenant Dâris (au Nord), Shamlân (au Nord-Ouest) et Ḥizyaz (au Sud)[50]. Il s'agira

[49] La répartition inégale du nombre de chapitres au sein de chaque partie, la première étant la plus volumineuse, s'explique par la progression même de l'argumentation. Nous ne pouvions pas envisager, en effet, de faire l'impasse sur certains processus d'ordre assez général – notamment, l'évolution contemporaine de l'ensemble des structures morpho-fonctionnelles de la ville de Sanaa, sur laquelle la littérature scientifique est réduite –, avant de nous « plonger » au cœur de l'organisation socio-spatiale des quartiers que nous avons plus spécifiquement retenus pour notre recherche.

[50] Pour la localisation de ces nouveaux centres dans le Grand Sanaa, cf. Fig. 34, p. 241.

donc, d'une part, de restituer les éléments du paysage morpho-fonctionnel de ces dix quartiers, en insistant sur les lieux où sont implantées les fonctions motrices, à savoir les souks, les autres activités marchandes, les activités de service polarisantes et les gares routières – indices récurrents de centralité. Nous tâcherons également de donner, à l'aide de photographies aériennes cartographiées[51], quelques indications sur la configuration générale des lieux et sur leurs dynamiques actuelles de transformation, afin d'en observer les correspondances avec les tendances générales de l'urbanisation du Grand Sanaa. D'autre part, nous ferons l'examen, à partir d'entretiens semi-directifs, des stratégies d'acteurs qui ont œuvré pour la transformation de ces quartiers situés en périphérie de Sanaa, voire, pour certains, sur les marges physiques de l'agglomération – des quartiers souvent composés à l'origine de zones d'habitat non réglementaire et/ou de souk(s) –, en véritables pôles de développement composites à fort potentiel de centralité. Seront principalement investies ici les dimensions politique et économique de ces nouvelles centralités, par le biais des logiques des acteurs publics et privés. Outre le décalage dans l'intensité de l'investissement des uns et des autres, nous tâcherons de comprendre la part précise prise par ces derniers dans la formation et la structuration des centralités périphériques, mais aussi leurs adaptations aux reconfigurations territoriales qui en découlent et les intérêts qu'ils ont à s'y implanter ou, plus simplement, à s'y « afficher ».

L'objectif principal de notre troisième partie est d'observer comment s'opère la rencontre entre la morphologie particulière de ces nouveaux centres, pour lesquels nous disposerons d'éléments précis à l'issue de notre deuxième partie, et le corps social qui les constitue. Dans un premier temps, nous nous placerons au plus près des pratiques des citadins afin d'investir les dimensions sociale et symbolique des nouvelles centralités, sans lesquelles ces dernières seraient vides de sens (Lévy, 1987 ; Coffey, Manzagol, Shearmur, 2000). Nous essaierons ainsi de montrer que l'évolution des pratiques (et des représentations) relève d'une véritable stratégie de conquête des espaces périphériques par les citadins, qu'elle donne une réelle épaisseur sociale aux nouvelles centralités et qu'elle produit des espaces signifiants. Dans un second temps, nous tenterons de comprendre quelles sont les incidences de l'impulsion des périphéries urbaines sur le rapport entre l'espace et la société et, partant de là, d'en savoir plus sur les nouvelles formes d'urbanité, hybrides, dira-t-on ultérieurement, qui s'inventent aujourd'hui dans le Grand Sanaa[52]. Concrètement, c'est à la fois par le fonctionnement des espaces de sociabilité et par l'évolution des identités urbaines que nous essaierons d'approcher ces questions.

---

[51] Outil exploité dans le 4ème chapitre. La méthodologie sera expliquée dans l'introduction de ce dernier.

[52] Nous garderons à l'esprit pour ce faire que « formation des villes (…) signifie non seulement processus d'urbanisation mais aussi l'élaboration progressive de l'urbanité » (Métral, 1986 : 272). Et, en cela, J. Métral fait écho à M. Roncayolo (1985, 2001 : 841), pour lequel : « Encore faut-il rappeler que l'urbanité est dans les conduites et non dans les choses »…

Figure 1 : Yémen : gouvernorats et principales villes, occupation du sol et routes

Figure 2 : Les environs de Sanaa

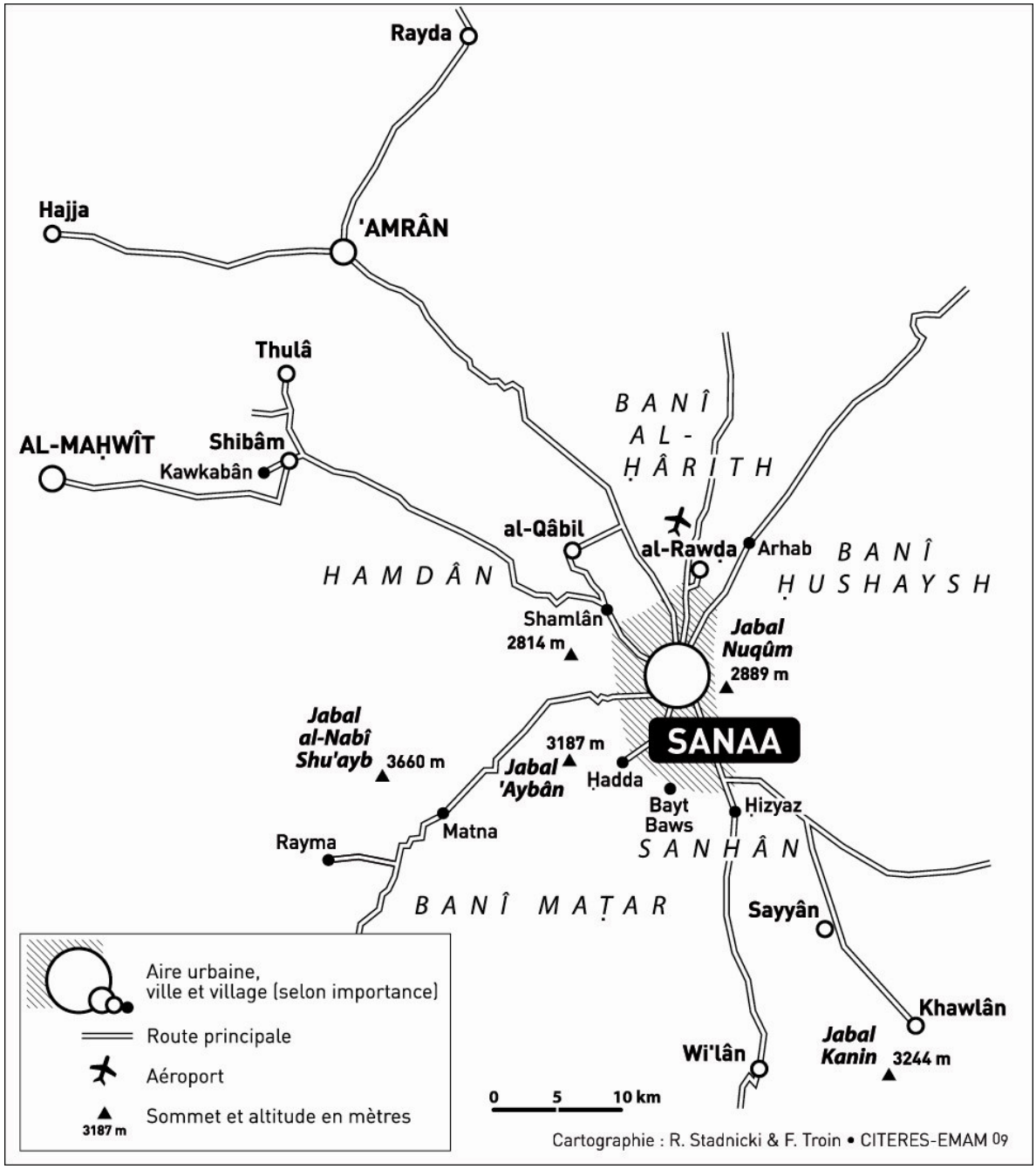
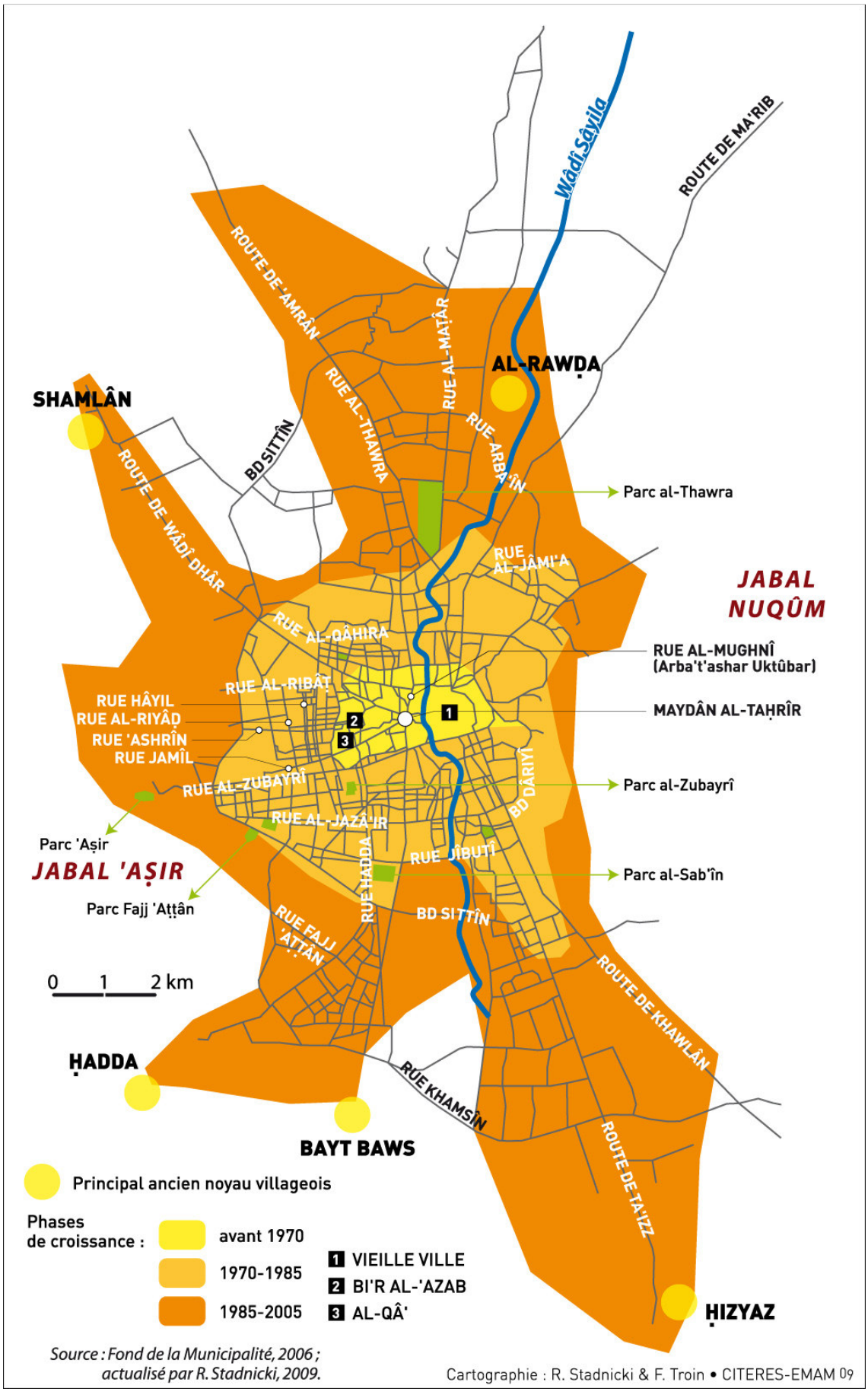


Figure 3 : Phases de croissance et noms des rues à Sanaa



PARTIE I
LA GENESE
DU GRAND SANAA

Je fais, refais et défais mes concepts à partir d'un horizon toujours mouvant, d'un centre toujours décentré, d'une périphérie toujours déplacée qui les répète et les différencie.

Gilles Deleuze,
Différence et répétition, 1968.

CHAPITRE 1
ELEMENTS DE PROBLEMATISATION ET POSITIONNEMENTS D'UNE RECHERCHE SUR LE GRAND SANAA

Un premier chapitre a toujours pour vocation de « poser » le sujet, en présentant les cadres de l'étude, théoriques, géographiques, méthodologiques, etc. Nous n'avons toutefois pas souhaité que cela soit fait *ex abrupto*. Ainsi, les justifications méthodologiques seront apportées, non pas dans un sous-chapitre spécifique, mais en introduction de chacun des sept chapitres de cette thèse, d'une part parce que les méthodes employées diffèrent précisément d'un chapitre à l'autre, ou d'un groupe de chapitres à l'autre, d'autre part pour éviter d'avoir à faire, d'un côté, l'inventaire laborieux de l'ensemble des méthodologies et, de l'autre, l'établissement des résultats, sans pouvoir faire apparaître les articulations, au fil des développements, entre ces deux éléments.

Par ailleurs, nous avons choisi d'ouvrir ce chapitre non pas par le décodage du dispositif théorico-conceptuel de l'étude, qui viendra ultérieurement, mais par la présentation du terrain de recherche, ou plutôt d'un certain terrain, pris ici dans sa dimension géohistorique, auquel nous préférons d'ailleurs le terme de « substrat ». Il s'agit en quelque sorte de montrer en quoi la vieille ville de Sanaa – terrain plus particulièrement investi lors de nos précédents travaux de recherche (Stadnicki, 2003 ; 2004a) – constitue une base pour aborder ce travail sous l'angle des notions/opérateurs que sont la centralité et l'urbanité. La présentation de la vieille ville permet également de comprendre de quels ensembles spatiaux, sociétaux et économiques découlent les profonds changements structurels, les grandes dynamiques urbaines, qui seront analysées ultérieurement et qui conditionnent l'émergence des nouvelles centralités.

Précisons que nous ne recherchons pas dans ce chapitre des facteurs d'explication mais des cadres structurels, des éléments qui s'enchevêtrent et qui rendent palpables les phénomènes analysés dans les chapitres suivants.

Un premier sous-chapitre s'attachera donc à décrire les caractéristiques du « capital urbain » – entendu ici comme « l'ensemble des biens matériels et immatériels produits et échangés qui résultent du jeu d'un état urbain particulier, doté d'une urbanité

spécifique, en un temps *t* de son histoire » (Lussault, *in* Lévy, Lussault, 2003 : 967) – du centre ancien de Sanaa, qui comprend la vieille ville arabo-islamique et les quartiers ottomans de Bi'r al-'Azab. Le centre ancien permet en effet de réfléchir aux liens entre centralité et urbanité, dans la mesure où, comme tout autre « géotype central » (*op. cit.*), il possède une urbanité extrêmement importante[53]. Il est plus précisément appréhendé selon trois biais. Premièrement, nous tâcherons de poser les grandes caractéristiques de son organisation spatiale tout en essayant de proposer une lecture des principaux traits de la citadinité traditionnelle, en nous inspirant largement des travaux de F. Mermier, fondamentaux sur ce sujet. Deuxièmement, nous observerons que, malgré la diminution du poids économique du centre ancien avec la croissance de l'agglomération sanaanie, les représentations individuelles et collectives accordent toujours beaucoup d'importance aux valeurs de la citadinité traditionnelle, comme le prouve notamment toute l'imagerie véhiculée par Bâb al-Yaman, porte Sud de la ville, symbole archétypal de la ville ancienne. Troisièmement, nous observerons que, derrière la perte d'influence économique certaine du centre ancien, se dissimulent des processus tels que la soukalisation, la patrimonialisation et la redynamisation des « espaces portiers » – un terme que nous prendrons soin de définir ultérieurement –, qui empêchent que le centre-ville ne soit totalement marginalisé dans le système actuel des centralités sanaanies.

Un deuxième sous-chapitre nous permettra ensuite de prendre de la distance par rapport aux spécificités de l'urbanité locale pour reconnaitre que l'étude d'une ville comme Sanaa ne peut s'extraire de certains débats généraux qui animent la recherche urbaine actuelle. La récente focalisation des recherches en sciences sociales sur les périphéries urbaines prouve que ces dernières apparaissent comme un enjeu fondamental. Les villes dites arabo-islamiques ne sont pas étrangères à cet enjeu. De même, cette étude ne peut s'envisager hors du contexte du développement des villes des « Suds », qui produit un certain nombre de caractéristiques et configurations communes à de nombreuses situations urbaines internationales[54]. Il apparaît pertinent de les passer en revue afin de voir en quoi les phénomènes analysés dans le Grand Sanaa aujourd'hui s'en rapprochent ou s'en éloignent tout en cernant les contours des principaux changements qui ont affecté en quelques décennies la capitale yéménite, comme de nombreuses autres villes des pays en développement et, plus particulièrement, de ceux du monde arabe.

---

[53] M. Lussault (*in* Lévy, Lussault, 2003 : 967) précise que « cette importance donnée à la centralité résulte du constat empirique du caractère fondamental de sa structuration au sein de toutes les organisations spatiales ».

[54] M. Dumont (*in* Lévy, 2008 : 161-162), cherchant les moyens, non sans ambition, de proposer une « lecture urbaine du Monde », précise que deux grandes tendances mondiales apparaissent, paradoxales et contradictoires, « celle, d'abord, d'une dispersion et d'une diffusion généralisée de l'urbain dont il faut évaluer sérieusement ce qu'elle implique en termes de ressemblance et de différenciation, et celle, tout aussi généralisée, qu'est la métropolisation ».

Dans le troisième sous-chapitre, une focale sera enfin opérée sur l'une de ces figures de l'urbain en profond renouvellement sous l'effet de la croissance urbaine : la centralité. Les développements ne sont pas, ici encore, propres au cas de Sanaa. Ils posent la centralité non pas comme concept, mais comme un opérateur pour décrypter les mécanismes de recomposition urbaine, et aussi comme figure essentielle de l'urbain mondialisé. Avant de proposer quelques arguments théoriques relatifs aux modes de production concrets de la centralité urbaine, dans le monde en général et dans le monde arabe en particulier, et de poser la polycentralité comme principe analytique tant les processus contemporains d'urbanisation nous y invitent, nous tâcherons d'analyser ce qui lie l'opérateur « centralité » à d'autres notions clés de la recherche urbaine, à savoir l'urbanité, la société urbaine et l'identité, en nous inscrivant à chaque fois dans la contemporanéité du débat scientifique autour de ces notions.

Ce chapitre est sans doute le plus hétéroclite de tous ceux que comporte cette thèse ; est-ce la conséquence du travail de « défrichage » entrepris ici, travail qui nous est néanmoins apparu nécessaire pour ouvrir les différents questionnements ? Cela s'observe notamment à travers la méthodologie employée. En effet, si le premier sous-chapitre prend la forme d'un condensé de méthodes qualitatives et empiriques[55] – observations directes et indirectes – qui furent notamment mises en œuvre pour la première fois lors de nos premières enquêtes de terrain, en 2003 et 2004, les sous-chapitres suivants ont quant à eux été élaborés grâce à une revue de la littérature scientifique, géographique, sociologique et anthropologique principalement.

[55] Voir l'introduction générale et les introductions des chapitres 4, 5 et 6 pour une description détaillée de ces méthodes.

I. L'URBANITE SANAANIE EN QUESTION

Nous analyserons ici le substrat local et originel sur lequel vont se greffer les processus de recomposition socio-spatiale et la formation de nouvelles centralités dans l'agglomération sanaanie. Notre propos est donc à la fois d'étudier le contexte urbain de Sanaa, à travers le prisme géohistorique, comme cela a été dit précédemment, et d'ouvrir le questionnement sur la métamorphose de la centralité dans cette ville ainsi que sur les liens entre centralité traditionnelle et nouvelles centralités. De ces premières analyses émergera l'idée que l'on ne peut pas opposer, de façon radicale, ces deux catégories de centralité. Le cas sanaani révèle en effet que le déplacement de la centralité n'est pas un phénomène tout à fait nouveau et qu'une figure centrale de transition, entre le centre ancien et les centralités périphériques, existe en « l'espace portier », dont les caractéristiques seront examinées à la fin de ce sous-chapitre.

A. Les fondements de l'urbanité sanaanie

1. Le fonctionnement de la citadinité traditionnelle

Définir en quelques lignes le « fonctionnement » de la citadinité traditionnelle à Sanaa, alors même que certains lui ont consacré une thèse (Mermier, 1997), peut sembler aventureux. Ce qui nous pousse à nous engager dans cette voie est la volonté de relever quelques particularités du fait citadin traditionnel, constituantes et explicatives, au moins en partie, de l'organisation socio-spatiale contemporaine de la ville de Sanaa, périphéries comprises. Nous constatons en effet que Sanaa, dans sa forme actuelle, avec tout ce qu'elle peut présenter d'uniformité et d'homogénéité issues de son entrée dans la modernité, ne s'est toutefois jamais totalement affranchie de la citadinité qui la caractérisait avant qu'elle ne sorte de ses murs.

La citadinité désigne, au sens large, une relation dynamique entre un acteur individuel et l'objet urbain. Elle n'existe pas en soi mais à travers les trajectoires et les expériences des individus. C'est donc, d'après M. Lussault (*in* Lévy, Lussault, 2003 : 159[56]), la « dimension actorielle de l'urbanité » – l'urbanité se définissant elle-même comme l'organisation des objets de société dans une situation urbaine donnée. Cependant, les recherches, désormais abondantes sur cette question, autant pour les villes occidentales que pour les villes des « Suds »[57] ont contribué à la rendre protéiforme. La

[56] Voir aussi M. Lussault, *in* M. Lussault, P. Signoles (1996).

[57] Au sujet de ces dernières, voir les travaux de R. de Maximy, P. Gervais-Lambony, G. Sautter, etc. Au sujet des villes arabes, voir les travaux de H. Geertz, K. Brown, J. Berque, M. Naciri, J. Métral, N. Beyhum, F. Mermier, M. Lussault & P. Signoles, etc.

citadinité est de plus en plus appelée à désigner l'ensemble complexe et évolutif des représentations engendrant telle ou telle pratique des individus dans l'espace, autrement dit toutes les façons d'être *à* et *dans* la ville.

Les fondements et les manifestations de la citadinité sont donc nombreux. Ils ne peuvent tous être évoqués ici. Toutefois, à Sanaa, la plupart d'entre eux semblent liés au poids de l'ancien ordre social et à l'emprise du tribalisme, deux traits singuliers de l'organisation sociale locale. F. Mermier en explore les différents aspects dans plusieurs articles rédigés dans les années 1990.

À Sanaa, l'ancien ordre social distingue les *sayyid* (descendants du Prophète), les *qâḍî* (juges religieux se réclamant d'une ascendance tribale), les *'arabî* (citadins d'origine tribale), les *banî al-khums* (commerçants et artisans sans ascendance tribale exerçant des métiers considérés comme vils) et les immigrés du monde rural. Si, dans certains souks traditionnels, les trois premiers groupes sont encore aujourd'hui assez hégémoniques, globalement, les souks plus récents (créés pour les uns après le départ des Juifs en 1948, pour les autres après l'instauration de la République en 1962, et pour d'autres encore plus récemment) sont plus hétérogènes, la hiérarchie des métiers ne se faisant plus vraiment sur la catégorisation des métiers vils. Ainsi, en un demi-siècle environ, les commerçants et artisans de bas statut social se sont-ils profondément enracinés dans la cité : « Ils en sont partie prenante par leur adhésion au modèle de référence et aux pratiques culturelles citadines » (Mermier, 1989a : 37). Cet enracinement est principalement le fruit de la fonction intégratrice des différents réseaux d'alliance, professionnels et même matrimoniaux – bien que ces derniers soient plutôt le fait des groupes plus élevés dans la hiérarchie sociale traditionnelle[58]. Ces différents réseaux ont tout de même permis aux *banî al-khums* de former une composante essentielle de la communauté citadine, tout en étant relégués aux marges du corps social. La citadinité, dont la définition fut longtemps forgée à partir des attributs de l'élite citadine, s'étend donc largement avec les différents réseaux d'alliance qui poussent les individus du bas de la hiérarchie sociale au contact de l'ordre tri-fonctionnel (l'artisanat, le commerce et l'étude) par lequel s'exprime, d'après J. Berque (1974), la cité.

La citadinité se manifeste par ailleurs à travers la distinction opérée avec le monde tribal. Les citadins ont conscience d'appartenir à un « milieu » différent du milieu tribal, comme le montrent les innombrables proverbes moqueurs qui circulent sur les *qabîli* (gens de tribus) à Sanaa[59]. En effet, la communauté citadine génère « des pratiques sociales bien différenciées et des représentations identitaires qui peuvent dépasser les clivages hiérarchiques et les liens généalogiques ancrés en milieu tribal » (Mermier,

[58] Les mariages entre *qâḍî* et *'arabî* sont par exemple plus fréquents qu'entre *'arabî* et *banî al-khums*.
[59] Lire à ce sujet l'article de P. Bonnenfant (1996).

1989a : 39). Néanmoins, la ville de Sanaa étant située à la croisée de sept territoires tribaux importants[60], une certaine complémentarité économique s'est instaurée entre citadins et *qabîli*, complémentarité observée dans les souks qui écoulent beaucoup de produits de l'agriculture et de l'artisanat ruraux. Par ailleurs, une majorité de citadins est originaire du milieu tribal des Hauts plateaux zaydites qui couvrent le nord du pays, ce qui prouve une fois de plus l'existence d'une cohabitation des deux « mondes ». Aujourd'hui, cette conscience de distinction semble s'être déplacée à l'égard du monde rural, représenté en force par les vagues de migrants qui se succèdent depuis les années 1970 – même si celles-ci ne constituent pas non plus un bloc homogène s'opposant aux citadins, comme nous le verrons ultérieurement.

En dernier lieu, le droit lui-même reflète une sorte de symbiose entre les milieux urbains et tribaux. Le droit coutumier citadin, qui possède ses propres institutions, distinctes à la fois des tribunaux islamiques et des organes étatiques, emprunte pourtant au droit coutumier rural, hérité du droit tribal, notamment dans la représentation physique de la loi dans les quartiers à travers le *'âqil*, chef de quartier[61] (Mermier, 1994 ; 1997). La gestion coutumière caractérise encore aujourd'hui la plupart des quartiers du Grand Sanaa, notamment dans les principaux souks, même si le rôle du *'âqil* s'est largement amoindri au cours des dernières années (Mermier, 1994 ; Stadnicki, 2008c).

Par bien des aspects donc (manifestations des réseaux d'alliance et de relations sociales verticales, cohabitation des mondes urbains et tribaux, pratique du droit coutumier), le souk semble s'affirmer comme le lieu de l'émergence de la citadinité sanaanie dans toute sa diversité, du moins avant les grands bouleversements (étalement urbain, migration rurale massive, ouverture économique, etc.) qui s'enclenchent à partir des années 1970. Il est en effet le lieu de rassemblement des deux modèles référentiels relativement hétérogènes que sont le tribalisme et la citadinité, et le lieu de l'apparition d'un sentiment d'appartenance au même monde, urbain donc, mais avant tout soukier. Le souk est plus simplement, selon l'expression de F. Mermier (1989c), « la porte intérieure de la ville », le lieu où agissent à la fois les processus de socialisation et d'intégration au monde citadin. Qu'en est-il aujourd'hui ? Qu'en est-il plus simplement des rapports entre les citadins et le milieu rural, des rapports entres anciens et nouveaux citadins, des rapports entre anciennes et nouvelles élites ? L'installation à Sanaa dans les années 1970-1980 de nombreux hommes de tribus venus s'enrichir avec la commercialisation du *qât*[62] et l'arrivée à la même époque de milliers d'individus d'origine

[60] Il s'agit des tribus de Hamdân, Banî al-Ḥârith, Banî Ḥushaysh, Banî Maṭar, Sanhân, Bilâd al-Rûs et Banî Bahlûl.

[61] Pour une description détaillée de la fonction de chef de quartier et de son rôle aujourd'hui, cf. Ch. 3, II, B, 3.

[62] Cf. Glossaire, p. 546.

rurale, eux-mêmes rejoints par les immigrés d'Arabie Saoudite rapatriés dans les années 1990, ne provoquent-elles pas des transformations majeures de la citadinité ? L'adoption d'un nouveau modèle économique ne va-t-il pas par ailleurs engendrer de nouvelles formes de citadinité ? C'est à ces questions que nous tenterons de répondre dans la troisième partie de cette thèse, une fois que nous aurons exploré, dans la deuxième partie, les modes de production et l'anatomie des nouveaux centres de Sanaa, lesquels constituent désormais les espaces d'expression de nouvelles formes de citadinité.

2. L'organisation du centre ancien

Le centre-ville de Sanaa se compose de trois parties qui correspondent chacune à un type différent de centralité et à une étape particulière de l'urbanisation de la ville : la vieille ville, qui se déploie autour de *Sûq al-Milḥ*, le quartier de Bi'r al-'Azab aux fonctions résidentielle et administrative très prononcées, à l'ouest de la vieille ville (de dimensions à peu près équivalentes), datant des occupations ottomanes, et, enfin, le centre économique « moderne » des années 1960, structuré autour de la place al-Taḥrîr située à la jonction des deux « ensembles » susmentionnés[63]. Le rôle et les fonctions de ces trois espaces centraux ne sont bien évidemment pas les mêmes, tant dans l'organisation générale de la ville que dans le système des centralités. Notre recherche, qui porte essentiellement sur les dynamiques urbaines contemporaines de Sanaa, reviendra sur la formation du centre moderne, ses fonctions de centralité et ses divers liens avec les centralités périphériques[64]. Mais, auparavant, il nous a semblé nécessaire de présenter quelques grands traits de l'organisation spatiale des espaces centraux anciens (vieille ville et Bi'r al-'Azab), afin d'ouvrir un questionnement, comme il a été fait avec la citadinité traditionnelle, sur les ruptures/continuités que nous pouvons identifier dans l'organisation des nouvelles centralités.

L'organisation spatiale de la vieille ville de Sanaa résulte d'un processus historique complexe qui la divise en plusieurs zones correspondant à des structures distinctes formées à différents moments de l'histoire de la ville. C'est ce qu'indiquent les quelques remarquables études d'histoire urbaine dont nous disposons (Manzoni, 1884 ; Serjeant, Lewcock, 1983 ; Lewcock, 1986 ; Kopp, Wirth, 1994). À l'extrême Est de la vieille ville se trouvent les édifices constituant la citadelle (*al-Qaṣr*). Construite en partie à l'époque préislamique, sur un monticule, et séparée de la cité par un haut mur d'enceinte, la citadelle a fonctionné comme une place forte jusque dans les années 1250, avant de constituer successivement le siège de la garnison de Sanaa, la résidence du gouverneur durant la première occupation ottomane, le palais de membres de la famille de l'Imam et

[63] Cf. Fig. 4 & 5, p. 71.
[64] Cf. Ch. 5, I, A, 2.

la prison au XVIII[ème] (Kopp, Wirth, 1994). À la fin du XIX[ème] siècle, les Ottomans de la seconde occupation renforcent les bastions de la citadelle, laquelle conservera sa fonction défensive durant le XX[ème] siècle. Aujourd'hui zone militaire, cette citadelle, ainsi que la grande place (*Maydân al-Qal'a*) qui lui est adjacente semblent constituer une marge au sein de la vieille ville (éloignement des principaux axes soukiers, vaste parking improvisé, retard dans la restauration du bâti, etc.), et ce malgré les différentes programmes de restauration/redynamisation qui lui ont été consacrés (Feiner, 1997).

Le noyau central de la vieille ville est composé de Sûq al-Milḥ et des édifices de la Grande mosquée[65]. Si certains établissements urbains étaient déjà présents à l'époque préislamique, la plupart des constructions datent du XIII[ème] siècle. Depuis lors, les activités marchandes n'ont cessé de s'étendre, le long des axes qui relient le souk aux portes de la ville (Bâb al-Yaman au Sud et Bâb Shu'ûb au Nord) d'une part, dans le réseau de ruelles qui compose la couronne quasi concentrique de bâtiments qui entourent le souk d'autre part. La limite entre l'espace marchand et l'espace résidentiel s'est estompée aujourd'hui. Seuls les quelques *bustân* (jardins irrigués) sont source d'aération au milieu de cette très forte densité de constructions et d'activités. Le souk originel s'étalait initialement sur 200 hectares environ. L'amplification du phénomène de soukalisation[66] a conduit à son extension sur la quasi-totalité de la vieille ville[67].

Entre la citadelle et le noyau central de Sûq al-Milḥ se trouve une avenue plus large que la moyenne du tracé viaire de la vieille ville, de part et d'autre de laquelle s'édifient des bâtiments qui datent des deux occupations ottomanes : hammams et mosquées de la première occupation, bâtiments administratifs et belles demeures de la seconde. Au cours de ces deux époques, cet espace linéaire était le centre de la vie urbaine, avec son lot de lieux de vie et d'animation (écoles, cafés, etc.) et d'espaces publics (placettes aménagées sur les côtés de l'avenue). Aujourd'hui, il appartient à la marge Est de la vieille ville formée par le quartier de la citadelle, puis, par les contreforts de Jabal Nuqûm.

Entre les franges occidentales du noyau central étendu du Sûq al-Milḥ et le *wâdî* Sâyila[68], qui traverse la ville du Nord au Sud, s'étend une zone de constructions moins dense, entrecoupées de jardins plus grands que dans le reste de la vieille ville, appartenant aux mosquées avoisinantes. Il s'agit d'un faubourg maraîcher composé de villas ayant

---

[65] Cf. Fig. 6, p. 72.

[66] Cf. Ch. 1, I, C, 2.

[67] Pour une description détaillée de Sûq al-Milḥ et de son organisation édilitaire, voir F. Mermier (1997) ; W. Dostal (1979) et N. Al-Weshali (1991), pour les activités économiques ; P. Bonnenfant (1995) et H. Kopp, E. Wirth (1994), pour une description du complexe architectural.

[68] *Wâdî* asséché toute l'année et utilisé par les véhicules motorisés, sauf en mars et en août, lors des deux moussons annuelles.

longtemps appartenu aux élites locales. De l'autre côté du *wâdî* et jusqu'à l'ancien tracé du mur d'enceinte, au niveau de Bâb al-Sabâḥ, le tissu urbain présente une structure similaire. Il est cependant traversé par deux pénétrantes soukières majeures (rue Bâb al-Sabâḥ et rue al-Dafa'î), dont l'activité marchande s'est intensifiée avec la création du centre moderne plus à l'Ouest. Ces deux voies assurent depuis lors la jonction entre ce dernier et le souk ancien de la vieille ville (Sûq al-Milḥ). L'aération provoquée par les vastes jardins n'a pas résisté, ici, aux constructions récentes de style occidental (années 1960-1980). Dans un premier travail de recherche, nous avions souligné la situation singulière de cet espace qui fait le lien entre deux espaces centraux majeurs, la place al-Taḥrîr et Sûq al-Milḥ (Stadnicki, 2003).

À l'ouest de Bâb al-Sabâḥ, à l'extérieur de l'enceinte donc, naît au XVIII[ème] siècle un « quartier » administratif et militaire sous l'influence du palais de l'imam Yaḥyâ (1867-1948), qui sert également de lieu de gouvernement. Entre le XVIII[ème] et le XIX[ème] siècle s'ajoutent une mosquée, un hammam et un second palais. Les palais sont détruits par les Turcs lors de la seconde occupation ottomane ; ils construisent un hôpital militaire en lieu et place de leurs fondations. Au départ des Turcs, l'imam Yaḥyâ détruit l'hôpital et refait construire deux palais. La symbolique de ce lieu s'est pérennisée ; divers services publics et le musée national s'y sont installés depuis.

Bien plus à l'Ouest, avant même que ne soient construites les maisons de Bi'r al-'Azab, est édifié l'ancien quartier juif, Qâ' al-Yahûd[69]. Exclus de la vieille ville en 1679, les Juifs s'installent dans des maisons en pisé n'excédant pas deux étages. Les habitations sont très resserrées. La vie s'y organise de manière assez autonome par rapport au reste de la ville mais le commerce et les échanges s'y développent fortement. Puis, à leur départ pour Israël en 1948, le quartier est réinvesti par une population musulmane plutôt modeste (de nombreux immigrants d'origine rurale), un souk bien achalandé est installé sur les franges du quartier. Qâ' al-Yahûd pourrait aujourd'hui s'apparenter à une « centralité minoritaire »[70], initiée au départ par un groupe social marginal.

Enfin, la vaste zone qui s'étend entre le quartier juif et l'entrée Ouest de la vieille ville correspond au quartier de Bi'r al-'Azab. L'espace est relativement homogène au moment de la première occupation ottomane (villas luxueuses entourées de grands jardins irrigués par de nombreux puits : résidences de fin de semaine ou d'été pour les Turcs). L'unité est par ailleurs renforcée par l'édification d'une muraille (qui enserre également le quartier juif) autour de cette zone au début du XIX[ème] siècle. À cette époque, de nombreux fonctionnaires, rejoints par des officiers turcs lors de la seconde occupation ottomane, font construire de nouvelles villas qui rendent le quartier plus hétérogène sur

[69] Cf. Fig. 8, p. 72.
[70] Cf. Ch. 1, III, B.

le plan architectural[71]. Après le départ définitif des Turcs, des membres de la famille de l'imam réinvestissent les villas. De nombreux bâtiments gouvernementaux et administratifs leur succèdent à la fin des années 1960 (ministères, représentations diplomatiques, etc.). Bi'r al-'Azab conserve aujourd'hui une forte fonction résidentielle et administrative[72].

L'organisation du centre ancien de Sanaa est un cas d'étude intéressant. Ce trop rapide tableau géohistorique montre déjà, à travers le déplacement des lieux de pouvoir entre les deux occupations ottomanes, l'extension des activités marchandes, le caractère excessivement mobile de la centralité[73] – caractère qui se reflète aussi dans le développement urbain actuel –, de même que les potentialités de déclinaison de cette dernière en diverses configurations. Il montre également l'influence des modes de comportement successifs de la catégorie socialement et économiquement dominante sur la structure urbaine (à l'exception de la « centralité minoritaire » impulsée par le quartier juif). Il montre enfin l'hétérogénéité de l'organisation spatiale de la vieille ville[74] dont l'unité est trop souvent caricaturée, notamment, reconnaissons-le volontiers, dans notre recherche qui se place à l'échelle du Grand Sanaa actuel, en évinçant malheureusement les particularités que dévoile l'analyse micro-scalaire de cet ensemble spatial.

---

[71] Dans le récit du voyage qu'il a effectué au Yémen en 1870, deux ans avant le début de la seconde occupation ottomane, J. Halévy (1873 : 16) écrit que « les trois quarts du quartier Bir-Azeb, où étaient les jardins et les maisons de plaisance des Imams, sont tombés en ruine ».

[72] Cf. Fig. 7, p. 72.

[73] Ce caractère n'est évidemment pas une particularité de la ville de Sanaa. Au Caire par exemple – pour rester au Moyen-Orient –, il semble que le déplacement de la ville, amorcé à l'aube de l'histoire, ne cesse de s'accélérer au cours des XIX^{ème} et XX^{ème} siècles, du fait des politiques urbanistiques volontaristes successives cédant le pas à des éléments d'urbanisation spontanée. M. Kharoufi (*in* Naciri, Raymond, 1997 : 161) parle ainsi des « pérégrinations du centre-ville » du Caire au fil de l'histoire.

[74] A. Madœuf (1995) a montré, en étudiant les fonctions et les pratiques de la ville ancienne du Caire, à quel point cette dernière était « plurielle », très loin de sa désignation en tant que « secteur homogène » par les architectes-urbanistes en charge de sa planification.

Figure 4 : Photographie aérienne de Sanaa prise dans les années 1970 (extrait de Kopp, Wirth, 1994)

Figure 5 : Carte du centre-ville de Sanaa (extrait de Kopp, Wirth, 1994)

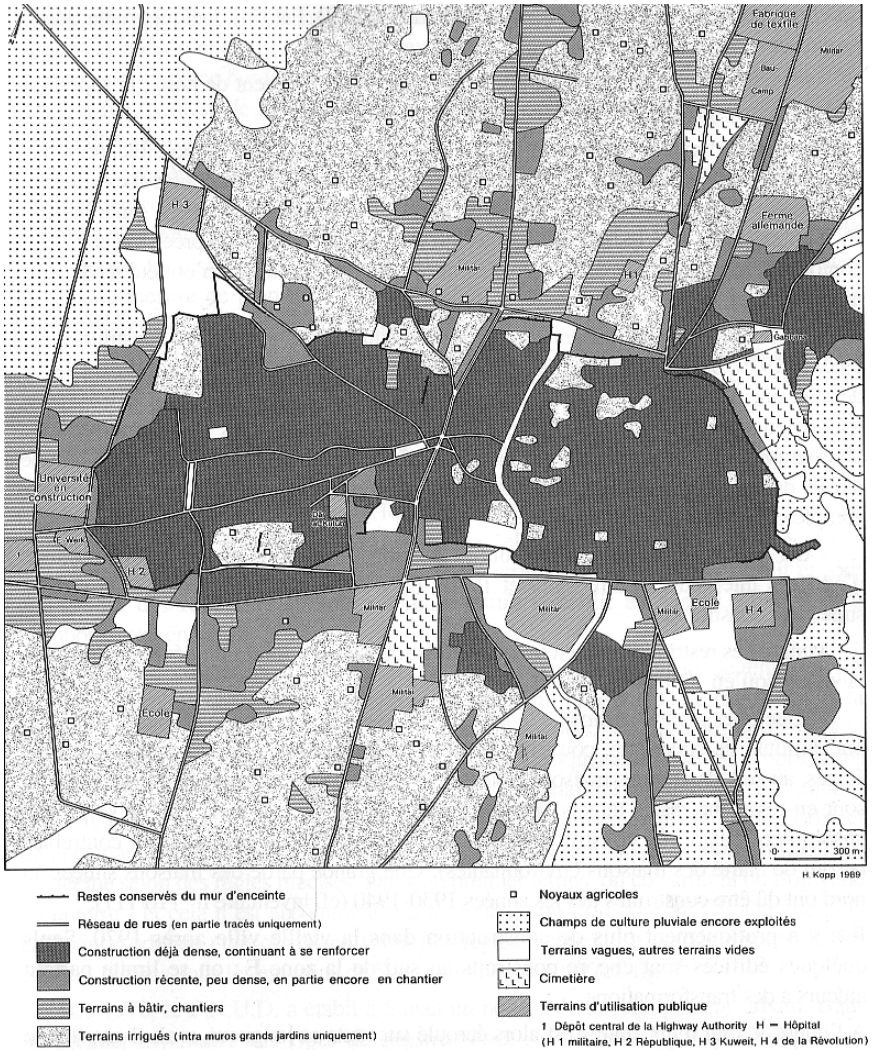


Figure 6 : Vieille ville de Sanaa : pénétrante entre Bâb al-Yaman et Sûq al-Milḥ

Figure 7 : Jardins du quartier résidentiel et administratif B'ir al-'Azab

Figure 8 : Maisons de l'ancien quartier juif al-Qâ'

B. Discours sur la ville : la construction d'un mythe

1. La place primordiale du vieux Sanaa dans les représentations des habitants

Au cours des différents entretiens que nous avons réalisés auprès des gens de Sanaa, il s'est avéré que la vieille ville détenait une place centrale dans l'approche sensible que les citadins ont de leur ville. Bien que les extensions ottomanes qui dédoublent la structure de Sanaa dès le XVI[ème] siècle puissent également être considérées comme « parties anciennes », c'est seulement la vieille ville arabo-islamique et circonscrite dans ses remparts aujourd'hui restaurés qui détient une place importante dans les représentations et qui donc est sujette à une certaine mythification. Pour autant, la variété des discours entendus n'autorise pas une seule interprétation. Si, pour certains individus, elle représente l'histoire de la civilisation yéménite, décrite non sans fierté, elle peut signifier, pour d'autres usagers, répulsion et coercition : c'est par exemple le cas des marchands ambulants chassés de la vieille ville au début des années 2000[75]. Mais les points de vue de chacun des individus interrogés se rejoignent souvent sur un discours parfois excessivement passéiste, qui ne puise pas tant sa ferveur dans les édifices eux-mêmes (citadelle, maisons-tours, mosquées, etc.), en tant que symboles représentant une ville forte et protégée, que dans le mode de vie qu'ils évoquaient et qu'ils continuent d'évoquer. À travers une série de formes et d'objets archétypaux de la vie urbaine traditionnelle tels que le souk, les *ḥâra*[76] et, bien sûr, les portes de la ville, c'est d'une urbanité spécifique dont il est question, une urbanité reposant sur la tradition, une urbanité dont les relations sociales sont l'élément essentiel.

Malgré l'ouverture de la vieille ville (extension de l'urbanisation, délocalisation de nombreuses activités dans les nouveaux quartiers, destruction de la plupart des portes, etc.), l'impression de frontière, de limite, entre deux mondes demeurant distincts persiste dans les représentations de la plupart des individus – ce fait est d'ailleurs généralisable aux autres villes du Yémen. Les limites du territoire urbain sont également représentées par l'imaginaire des habitants, constatait ainsi S. Camelin (2000) à propos de la ville d'al-Shiḥr dans la région du Ḥaḍramawt, alors que E. Niewöhner-Eberhard (1985) l'avait, quelques années auparavant, également ressentie à Ṣa'da, au nord du Yémen. L'ancien ministre de l'Éducation Aḥmad Jabi'r al-'Afîf, au cours d'un entretien qu'il a bien voulu nous accorder, a considéré Sanaa comme deux ensembles tout à fait séparés. D'après lui, il y aura toujours un *« intérieur »* (*al-dâkhil*) et un *« extérieur »* (*al-khârij*). Il ajoute que cette ville est trop empreinte d'histoire pour ne devenir qu'un seul et unique *« bloc*

[75] Cf. Ch. 2, II, C.
[76] Cf. Glossaire, p. 545.

d'habitations » (*mujamma' sakanî*), dominé par les aspects modernes. Al-'Afîf affirme que plus la ville s'étend, plus l'unité de la vieille ville se renforce ; « *Le vieux Sanaa ne deviendra bientôt plus qu'un seul quartier* » conclue-t-il[77]. La vision unificatrice de la vieille ville – assez éloignée de la réalité géographique et historique, comme nous l'indiquions précédemment – qui ressort de ces témoignages et observations, n'a rien de singulier. Ce phénomène, déjà analysé dans d'autres contextes urbains arabo-islamiques, pourrait s'expliquer à la fois par le besoin que ressent tout individu de circonscrire son espace de vie pour (ré)affirmer son « identité territoriale » (Troin, 2004) et par un souci de plus en plus généralisé et collectif du « devenir patrimonial » (Noweir, 2005) qui tend à réinstaurer des limites aux villes anciennes pour se démarquer des quartiers d'extension récente.

Les discours des Sanaanis semblent donc renvoyer à une certaine citadinité « authentique » tout en pointant les caractéristiques d'une vie sociale aujourd'hui quelque peu perturbée. Il est surprenant de voir que les individus rencontrés connaissent la plupart du temps la date de destruction des portes de la vieille ville et se prononcent même avec virulence sur les raisons, toujours très subjectives, de ces destructions : « *volonté des occupants d'effacer l'identité urbaine sanaanie* », « *souhait des autorités d'ouvrir la ville aux ruraux* », « *déprotéger la ville* », etc. C'est avec la même ferveur que bon nombre d'entre eux s'engagent aujourd'hui en faveur de la restauration des remparts et de la reconstruction des portes de la vieille ville lancées par l'UNESCO suite au classement de la vieille ville au *Patrimoine mondial* en 1986. Ce phénomène ne surprendrait pas le géographe J. Akbar (1988 : 141) qui voit les portes des villes islamiques (portes dans les murailles, mais aussi portes secondaires menant aux quartiers résidentiels ou encore portes séparant deux districts comme à Casablanca) comme les « signes d'une autonomie ». D'après lui, leur suppression n'a pas tant endommagé la sécurité de la ville, comme le prétendent également quelques habitants de Sanaa, que certains aspects de la vie urbaine. L'auteur fait maintes fois allusion à la dissolution d'un lien social et à la perte d'une certaine homogénéité dans l'organisation des quartiers. Les portes, en effet, subdivisaient la ville en de multiples sous-espaces dont il était relativement simple pour les résidents d'avoir le contrôle et la maîtrise. Certains de ces sous-espaces ont, d'après J. Akbar, perdu leur fonction de lieu de réunion de gens d'un même quartier et donc d'espace communautaire, et ce depuis la destruction des portes. Faut-il alors comprendre

[77] Nabîl Qâsim, professeur d'économie à l'Université de Sanaa, affirme quant à lui que, à Sanaa, « *la barrière* (*hâjiz*) *existe toujours !* ». Même aux endroits où les portes ont disparu, la limite de la vieille ville correspond, d'après lui, à quelques centimètres près, à leur emplacement originel. Cette limite, nuance-t-il cependant, n'empêche pas les deux ensembles, *intra* et *extra muros*, d'entretenir des relations économiques et sociales, mais elle semble être inaltérable, du fait de la place qu'ont prise les portes dans les représentations collectives.

que se cache, derrière les arguments de sécurité et de sauvegarde du patrimoine, un regret de la vie sociale des temps passés, une critique de la dissolution de l'ancienne citadinité ?

Cependant, un paradoxe se manifeste chez certains individus qui, s'ils produisent un discours teinté de passéisme et de regrets des modes de vie antérieurs, ne semblent pas pour autant fuir la vie urbaine contemporaine et encore moins les « nouveaux » lieux de vie *extra muros* (parcs de loisirs, nouvelles galeries commerçantes, grands cafés de style égyptien ou irakien, etc.)[78]. Un avocat résidant dans la vieille ville évoque ces usagers pluri-territorialisés (les plus jeunes, précise-t-il). Il explique que les nouvelles générations voient à travers la vieille ville les mystères de la vie de leurs ancêtres. Il ajoute que les quartiers historiques signifient, dans l'espace urbain total, une *« vie de solidarité et des quartiers peuplés de gens qui s'aidaient et s'écoutaient »*. D'après lui, la société citadine de Sanaa se défait progressivement de cette particularité sous les effets de la modernité et de l'occidentalisation. Le discours le plus fortement teinté de références à l'histoire et à l'identité urbaine du Sanaa des siècles précédents est celui des différentes élites de la vieille ville (cheikhs, cadis, intellectuels, musiciens, etc.). Celles-ci démontrent, par l'exercice d'un certain contrôle territorial, leur attachement aux quartiers les plus anciens de la ville et leur affection pour les symboles de l'urbanité locale[79]. C'est le cas près de l'entrée Sud de la vieille ville, où la famille d'un puissant cheikh occupe quatre des maisons les plus imposantes surplombant l'esplanade intérieure. D'après ce cheikh, arrivé à Sanaa il y a une vingtaine d'années, il était exclu de s'installer ailleurs que dans ce quartier, d'où il y a une vue saisissante sur la porte Bâb al-Yaman, *« signe du temps et de la civilisation »*[80].

2. Bâb al-Yaman ou la construction d'un symbole archétypal de la cité ancienne

Les portes et l'espace urbain qu'elles entourent – la vieille ville – sont donc des lieux inlassablement représentés. Bâb al-Yaman, porte méridionale de la ville de Sanaa, est devenue, un siècle après sa reconstruction, à la fois le symbole d'une identité urbaine héritée et l'emblème de la vitalité politique et culturelle du Yémen. Reconstruite en 1898 durant la deuxième occupation ottomane et restaurée dans les années 1970, Bâb al-Yaman est la porte principale de Sanaa, la seule à avoir été conservée jusqu'à ce jour[81].

---

[78] Cf. R. Stadnicki (2006b).

[79] Notons que cette affection n'est pas toujours proportionnelle à la longévité de la résidence dans le vieux Sanaa, ce qui prouve une fois de plus que l'adhésion des populations non sanaanies d'origine à la culture urbaine locale est dans certains cas un fait réel et un processus qui peut être rapide.

[80] En arabe, *ramz al-zamân wa-l-ḥaḍâra*.

[81] Les portes de Sanaa figurent dans les premières descriptions, archivées par l'historien al-Râzi, du début de l'ère islamique, même si peu d'indications révèlent datations et localisations précises (Serjeant, Lewcock, 1983). La première d'entre elles aurait été Bâb Madînat Ṣan'â', au nord-ouest de la ville, ornée de deux talismans en forme de serpent, l'un en cuivre et l'autre en fer. La seconde porte, Bâb al-Maṣra', aurait été construite à la limite nord-est de la ville, non loin de l'actuelle Bâb Shu'ûb. Bâb al-Kishwarî aurait été la

Elle est aussi le point de départ des flux les plus importants à destination des riches terres de l'ancienne Arabie heureuse et des pôles urbains secondaires que sont Ta'izz et Aden. Bâb al-Yaman a aujourd'hui donné son nom à un quartier central, à cheval entre l'*intra* et l'*extra muros*, à vocation essentiellement commerçante[82].

D'une manière générale, la porte ne se réduit pas à un simple objet, une simple percée dans une muraille, un simple édifice de pierres ouvrant la ville. Elle est aussi un élément de son organisation, un repère spatio-temporel pour ses usagers, et, surtout, le symbole de tout ou partie de la cité. La littérature scientifique permet de penser que le rôle dynamique et fondamental des portes est une caractéristique permanente de l'organisation des villes arabes dites islamiques. À Fès par exemple, les portes « existent toujours mais chargées, dans l'époque contemporaine, d'un contenu plus dense et plus complexe, qui est tout à la fois le reflet des transformations de la ville de Fès et celles de l'économie marocaine dans son ensemble » (M. Ameur, *in* Laborie, 1990 : 23).

La prédominance de l'objet-porte dans la perception générale de la ville se retrouve dans quelques cartes mentales[83] réalisées par des habitants de la vieille ville[84]. Sur l'une d'elles, l'interviewé a représenté la ville par un carré de taille réduite entouré de deux portes, Bâb al-Yaman au Sud, qu'il nomme *« Door »*[85] en jugeant inutile de préciser son nom, et Bâb Shu'ûb, porte d'entrée Nord de la ville. Les portes sont donc ici les deux seules formes par lesquelles cet individu identifie la ville. Deux autres croquis, réalisés cette fois à l'échelle du quartier, démontrent la suprématie morphologique de la porte sur l'ensemble des autres formes de la ville. En dehors d'un ou deux axes routiers et de quelques toponymes, le quartier est exclusivement représenté par le dessin de la porte,

---

troisième porte, au sud de la ville. Entre 1047 et 1066, al-Sulayhî releva sept portes autour de l'enceinte de Sanaa dont aucun des noms ne correspond à ceux d'aujourd'hui, mis à part Bâb al-Sabâḥ, déjà nommée à l'époque. Le nom de Bâb Shu'ûb apparaît quant à lui pour la première fois dans les chroniques des années 1200 (*op. cit.*). Enfin, en 1926, al-Wâsi a nommé les neuf portes que comptait la ville de Sanaa : Bâb al-Yaman et Bâb Khuzayma au Sud, Bâb al-Balâqa au Sud-Ouest et Bâb al-Qâ' à l'Ouest (dans l'actuel quartier juif), Bâb al-Rûm au Nord-Ouest (dans le quartier ottoman : son emplacement n'est plus guère visible aujourd'hui), Bâb Shu'ûb et Bâb Shaqâdîf (aujourd'hui totalement « aspirée » par la première) au Nord, Bâb al-Sitrân au Sud-Est (disparue assez tôt, elle permettait d'accéder à la citadelle depuis l'extérieur de la ville) et enfin, Bâb al-Sabâḥ à l'Ouest (*op. cit.*). À cette classification nous pouvons ajouter Bâb al-Salâm, qui tient toujours, construite dans les années 1960 à l'est de Bâb al-Yaman pour en désengorger le trafic, et Bâb al-Luqayya, porte aujourd'hui disparue permettant de regagner le souk central par la citadelle et renommée Maydân al-Qal'a, n'ayant plus fonction d'accès à la ville mais servant uniquement de desserte automobile.

[82] Cf. Ch. 1, I, C, 3.

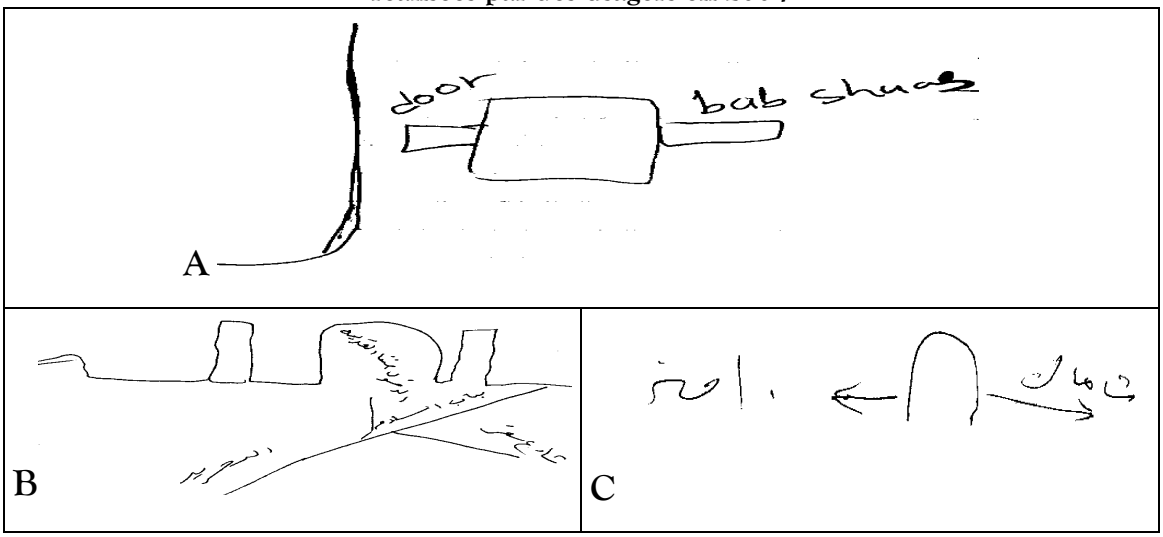
[83] La carte mentale est « l'expression cartographique d'une représentation subjective de l'espace (...), la transcription de la représentation mentale de l'espace en question dans l'esprit de la personne qui se livre à l'exercice. La carte mentale serait alors une structure cognitive de la perception de l'espace » (J.-F. Staszak, *in* Lévy, Lussault, 2003 : 132-133).

[84] Cf. Fig. 9, p. 77.

[85] *« Door »* est ici la traduction anglaise de *« al-bâb »* (la porte) qui est le nom raccourci donné par les habitants de Sanaa à Bâb al-Yaman et à son quartier.

qu'il soit soigné ou, au contraire, rapidement esquissé. La ville semble alors s'articuler autour d'une sorte de « supra-forme », presque un archétype : Bâb al-Yaman.

Figure 9 : Cartes mentales de la vieille ville de Sanaa et du quartier Bâb al-Yaman, réalisées par des usagers en 2004



Par ailleurs, en faisant l'objet de reproductions innombrables dans tout le pays, Bâb al-Yaman symbolise la capitale du Yémen réunifié et une richesse patrimoniale dont les Yéménites sont naturellement fiers. Que ce soit sur des cartes postales, des œuvres d'art ou des publicités, Bâb al-Yaman figure dans de nombreuses représentations iconographiques qui se basent essentiellement sur des valeurs politico-économiques et culturelles. L'étude de ces représentations permet de comprendre les différents processus de valorisation de la porte tout comme les modes d'instrumentalisation de cet objet en constante réappropriation par les Sanaanis.

La porte est aussi régulièrement utilisée comme scène lors des grands événements politiques, défilés, et autres commémorations. Le 26 septembre 2002 par exemple, les marchands ambulants qui avaient pour habitude de s'approprier le lieu ont dû céder leur place au grand défilé militaire du quarantenaire de la Révolution. Bâb al-Yaman était le point final du parcours des militaires dans la ville. Ils s'étaient postés, plusieurs heures durant, au centre du rond-point extérieur, le temps des discours et autres séances photographiques. De même, bien qu'en voie de raréfaction aujourd'hui, la cérémonie de la clef de la ville offerte par les autorités yéménites aux hôtes de marque (chefs d'États étrangers, délégations ministérielles, etc.) se déroule juste à l'entrée de la porte. En outre, le pouvoir utilise aussi parfois Bâb al-Yaman pour asseoir son autorité et pour illustrer la rigueur de ses lois. Nous retiendrons deux exemples qui, pour être récents, n'en sont pas moins significatifs. En 2001, suite à une série de vols à l'étalage survenus à *Sûq al-Milḥ*, une main d'homme avait été suspendue à la clé de voûte de la porte, signe de la terrible sentence infligée à l'un des malfaiteurs capturés ; peu après, les pillages répétés avaient

cessé ! Deux ans plus tard, un couple de touristes hollandais a assisté à l'exécution rapide et discrète d'un homme – un violeur, dira la presse le lendemain – exactement sous le porche de Bâb al-Yaman. Bien qu'interdites aujourd'hui, les exécutions publiques étaient pratique courante jusque dans les années 1960-1970[86]. Dans le cas susmentionné – dont la véracité dépend bien sûr de la bonne foi desdits touristes –, les rumeurs laissaient entendre qu'un puissant cheikh, personnellement heurté par les méfaits du condamné, avait fait pression sur les autorités pour que le coupable soit exécuté sur la place publique, au vu de tous, dans un lieu symbolique, sous Bâb al-Yaman en somme. Ces deux actes d'une violence terrible ne font pas partie du quotidien sanaani et encore moins de l'« événementiel » habituel de Bâb al-Yaman, majoritairement ludique (stands de loterie, jeux pour enfants, etc.) et festif (mariages, fêtes religieuses, etc.). Ils illustrent cependant la force symbolique de l'objet-porte et sa mise en scène au cours d'événements précis débordant même parfois du cadre de la loi. Dans un registre moins macabre, l'iconographie utilise abondamment Bâb al-Yaman pour renforcer son image de symbole politique fort. C'est le cas de certaines cartes postales vendues dans les kiosques à journaux des grandes villes ou encore de fresques peintes sur les murs de certains commerces[87]. La porte y est généralement associée à un temps fort de l'histoire yéménite (souvent une fête nationale), représentée comme une sorte d'idéal du lieu de rassemblement (foule immense, parfois « photo-montée ») ou encore appréciée en tant qu'élément de défense d'une ville forte et protégée (hauteur exagérée du mur d'enceinte, porte représentée fermée alors qu'elle ne l'a pas été depuis la Révolution de 1962[88], etc.).

Les acteurs politico-économiques du pays ont donc fréquemment recours à l'image de la porte, soit pour faire valoir la puissance militaire et financière yéménite[89], soit pour renforcer, dans le cadre d'une logique de revalorisation, l'affirmation de l'État sur ces plans. Toutefois, l'utilisation de Bâb al-Yaman à des fins de symbolisation d'une ville et de ses richesses culturelles et touristiques n'en est pas pour autant secondaire. Il suffit d'observer la photographie d'une affiche faisant la campagne de *Sanaa 2004*[90]. À cette occasion, la vieille ville a entièrement été nettoyée et la plupart des façades des maisons ont été repeintes – la porte en a également profité pour se refaire une beauté[91].

---

[86] Dans son dernier ouvrage, Khadija al-Salâmi (2006) raconte qu'elle a vu des têtes suspendues à Bâb al-Yaman jusque dans les années 1970.

[87] Cf. Fig. 10 & 11, p. 80.

[88] « N'est-ce pas le rêve désormais perdu d'une suspension du temps et d'une fermeture à toute influence culturelle, celui-là même que les imams avaient tenté de réaliser ? » (Lambert, 1995 : 98). Un rêve qui visiblement se propage encore aujourd'hui dans les régions de l'ancien Yémen zaydite.

[89] Le gouvernement yéménite a choisi de représenter Bâb al-Yaman au verso des nouveaux billets de 1000 riyals imprimés en 2000.

[90] Chaque capitale arabe est nommée à tour de rôle « capitale culturelle » pour un an par la Ligue arabe : Sanaa en 2004, Khartoum en 2005, Mascate en 2006, etc.

[91] Cf. Fig. 12, p. 80.

Pour l'événement, 'Alî 'Abd Allâh Ṣâliḥ, le président de la République du Yémen et l'ancien chef de l'État fédéral des Émirats Arabes Unis, le cheikh Zâyid bin Ṣulṭân al-Nahyân, posent en soulevant à bout de bras une photographie découpée de Bâb al-Yaman et de quelques maisons de la vieille ville. Les deux hommes politiques peuvent être vus ici comme les nouveaux gardiens d'une porte qui, défaite de son rôle sécuritaire, se mue en symbole culturel de toute une ville voire de tout un pays, et ouvre ses battants aux visiteurs. De même, dans une œuvre d'un artiste contemporain sanaani, une porte, dont les décorations ressemblent à celles de Bâb al-Yaman, ouvre sur une vue poétique de la vieille ville de Sanaa[92]. La représentation que fait l'artiste de Sanaa, dénuée de personnages, met l'accent sur les couleurs chaudes du ciel, la beauté de l'architecture et les symboles religieux (minaret et dôme de mosquée). Les deux battants de la porte sont mobiles et peuvent se refermer sur la toile. On ne peut s'empêcher de comparer l'œuvre au *Retable d'Issenheim* peint par Grünewald au XV^{ème} siècle. Les portes du Retable s'ouvraient et se refermaient manuellement sur des scènes de la Bible telles que la Nativité ou la Crucifixion du Christ. Conçues sur le même modèle, les portes de l'œuvre en question s'ouvrent sur une vision totalement onirique de Sanaa, dans laquelle Bâb al-Yaman pourrait être une sorte de porte du Paradis.

En somme, toutes ces représentations s'inscrivent dans un processus de valorisation de l'édifice architectural d'abord et de l'espace urbain sanaani ensuite, puis de la culture yéménite par extension. La diffusion de l'iconographie à travers tout le pays a permis de conférer à Bâb al-Yaman une existence unique sur le plan symbolique, si forte que certaines représentations vont jusqu'à la désolidariser de son arrière-plan citadin (constructions effacées lors du photomontage) alors qu'il est, *in fine*, la seule raison de sa construction. Mais globalement, même si l'imagerie collective se concentre principalement sur Bâb al-Yaman, édifice architectural ô combien chargé de significations, elle l'érige en synthèse de la vieille ville de Sanaa et de sa citadinité traditionnelle. Aucun autre espace ou édifice de la ville de Sanaa ne bénéficie d'une telle place dans les perceptions des habitants, du centre-ville comme de la périphérie[93]. Ces représentations, qui agissent dans le sens de la valorisation voire de la mythification de la ville ancienne, ont-elle des répercussions sur les pratiques spatiales individuelles et collectives ? Autrement dit, la vieille ville se cantonne-t-elle à une fonction de centralité symbolique qu'elle semble incontestablement revêtir, ou parvient-elle à se maintenir au centre de la vie économique ? C'est ce à quoi nous allons tâcher de répondre maintenant.

---

[92] Cf. Fig. 13, p. 80.

[93] Cela ne revient pas à dire qu'il n'existe pas, dans le Grand Sanaa d'aujourd'hui, d'autres lieux ou édifices qui soient également symbolisés et « mis en images », comme nous le verrons ultérieurement (cf. Ch. 6, III, B).

Figure 10 : Défilé devant Bâb al-Yaman

Figure 11 : Fresque de Bâb al-Yaman dans un restaurant de Ma'rib

Figure 12 : Campagne publicitaire pour *Sanaa 2004*

Figure 13 : Représentation picturale de Bâb al-Yaman

C. Le centre ancien et son évolution récente

Les trois sous-espaces qui composent le centre-ville de Sanaa, à savoir la vieille ville, le quartier Bi'r al-'Azab et le centre moderne al-Taḥrîr, ne pèsent pas du même poids dans l'organisation du Grand Sanaa. Il est difficile, ici encore, de les considérer isolément, étant donné les influences exercées par les transformations de l'un sur les autres. Pourtant, le cas du centre al-Taḥrîr sera analysé ultérieurement car sa formation présente une réelle rupture avec les configurations héritées[94]. Le quartier Bi'r al-'Azab, quant à lui, en dehors de la force d'attraction qui le caractérisait au moment des deux occupations ottomanes, a vu sa centralité se résorber au fil des années, en dépit de la forte concentration de bâtiments administratifs et diplomatiques qui s'y trouve. Bi'r al-'Azab est en réalité plus un relais de la centralité de la place al-Taḥrîr, avec d'ailleurs des capacités d'extension spatiale limitées, qu'une centralité à part entière. C'est donc encore de la vieille ville dont il sera ici principalement question.

1. *La vieille ville : chronique d'une mort annoncée ?*

La percée de la place al-Taḥrîr d'une part, qui s'affiche comme le centre moderne de Sanaa dès les années 1960, et la poursuite de l'urbanisation vers l'extérieur des murs dans les décennies suivantes d'autre part, remettent inévitablement en question le maintien d'une centralité forte dans l'enceinte de la vieille ville. Tout d'abord, la part occupée par la vieille ville dans la superficie totale de la ville est de plus en plus réduite. Au milieu des années 1990, elle se situe déjà sous la barre des 10 % (Bonnenfant, 1995). Aujourd'hui, selon nos propres estimations, elle n'excèderait vraisemblablement pas les 3 % (Stadnicki, Touber, 2008). Derrière ce très faible poids physique se cache non pas la preuve, irréfutable, des énormes dimensions des extensions récentes de la ville, mais le signe que les organes névralgiques et les lieux de l'économie urbaine n'ont pas tous pu rester dans une vieille ville dont la démographie et les potentialités de développement ont été relativement tôt minorées par rapport à celles de la périphérie. Avant les changements économiques et sociaux survenus après la Révolution de 1962, le souk al-Milḥ occupait près des trois quarts de la population active masculine de Sanaa (Bonnenfant, 1995). P. Bonnenfant ajoute que « la majorité des maisons de la capitale étaient habitées par des commerçants ou artisans du souk, ou des personnes qui avaient des liens de parenté avec eux » (*op. cit.* : 19). C'est donc autour du souk, cœur économique mais aussi point d'articulation entre la ville et l'extérieur, que s'est formée la centralité traditionnelle. Or le souk semble avoir perdu l'une des caractéristiques essentielles de son organisation qui provenait de l'imbrication des différents secteurs que sont le commerce de détail, le

[94] Cf. Ch. 5, I, A, 2.

commerce de gros, l'artisanat et les services. En effet, l'artisanat s'est essoufflé, les lieux du commerce de gros (caravansérails) ont été délaissés et de nombreux services ont été délocalisés en dehors de la vieille ville. Ainsi, le restant des activités s'est largement mélangé et les souks ont perdu leur spécificité.

L'une des causes principales de la disparition de certaines activités, outre le fait que Sûq al-Milḥ n'a plus aujourd'hui le monopole des échanges marchands et que d'autres quartiers affichent des spécialités autrefois toutes concentrées en son sein, est sans doute l'inadaptabilité du souk à l'expression de l'économie marchande moderne. Alors que la population s'est massivement motorisée, les étroites voies d'accès au souk sont toujours inaccessibles aux automobiles. Les volumes des marchandises traitées ont par ailleurs augmenté considérablement. Ainsi, le commerce de gros se retire progressivement de la vieille ville et la quasi-totalité des caravansérails a été fermée ; ceux-ci présentent aujourd'hui un état de délabrement avancé. Par le passé, ces caravansérails renforçaient pourtant, avec la Grande mosquée, le caractère central de Sûq al-Milḥ (Kopp, Wirth, 1994). Les quartiers modernes de la périphérie semblent plus adaptés au stockage des marchandises. Les contraintes sont tout aussi fortes pour l'artisanat. Aucune machine moderne ne peut être aisément acheminée vers les échoppes du souk – dans lesquelles elle ne se logerait d'ailleurs pas.

Conséquemment à la tendance à la mono-fonctionnalisation des activités soukières vers le commerce banal de détail, lequel est détenu essentiellement par les catégories sociales moyennes et inférieures, mais également à l'enclavement et aux divers problèmes de vétusté et d'insalubrité de l'habitat traditionnel, répond le départ de nombreuses élites de la vieille ville. Certaines d'entre elles, installées dans le quartier Ḥadda à l'ouest de la ville, ne cachent pas aujourd'hui leur préférence pour les lieux de commerce des nouveaux quartiers (comme les supermarchés) dans lesquels on peut se rendre en voiture. Ce nouveau mode de vie n'empêche pas ces individus, issus dans leur majorité des classes sociales supérieures, de se rendre occasionnellement à Sûq al-Milḥ pour se procurer des produits traditionnels destinés aux occasions particulières (mariages, fêtes) – des produits (henné, épices, *jambiyya*[95], bijoux, etc.) que l'on trouve difficilement ailleurs. Certains individus appartenant aux classes sociales inférieures ont également suivi le mouvement. Cette émigration provoque l'abandon de certaines belles demeures ou leur récupération par les migrants ruraux qui affluent dans l'espoir de trouver un emploi.

H. Kopp et E. Wirth (1994 : 86) ont résumé la fragilisation de la position centrale de Sûq al-Milḥ, et par extension, de la vieille ville, dans la vie économique actuelle de la

[95] Cf. Glossaire, p. 545.

ville : « La première des constatations est la suivante : la plus grande partie de l'artisanat (et tout particulièrement le dynamique secteur du bâtiment), l'essentiel du commerce de gros, ainsi que presque tous les détaillants vendant des articles d'usage peu courant et de luxe se trouvent à l'extérieur de la ville ; les maisons de gros possèdent dans le souk, au mieux une succursale, et même, dans la plupart des cas, un entrepôt seulement, leur siège se trouvant dans la ville nouvelle ; il n'existe pas, dans tout le souk, une seule succursale de banque ! Les problèmes de circulation ont déjà été invoqués comme l'une des raisons de cette diminution de l'importance du souk. Il existe d'autres facteurs de paralysie : il est certain que les commerçants et les artisans, qui continuent à se constituer en corporations, résistent à la pénétration des marchandises 'modernes' dans le souk[96] ; c'est là l'une des raisons de l'étonnante permanence de l'organisation spatiale et fonctionnelle du souk ».

Il convient toutefois de nuancer la dévitalisation de la vieille ville et donc sa « décentration », eu égard à l'ampleur du phénomène de soukalisation et à la dynamique résultant des politiques de patrimonialisation.

2. La soukalisation et la patrimonialisation favorables au maintien de la centralité

De nombreux facteurs empêchent que la vieille ville ne se marginalise totalement. Le maintien d'une activité soukière forte en est un. Elle permet à des fonctions essentielles de l'économie urbaine d'être toujours présentes, voire même de faire leur retour en vieille ville après quelques années de vie à l'extérieur. En fait, la très forte croissance démographique qu'enregistre Sanaa[97] provoque le remplissage instantané des parties délaissées par les premiers occupants de la vieille ville – ceux qui ont gagné les nouveaux quartiers dans les années 1970-1980. Certes, un renouvellement sociologique s'opère puisque les immigrants ruraux, essentiellement responsables de cette croissance, succèdent aux citadins de classes sociales plus aisées ayant adopté d'autres habitudes de consommation. Ce renouvellement s'observe particulièrement bien dans les activités du souk. Certains secteurs connaissent assez tôt une forte expansion : la vente de vêtements, chaussures et tissus répond aux besoins des nouveaux arrivants tout en constituant un commerce rapidement rentable et peu contraignant à monter. De même, la vente de produits ruraux bruts ou transformés ne connaît pas de crise.

[96] Cette affirmation, faite à la fin des années 1980 par H. Hopp et E. Wirth (1994), doit être nuancée aujourd'hui. La généralisation des produits importés dans le souk semble avoir eu raison de la résistance qui s'était alors informellement organisée.

[97] Cf. Ch. 2.

Le souk central conserve donc un rôle économique indéniable[98]. Mais il continue d'être tout aussi central au niveau des pratiques des habitants. D'une part, les immigrants, dont finalement seul un faible nombre se stabilise en vieille ville, et qui disposent de magasins censés répondre à leurs besoins quotidiens dans les nouveaux quartiers périphériques, fréquentent en masse le souk al-Milḥ. L'explication réside dans l'achalandage du souk et la diversité de son offre, mais aussi et surtout dans le fait qu'il constitue un lieu de rencontre entre gens d'une même communauté villageoise et, plus largement, un espace privilégié de sociabilités. D'autre part, comme nous l'indiquions précédemment, l'ensemble de la population sanaanie a conservé des comportements traditionnels (célébration des fêtes, tenues vestimentaires, etc.) qui les invitent à fréquenter les établissements de Sûq al-Milḥ, dont certains ont acquis une réputation nationale dans la vente de produits traditionnels. Par conséquent, conforté par la mixité socio-spatiale qui naît des rapports entre les individus appartenant à toutes les catégories sociales et se croisant dans les mêmes échoppes, Sûq al-Milḥ garde une dimension centrale peu contestable.

Un phénomène récent rend encore plus irréfutable la centralité de Sûq al-Milḥ et de la vieille ville en général. C'est ce que M. Gdoura (1982) nomme la « soukalisation », phénomène qu'il a analysé il y a déjà longtemps à propos de la ville de Sfax et qui absorbe les masses populaires fraichement immigrées[99]. Principalement causée par la croissance urbaine et la pression démographique, la soukalisation se définit par l'extension du souk, par des procédés individuels et informels, jusqu'à ce qu'il érode le tissu résidentiel environnant. À Sanaa, le processus se manifeste au moins de deux manières : d'une part par la percée de ruelles étroites à proximité des souks (ou la transformation d'autres déjà existantes) en « doigts soukalisés » (Stadnicki, 2006b), et, d'autre part, par l'aménagement des rez-de-chaussée des maisons-tours en locaux commerciaux[100]. À l'ouest de la vieille ville par exemple, la construction de deux ponts sur le *wâdî* Sâyila pour rallier Bâb al-

---

[98] Au Caire, A. Madœuf (1997 : 407) a montré que le bazar Khân al-Khalîlî n'avait pas décliné avec l'extension des limites de la ville, le cadre de l'espace central de la ville ancienne se serait même accru : « Cet espace dépositaire et détenteur de fonctions 'traditionnelles anciennes', est aussi perméable aux nouvelles donnes de la centralité, celle-ci se reformulant au fur et à mesure de l'extension et de l'évolution de l'agglomération ». Il en va de même pour la médina de Fès, dont le maintien d'une activité commerciale forte peut d'ailleurs être comparé à celui de Sanaa : « In spite of different sizes of their *suq* or *bazaar* districts, both maintained a very lively activity in their traditional commercial centres, even if important trade nodes have been developed outside the walls, in the new districts and the outskirts » (Troin, 1997a : 2).

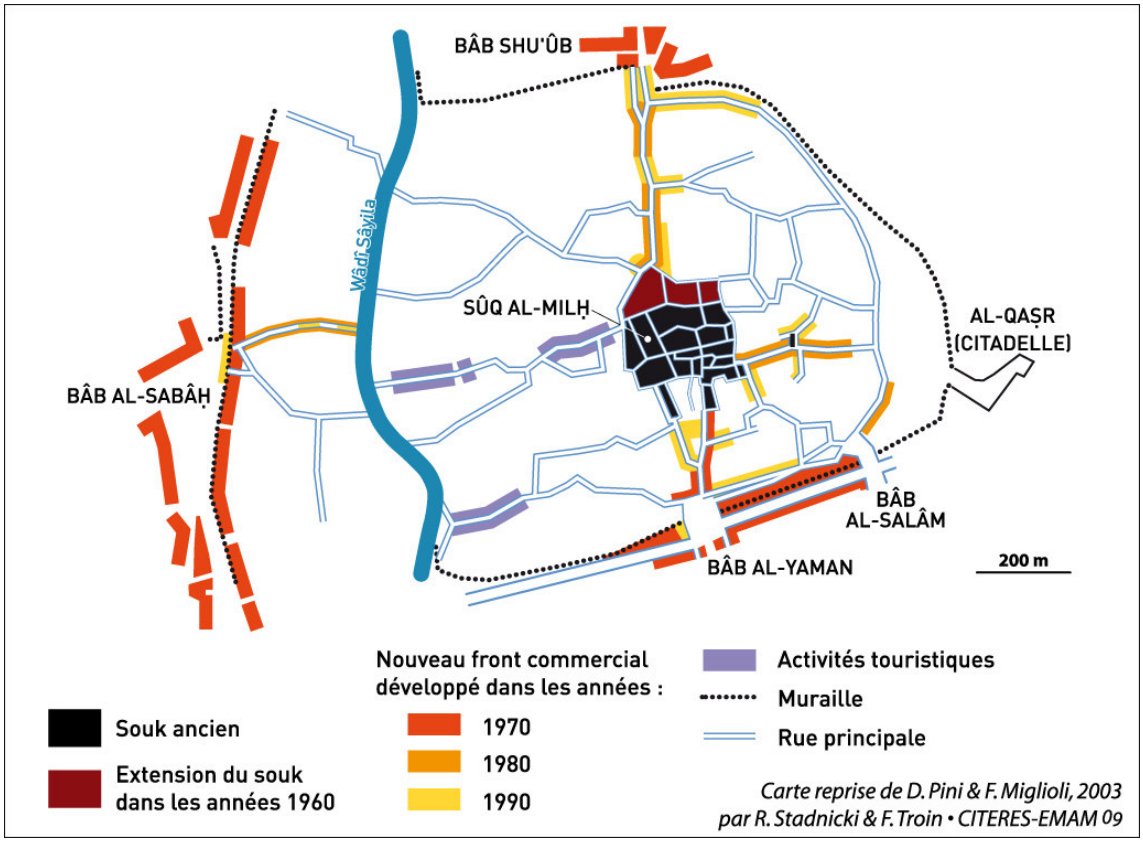
[99] À la même époque, M.-B. Lagdim Soussi (cité par Troin, 2002b) semble observer un phénomène similaire à Marrakech. En 1984, il estimait que l'artisanat et les métiers informels dérivés représentaient près de 60 % des actifs de la ville. Ce serait, d'après lui, une des explications de la forte croissance de la ville dans les années 1980.

[100] La plupart de ces échoppes improvisées correspondent aux anciennes *nuqra* (cheminées d'évacuation sanitaire), transformées en magasins depuis que les agriculteurs ont arrêté d'utiliser les excréments comme engrais naturel et que le réseau d'assainissement a été amélioré.

Sabâḥ à la vieille ville a engendré la soukalisation des artères menant au cœur de Sûq al-Milḥ, diminuant ainsi les ruptures d'activités commerçantes sur cet axe. Le phénomène est également frappant au nord de la vieille ville, comme le montre la figure 14. La soukalisation se traduit par l'adaptation des formes commerciales aux espaces les plus interstitiels de la ville, ce qui donne toutes sortes de modes d'appropriation plus originaux les uns que les autres et à chaque fois ajustés à la situation : exploitation de chaque petit carrefour, occupation des trottoirs, suspension de bâches depuis les façades des maisons[101], etc.

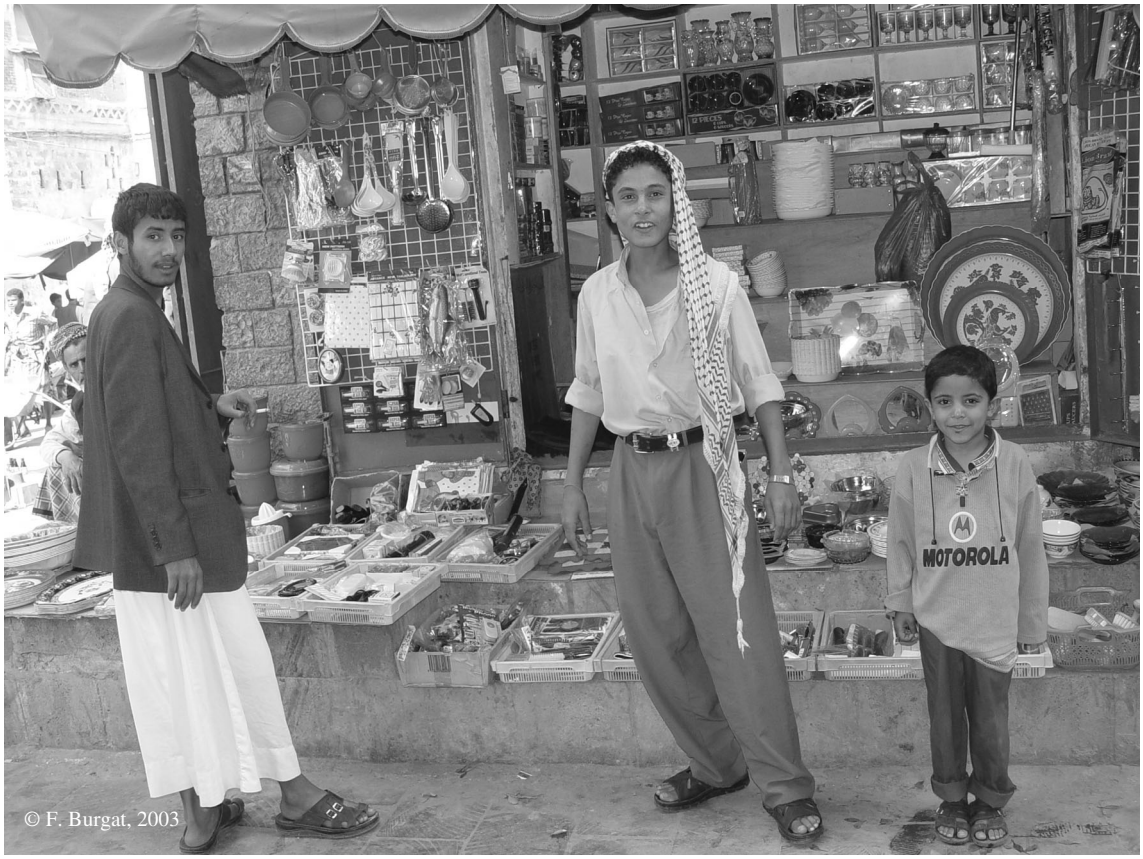
L'hyperactivité commerçante créée par le processus de soukalisation permet à la vieille ville de concurrencer les autres grands quartiers commerçants de Sanaa et de se développer sur ses franges, longtemps demeurées à la marge des échanges économiques. Dès lors, un continuum d'activités (composé d'échoppes classiques, de portions soukalisées et de la vente au sol) se constitue entre le cœur de la vieille ville et ses entrées principales, également sujettes, comme nous le verrons plus loin, à de profondes transformations.

Figure 14 : La soukalisation de la vieille ville de Sanaa



[101] Cf. Fig. 15, p. 86.

Figure 15 : Angle de rue « soukalisé »



N'y a-t-il pas, en second lieu, dans les différentes politiques patrimoniales engagées depuis 1986, date du classement du vieux Sanaa au *Patrimoine mondial de l'Humanité* par l'UNESCO, un autre facteur du maintien de sa position dans le système des centralités sanaanies ? On notera d'emblée un paradoxe assez singulier : l'une des mesures phares des politiques de sauvegarde du patrimoine est l'éviction du commerce informel qui est pourtant lui-même, comme nous venons de le montrer, producteur de centralité[102]. Plus sérieusement, la sauvegarde du patrimoine semble avoir des effets sur les dimensions politique et symbolique de la centralité de la vieille ville.

Autour des questions de patrimoine, la vieille ville polarise un nombre très important d'acteurs politiques. De l'UNESCO au chef de quartier (*'aqîl*) en passant par le gouvernement central (au travers des ministères du Plan, des Travaux publics et de la

[102] Les discours politiques réduisent la plupart du temps l'activité commerciale de la vieille ville à son commerce ambulant. Elle est en effet principalement évoquée comme un problème, une contrainte, ainsi que l'on a également pu l'observer à Mexico : « Le commerce ou l'industrie ne sont guère évoqués que pour se plaindre des problèmes de circulation, de pollution ou de la destruction du patrimoine qu'ils sont censés provoquer. Les activités du centre n'apparaissent jamais dans le discours dominant comme elles nous sont apparues dans le paysage : dynamiques, cohérentes, puissantes, voire attrayantes et, surtout, représentatives de la diversité de la capitale et de la société mexicaines » (Monnet, 1993 : 147).

Culture) et la municipalité (Secrétariat de la capitale[103]), tout le monde semble préoccupé par l'héritage historique de Sanaa et guidé par la nécessité de le préserver, si bien que la confusion règne souvent quant à la répartition des rôles entre les uns et les autres[104]. Une institution spécifiquement chargée de la préservation des villes historiques au Yémen, le GOPHCY (*General Organization for the Preservation of Heritage Cities in Yemen*), a même été créée en 1990. Elle est désignée par le ministère du Plan comme l'expert des questions relatives à l'aménagement et à la conservation de la vieille ville[105]. Alertées par des experts de l'UNESCO et d'autres organisations internationales, notamment sur la destruction de l'enceinte, la dégradation des maisons-tours, l'urbanisation anarchique des jardins et l'insalubrité provoquée par l'écoulement de l'eau de la Sâyila (Costa, 1983 ; Lewcock, 1986 ; Eckert, 1991 ; Nardella, 2004), les autorités yéménites se prononcent en faveur d'un certain nombre de réalisations physiques qu'elles s'engagent même à superviser (pavage des rues, restauration des remparts, etc.). Ces actions véhiculent l'image d'un pouvoir politique qui déploie de grands efforts pour changer l'image de la vieille ville et qui prend petit à petit conscience de l'enjeu patrimonial.

La concentration d'acteurs politiques autour des questions de patrimoine et les actions qui sont réalisées, notamment sur le plan architectural, ont des répercussions au niveau symbolique. Elles renforcent la fonction de centre historique et touristique du vieux Sanaa, objectif explicitement souhaité par certains responsables politiques et de plus en plus assumé dans les discours des Sanaanis. On a vu ce qu'a provoqué la mise en valeur du patrimoine bâti (restauration de Bâb al-Yaman par exemple) sur les représentations des habitants[106]. Les retombées économiques du tourisme en encourageraient d'ailleurs plus d'un à poursuivre indéfiniment la patrimonialisation de la vieille ville. Si celle-ci, forte de ses monuments historiques et de la permanence de son organisation socio-spatiale traditionnelle, semble de plus en plus revêtir les attributs d'une centralité symbolique – au sens de J. Monnet (2000), c'est-à-dire d'une hiérarchisation des lieux les uns par rapport aux autres en fonction de leur importance symbolique –, on est somme toute encore assez loin de sa muséification totale. Tant que ce stade ne sera pas atteint, le vieux Sanaa s'affichera comme une centralité signifiée par les processus de symbolisation, ré-instituée par les acteurs politiques pour renforcer la centralité globale de Sanaa dans l'espace national, mais aussi relancée par l'économie urbaine, surtout si l'on considère le développement sans précédent des « espaces portiers » de la vieille ville.

---

[103] *Amanât al 'âsima*. Institution qui se met en place en 1983 (cf. Ch. 3, II, A).

[104] Cf. Ch. 3, II.

[105] L'institution voit le jour juste après l'unification des deux Yémen. Le GOPHCY, qui étend son domaine d'intervention à l'ensemble des villes historiques du Yémen en 1992, s'engage dès l'origine dans la construction d'infrastructures et dans la restauration de bâtiments.

[106] Cf. Ch. 1, I, B, 2.

3. La dynamique des « espaces portiers »

Les portes de Sanaa, ou plutôt les « espaces portiers » – expression qui s'est imposée à nous (Stadnicki, 2004a ; 2004b) pour désigner, plus que l'édifice de la porte en tant que forme isolée, les espaces de différentes natures, morphologique et fonctionnelle, qui leur sont associés et qui contribuent à leur rayonnement –, ne sont-ils pas la preuve de l'extrême polarisation actuelle de la vieille ville par ses entrées principales ? Il semble que ces espaces, qui constituaient les marges de Sanaa à l'époque de l'âge d'or de Sûq al-Milḥ, se soient reconvertis en pôles de développement après la poussée de l'urbanisation vers le Sud, l'Ouest et le Nord, grâce à leur nouvelle fonction de jonction/médiation entre la vieille ville et le nouveau Sanaa. Les trois espaces portiers principaux, Bâb al-Yaman au Sud, Bâb Shu'ûb au Nord et Bâb al-Sabâḥ à l'Ouest, tout en conservant des fonctions soukières essentielles, surmontent les difficultés propres au tissu urbain resserré et aux problèmes d'accessibilité du souk central. Suite à l'extension fulgurante de la ville, ils se constituent en interface économique, en véritables « ports urbains » (Eckert, 1991) appartenant à la fois au tissu urbain ancien et à la ville moderne, dont l'aire d'attraction s'élargit à la ville entière. En effet, en deux décennies, ces espaces se sont constitués en carrefours des réseaux régionaux et intra-urbains, matérialisant une rupture de charge tant au niveau des personnes que des marchandises et entraînant le développement intensif des activités économiques (commerces, services, administrations, etc.). Ces espaces portiers, longtemps tournés vers l'intérieur de la vieille ville, voient leurs activités désormais déborder du cadre des pénétrantes soukières ou des places intérieures qui les structuraient alors. Cette évolution peut s'apparenter au processus subi par la porte occidentale de la ville de Fès. M. Ameur, M. Jennan et J.-P. Lévy (*in* Laborie, 1990) expliquent comment la naissance de Fès Jdid (Fès la nouvelle) a transformé Bâb Boujloud en pôle important de redistribution des produits et des hommes. Mais les auteurs poursuivent en démontrant que « sa centralité est pourtant d'un autre ordre : la porte multiplie les opportunités de rencontres, de contacts et les distractions » (*op. cit.* : 24). Il en va de même pour Bâb al-Yaman, par exemple, où la recentralisation suite à l'extension de l'urbanisation vers le Sud a donné naissance à des espaces de sociabilités, à la fois à travers l'extension des activités soukières vers l'extérieur de la porte et à travers l'ouverture de quelques cafés (avec terrasses) au pied de la porte et au sein de la gare routière dont la capacité ne cesse de se développer. Les espaces de sociabilités se déplacent ainsi du cœur de la vieille ville vers les franges de celle-ci. En tout cas, les liens sociaux s'enrichissent de formes nouvelles d'interaction nées de la rencontre, plus franche aujourd'hui que dans les années 1980, de la ville moderne et de la ville ancienne.

Cette configuration d'interface entre la vieille ville de Sanaa et son extension moderne – ce que nous avions décrit comme un « effet porte » (Stadnicki, 2006b) –

confère donc aux espaces portiers une fonction de lieu d'échanges diversifiés entre les deux principaux ensembles de la ville. De la jonction entre deux types d'urbanité – bien que, en réalité, il s'agisse plutôt d'interpénétrations et, de porosités – naît des rapports sociaux singuliers, caractérisés par une relative mixité. J. Hivernel (2002) a lui aussi constaté, à Bâb al-Nayrab (Alep), la « permanence des lieux de sociabilité » ainsi que la présence d'une foule hétérogène dans les espaces de transition et de passage que sont les portes de ville. À Bâb al-Yaman ou à Bâb Shu'ûb, si l'on observe une juxtaposition de morphologies appartenant aux deux ensembles de la ville *intra* et *extra muros*, on n'en observe pas moins une certaine coprésence de profils sociaux : artisans du souk, investisseurs régionaux, individus issus de la nouvelle bourgeoisie urbaine ou anciennes élites urbaines, hommes de tribus ou simple passants, etc.

Encadré 1 : Description des trois espaces portiers de Sanaa[107]

Bâb al-Yaman[108]

Le quartier de Bâb al-Yaman peut être subdivisé en plusieurs sous-ensembles :

- l'espace intérieur : il n'a pas d'équivalent aux autres portes de Sanaa. Sa taille et sa fonction d'« esplanade » en font un lieu unique de la vie sociale sanaanie, un lieu de conservation des aspects de la citadinité traditionnelle. Cette grande place de forme carrée d'environ cinquante mètres de côté s'apparente aux *raḥba* maghrébines qui désignent la place ouverte en prolongement direct et *intra muros* de la porte. De cette place, de même que de la *raḥba* des portes de Tunis par exemple, les piétons se dirigent directement vers le centre de la vieille ville, Sûq al-Milḥ, par un axe ponctué en linéaire ininterrompu de caravansérails qui cernent le souk lui-même. Tandis qu'aux autres principales portes, dépourvues de *raḥba*, le décongestionnement se fait facilement vers l'extérieur (le long des rues menant vers la périphérie et les provinces voisines), à Bâb al-Yaman, le déploiement essentiel des activités se fait à l'intérieur. Après avoir longtemps été la vitrine principale des marchands ambulants et des vendeurs au sol (exclus définitivement en 2000 suite à l'application de la loi gouvernementale sur la propreté publique[109]), l'esplanade de Bâb al-Yaman sert occasionnellement à recevoir les manifestations festives et politiques[110]. La foule y est omniprésente jusqu'à la mi-journée avant de se disperser le soir dans les quelques cafés qui entourent la place. Cet espace intérieur donne l'impression d'une vaste aire centrale populaire qui draine toutes les catégories sociales.

[107] Cf. Fig. 19, p. 95.
[108] Cf. Fig. 16, p. 93.
[109] Cf. Ch. 2, II, C.
[110] Cf. Ch. 1, I, B, 2.

- L'axe double Bâb al-Yaman/Bâb al-Salâm : Les deux axes qui relient Bâb al-Yaman à Bâb al-Salâm (porte située à l'est de Bâb al-Yaman, construite dans les années 1960 dans le seul but de permettre l'accès des véhicules motorisés au centre) font office d'espaces de transition entre l'espace intérieur et l'espace extérieur de la porte. Ces deux axes sont parallèles : l'un se situe dans la partie historique et l'autre est *extra muros*. Ils sont séparés par l'ancienne muraille composée aujourd'hui d'immeubles construits dans les années 1960. Ces axes ont pour caractéristique commune d'être touchés par le phénomène de soukalisation. Ils sont reliés par une série de percées très étroites tout aussi « soukalisées »[111].

- L'espace extérieur : il se scinde lui-même en deux parties, séparées l'une de l'autre par l'avenue al-Zubayrî, l'un des axes routiers principaux de la ville de Sanaa. La première partie est l'espace adjacent de la porte. Il est peu praticable car c'est un grand rond-point, vaste carrefour entre la route de Ta'izz et l'avenue al-Zubayrî. Le bouchon automobile y est permanent mais n'empêche pas de nombreux vendeurs à la sauvette d'exercer leur activité, malgré la présence presque continue de policiers et de militaires. Au-delà de l'avenue al-Zubayrî, qui constitue une véritable frontière rehaussée par de très hautes constructions modernes (des hôtels, dans la plupart des cas), se trouve la deuxième partie de l'espace extérieur. Il s'agit d'une vaste plateforme multimodale qui renforce la centralité de l'aire de Bâb al-Yaman. Le site bénéficie d'une massive quoique spontanée rupture de charge, engendrée par le regroupement de tous les terminaux des lignes intra-urbaines de minibus. La gare routière a très rapidement donné naissance à des formes commerciales soukières, tout en recentralisant la Grande mosquée, située à quelques dizaines de mètres. Cette « plateforme » est au centre des réseaux et des connexions urbaines et même nationales. Elle tend à se développer en tant qu'espace de vie (cafés, restaurants) fréquenté par des individus issus de toutes les couches sociales. Par les prix abordables pratiqués par les marchands locaux, cette aire commerçante ne représente pas, d'après l'enquête de N. al-Weshali, « une concurrence marquée pour le vieux souk : tout au contraire, elle le complète et le décongestionne » (Al-Weshali, 1995 : 240).

Bâb Shu'ûb[112]

Bâb Shu'ûb est la porte septentrionale de Sanaa, détruite au début du XX^{ème} siècle, et l'accès Nord de la vieille ville. Autrefois, elle commandait les pistes menant aux vergers d'al-Rawḍa et, au-delà, à Sa'da (nord du Yémen), voire aux villes saintes de La Mecque et Médine.

[111] Cf. Fig. 14, p. 85.
[112] Cf. Fig. 17, p. 94.

Le quartier Shu'ûb est constitué de la rue al-Zumur, pénétrante soukière conique, d'un petit square situé à l'intersection de la route de Ma'rib, de la route moins importante qui mène au souk néanmoins très fréquenté de Farwa et d'une partie du boulevard circulaire tracé par les Turcs qui relie Bâb Shu'ûb à Bâb al-Yaman. Le quartier est étendu à un marché alimentaire et au terminus de microbus, déplacés de l'espace immédiat de la porte à une place située à quelques dizaines de mètres à l'est de l'ancien emplacement de la porte à la fin des années 1990[113].

Les indices de centralité sont nettement moins nombreux qu'à Bâb al-Yaman ou qu'à Bâb al-Sabâḥ. Le développement urbain ne s'est que très tardivement tourné vers l'extérieur, le faubourg n'ayant induit que peu d'équipements et donc peu de flux piétonniers. Le quartier est par ailleurs resté très populaire : les commerces de Sûq al-Zumur sont essentiellement alimentaires et textiles et semblent confinés à la desserte des quartiers voisins. Le petit square a été entièrement approprié par des ouvriers à la recherche d'un travail journalier. Le quartier Bâb Shu'ûb, qui englobe le carrefour extérieur, le petit square et la gare routière, connaît néanmoins actuellement une croissance sans précédent (développement de l'activité de service et de commerce) dont les effets sont doubles : la fixation des habitudes d'achat des usagers avant même leur pénétration à l'intérieur de la trame soukière ancienne, d'une part, et le désengorgement de la rue al-Zumur de plus en plus saturée, d'autre part.

Bâb al-Sabâḥ[114]

Ancienne porte occidentale de la ville de Sanaa[115], Bâb al-Sabâḥ a aujourd'hui donné son nom à une rue longue de 250 mètres et large de 30 mètres environ et assurant la liaison entre le quartier commerçant moderne à l'Ouest (Maydân al-Taḥrîr) et les souks de la vieille ville à l'Est (Sûq al-Milḥ). D'autre part, le toponyme fait aujourd'hui essentiellement allusion à un souk, centralisé autour du marché légumier du cœur de la rue Bâb al-Sabâḥ et de la mosquée al-Nahrayn située à l'extrémité Est de cette même rue. Enfin, par extension, Bâb al-Sabâḥ a également donné son nom à un quartier d'habitation, délimité par l'avenue Alî 'Abd al-Mughnî à l'Ouest et par le *wâdî* Sâyila à l'Est et, plus arbitrairement, par une gare routière au Nord et par une autre pénétrante vers la vieille ville au Sud, la rue al-Dafa'î (dite « rue des Bijoutiers »)[116].

[113] Cf. Fig. 19, p. 95.

[114] Cf. Fig. 18, p. 94.

[115] La porte fut démolie par les Turcs au XIX^{ème} siècle. Ceux-ci la considéraient comme un obstacle à la circulation entre la vieille ville et le quartier Bi'r al-'Azab, quartier ottoman alors en plein développement.

[116] Cf. Fig. 19, p. 95.

Bâb al-Sabâḥ appartient à cette bande de tissu urbain traditionnel qui est coupée de la zone historique par le *wâdî* Sâyila. Bâb al-Sabâḥ fait donc partie du secteur sauvegardé par l'UNESCO tout en faisant figure, selon les termes de H. Eckert (1991), d'« arrière-boutique » de l'aire centrale et commerciale moderne de la place Taḥrîr et de l'avenue ʻAlî ʻAbd al-Mughnî. Il y a donc un statut de transition qui se traduit par de nombreuses transformations, tant physiques que fonctionnelles. Celles-ci annoncent le moment où tout le tissu urbain situé à l'est du *wâdî*, et faisant pourtant partie de la vieille ville, glissera vers l'aire moderne de la place al-Taḥrîr, qui voit en Bâb al-Sabâḥ une possibilité de son extension. On peut voir un signe avant-coureur de cette évolution dans la construction d'un passage souterrain (inauguré le 17 juillet 2001) à l'emplacement exact de l'ancienne porte, sous l'avenue ʻAlî ʻAbd al-Mughnî et reliant la place al-Taḥrîr à la rue Bâb al-Sabâḥ.

Depuis son ouverture, ce passage souterrain, premier du genre à Sanaa, est devenu un espace de vie à l'image du pays, faisant une large place à la mendicité, au commerce du *qât*, aux enfants, qui peuvent enfin jouer à l'écart des dangers de la circulation automobile de l'avenue ʻAlî ʻAbd al-Mughnî. Constitué de vingt-cinq locaux commerciaux pour la plupart inoccupés, ce passage n'a pas eu le succès escompté. Trait d'union entre Bâb al-Sabâḥ et la place al-Taḥrîr, il est censé annuler la frontière (creusée par l'avenue ʻAlî ʻAbd al-Mughnî) entre ces deux espaces, mais pour bon nombre d'usagers, il la renforce. Qualifié de *« trop moderne »* et d'*« impersonnel »* par les uns et jugé en décalage avec le paysage du souk par les autres, cet aménagement s'avère être un fiasco – un commerçant lui a même attribué l'image de *« prison de Bâb al-Sabâḥ »* –, trop éloigné des pratiques spatiales habituelles.

La polarisation n'est bien sûr pas équivalente à Bâb al-Yaman (où la concentration d'activités est la plus forte), Bâb Shuʻûb (qui ouvre sur des quartiers Nord moins densifiés) et Bâb al-Sabâḥ (littéralement aspirée par le centre al-Taḥrîr), comme le montrent les spécificités de leur organisation. Mais la dynamique de développement qui caractérise les espaces portiers de Sanaa traduit l'intensité des recompositions économiques et urbaines qui touchent cette ville depuis près de trois décennies. Elle montre par ailleurs que l'affirmation de centralités périphériques n'interdit pas le renforcement de la centralité traditionnelle, et ce sur tous les plans : politique, économique, symbolique. Bien que celle-ci ait connu de profonds changements, son rôle dans l'organisation générale des centralités urbaines n'en devient pas pour autant anodin. Autrement dit, centre et centralité peuvent encore se superposer dans un contexte de fort développement périphérique. La position des espaces portiers dans le système des centralités est enfin très particulière dans le sens où ces derniers conjuguent des activités propres au centre ancien et d'autres s'illustrant majoritairement dans les nouveaux centres.

Au plan analytique, le cas des espaces portiers met en exergue deux caractéristiques fondamentales de la centralité : la mobilité et la cyclicité. D'une part, la centralité se déplace, ne serait-ce que de quelques centaines de mètres au sein d'un espace apparaissant comme homogène ; parfois elle se fragmente plus simplement en une série de « micro-centralités » ; dans ces deux cas, elle ne peut être appréhendée comme une qualité attribuée fixement et définitivement à un espace. D'autre part, quand on la resitue dans les temporalités urbaines, la centralité suit une évolution cyclique qui alterne les phases de fort rayonnement et celles de relatif déclin[117]. Tout espace conserve *a priori* un potentiel de centralité. Chaque situation observée à un temps *t* est toujours une transition, jamais un état de fait permanent. Les enseignements que nous tirons de cette brève analyse de la place du centre ancien dans le Grand Sanaa devraient nous aider à mieux interpréter les observations que nous conduirons sur les nouveaux centres et, plus généralement, sur la manière dont se reconfigure l'espace urbain à Sanaa.

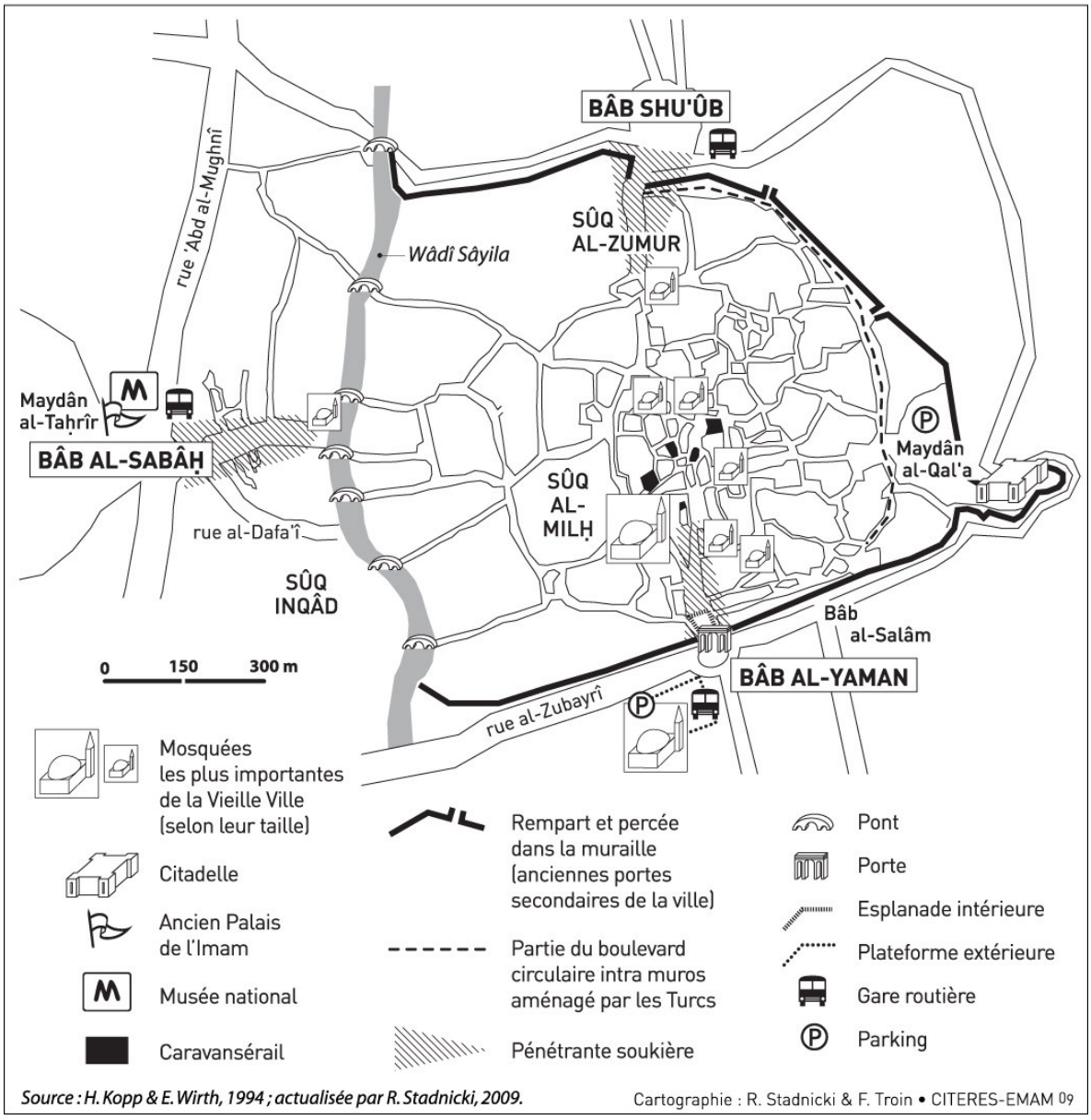
Figure 16 : Bâb al-Yaman, vue générale

[117] Les travaux de G. Boudisseau (1997 ; 2001) sont particulièrement éclairants sur ce point. Ils montrent comment le quartier Hamra à Beyrouth, centralité concurrente et complémentaire du centre-ville avant la guerre de 1975, a connu une situation de forte marginalisation avec l'arrivée (à partir de 1984) de populations réfugiées du Liban-Sud, avant de redevenir stratégique, multifonctionnel (concentration de commerces et de services) et socialement mixte dans les années 1990, à l'heure des balbutiements de la reconstruction du centre-ville.

Figure 17 : Bâb Shu'ûb : rue al-Zumur

Figure 18 : Bâb al-Sabâḥ, entrée du souk

Figure 19 : Localisation et dynamique des espaces portiers dans la vieille ville de Sanaa



II. Debats theoriques autour de l'urbain (dans le Monde arabe) et de ses configurations actuelles

Fort de ces premières considérations sur l'organisation et l'évolution de la citadinité et de la centralité traditionnelles, il nous faut à présent voir dans quelle(s) mesure(s) la ville de Sanaa s'inscrit dans une série de dynamiques/contextes qui ne la mettent pas à l'écart des grandes évolutions urbaines « régionales » et mondiales et qui conditionnent en quelque sorte l'émanation des phénomènes qui nous préoccupent dans cette thèse.

Les lignes qui suivent explorent, dans un premier temps, deux des principaux arrière-plans analytiques, la thématique de la croissance urbaine et la notion de ville arabo-islamique, qui font ici l'objet de réflexions personnelles préliminaires contribuant à la fabrication de notre recherche portant, d'une façon très générale, sur la recomposition de l'espace urbain de la capitale yéménite. Ce processus ne peut en effet pas être totalement dégagé de ces débats majeurs qui montrent l'importance de l'internationalisation de certains phénomènes urbains.

Dans un second temps, nous montrerons que notre recherche s'inscrit dans le champ des études actuelles sur les périphéries urbaines. Le cas de Sanaa illustre en effet à bien des égards les processus de transformation qui travaillent, d'une manière générale, cette catégorie d'espace. Nous espérons que, en réaffirmant ses liens avec les enjeux analytiques actuels de la recherche urbaine, ce sous-chapitre nous éloignera définitivement de la dérive monographique.

A. La difficile appréhension du processus de croissance urbaine

Sans chercher à décrypter hâtivement tous les tenants et les aboutissants du processus de croissance urbaine dans sa plus large acception, il nous faut préciser quel regard nous portons sur lui et comment la focale faite sur la question de la centralité urbaine demeure un moyen opérant pour interroger ce vaste processus.

Dire que depuis son apparition, il y a plus de 5000 ans, la ville n'a cessé d'évoluer dans son organisation spatiale relève du lieu commun. En revanche, observer finement les mécanismes de transformation et décrire les structures spatiales et sociales nées du changement requièrent méthode et précision. L'analyse des formes du développement urbain est une entreprise de taille car elle revient à analyser la ville dans sa globalité spatio-temporelle. Il semble en effet délicat, voire présomptueux, de chercher à comprendre les transformations urbaines contemporaines en faisant abstraction des

établissements originels ou plus généralement du socle historique[118]. L. Mumford (1961) et G. Duby (1981-1985) ont pourtant montré qu'une telle entreprise était à la portée d'un chercheur en sciences sociales. Poser une question d'histoire urbaine, écrit B. Lepetit (1991) par la suite, c'est se demander comment un tel système est à l'origine de son propre devenir. Mumford (1961) avait, semble-t-il, cette même démarche scientifique. Mais n'est-il pas devenu aujourd'hui difficile, près d'un demi-siècle après la parution de son ouvrage, d'analyser la ville, qui plus est dans le cadre d'une thèse de géographie, dans une perspective historique ? L'étalement urbain de la fin du vingtième siècle a été tel qu'il a rendu marginaux les établissements d'origine. De plus, la complexité des sociétés urbaines contemporaines demande que l'on renouvelle les outils d'analyse, quitte à réduire le champ d'investigation, tant dans le temps que dans l'espace. Pour cette raison, il nous semble que la croissance urbaine ne peut pas vraiment être appréhendée en tant que telle, mais doit par contre constituer une « toile de fond » à toute analyse contemporaine de la ville. Il faut pour cela énoncer deux postulats. D'une part, la dynamique du développement et de la transformation est inhérente au fonctionnement et à l'organisation des villes. La vitesse des progrès techniques, l'explosion démographique ou encore la rapidité des transformations des sociétés en attestent et font de la ville un objet en mouvement permanent (Roncayolo, 1985). D'autre part, la croissance urbaine peut et doit être étudiée à travers la contemporanéité de ces composantes. L'intérêt porté à l'observation du quotidien permet de surcroît de rompre avec une conception classique des études urbaines qui focalise sur l'histoire et d'apporter des éclairages sur les dynamiques actuelles de la transformation urbaine. La croissance urbaine offre alors au chercheur une palette incroyablement riche de situations observables. Les métamorphoses architecturales, la multiplication des réseaux et les expansions des activités économiques sont autant d'éléments qui s'inscrivent dans cette dynamique contemporaine de développement et d'étalement urbain. Dans les villes des pays en développement, en pleine croissance, ces phénomènes marquent l'espace de façon encore plus visible que dans les villes occidentales.

La question de la croissance urbaine doit dès lors constituer le *background* des analyses sur la ville en général. Mais si le développement global d'une ville peut difficilement constituer un objet de recherche en tant que tel, il peut être opportun de s'attarder sur des transitions marquantes de ce long processus. La recomposition de la vie et des espaces urbains, envisagée comme un moyen d'« attraper » cet état transitoire, permet en effet de restituer la dimension processuelle de la croissance urbaine. La recomposition urbaine, pour la qualifier plus simplement, peut être considérée comme une conséquence momentanée de la croissance urbaine et un processus qui place l'espace

[118] D'où l'utilité, une fois encore, des premiers développements de ce chapitre.

et l'individu au centre des mécanismes de développement de la ville. Elle implique une réorganisation des agencements spatiaux ainsi qu'un certain nombre de changements dans les pratiques sociales, dont l'analyse est primordiale.

La difficulté première de ce type d'étude réside précisément dans la nécessité de ne jamais perdre de vue le caractère transitoire des phénomènes observés, lesquels s'inscrivent tous dans un processus qui dépasse le cadre temporel réduit dans lequel nos enquêtes ont été réalisées. La faisabilité de l'étude de phénomènes transitoires dépend des moyens qui sont mis en œuvre pour observer à un moment *m* leur fixation dans l'espace et le temps. Ainsi, la centralité, état transitoire par excellence – nous aurons l'occasion d'y revenir – fait partie de ces clés de lecture que possède le géographe pour observer les modalités de la recomposition urbaine à un moment précis du développement de la ville. De même, d'un point de vue méthodologique, l'observation des pratiques citadines et l'analyse des discours des acteurs impliqués dans la production de l'espace permettent d'interroger une façon d'être dans l'espace urbain et une manière de se le représenter à ce même moment *m* de la progression du processus.

B. Les spécificités de la ville dite arabo-islamique

La ville dite arabo-islamique est au centre d'un débat fondamental, parce qu'elle renvoie autant à une dimension culturelle (terrain situé dans le monde arabo-musulman) qu'à une dimension théorique (vif débat scientifique autour de la notion de ville arabe ou musulmane). Autrement dit, quel sens le débat sur l'existence d'un modèle de ville arabo-islamique a-t-il aujourd'hui dans la conduite d'une étude qui porte sur une ville située dans le monde arabo-musulman ? Les tentatives de conceptualisation de la ville du monde arabo-musulman se sont multipliées, certes, mais dans une certaine confusion terminologique : ville orientale, ville arabe, ville islamique, etc. Et aujourd'hui, ces tentatives sont largement et, à juste titre nous semble-t-il, critiquées. Sans doute les travaux ont-ils longtemps été influencés par la pensée des orientalistes, français, allemands et anglo-saxons, qui exprimait la permanence de traits de caractère d'une ville à l'autre de l'aire culturelle en question. La domination arabo-musulmane, comme l'indique R. Ilbert (1982 : 6), se marquerait, d'après ces auteurs, « dans la géographie urbaine, dans l'organisation administrative et dans la vie économique ». Ainsi, l'organisation spatiale des villes (division des quartiers, poids des corporatismes, etc.) porterait entre autres les marques du substrat tribal et des tensions entre les pouvoirs et les différents groupes sociaux. C'est partiellement vrai (rôle des *waqf*[119], citadelles excentrées, etc.). Mais, partir

[119] Bien de mainmorte, affecté à un usage pieux. « L'utilisation la meilleure de ses biens, et tout compte fait la plus profitable – car récompensée dans la vie future –, que le propriétaire pourra envisager, sera d'ailleurs de s'en dépouiller, en tout ou en partie (souvent à l'heure de la mort), de les 'immobiliser' (*waqafa*)

de ces similitudes pour dresser le portrait de la « ville islamique » ne suffit pas[120]. Cela néglige par exemple le rôle de la domination ottomane sur la structuration des principales villes du monde arabo-musulman[121], ou encore la diversité que l'on peut observer au niveau de l'habitat arabe : quelle unité y a-t-il entre le *ryad* marocain et la maison-tour yéménite ? Plus les époques évoluent et plus les points de divergences se multiplient[122]. L'ouverture économique du XX^{ème} siècle va même rendre mineures les ressemblances provenant d'une quelconque arabité ou islamité. Le principal reproche fait par des chercheurs tels qu'A. Raymond (1994), E. Wirth (1982) ou R. Ilbert (1982) à ce concept est qu'il postule la domination absolue de vecteurs idéologiques et culturels. E. Wirth (1982 : 198), s'inspirant de données archéologiques, déconstruit le modèle en démontrant que « presque toutes les caractéristiques [plans des villes, tracés des rues, structures des quartiers et des habitations...] des villes d'Afrique du Nord et d'Asie occidentale sont déjà présentes dans l'Ancien Orient plusieurs siècles et même plusieurs millénaires avant l'Islam ». A. Raymond (1994), quant à lui, dans une conférence donnée à Londres, a qualifié le modèle de ville islamique de « mythe orientaliste ».

Doit-on pour autant se défaire définitivement de la notion de ville arabo-islamique ? Il ne faudrait pas que la contestation de toute forme d'orientalisme ou de culturalisme nous pousse à occulter l'empreinte de l'Islam sur l'organisation urbaine dans certaines villes du Moyen-Orient. Elle est bien réelle. Et ni E. Wirth ni A. Raymond ne le nient. Le premier reconnaît la contribution du règlement juridique et social de l'Islam à l'expansion du fait urbain dans l'actuel monde musulman (Wirth, 1982), tandis que le second affirme que les populations habitent et organisent les villes par le biais de croyances et d'institutions « profondément imprégnées d'Islam » (Raymond, 1994 : 18). À Sanaa, le fait religieux fait également partie des éléments structurant l'espace urbain, y compris dans le processus actuel de fabrication des nouveaux quartiers. Il y a donc là non pas un invariant, mais un élément assez permanent de l'organisation urbaine qui n'interdit pas totalement la comparaison et la théorisation. De même, E. Wirth (1993 : 72), en s'appuyant sur les caractéristiques communes aux villes de l'Orient et à celles de l'Orient ancien (la structure en impasse du quartier, la vie privée en tant que composante essentielle – protection des maisons vis-à-vis des regards –, la division de la ville en quartiers bien délimités, la présence du souk comme quartier central des affaires), parle plus volontiers de « ville orientale » plutôt que de ville islamique. Ces aspects de la

---

inaliénablement en bien-fonds, et d'en attribuer l'usufruit à des œuvres pieuses ou d'utilité publique. C'est la grande institution du *waqf* » (Gardet, 1954, 1976 : 85).

[120] Certains auteurs (Msefer, 1994) ne s'en sont pourtant pas privés.

[121] Pour le cas de Sanaa, cf. Ch. 1, I, A, 2.

[122] « La ville labyrinthique ne rend pas compte de certains aspects très rigoureux de l'urbanisme ottoman ; la division sexuelle de l'espace de la maison n'a sans doute pas de valeur à l'époque mamelouke ; les mosquées ne centrent pas plus l'espace en Orient que les cathédrales en Occident » (Ilbert, 1982 : 11).

culture matérielle de la cité sont eux aussi plus ou moins identifiables à Sanaa. Ils servent la thèse de l'existence de traits de caractères communs aux villes dites arabo-islamiques.

Mais on peut se demander en quoi les notions de ville orientale ou arabo-islamique peuvent intervenir dans une étude sur les périphéries, les nouveaux quartiers, d'une ville contemporaine. Précisons que l'explication qui suit vaut ici essentiellement pour Sanaa. D'une part, la reproduction (ou le transfert) de certaines caractéristiques morphologiques et organisationnelles dans l'espace *extra muros* n'est pas un fait rare aujourd'hui. On constate ici un phénomène de reproduction des aménagements entre la vieille ville et sa périphérie (par des logiques d'urbanisation qui seront analysée ultérieurement[123]) qui atteste des traces d'une certaine tradition de faire la ville. Le souk par exemple, seul véritable héritage culturel de l'époque islamique d'après E. Wirth (1982 ; 1993), bien que sans rapport direct avec la religion, joue un rôle prépondérant dans les quartiers de la périphérie de Sanaa[124]. De même, les échanges sociaux découlent toujours de rapports très particuliers entre espace privé et espace public (Raymond, 1989), principal caractère qui permet à E. Wirth (1993 : 71) de ne pas rejeter en bloc l'idée d'une « esquisse d'une conception de la ville islamique ». Nous préconisons de ce fait une utilisation précautionneuse de ces diverses notions pour faire référence à cette continuité présente çà et là dans l'organisation spatiale ou, éventuellement, pour établir une comparaison avec d'autres villes du monde arabo-musulman, sans oublier, comme l'indique P. Panerai (1989 : 23), qu'il est « plus fructueux de se débarrasser des idées toutes faites, des appellations globalisantes, des généralisations hâtives pour pouvoir pénétrer sans œillères dans la culture propre de chaque ville ».

D'autre part, l'intérêt de la notion de ville arabo-islamique réside dans sa fonction d'idéal-type. Dès lors, il est intéressant de se demander en quoi la réalité s'en rapproche ou s'en éloigne. Cette dernière peut en outre être un point de départ à de nouveaux exercices de théorisation – bien que ce ne soit pas réellement l'objet de notre travail – et, surtout, faciliter l'exercice comparatif. En effet, les comparaisons entre Sanaa et certaines villes du Maghreb, du Proche-Orient, de la Corne de l'Afrique ou encore de la péninsule arabique alimentent certains de nos raisonnements. Il n'est pas question de retracer ici les limites d'une aire culturelle chère aux orientalistes. Il reste néanmoins possible de convoquer la notion de ville arabo-islamique et de comparer entre elles certaines villes du

[123] Cf. Ch. 2 & Ch. 7, I.

[124] Si les souks, dans leur principe de fonctionnement, appartiennent à la culture des villes islamiques, les transformations qu'ils subissent aujourd'hui (importations de produits occidentaux, modernisation des infrastructures, homogénéisation des pratiques marchandes, etc.) concernent plus largement les espaces marchands en proie à des évolutions d'ordre économique. Certains phénomènes observés dans les marchés d'Afrique tropicale (De Maximy, 1984 ; 1987), de la Corne de l'Afrique (De Poix, 2004 ; 2007) ou dans les centres commerciaux d'Amérique Latine (Monnet, 1997 ; Capron, 2001) présentent de réelles similitudes avec ce que l'on observera à Sanaa.

monde arabo-musulman, en rejetant fermement l'hypothèse de la fixité des structures et de l'intemporalité de la civilisation islamique mais en admettant l'existence d'un fait de civilisation. Selon la formule de R. Ilbert (1982 : 6), « Paris ou Londres ne peuvent être approchées comme Tunis ou Bagdad ».

C. Un objet de recherche assez récent : les périphéries urbaines

Si le thème de la croissance urbaine constitue la toile de fond de cette étude, si la ville arabo-islamique en représente un cadre spatio-temporel et théorique important, les périphéries urbaines en sont finalement le principal objet. Par cette recherche, nous essayons en effet de nous inscrire dans une lignée de travaux, de géographie sociale notamment, qui ont contribué à porter un nouveau regard sur les périphéries des villes des pays en développement.

1. De la description des périphéries à l'approche systémique des espaces urbains

La pensée géographique autour de l'objet « périphéries » a connu d'importantes évolutions au cours de ces dernières années dans les pays des « Suds ». Dès les années 1980, les études classiques de morphologie urbaine s'orientent plus vers l'analyse de quartiers périphériques, si l'on en juge par le nombre de travaux de doctorat réalisés par exemple sur les villes du Maghreb. « Ces espaces sont en effet ceux de la nouvelle urbanisation et leur vigueur, leur complexité, pour ne pas dire leur anarchie inquiètent et attirent tout à la fois les chercheurs » (Troin, 1993 : 69). Les thèses d'A. El Arabi (1980) sur la ville d'Oujda ou de M. Belfquih (1986) sur Rabat font par exemple partie de ces travaux qui ont placé les quartiers périphériques au cœur de l'analyse morphologique et urbaine, en les considérant comme les phénomènes spatiaux, mais aussi sociaux majeurs de l'organisation des villes des pays en développement. C'est là le premier intérêt de ces recherches des années 1980. Le second intérêt est d'avoir fait la lumière sur des thèmes jusqu'alors peu traités par l'analyse urbaine dans les pays des « Suds » : la réorganisation des réseaux urbains, la production informelle de l'habitat, l'importance des migrations dans la structuration et le développement des périphéries, etc. Cependant, deux principaux problèmes rendent aujourd'hui ces travaux, pourtant pionniers il y a trente ans, relativement obsolètes, non pas juste parce que les situations observées ont changé, l'affirmer tombe sous le sens, mais au plan du questionnement et de l'approche méthodologique qui n'accordent aucune place aux acteurs de la « fabrique » urbaine. Avec le recul, nous pouvons par ailleurs remarquer que les périphéries sont alors majoritairement traitées sous un angle plutôt négatif. Des conséquences néfastes de l'étalement du cadre bâti à la difficile mise en place des services urbains, en passant par l'emprise de l'informel sur l'économie urbaine et par la marginalité sociale des habitants, les phénomènes qui caractérisent le développement périphérique sont généralement vus

comme des problèmes à l'origine de tout ou partie de la « crise » que traversent les villes des « Suds ». Or, des travaux postérieurs, soucieux de sortir de cette vision par trop stigmatisante, ont montré que les espaces périphériques des villes des « Suds » devaient être appréhendés autrement. Nombreuses sont les études de cas qui révèlent les fortes potentialités économiques, les nouvelles compositions sociales ou encore l'émergence d'une identité urbaine renouvelée dans ces quartiers, qui reflètent désormais la société urbaine dans son hétérogénéité[125]. Toutefois, dans le cas de Sanaa, la prudence est une nouvelle fois de mise. Le caractère très récent des extensions urbaines place la ville dans une situation intermédiaire, où les périphéries rassemblent tout à la fois les caractéristiques de crise pointées par les études morphologiques classiques et les caractéristiques d'innovation économique et sociale observées par les études actuelles, et ce parfois au sein d'un seul et même quartier.

Par ailleurs, les travaux classiques sur les périphéries urbaines sont également très datés dès lors qu'ils s'intéressent au rapport au centre-ville. En effet, les quartiers périphériques ne peuvent plus aujourd'hui être étudiés seulement à travers leur relation au centre géographique de la cité et encore moins dans une perspective de domination et de dépendance d'un territoire sur l'autre comme cela pouvait parfois être le cas. Cette représentation spatiale à l'échelle de la ville du schéma économique des inégalités de développement emprunté à S. Amin (1973)[126] semble aujourd'hui contestable. La croissance périurbaine, longtemps vue comme le fruit des activités de domination foncière, commerciale et politique exercée par le centre urbain et les élites qui l'habitent[127], relève aujourd'hui d'autres facteurs. A. Prenant et B. Semmoud (1982 : 12) ont montré assez tôt, pour les villes algériennes, que les logiques d'urbanisation des périphéries sortaient du cadre des relations traditionnelles de dépendance au centre. Ils affirment que « l'espace urbain s'accroît au contraire dans l'ensemble par l'édification, sur sa périphérie géographique, d'ensembles d'habitat, de services et d'industries, en rupture avec toutes les structures urbaines héritées »[128]. L'apparition de nouvelles fonctions et

---

[125] Parmi les travaux les plus récents, retenons ceux de P. Gervais-Lambony (2003), G. Capron, G. Cortès, H. Guétat-Bernard (2005), T. Barata Salgueiro (2006), etc. L'organisation, à Bordeaux, en juin 2008, d'un colloque consacré à l'innovation dans les périphéries des villes du Sud-européen marque un nouveau tournant dans l'étude des périphéries urbaines des villes des « Suds », considérées ici comme des situations transitoires qui bousculent les schémas de référence, autorisent des formes d'innovation et engendrent de nouvelles normes. À ce jour (juillet 2009), les actes de ce colloque ne sont toujours pas disponibles.

[126] En géographie, c'est A. Reynaud (1981) qui développe réellement cette idée. Nous y ferons référence ultérieurement.

[127] Cette thèse est largement admise pour la phase coloniale.

[128] Il reste important, dans le cas de Sanaa tout au moins, de nuancer cette idée de « rupture totale » (de même que nous nuancions auparavant l'idée d'une démarginalisation totale des périphéries). En effet, certains processus persistent. D'un côté, les quartiers périphériques de Sanaa sont encore pour la plupart alimentés par l'exode rural (cf. Ch. 2, I.), de l'autre, le transfert du centre vers la périphérie de structures socio-spatiales héritées de la citadinité traditionnelle est encore important aujourd'hui (cf. Ch. 7, I).

l'intervention, à un degré plus ou moins fort, des pouvoirs publics dans les espaces périphériques marquent en effet l'émancipation de la périphérie par rapport au centre. De plus, l'accroissement des liens de diverses natures entre le centre et la périphérie (prolongement des axes de communication, régularité des déplacements, augmentation des relations entre acteurs économiques, etc.) favorise l'intégration des espaces périphériques au système urbain en général. Ainsi, il apparaît nécessaire de ne plus envisager les périphéries que par rapport au centre urbain, qui plus est dans des villes où, rappelons-le, celui-ci dépasse aujourd'hui rarement les 10 % de la surface bâtie totale et à peine plus en termes démographiques. Il s'avère délicat de tenter une approche de l'espace urbain par l'une ou l'autre catégorie d'espace (centre ou périphérie) sans faire mention des multiples interconnexions dont elles font l'une et l'autre l'objet. C'est la conception systémique de l'espace urbain qui est en jeu. Nous y reviendrons[129].

S'interroger sur les périphéries urbaines au travers d'une conception de l'espace urbain comme un système de spatialités complexes composé de polarités mobiles et de distances variables, est donc une priorité. Cette conception, héritage d'une conceptualisation qui a renouvelé les études sur l'urbain (Paquot, Lussault, Body-Gendrot, 2000 ; Lévy, Lussault, 2003 ; Roncayolo *et alii*, 2003), nous est avant tout imposée par la diversité des configurations spatiales en présence dans les villes des « Suds » et par l'ampleur du développement, voire des mutations de leurs périphéries. À cette approche systémique, nous pouvons, nous devons, ajouter la dimension de la temporalité. En effet, l'étude des périphéries doit être replacée dans le temps long de la ville[130]. C'est en tout cas ce que G. Burgel (1990 : 5) suggère « en récusant d'emblée une spécificité inéluctable à la période contemporaine ou une identité unique aux espaces de banlieue ». Avec une telle démarche, G. Burgel parvient à montrer qu'il existe une certaine permanence dans les configurations, les productions sociales et les discours dans les banlieues françaises. Il parle d'un « fil conducteur entre l'histoire de la ville et la géographie de ses espaces, entre l'unicité du centre et la personnalité des périphéries, entre les pratiques et les cycles des individus et des ménages, entre les intentions et les réalisations des politiques et des techniciens » (*op. cit.*). Cette démarche vaut pour Sanaa et plus généralement pour tout modèle de développement urbain, comme nous le signifiions au début de ce sous-chapitre. D'une part, la rupture n'est jamais totale : R.-B. Serjeant et R. Lewcock (1983), dans leur étude historique et géographique de la ville de Sanaa, mentionnent l'existence de tensions entre centres et périphéries, dès la première occupation ottomane (XV^{ème} siècle), de part et d'autre des souks de la ville alors encore circonscrite dans ses murailles. D'autre part, l'inscription de l'étude des périphéries dans

[129] Cf. Ch. 1, III, C.

[130] Sans pour autant camper dans une approche purement historique des phénomènes (cf. Ch. 1, II, A).

le temps plus ou moins long de l'évolution des structures urbaines permet d'interroger certains liens entre contemporanéité et prospective. La première interrogation concerne la durabilité et l'irréversibilité de la dilution périphérique de la ville (Burgel, 1990). En imaginant par exemple que les populations et les activités se fixent progressivement autour des nouveaux centres qui se mettent en place dans la périphérie de Sanaa – phénomène ayant déjà donné lieu à la « recentralisation » de certains quartiers commerçants[131] – la ville pourrait gagner en densité, en compacité, en centralités. La seconde interrogation porte sur l'identité des territoires périphériques. Peut-elle se construire dans le mouvement, la mobilité, la mutation ? Elle n'est certainement pas celle d'hier et probablement pas celle de demain. Pour autant, ne nous laissons pas déstabiliser par la difficulté de s'emparer de la question identitaire. Tenter de voir de quelles identités sont porteurs les territoires périphériques ne prédira aucun enjeu futur mais alimentera le champ de la connaissance sur l'identité urbaine en général, une identité toujours en construction[132].

Finalement, forte de toutes ces considérations, l'analyse urbaine doit concevoir les périphéries comme des situations elles aussi transitoires. Transitoires, les situations des espaces périphériques le sont dans les formes urbaines, les paysages, les modes d'organisation, les principes d'aménagement, les modes de vie, etc. Postuler cela est le résultat de l'obligation du chercheur de penser l'espace en dehors de catégories préétablies, mais dans les profondeurs d'une vision systémique empreinte, toutes proportions gardées, de la dimension de la temporalité.

2. Définir le « Grand » Sanaa

Le vocable « Grand Sanaa » nécessite ici quelques éclaircissements[133]. Il renvoie à un certain nombre de considérations qui proviennent du souhait, pour ne pas dire de l'obligation scientifique, d'accorder aux espaces nés de la croissance urbaine (qu'on les nomme banlieue, périurbain, couronne, etc.) toute la place qu'ils méritent dans l'analyse géographique.

Dans un premier temps et en écho à ce qui est annoncé dans les paragraphes précédents, l'expression « Grand Sanaa » se veut comme le reflet de la vision systémique

[131] Cf. Ch. 4.

[132] Cf. Ch. 7, II.

[133] Le Grand Sanaa n'est pas un territoire de gestion produit par les pouvoirs publics, comme il l'est par exemple à Paris (création d'un Secrétariat d'État au Grand Paris par Nicolas Sarkozy en janvier 2008), à Londres, où il existe depuis les années 1930, ou comme il l'a encore été à Berlin pendant le III[ème] Reich. Le Grand Paris renvoie aujourd'hui à la proposition des hommes politiques et des urbanistes de créer une institution locale censée gérer plus efficacement la région urbaine parisienne. Le Grand Sanaa ne correspond donc pas à une entité juridique. Il ne relève pas non plus d'un discours politique. Il est à considérer comme une « appellation » propre au chercheur, dont l'emploi est justifié dans ces paragraphes.

de l'espace urbain qui préside à notre travail. Elle permet d'envisager l'espace de la capitale dans son ensemble, par les liens qui se tissent entre ses différentes parties plutôt que, d'emblée, par les lieux qui le composent. Cette idée est également mise en avant dans le dernier ouvrage de J.-M. Offner (2007). L'auteur regrette que le Grand Paris soit prôné en France essentiellement dans le but de conforter les hommes politiques dans leur rêve d'unité plutôt que pour mettre l'accent sur les dynamique spatiales inédites que sont l'excessif étalement urbain et, surtout, l'organisation en réseau des territoires qui résulte de la multiplication des flux dans l'espace.

Dans un deuxième temps, le Grand Sanaa accompagne un changement d'échelle. En effet, le vaste ensemble que forme la vieille ville de Sanaa avec son *extra muros* s'étale de façon incessante. La lecture de cet espace urbain doit se faire à ces nouvelles dimensions. C'est là tout le problème du « Métapolis » de F. Ascher (1995), ou encore de « l'urbain sans bornes » cher à Melvin M. Webber (1996). Le penseur américain préfère parler de « domaine urbain » (ou de « région urbaine »), pour définir un espace qui comprend un noyau central (l'agglomération) et ses périphéries. S'il est un territoire assez bien circonscrit dans l'espace, affirme M. Webber, aux formes physiques relativement contigües, il possède des limites indistinctes. Ces dernières sont modifiées au fur et à mesure que s'établissent de nouvelles relations (sociales, commerciales, etc.) entre les membres de ce qu'il nomme la « communauté d'intérêts (*urban realms*) ». Cette dernière dépasse même souvent le cadre physique de la ville. Ainsi, comme le dit M. Webber (1996 : 77), « aucune agglomération urbaine ne peut être considérée comme un lieu unitaire. Elle doit plutôt être définie comme partie d'un tout formé par l'ensemble des espaces mouvants et en cours d'interférence qui constituent le domaine urbain ». L'utilisation de l'expression « Grand Sanaa » valide en quelque sorte les thèses de M. Webber, lequel va jusqu'à parler de « la déspatialisation de la ville » (*op. cit.*), qui s'illustre par l'affranchissement des contraintes de distance, de site, de situation, sous l'effet de l'extension des franges périphériques. Pour notre part, sans chercher pour autant à penser l'urbanité hors de tout lieu, reproche qui peut être fait à M. Webber, nous voulons prêter à chacune des transformations analysées localement dans tel ou tel quartier une dimension plus globale affectant l'ensemble du « domaine urbain » sanaani. De ce fait, l'exemplarité et l'observation des phénomènes micro-scalaires ont toute leur importance si l'on part du principe que tout ce qui se passe quelque part dans la ville de Sanaa contribue à alimenter l'urbanité sanaanie, à faire exister et évoluer le fait urbain du Grand Sanaa.

Dans un troisième temps, l'adjectif « grand » a aussi une acception matérielle. Il est là pour signifier l'extraordinaire développement des activités économiques et leurs effets sur les structures urbaines qu'elles ont rendues multiformes et multidimensionnelles. Dans un ouvrage plus confidentiel que ceux de J.-M. Offner (2007)

et de M. Webber (1996), A. Hadjiedj (1994) explore, dans le cadre d'un travail monographique, les formes et les mutations du « Grand-Alger ». Si l'expression « Grand-Alger » fut proposée par « les administrateurs » pour « prendre en compte l'homogénéité du tissu urbain » (Hadjiedj, 1994 : 15), l'auteur en propose un élargissement à la zone industrielle de Rouiba-Réghaia, située à 30 kilomètres du centre d'Alger, ainsi qu'à la ZHUN de Bab-Ezzouar. Se basant sur la continuité du tissu urbain entre ces zones et surtout, sur les rapports fonctionnels qu'elles entretiennent avec le centre-ville d'Alger, l'auteur montre qu'il est pertinent de rassembler dans le « Grand-Alger » les principaux enjeux métropolitains qui caractérisent la capitale algérienne. Sans grande originalité, le choix de l'expression « Grand Sanaa » reproduit cette volonté de traduire une dimension métropolitaine (qui sera toutefois nuancée[134]), grâce à une lecture plus globalisante de l'espace et de la société urbains.

3. Les reconfigurations territoriales en question

Comme nous venons de le voir, les périphéries, au sens le plus large et englobant, représentent aujourd'hui un des enjeux fondamentaux de l'analyse urbaine. Il apparaît comme tel dans la plupart des travaux actuels qui portent sur les capitales des pays en développement et s'impose de fait, au vu des dynamiques contemporaines de développement spatial. Mais c'est dans leur composition, autrement dit dans ce qui s'observe à l'échelle *infra*, que les périphéries présentent un enjeu analytique majeur. En effet, nous pouvons l'affirmer, c'est là que les processus de territorialisation, entendus comme l'ensemble des pratiques/stratégies déployées par les acteurs (politiques et ordinaires) à partir d'une ressource territoriale, sont aujourd'hui à la fois les plus divers et les plus complexes[135].

Le phénomène de croissance urbaine, qui concerne la quasi-totalité des grandes agglomérations et qui a engendré l'affirmation, sur les plans géographique et économique, des espaces périphériques, a charrié dans son sillage un certain nombre de nouvelles formes de territorialisation et, plus généralement encore, de nouvelles figures de l'urbain. Parmi elles, les formes de fragmentation sont sans doute celles qui nous interpellent le plus. Elles se développent avec l'accroissement des mobilités, résidentielles comme professionnelles, dans la ville en proie à l'étalement, et avec la multiplication des nouvelles ségrégations sociales et spatiales qui en découlent. Elles semblent être la marque

[134] Cf. Ch. 3, I.

[135] M. Vanier (2009 : 12) donne une définition plus précise de la territorialisation : c'est un « ensemble de processus engagés par les systèmes d'acteurs et/ou d'agents, par les organisations sociales et politiques, par les dispositifs et procédures *ad hoc*, par les rapports de force et les mises en tension, par des déterminants économiques et structurels, par des configurations génériques existantes et/ou des configurations particulières émergentes, permettant de faire advenir le territoire, le faire exister, se maintenir et parfois de devenir opératoire ».

de fabrique des villes contemporaines, de Buenos-Aires (Prévôt-Schapira, 2002) à Yaoundé (Durang, 2002) en passant par Dubaï (Davis, 2007 ; Stadnicki, 2008a). F. Navez-Bouchanine, dont l'apport sur cette question est fondamental, confirme qu'il existe dans les villes des « Suds » en général et dans les villes maghrébines en particulier, des caractéristiques qui accréditent l'hypothèse d'une certaine fragmentation spatiale et sociale. Les paysages urbains des grandes villes, écrit-elle, sont marqués par « des discontinuités/discontiguïtés fortes, quoique variables ; par des systèmes d'articulation, matériels ou immatériels, entre éclats discontinus, qui posent problème car insuffisants à assurer une mise en relation telle qu'on pourrait s'y attendre en milieu urbain ; par une dominance relative de 'types' physiques de fragments présentant des homogénéités internes et des hétérogénéités externes très fortes, qu'on les considère sous l'angle de la typomorphologie ou sous celui de l'équipement » (Navez-Bouchanine, 2002 : 157). À Sanaa, bien que les contextes politiques et économiques soient différents de ceux des villes maghrébines, tout comme les modes d'intervention des pouvoirs publics dans la fabrication urbaine, la situation est assez semblable à ces dernières. En effet, des critères de discontinuités, de médiocre articulation, d'hétérogénéité des typomorphologies et d'équipements permettent d'appréhender la fragmentation en tant que figure de l'urbain dominante dans les quartiers périphériques de la ville de Sanaa[136].

Par ailleurs – faut-il y voir un paradoxe avec la généralisation des formes de fragmentation urbaine ? –, l'échelle *infra* permet de révéler qu'en marge des processus dominants de segmentation de l'espace urbain, les espaces-temps de sociabilité se multiplient et se diversifient en périphérie. L'évolution des pratiques quotidiennes, marchandes et ludiques donne lieu à la formation de liens sociaux qui marquent fortement l'espace[137]. Qu'ils se manifestent par l'apparition de nouvelles pratiques d'appropriation ou par l'édification de lieux voués aux échanges sociaux, solidaires ou conflictuels, permanents ou occasionnels, ils contribuent à compléter la palette des formes de territorialisation présentes dans les espaces périphériques. Les « lieux des liens sociaux » frappent donc par la diversité et la multiplicité des formes qu'ils revêtent dans les périphéries des villes. La revue *Espaces et Sociétés* a consacré un numéro double à cette thématique. Le sociologue J. Boissonade (2006), en considérant l'urbanité d'un espace moins par son statut ou son public qu'à partir des « situations », montre que les rassemblements de jeunes dans les espaces communs des quartiers d'habitat collectif de

[136] Les espaces résidentiels qui s'édifient dans le quartier Ḥadda à Sanaa constituent ainsi, selon nous, une forme archétypale de fragmentation urbaine. Les logiques sociales qui les caractérisent seront étudiées ultérieurement (cf. Ch. 4, II, D ; Ch. 5, I, A, 2 & B, 3).

[137] Précisons ici que l'utilisation de l'expression « liens sociaux » est justifiée par les observations empiriques effectuées sur des espaces concrets qui renvoient à la multiplicité et à la diversité des types d'échanges sociaux et non au très mythique « lien social », lequel renvoie à l'idée d'une société solidaire quasiment incompatible avec les réalités urbaines contemporaines.

communes de la banlieue parisienne génèrent un type de sociabilité particulier qui se développe sur une série d'« espaces intermédiaires » ne se limitant pas aux halls d'immeubles ou aux bancs publics. En opposition avec le discours des gestionnaires condamnant ces « occupations » et qualifiant ces pratiques de « désorganisées », J. Boissonade reprend une formule d'I. Joseph, celle de « l'hospitalité de confrontation » pour évoquer la variété des sociabilités qui naissent des interactions sociales, souvent conflictuelles, dans ces quartiers périphériques. Dans un article du même numéro de cette revue, P.-A. Barthel (2006b) bouscule aussi quelques prénotions. À partir du mégaprojet actuel d'urbanisation de la lagune tunisoise, il s'interdit une interprétation trop rapide qui consisterait à aborder les effets de ce dernier uniquement sous l'angle de l'accentuation de la fragmentation urbaine et de la réduction de l'urbanité à « l'entre-soi d'une bourgeoisie émergente ». Il étudie les mécanismes du succès de certains lieux marchands (restaurants, *bowlings*, discothèques) et démontre qu'ils sont le réceptacle d'une « urbanité en mouvement qui, loin d'être figée, articule et intègre autant qu'elle exclut » (Barthel, 2006b : 202). Les liens sociaux qui en résultent, ajoute l'auteur, « basés sur des réseaux résidentiels communautaires et affinitaires, sont certes pour une part influencés par le caractère élitiste de ce nouveau morceau de ville, mais échappent également à cette forte qualification du territoire en autorisant en certains lieux une réelle mixité sociale » (*op. cit.*). Enfin, dans notre propre contribution à ce numéro de la revue *Espaces et sociétés*, nous nous étions attaché à montrer que le recul des limites de la ville de Sanaa avait entraîné la re-formation « d'ordonnancements connus permettant à nouveau l'expression d'interactions sociales » sur les marges de la capitale, grâce, entre autres, à la reproduction d'un « phénomène de porte » (Stadnicki, 2006b : 137). Ces trois études de cas veulent montrer, loin des discours stigmatisant les quartiers périphériques – sans pour autant fermer les yeux sur les questions de fragmentation, de ségrégation, d'individuation, de généralisation des mobilités, etc. –, la complexité des interactions entre formes sociales et spatiales dans les mondes urbains contemporains. L'étude et l'interprétation de ces interactions exigent la plus grande précision analytique, car elles sont le fruit du croisement des recompositions sociales et des reconfigurations territoriales engagées dans les espaces périphériques. Elles renvoient en outre au rapport identitaire des habitants à l'espace ainsi qu'à la citadinité qui, dans son aspect le plus complexe, peut aussi être produite dans les espaces périphériques de la ville. Nous reviendrons sur ces questions ultérieurement[138].

En dernier lieu, nous jugeons capitale – est-ce une surprise ? – la figure de la centralité. Nouvelles centralités, centralités périphériques, centralités secondaires, etc., quel que soit le vocabulaire employé, la figure du centre en périphérie se trouve au cœur

[138] Cf. Ch. 7, II, A & B.

des processus de territorialisation des villes contemporaines. Pourquoi ? Parce qu'elle est polymorphe et résulte de la confrontation de stratégies différenciées. En effet la centralité, entendue dans son sens le plus large[139], c'est-à-dire comme la conjugaison de la capacité de polarisation et du degré de densité et de mixité d'un espace (Dematteis, *in* Lévy, Lussault, 2003), est un construit social qui concentre des acteurs de toutes sortes et des fonctions variées. Elle peut être le fait des citadins, de leurs pratiques et de leurs constructions territoriales ; le fait des acteurs publics et de leurs politiques d'aménagement ; et, enfin le fait de tous ceux qui interviennent directement ou indirectement dans la fabrication urbaine (acteurs économiques, privés, etc.). Elle peut aussi être le fruit de ces actions conjuguées. Alors si l'évaluation du caractère central d'un espace de la périphérie d'une ville revient au chercheur et à sa subjectivité, des indicateurs plus ou moins objectivables sont fournis par les stratégies d'acteurs et par leur implication dans le développement de certains espaces par exemple. On peut donc établir plusieurs « niveaux » de centralité, en fonction de l'aire d'influence de la portion d'espace observée d'abord, et, ensuite, selon la densité des flux et l'intensité des fixations de population, comme résultat des stratégies susmentionnées. N'oublions pas, pour clore cette rapide présentation de la figure de la centralité, de préciser que celle-ci n'est pas forcément instituée par les acteurs officiels. Si c'est le cas dans la plupart des projets urbains occidentaux analysés notamment par L. Devisme (2005)[140], ça ne l'est pas toujours dans de nombreuses villes de pays en développement où la puissance publique intervient relativement peu dans les processus d'urbanisation. Nous allons même jusqu'à penser que les effets en termes de polarisation, autrement dit de concentration d'hommes et d'activités, peuvent être plus rapides et plus importants dans le second cas que dans le premier. Nous verrons d'ailleurs pourquoi à Sanaa, ville qui comporte un lot de centralités périphériques non négligeable, le rôle des citadins s'avère bien plus agissant que celui de la municipalité dans la production de la centralité[141].

[139] On en explorera différentes acceptions dans le sous-chapitre suivant.

[140] Voir par exemple le projet de l'Ile de Nantes, le plan-pilote de Brasilia, etc. (Devisme, 2005 ; Thibault, Devisme, 2001).

[141] Cf. Ch. 5 & 6, I.

III. LA CENTRALITE COMME ANALYSEUR DE LA (RE)COMPOSITION URBAINE

Figure de l'urbain soumise à des processus de transformation importants et apparaissant aujourd'hui de plus en plus en périphérie des grandes agglomérations, la centralité peut aussi être considérée comme un opérateur pour décrypter une part importante des processus de recomposition socio-spatiale en cours dans une ville en forte croissance. Dans les paragraphes qui suivent et tout au long de ce travail, nous pourrons en effet voir que l'examen précis des structures de la centralité apporte nombre d'enseignements sur l'évolution de la société urbaine et des identités.

L'éclatement de la centralité, phénomène sur lequel les chercheurs semblent avoir quelques difficultés à poser un regard distancié et objectif[142], complexifie par ailleurs la donne sociale et spatiale. Tenter de clarifier les situations en analysant notamment les différents modes de production de la centralité urbaine devrait nous permettre d'aborder au mieux cette complexité. Considérer à leur juste valeur les systèmes polycentriques devrait également nous aider à y parvenir.

A. La centralité à l'intersection de l'urbanité, de la société et de l'identité

1. La centralité ou la synthèse de l'urbanité ?

Comprendre comment évolue l'urbanité dans un cadre géographique donné est une, sinon *la* finalité de la géographie urbaine, à condition d'envisager cette discipline à la fois comme l'étude de l'organisation spatiale des agglomérations et comme celle du rapport (pratiques et représentations) des citadins à l'espace urbain. Voir comment l'urbanité évolue, c'est d'abord observer les caractères de l'espace urbanisé, notamment « la densité et la diversité des objets de société dans l'espace » (Lussault, *in* Lévy, Lussault, 2003 : 966) et, ensuite, analyser comment ils s'intensifient ou se désagrègent, en fonction des transformations sociales, morphologiques et fonctionnelles des agglomérations. À

[142] Dans de nombreux travaux de recherche, l'éclatement de la centralité est en effet considéré comme un problème, une crise, une évolution négative. Dans sa thèse sur le nouveau Beyrouth, N. Baalbaky (2003 : 130) se montre particulièrement nostalgique lorsqu'elle évoque l'impossibilité des nouvelles polarités commerciales à se substituer au centre-ville, car « le rapport entre le petit négociant du centre-ville et l'acheteur se transforme en rapport entre distributeur et consommateur qui ne lie aucun rapport de réciprocité ». N. Kerdoud (2008) propose quant à elle une vision très duale de l'éclatement de la centralité à Constantine. Elle qualifie de « positives », les centralités construites de façon informelle par les habitants et de « négatives » celles qui sont programmées par l'État algérien. Nous montrerons dans ce sous-chapitre qu'il convient de nuancer cette opposition radicale, bien que nous ne soyons pas en total désaccord avec les thèses développées par N. Kerdoud.

l'échelle infra-urbaine, tous les sous-espaces peuvent être caractérisés par un certain niveau d'urbanité, selon l'importance des interactions entre densité et diversité. À cet « indicateur », il faut ajouter la disposition des objets, les agencements spatiaux ou plus simplement la configuration des lieux, qui jouent un rôle tout aussi prépondérant dans le développement du « capital » d'urbanité. Comme l'écrit encore M. Lussault, « à masse égale de densité et diversité, deux situations urbaines peuvent être qualifiées par une urbanité différente du fait même d'une différence d'agencement spatial et des potentialités particulières que celui-ci est susceptible d'offrir et qui, dans certaines circonstances, permet même à une entité urbaine de rattraper, par exemple, un déficit de diversité par une spatialisation efficace de la densité et des accessibilités et contacts qu'elle autorise » (*op. cit.*).

Dès lors, les espaces centraux, qui semblent cumuler les indices d'urbanité – fortes densité et diversité, présence d'espaces publics et, même, dimension immatérielle (normes, valeurs, symboliques) également constituante –, sont-ils l'illustration archétypale d'une urbanité totale ou absolue ? La réponse dépend de ce que l'on entend par « espaces centraux ». Il est tout d'abord important de manifester notre opposition aux préjugés provenant des vestiges intellectuels d'une théorie centre-périphérie visant à exprimer une corrélation entre l'essoufflement de l'urbanité et l'augmentation de la distance au centre-ville. De nombreuses recherches ont en effet démontré qu'il existait sur les marges de certaines cités, mais également dans certains quartiers périphériques communautarisés et/ou mis à l'écart des actions de planification, des formes d'urbanités « complexes », « inédites », « métissées » (Capron, Cortès, Guétat-Bernard, 2005). Ce qu'il nous importe ici de souligner, c'est qu'en se déclinant (soit par dissociation/éclatement des fonctions principales, politique, marchande, ludique ; soit par création de centres secondaires en périphérie des agglomérations), la centralité a également provoqué une « déclinaison » de l'urbanité. L'adoption d'une démarche qui considère la ville par son « système de centralités » permet alors de donner un aperçu de l'urbanité (mieux vaudrait dire des urbanités) qui s'approche le mieux de la réalité urbaine contemporaine[143]. Mais là aussi, une précision ou une nuance, s'impose. La ville, d'une manière générale, ne peut pas se résumer à son système de centralités. « Pas de réalité urbaine sans centre » disait avec résignation H. Lefebvre (1971 : 5)[144]. Or, cette réalité se compose aussi d'un certain

[143] L'intérêt de la systémique pour l'étude des centres a largement été défendu par J.-P. Lévy (1987). Il suggère, pour saisir les séquences évolutives de la centralité, de mettre en relation les « espaces intégrés » (parties les plus dynamiques), les « espaces en cours d'intégration » (espaces ayant exercé des fonctions centrales en cours de réhabilitation), les « espaces en attente » (espaces ayant une capacité virtuelle d'évolution) et les « espaces sous surveillance » (quartiers marginaux, futurs champs de manœuvre de l'urbanisme opérationnel).

[144] La complexité et la richesse de la pensée de Lefebvre nous empêchent de tronquer la citation : « Pas de réalité urbaine sans centre, qu'il s'agisse de centre commercial (qui rassemble des produits et des choses), du centre symbolique (qui rassemble et rend simultanées des significations), du centre d'information et de

nombre d'« espaces intermédiaires » (Roulleau-Berger, 2005), voire de marges présentant *a priori* un déficit d'intégration, très fortement touchées, comme le reste de la ville, par un processus de recomposition socio-spatiale (revendication territoriale, citadinisation, nouvelles activités économiques, etc.). L'urbanité ne peut donc en aucun cas se réduire à la centralité. Si le redéploiement de figures centrales en périphérie des villes en favorise l'identification, d'autres figures – faut-il les nommer périphériques, au sens premier du terme ? – en sont également porteuses. Et ce sont les mobilités spatiales qui, partant de leur généralisation dans la plupart des métropoles, même les plus fragmentées, entraînent la diffusion/circulation des formes d'urbanité au-delà des seules figures centrales. V. Baby-Collin (2005) a ainsi montré, à partir d'enquêtes réalisées à La Paz et à Caracas, que les échanges noués entre marges et centres ouvraient la voie à une urbanité « métisse »[145], fruit de multiples interrelations entre espace urbain et groupes sociaux, impulsée depuis les périphéries. Cet exemple en dit long sur la multiplicité des formes d'urbanité qui prennent naissance dans la ville contemporaine. L'étude des centralités urbaines ne saurait en donner un aperçu exhaustif, mais, en tant qu'espace majeur d'interaction sociale et de concentration des différentes fonctions urbaines, ces dernières constituent un support privilégié de leur émanation. Gardons enfin à l'esprit que la somme des « urbanités relatives », c'est-à-dire spécifiques à l'échelle propre de chaque objet urbain considéré, ne permet pas d'appréhender une « urbanité absolue » à l'échelle d'une ville, notion qui, d'ailleurs, n'a pas beaucoup de sens (Lussault, *in* Lévy, Lussault, 2003 : 966). Ainsi, nos enquêtes en révèleront moins sur l'urbanité de la ville de Sanaa que, mise au pluriel, sur les formes d'urbanité qui se dessinent à travers les contours de certains quartiers périphériques de cette ville, lesquels s'affirment aujourd'hui en tant que centralités.

2. La centralité : un fait socio-spatial total

La centralité, comprise comme l'espace d'expression de prédilection de l'urbanité, semble posséder tous les attributs d'un phénomène socio-spatial total. L. Devisme (1998) s'est efforcé de montrer qu'il existe, pour chaque centralité, toutes les catégories de l'action (émission, distribution, consommation) et tous les compléments de ces catégories (objets, informations, pouvoirs). Il s'oppose par là aux travaux qui caractérisent les centralités par une mono-fonction (centres de décision, centres d'animation, etc.). En effet, si, à l'origine du processus de production de la centralité, une logique d'action

décision, etc. Mais tout centre se détruit lui-même. Il se détruit par saturation ; il se détruit parce qu'il renvoie à une autre centralité ; il se détruit en tant qu'il suscite l'action de ceux qu'il exclut et qu'il expulse vers les périphéries » (Lefebvre, 1971 : 5-6).

[145] Expression qui désigne, selon V. Baby-Collin (2005), la tension existant entre le repli local (affirmation du quartier) et la quête de la ville (revendication d'une appartenance urbaine), le télescopage du formel et de l'informel, l'hésitation entre la fragmentation et l'échange.

parvient à l'emporter (marchande par exemple, pour les centralités effectives de la plupart des agglomérations contemporaines), l'espace récepteur ne se limite pas, par la suite, à un seul type de fonctions. Dans un contexte de métropolisation, sitôt après que l'impulsion eut été donnée, un phénomène de complémentarité/complexification des fonctions et du système d'action s'engage, accroissant ainsi l'indice de diversité. Certes, les proportions de ces fonctions peuvent varier suivant les situations. De nombreux espaces dits centraux conservent alors une « identité » dominante ; mais ceci n'empêche pas, dans les faits, la coprésence, la polyvalence et la création de liaisons quasi organiques entre les différentes composantes de ces espaces.

Cette dimension de la centralité ne risque-t-elle pas de rendre encore plus complexes les essais de définition de la notion elle-même ? Accepter la dimension de fait socio-spatial total implique de partir d'une acception très générale qui considère la centralité par l'interaction : une certaine compacité des tissus, une mixité des fonctions et des usages (commerce, habitat, administration, loisir, etc.), un brassage social intense dans des lieux à haute fréquentation (importance des espaces publics). Il apparaît alors délicat de faire le tri dans ces dimensions inter-reliées, morphologique, fonctionnelle et sociale, sans risquer de tronquer la notion de centralité et donc de déformer la réalité socio-spatiale observée. Il faudrait s'interroger en outre sur la perception de la centralité, autrement dit sur ce qui « fait centre » dans les représentations véhiculées par la population. La tâche est lourde. Elle l'est d'autant plus que les centres historiques des villes contemporaines n'ont plus le monopole de la centralité ! Les interrogations s'enchaînent : ce premier essai de définition s'applique-t-il aussi bien aux centralités traditionnelles qu'aux centralités émergentes, qui sont, on le sait, d'émanation le plus souvent marchande[146] ? Comment s'opère la hiérarchie entre plusieurs centralités qui prennent effet au sein d'un même espace urbain ? N'y a-t-il pas des compléments de définition à apporter pour rendre compte de la diversité des nouvelles formes de centralités qui émergent dans toutes les villes du monde ? Ce qu'il incombe au chercheur, c'est alors d'œuvrer en faveur de la clarification des critères (ou indices) de centralité. En effet, il ne peut y avoir de critère fixe pour définir un phénomène mouvant. Il est plus important de chercher ce qui fait spécifiquement centre en tel ou tel lieu que de voir si chaque quartier plus ou moins densifié d'une ville répond point par point à la définition générale de la centralité, qui, comme pour tout autre objet multicritères, est difficile à établir.

Le caractère très (trop ?) englobant de la centralité, socialement et spatialement parlant, conduit à poser la question du sens de la notion. Dans un ouvrage dédié aux

[146] Il suffit d'observer le rôle que jouent les grands centres commerciaux dans la constitution de centralités périphériques, notamment en Europe (CERTU, 1999b).

« centralités dans la ville en mutation », F. Ascher (*in* CERTU, 2003 : 23) propose, avec un brin de provocation, d'« en finir avec la notion de centralité ! ». Il pointe la nécessité de repenser cette question dans le contexte actuel de la « métapole »[147]. Il recommande de focaliser l'analyse sur les phénomènes de « polarisation, de concentration, de spécialisations fonctionnelles » (*op. cit.* : 25) qui s'opèrent à l'échelle des agglomérations pour tenter de comprendre les différenciations ou les regroupements qui se développent dans les activités. F. Ascher conseille en outre d'opérer le distinguo entre la concentration d'activités (polarisation) et l'animation, deux critères de la centralité qui tendent de plus en plus à être dissociés. Dans les villes françaises, par exemple, les quartiers situés aux entrées de ville, qui concentrent activités de commerces et de loisirs, peinent pourtant à produire de l'animation urbaine. Les compléments de définition qu'apporte F. Ascher peuvent se résumer en deux points. D'une part, la centralité actuelle rompt très nettement avec la vision traditionnelle du centre-ville telle que construite par l'image de l'espace public animé. Nous verrons ainsi que, à Sanaa, les sociabilités ne s'organisent pas forcément au cœur des dispositifs d'aménagement des nouvelles centralités, mais sur des « brèches » ou interstices laissés vacants par les activités commerciales et la circulation automobile, ou encore par le « détournement » de la fonction initiale des lieux[148]. D'autre part, de plus en plus d'espaces de la ville contemporaine semblent se singulariser par une capacité à polariser et à concentrer, y compris en lointaine périphérie. La centralité est-elle alors déclinable à l'infini ? Se trouve-t-elle presque partout en ville ? Sans doute voit-on ici les limites de la notion. Mais que cela ne contrarie pas nos velléités de revisiter la centralité, fait socio-spatial total qui connaît actuellement de profondes mutations.

3. Le lien problématique de la crise urbaine et de la crise de la centralité

La polysémie de la notion de centralité et les mutations subies par ses matérialisations dans le réel urbain ne traduisent-elles pas l'existence d'une ou de plusieurs crises ? Si oui, est-ce l'identité urbaine en général qui est en crise, fragilisée par les recompositions sociales et les reconfigurations territoriales[149] ? La question mérite d'être posée, notamment en Europe, quand on fait état des problèmes inventoriés dans certains centres-villes (reconversion laborieuse, dévitalisation, muséification, etc.) ou encore ceux rencontrés par certains quartiers ou « villes nouvelles » (« absence d'identité », problèmes liés à l'architecture fonctionnaliste) pourtant conçus comme des projets de

[147] Entité plus large que la métropole, d'après F. Ascher (1995), qui englobe de nouveaux espaces et fonctions dans son aire d'influence, dans laquelle la densité n'est plus nécessaire pour disposer d'un contact et où les déplacements concurrencent la proximité physique et la mixité fonctionnelle.

[148] Cf. Ch. 6, II & III ; Ch. 7, I, B.

[149] À en croire H. Lefebvre (1971 : 3), la question n'est pas vraiment nouvelle : « La crise de la réalité urbaine est plus importante, plus centrale que telle ou telle autre ».

centralité[150]. Ceci étant, l'idée de crise de la centralité en tant que telle – si crise il y a – est à relativiser. Les profondes mutations sont certes déconcertantes, pour les populations locales comme pour les analystes, mais le passage à une cité multipolaire, puisque c'est finalement de cela qu'il s'agit, ne peut pas être envisagé qu'en des termes négatifs. Il est entendu que les centres-villes, un peu partout dans le monde, doivent faire face à l'émergence de quartiers périphériques au capital résidentiel, économique et culturel indéniable. Mais sont-ils pour autant concurrents ? Cela dépend du rôle que l'on prête au centre-ville. J.-S. Bordreuil (1994 : 17) nous dit qu'il n'est plus aujourd'hui l'unique élément constitutif de la structure urbaine. Ceux qui ne cherchent pas à dépasser ce constat préjugeront que la défection du centre défera la ville. L'auteur nous invite cependant à considérer le centre comme une « structure transitoire, mouvante » en supposant que l'intégralité urbaine survivra à la crise des centres. Il est de l'ordre des choses, ajoute J.-S. Bordreuil, que le centre, pôle attractif, se déplace dans des lieux devenus accessibles grâce à la convergence des lignes du trafic ou dans des lieux qui émergent de la « concentration auto-entretenue des supports attractifs qui s'y cooptent, chacun profitant du potentiel attractif du voisinage, et contribuant par sa présence à renforcer ce potentiel ». Ainsi cette crise serait plutôt le résultat d'un « déphasage entre centre géométrique et pôles d'attraction » (*op. cit.* : 18).

Comment la société urbaine s'adapte-t-elle à ce « déphasage » ? Comment parvient-elle à se fixer, à s'identifier à cette « structure transitoire », et à se l'approprier ? Là encore, la thèse de la crise s'avère assez peu convaincante, bien que les reconfigurations actuelles remettent en question le principe intégrateur, politique et culturel, du centre. En effet, on peine à repérer clairement un lieu unique de concentration du pouvoir et encore moins de diversité socio-culturelle. On peut alors imaginer que les valeurs centrales et unificatrices portées jadis par l'agora revêtent moins d'importance dans la construction identitaire des citadins. Toutefois, l'organisation contemporaine de la centralité a un double effet sur les individus. En se produisant ailleurs qu'en centre-ville, la centralité a charrié dans son sillage des espaces possibles de confrontation d'altérités. Plus que les quartiers enclavés, également très présents dans les grandes villes du monde, ce sont les quartiers ouverts, mixtes et accessibles qui font centre, à un titre ou à un autre, et qui tolèrent et organisent la pluralité et l'altérité. « C'est au fond l'a-centricité sociale des secteurs centraux que la sociologie de la centralité découvre *in fine*, et c'est à ce caractère qu'elle réfère leur vertu intégratrice » (*op. cit.*). En somme, par la réinvention de la centralité passe aussi la réinvention des espaces publics. Cette ouverture du champ des possibles n'est pas sans effet sur les identités individuelles et collectives. Les citadins n'ont pas attendu qu'on les alarme sur une crise de la centralité. Les pratiques spatiales

[150] Pour une étude critique de certains de ces projets, voir L. Devisme (2005).

s'ajustent plus ou moins rapidement, selon le degré d'accessibilité à la mobilité, cela va de soi, aux configurations polycentriques[151]. Par obligation (recours à un service administratif « décentralisé ») ou par choix (fréquentation d'un commerce spécialisé « excentré »), bon nombre de citadins deviennent usagers successifs de plusieurs quartiers différenciés que l'aire d'influence (polarisation et attraction) érige parfois au rang de centralité. Si ce constat est accepté, alors les centralités seraient aussi des territoires quotidiens, scènes potentielles de pratiques et de sociabilités diversifiées[152].

Finalement, s'il était nécessaire, pour nous, de relativiser l'idée de crise, c'est parce que, pour autant qu'elle se manifeste, elle n'apparaît pas tant à travers le processus même de reconfiguration de la centralité que dans les modalités de sa production ou, éventuellement, dans les usages/territorialisations qui en sont faits ; ce qui, le cas échéant, reste à démontrer au cas par cas.

B. Typologie et processus de production des nouvelles centralités urbaines

1. Les centralités planifiées ou « centralités d'organisation »

La création de nouveaux centres urbains peut être dans certains cas le résultat d'un volontarisme politique, étatique ou municipal[153]. Elle renvoie à la volonté de « remise en ordre » du territoire urbain, en fixant ponctuellement (sur un lieu déterminé) des fonctions polarisantes et en imposant la plupart du temps un changement morphologique, et cela selon l'imaginaire politique en vigueur. L. Devisme (2000) parle alors de « centralités d'organisation ».

Les rapports entre lieux centraux et pouvoirs ne sont pas nouveaux (Gaudin, 2007). Le cas de Venise en est sans doute l'exemple le plus frappant. On distingue encore aujourd'hui dans cette ville le système multipolaire des centralités historiques (bien plus complexes que ne le laisse d'ailleurs entendre l'expression de centre historique au singulier, malheureusement réductrice) : centralité politique et religieuse (palais ducal, basilique, place Saint-Marc), commerciale (Rialto) et de quartier (petits pôles résidentialo-

[151] Cf. Ch. 1, III, C.

[152] Les territoires quotidiens peuvent être définis comme des portions d'espace résultant d'une évolution sociale et se caractérisant par une modification des rythmes de la vie quotidienne. Ils correspondent généralement à un accroissement du temps passé hors du cercle privé et se pluralisent sous l'effet de la pratique collective.

[153] Il existe deux catégories de centralités planifiées : les aménagements conçus avec une volonté centralisatrice (exemples mentionnés ici) et les quartiers planifiés (certains projets urbains, cités administratives, zones d'activités, etc.) qui ont pour conséquence indirecte la production de centralités, grâce à la convergence de pratiques sociales et spatiales. Dans ce cas, la planification n'est qu'inductrice de centralité et les mécanismes directement producteurs de centralité sont nettement plus complexes. Ces derniers relèvent des acteurs privés et « ordinaires ».

commerciaux disséminés). Le volontarisme de plan, producteur de centralité, est en effet une pratique ancienne qui connaît toutefois son apogée lors de l'avènement de l'urbanisme moderne en Europe, dont l'enjeu est l'organisation de l'extension urbaine. La planification urbaine conçoit alors l'agrandissement des villes par la programmation des équipements, la gestion de la circulation et le zonage de l'habitat et des activités. L'extension est ainsi pensée en lien étroit avec les fonctions centrales. Elle se compose de quartiers susceptibles des les accueillir et de les concentrer.

En France, par exemple, les années 1960 sont marquées par une importante réflexion sur la centralité qui voit se concrétiser des utopies technocratiques issues de l'urbanisme moderne[154]. L. Devisme (2005) en a exposé les grands principes dans sa thèse. Ces lieux, parfois aussi appelées « villes-neuves », « centres-relais » ou « centres secondaires », proviennent tous d'une « pulsion aménagiste » visant à organiser les périphéries des villes afin de répondre à la « crise des centres » sur laquelle tout le monde semblait s'accorder au début des années 1960[155]. L'idée d'une duplication de la centralité devient forte, appuyée par des intentions de maintien des centres traditionnels (protection de l'espace urbain hérité) et de création de nouveaux lieux centraux (rééquilibrage du territoire métropolitain). Les réponses urbanistiques apportées ne rencontrent toutefois pas toujours le succès escompté : concurrence économique, intégration hasardeuse à l'espace régional, etc.[156]. D'autres aménagements s'affirment en revanche comme de véritables « centralités d'agglomération » grâce à une configuration rapidement fonctionnelle (concentration d'activités tertiaires et d'habitations) qui en font des bassins d'emplois importants à l'échelle régionale. Dans les décennies suivantes, les réflexions sur la centralité conservent une place de choix dans les projets d'aménagement. En France toujours, les années 1980 et 1990 voient naître, dans le contexte de la « ville émergente » (Dubois-Taine, Chalas, 1997), de véritables projets de centralité, dits « technopolitains », censés exploiter les potentialités de développement des périphéries des grandes villes, réceptacles de nombreuses transformations : périphérisation des activités économiques, développement de l'habitat pavillonnaire, etc.

Dans les pays où l'urbanisme est secondaire, voire inexistant dans la fabrication urbaine, les centralités décidées par le pouvoir, historiques et contemporaines, sont plutôt un moyen de réaffirmer spatialement une centralité politique. C'est le cas en Asie et en Amérique Latine mais aussi et surtout dans les ex-colonies d'Afrique, où « les urbanistes européens 'vendent' la centralité à l'échelle internationale » (Gaudin, 2007 : 11). Les centres coloniaux des villes maghrébines peuvent en effet toujours être analysés à travers

[154] Voir Le Mirail à Toulouse, Meriadeck à Bordeaux, LillEurope à Lille, etc.

[155] Cf. Ch. 1, III, A, 3.

[156] Voir les critiques faites aux villes nouvelles en France dans le n° 119 de la revue *Espaces et sociétés* (Ostrowetsky, 2004). Voir aussi L. Devisme (2005) et F. Moncomble (1983).

le prisme « de la hiérarchie, de la symétrie et de l'axialité » (*op. cit.*) qui sont les concepts de la centralité exportés à l'époque. À plus grande échelle, certaines places monumentales édifiées dans des nouveaux quartiers (Riyad el-Feth à Alger) marquent encore un certain volontarisme de plan assez répandu dans les pays en développement. À ces actions il faut en ajouter une, plus actuelle encore, qui se traduit par une démarche de type « projet urbain » et qui concerne un plus petit morceau de ville ; celle-ci peut donner lieu à des centralités sectorielles très dynamiques (culturelles, d'affaires, etc.). La diffusion de la culture du projet urbain a particulièrement bien fonctionné dans certains pays des « Suds », notamment au Maghreb et au Moyen-Orient (Barthel, 2006a ; Dumortier, Lavergne, 2001 ; Coignet, 2008).

Ces différents exemples montrent bien, par la prédominance des actions visant à faire centralité dans les politiques urbaines, qu'il y a eu assimilation, par la puissance publique, des avantages qu'une organisation pouvait tirer du phénomène de concentration. Ces avantages ont été soulevés par l'économie spatiale américaine, à une autre échelle que la ville. Revenons sur quelques-unes des grandes théories qui ont marqué cette discipline. Au début du XIX^{ème} siècle, la théorie de la localisation de Von Thünen repose sur l'hypothèse de la concentration de la demande sur le lieu du marché, ce qui réduirait les frais engendrés par les déplacements des consommateurs et des biens consommés. Au début de l'ère industrielle, d'autres économistes complètent la théorie de Von Thünen. Weber, pour sa part, conçoit la localisation optimale en associant le facteur de l'accessibilité à la nécessité de tirer partie des ressources locales, ce qui augmenterait les performances des industries. Christaller, en reprenant les théories de Burgess datant de 1922, aborde quant à lui le problème de la localisation par le biais des activités de services. Il faut, d'après lui, disposer d'un réseau de lieux centraux où sont concentrés les biens et les services pour satisfaire une population dispersée sur le territoire, réseau suffisamment dense pour éviter que les frais de transport n'annulent la demande. Une hiérarchie s'établit alors entre ces lieux centraux, au sein de laquelle les centres plus puissants recouvrent l'influence des centres moins importants, ces influences s'emboîtant les unes dans les autres. La théorie de Christaller, laquelle se trouve être à l'origine du concept de centralité en urbanisme, rencontre beaucoup d'adeptes en Europe[157].

[157] Pour une actualisation de la théorie des lieux centraux, voir la reformulation de celle-ci en théorie de la communication (Claval, 2000). U. Hannerz (1980) a quant à lui fermement critiqué les travaux de Christaller et plus largement les théories fonctionnalistes de la centralité qui portent principalement sur les aspects fonctionnels et organisationnels de l'espace urbain sans prendre assez en compte la réalité sociale et géographique : hétérogénéité socio-culturelle et inégale répartition sur le sol des populations. De même, J. Soppelsa (1977), élève de Jacqueline Beaujeu-Garnier dans les années 1970, a vivement critiqué la théorie christallerienne. Il se base sur la crise de la notion de hiérarchie urbaine aux États-Unis pour inviter à prendre en compte la spécificité du consommateur potentiel en matière d'attraction commerciale. Celui-ci ne peut en effet se caractériser d'emblée par un comportement logique ou rationnel et par une appartenance à un groupe social homogène.

A. Reynaud (1981 : 137) propose par exemple de recourir à la théorie christallerienne, « limitée dans les années trente à l'étude des hiérarchies interurbaines à l'échelle régionale », pour révéler la complexité de la hiérarchisation des centres intra-urbains dans les grandes métropoles. Cette vision hiérarchisée de la ville guide encore aujourd'hui l'action d'urbanistes et de décideurs politiques, et ce malgré la remise en cause du modèle radio-concentrique, à la suite notamment des travaux d'Harris et Ullmann. Ces derniers ont montré que la ville, en se développant selon des lignes de communication (rail, route, voie d'eau), créée de nouvelles polarités grâce à la constitution de zones d'échanges et aux regroupements fonctionnels qui s'opèrent entre certaines activités. C'est autour de ces polarités que s'articulent, en secteurs radiaux, tous les autres quartiers de la ville. Ce modèle, élaboré en 1959[158] à partir de l'étude de villes américaines (dont les centres historiques revêtent toutefois une importance bien moindre que ceux des villes européennes), préfigure ce qui va se passer en Europe à la fin du XX^{ème} siècle et plus récemment encore, dans de nombreuses villes des « Suds ».

Toutes ces théories ainsi que leurs diverses applications montrent, dès les années 1930, que les fonctions centrales sont effectivement duplicables et pas forcément situées au centre géométrique de la cité. Elles mettent en avant les avantages économiques de la concentration, des avantages qui demeurent malgré les progrès enregistrés en termes de communications et l'intensification des mobilités, et que les aménageurs semblent avoir bien assimilés : l'avantage du marché (proximité entre acheteurs et vendeurs, transactions facilitées par cette proximité), l'avantage de la commutation entre des partenaires économiques (gestion simultanée d'une multitude de transactions), l'avantage de l'accessibilité et des économies d'échelle. Par ailleurs, la présence d'une foule nombreuse permet en théorie d'augmenter les possibilités de communications entre les individus et de favoriser l'émergence de sociabilités ; en d'autres termes, la concentration renforcerait la cohésion des groupes et ferait éclore un être collectif : c'est de là que viendrait la valeur symbolique de la centralité (Claval, 2000). Cette conception a guidé la plupart des mécanismes institutionnels producteurs de centralités. Mais centralités fonctionnelles décidées et centralités symboliques se superposent-elles à chaque fois ? Les centralités planifiées sont-elles toutes à l'origine de « comportements de centralités » ? La corrélation ne semble pas systématique. Les pratiques socio-spatiales des habitants mettent dans certains cas en exergue des territoires dont l'émergence conduit à une autre géographie des centralités urbaines et peut éventuellement provoquer des tensions palpables avec ce qui a par ailleurs été décidé.

[158] Le modèle d'Harris et Ulmann n'est en fait qu'une extrapolation de celui de Hoyt réalisé en 1939.

2. Les centralités spontanées ou « centralités d'attraction »

Concevoir la centralité comme un construit social autorise à penser qu'elle peut être le produit de *tous* les acteurs de la société urbaine. Parmi ces acteurs, les citadins, en investissant certains lieux de leurs pratiques, peuvent être porteurs de centralité. Il faut admettre, avec D. Vanoni, E. Auclair et J. Faure (2000), que la centralité peut s'exprimer au travers des actes et des représentations des citadins. Cette centralité socialement exprimée est « irréductible », comme nous le disent ces auteurs dans leur étude sur Cergy-Pontoise, « quelque soit la forme urbaine qui la structure ou la déstructure »[159]. Il y aurait alors des centralités induites par les acteurs ordinaires (et souvent, conjointement, par l'initiative privée) qui soit sont validées ensuite par les acteurs officiels, soit peuvent perdurer parallèlement à l'organisation impulsée par le « haut ». Souvent moins imposantes, quotidiennes, voire parfois éphémères, il arrive quand même que les centralités non instituées par la voie officielle se constituent en véritables pôles urbains, le plus souvent lorsqu'elles parviennent à capter des flux massifs de population hétérogène de même que des activités diversifiées. Elles se forment notamment à travers le regroupement d'activités marchandes, à travers les logiques de certains groupes sociaux bien identifiés, ou encore, plus simplement, à travers la fréquentation assidue de certains lieux.

Le commerce joue bien évidemment un rôle majeur dans les recompositions des villes en général et dans la création de nouveaux pôles d'animation en particulier, nommés « centralités d'attraction » par L. Devisme (2000). L'offre marchande, omniprésente dans le paysage urbain, s'étant presque partout privatisée dans le monde, la centralité se forme de plus en plus à travers les relations duelles entre les acteurs économiques privés et les citadins-consommateurs. Une étude du CERTU (1999b) a montré que la fréquentation des centres commerciaux des périphéries des grandes villes françaises est source de centralité. Les pratiques ne sont en effet pas uniquement consommatrices mais également tournées vers la déambulation, les loisirs, la socialisation, la rencontre, etc. N. Lebrun (2002) s'est par ailleurs attaché à démontrer que les « concentrations de commerces » – expression plus significative, selon l'auteur, que « centres commerciaux » et élément principal de l'organisation urbaine contemporaine – représentent une forme de centralité urbaine majeure. N. Lebrun analyse le processus de formation de ce que l'on nomme autrement les centralités commerciales, qu'il voit comme un reflet de l'urbanité d'aujourd'hui. Peut-on, à partir de là, poser l'équation « centralité commerciale = centralité urbaine », qui a également longtemps prévalu en

[159] Ces derniers ont ainsi pu remarquer, toujours à partir du cas de Cergy-Pontoise, que le renforcement de l'intensité des moments de vie collective se substitue à l'atténuation de la densité urbaine traditionnelle.

France[160] (Metton, 2001) ? Nous verrons que le cas sanaani ne fait pas de distinction entre ces deux « types »[161]. Il accrédite même la thèse de l'imposition de l'ordre marchand dans l'affirmation des centralités et donc de la formation « spontanée » de certaines centralités, ou du moins, du rôle des acteurs privés dans ce processus[162].

De moindre importance, les centralités initiées par des groupes sociaux issus des migrations ne sont pour autant pas négligeables. Il s'agit des « centralités immigrées » définies par S. Bredeloup (2007) – reprenant certaines des thèses d'A. Tarrius (2000) et de M. Peraldi (2001) –, ou encore des « centralités minoritaires » chères à A. Raulin (2001). Pour cette dernière, les grandes villes cosmopolites contiennent des quartiers marqués par une appropriation ethnique particulière mais qui possèdent toutefois un sens et des fonctions spécifiques pour tout individu (Raulin, 2001). Le quartier de la Goutte d'Or à Paris est ainsi devenu un espace résidentiel et un pôle central d'activités où une quarantaine de nationalités sont présentes (Toubon, Messamah, 1990). La fonction d'échanges n'est pas non plus absente de ce quartier (réseaux d'approvisionnement mis en place par les commerçants), ce qui en renforce sa polyvalence. De même, le quartier Belsunce à Marseille, décrit par certains élus locaux comme le « ghetto » de la ville, remplit des fonctions diverses nées de l'immigration qui confèrent au quartier une centralité tout autant économique que symbolique – mais elle correspond peu, il est vrai, à celle souhaitée par les pouvoirs publics. A. Hayot (1988) parle même de « centralité internationale » à propos de ce quartier, pour évoquer l'hypertrophie du pôle d'attraction. « Alors que les pouvoirs publics s'évertuent à créer des 'arcs nord-méditerranéens', le quartier de Belsunce, lieu d'aboutissement et de naissance d'un immense système urbain, se trouve déjà au centre de dispositifs économiques mondiaux et contribue effectivement à l'enrichissement de tous les maillons du réseau et donc également de ses habitants les plus pauvres, pour l'essentiel d'origine étrangère » (Bredeloup, 2007 : 50). Cet exemple prouve bien que la centralité peut émerger « par le bas », à l'échelle *micro*, avant de venir concurrencer, à tous les sens du terme, les centralités planifiées d'une agglomération. Les groupes d'origines culturelles ou géographiques variées (les migrants d'origine rurale, par exemple) semblent être en mesure de produire de l'innovation et de l'échange (collaborations commerciales, alliances matrimoniales, etc.) et ainsi d'articuler leur

[160] Avant que l'apparition de centralités commerciales en périphérie ne mette à mal l'harmonie de la relation entre commerce et ville ; ce qui amène A. Metton (2001 : 323) à s'interroger : « Comment en fonction de l'immense diversité des milieux et systèmes urbains, niveaux de développement et même conditions politiques et culturelles, se traduit cette remise en cause des relations du commerce et de la ville tant en ce qui concerne l'organisation spatiale que la fonction créatrice d'urbanité traditionnellement attachée à l'activité commerciale ? »

[161] À Abidjan également, le redéploiement des activités de négoce tenues par des promoteurs privés a conduit à l'émergence de nouvelles centralités et à l'affaiblissement (économique et en termes de fréquentation) du centre-ville (quartier du Plateau) planifié par les autorités locales (Bredeloup, 2005).

[162] Cf. Ch. 5, II.

territoire avec des espaces et des populations divers. Ces cas nous ont aidé à nourrir la réflexion sur les centralités impulsées par des populations *a priori* « à la marge » [163], que nous mènerons à notre tour[164]. Ils nous invitent aussi, en attendant, à ne plus stigmatiser les populations dites marginales et à les considérer comme potentiellement productrices de centralité, si tant est que l'on veuille bien accorder autant d'importance, sinon plus, aux pratiques socio-spatiales des citadins qu'aux « gestes architecturaux » et aux politiques publiques pour déterminer où se trouve la centralité – qui, ne l'oublions pas, se déplace bien plus qu'elle ne demeure en un lieu fixe !

C'est enfin sur la notion de centralité sociale que nous pouvons nous interroger. La centralité, selon la définition donnée par J. Monnet (2000 : 400), est « une qualité attribuée à un espace et non l'attribut intrinsèque d'un lieu ». En observant la manière dont les espaces sont pratiqués et la régularité avec laquelle ils sont fréquentés d'une part, et d'autre part les images et les discours socialement mobilisés, on obtient une cartographie fidèle des centralités sociales. Un marché – souk – très fréquenté a, selon cette lecture, une forte centralité dans l'ordre des pratiques. Mais peut-on en dire autant pour grand nombre de monuments historiques, qui sont largement plus « centraux » dans le corpus de représentations que les marchés, mais dont la fréquentation est pourtant minime ? Cette distinction entre les pratiques et les représentations est fondamentale. Elle prouve que la centralité effective ne peut pas se réduire à l'un ou à l'autre champ et qu'elle peut tout aussi bien être véhiculée par des images collectives que par les citadins eux-mêmes, tandis qu'il peut advenir que les deux se contredisent.

Notons en tout dernier lieu que, dans sa forme actuelle, la ville ne permet pas toujours de différencier les centralités instituées par la puissance publique des centralités spontanées[165]. Il y a en effet de nombreux cas de centralités « mixtes » qui résultent de stratégies croisées ou, plus exactement, de stratégies dont les logiques se complètent les

---

[163] Nous renvoyons ici à l'extraordinaire travail de la sociologue F. Moncomble (1983) sur les tensions entre marginalité et centralité. Elle fait l'hypothèse qu'il existe une dialectique remodelant les territoires de la centralité et de la marginalité et démontre que la marginalité peut créer des « centralités souterraines ». Elle évoque ainsi le cas des communautés new-yorkaises, sortes de « petites patries », de « minorités centrales » qui ont imposé une marginalité identitaire puissante, créatrice de centralité : « Manhattan peut donc être vue comme une vaste centralité mouvante autour d'un vide central impulsant les centralités partielles rétractées, résistant à la centralité générale annihilatrice » (*op. cit.* : 218).

[164] Ch. 5, II & Ch. 6, I.

[165] On peut même se demander si la centralité existe en dehors de la rencontre de ces deux types. L'approche socio-anthropologique de la centralité comme « structure de communication », initiée par S. Ostrowetsky et J.-S. Bordreuil (1975), permet d'en douter. Les auteurs affirment en effet que la centralité s'inscrit dans « la synthèse spatiale du social ». Cette synthèse se réalise dans les comportements/représentations de la société (« ville pratiquée ») et dans les manières avec lesquelles est pris en charge l'espace concret (« ville offerte »). Ce qui compte n'est donc pas tant de faire la distinction entre les centralités instituées « par le haut » et les centralités « spontanées », mais d'observer s'il y a bien rapport de réciprocité entre organisation spatiale et organisation sociale. Cette interdépendance est la condition *sine qua non*, d'après ces auteurs, de l'émergence de la centralité !

unes les autres. Si l'impulsion de départ est bien caractéristique (qu'elle ait été donnée par les pouvoirs publics, par les acteurs privés ou par les citadins eux-mêmes), la configuration se complexifie par la suite et les acteurs se regroupent en fonction, bien souvent, des opportunités d'une situation. On supposera donc l'existence de centralités semi-instituées (ou semi-spontanées) dont le terrain sanaani fournira, du moins le pensons-nous, des exemples convaincants.

3. Un typologie opératoire dans les villes du Monde arabe ?

La production de la centralité urbaine dans le Monde arabe résulte-t-elle de mécanismes si différents des autres zones géographiques qu'ils justifient d'en faire ici un point particulier[166] ? Dans le manuel qu'il a consacré aux villes du monde arabe, C. Chaline (1989, 1996 : 131) ne semble pas donner de la centralité dans ces villes une définition singulière : « La centralité urbaine est une notion multiforme qui se manifeste à la fois par des spécialisations plus ou moins marquées dans l'usage de l'espace et des bâtiments et par l'existence de flux de fréquentation ayant chacun leur spécificité temporelle et contribuant à l'animation générale de la ville, prise comme lieu de production de services et de contacts ». Selon cette acception, on ne peut plus générale, la centralité tolère donc, comme dans les villes d'Occident, une existence en dehors des seuls centres-villes. Les influences laissées sur le paysage urbain par les différentes périodes d'occupation, protectorats et colonisations que connurent les États arabes (conquêtes ottomanes au Proche-Orient et colonies européennes au Maghreb) montrent même des expériences précoces de dédoublement de la centralité à partir du noyau originel de la vieille ville arabo-islamique[167].

Aujourd'hui, dans le contexte de croissance fulgurante de l'urbanisation, on retrouve les deux cas de production de la centralité susmentionnés : d'un côté les projets gouvernementaux et municipaux d'envergure, à fort objectif de centralité, de l'autre des centralités plus spontanées qui prennent forme sur d'autres catégories d'espace[168]. La

---

[166] En guise de précision terminologique, retenons que, en arabe, deux termes recouvrent l'idée de centralité : *markaz* et *wasaṭ*. N. Beyhum et J.-C. David (1997 : 194) en donnent une définition claire : « *Markaz* a au départ un sens topographique, notamment de centre de cercle, de foyer, mais aussi de lieu du pouvoir, d'origine des décisions, de l'action ; ainsi *markaz al-madîna* est le centre-ville au sens topographique, mais aussi commercial, administratif et politique, centre directionnel, centre des affaires. *Wasaṭ* est plus spatial, comme milieu entre deux moitiés : le mot est aussi utilisé pour signifier le centre-ville *wasṭ al-madîna*, comme cœur de la ville ». Aucun de ces termes n'est toutefois employé, au Yémen du moins, pour faire référence à ce que nous nommons les centralités périphériques.

[167] Il ne faut toutefois pas généraliser le phénomène de la dualité des centres-villes arabes (vieille ville/centre moderne). Il existe une typologie en effet plus différenciée selon l'importance des héritages historiques (Le Caire, Tunis), leur insignifiance (Casablanca) ou encore leur élimination (villes du Golfe arabo-persique).

[168] Dans le cadre d'une réflexion sur la transformation de l'organisation des villes de Méditerranée orientale, A. Battegay, J.-C. David et F. Métral (1996 : 15) analysent également ces deux formes de centralité, exacerbées par les effets locaux du processus de mondialisation : « Premièrement, la production de morceaux d'espaces urbains dans lesquels les stratégies foncières de petits entrepreneurs (artisans, petits

réflexion sur la centralité des villes arabes doit donc, selon nous, moins porter sur le devenir des vieilles villes que sur le phénomène global en œuvre sous l'impulsion de la mutation des comportements individuels et collectifs et de la généralisation du libéralisme économique. Notre réflexion doit de ce fait s'inscrire dans la compréhension d'un modèle général d'évolution – au même titre que pour des villes appartenant à d'autres aires culturelles – dans lequel le centre-ville a sa place en tant que sous-ensemble organique constitutif parmi d'autres[169].

Mais à y regarder de plus près, deux particularités peuvent tout de même retenir notre attention : le rôle joué par le binôme souk/mosquée, qui semble se constituer en invariant dans le processus de formation de la centralité et le fort écart, que l'on observe dans certaines villes, entre les centralités planifiées et les centralités non instituées par les pouvoirs publics (ce qui renvoie, pour reprendre les termes de S. Ostrowetsky et J.-S. Bordreuil (1975), à une faible réciprocité entre « ville offerte » et « ville pratiquée »).

On admet, avec A. Raymond (1985), que la centralité des villes arabes traditionnelles s'organisait autour de la mosquée (et de fonctions associées comme les universités islamiques par exemple) et du souk (et caravansérails, le cas échéant). En marge de ces fonctions, les espaces publics pouvaient se déployer, ce qui donnait une signification sociale et symbolique à cette centralité[170]. Loin de nous l'idée de vouloir transposer ce schéma aux structures actuelles des villes du monde arabe. En effet, les pratiques et les sociabilités se sont diversifiées, notamment avec l'ouverture économique et l'importation de nouvelles références (nouveaux modes de loisir et d'habiter par exemple). « Elle [la ville] s'ajuste à un système de significations profanes et à des usages différenciés de l'espace », constate ainsi N. Dris (2001 : 44) à propos de la ville d'Alger. Il n'en demeure pas moins une forme de continuité temporelle dans l'organisation des villes arabes à travers le rôle que continuent de jouer la mosquée et le souk. D'une part, la religion continue de rythmer, en partie, le quotidien des habitants de la plupart des villes

---

industriels, commerçants), mobilisant des ressources familiales ou communautaires et participant à des réseaux transversaux, a une place importante ; deuxièmement, l'apparition ou le développement d'espaces requis par la mondialisation des échanges et les circulations (ports et aéroports, zones franches), lieux consacrés aux affaires et au tourisme (hôtels, nouveaux centres d'affaires, espaces de services, télécommunication) et entretenant des rapports divers avec les villes et les sociétés urbaines ».

[169] Trois thèses relativement monographiques portant sur la centralité urbaine dans le monde arabe, la première à partir du cas algérien (Naidja-Lebkiri, 1982), la deuxième du cas marocain (El Aouad, 1983) et la troisième du cas libanais (Baalbaky, 2003), ont retenu notre attention. Bien que construites sur des plans trop « chronologiques », elles posent la centralité non pas comme une permanence historique s'imposant à toute société mais comme une production organisant l'espace urbain à toutes les époques. Ces travaux, qui analysent localement les conditions de la production de la centralité ainsi que leurs configurations et contenus, montrent d'une part que la centralité est un phénomène fluctuant et, d'autre part, que les processus qui la produisent ne revêtent pas, dans le monde arabe, une exceptionnelle singularité.

[170] Nous avons esquissé un état de la question, que nous ne reprendrons pas dans cette thèse, des espaces publics dans les villes arabes (débat sur leur existence, leurs formes et leur processus de formation) dans notre DEA (Stadnicki, 2004a).

arabes[171]. Les rites qui en découlent (prières, Ramadan, fêtes religieuses) ne sont pas sans conséquence sur l'espace social. Ils mettent particulièrement en lumière des quartiers de la ville qui se distinguent par leur capacité à se placer au centre de la structure urbaine générale. D'autre part, les souks ont conservé une place à part dans l'organisation des activités commerciales. Ils participent au jeu des centralités de deux manières au moins : soit en se constituant en « point d'appel » de l'urbanisation en général et d'autres fonctions urbaines en particulier qui, conjuguées, peuvent renforcer la dimension centralisatrice[172] ; soit en apparaissant, bien souvent en l'absence d'une réglementation urbaine stricte, dans les interstices d'un quartier densément peuplé et contribuant ainsi à l'augmentation de son potentiel de centralité.

Enfin, les processus d'urbanisation actuels des villes arabes, qui se traduisent par un certain nombre de caractéristiques communes telles que l'augmentation de la différenciation sociale de l'espace urbain et les spécialisations fonctionnelles de l'organisation urbaine en général, renforcent l'écart entre les deux principaux modes de production de la centralité, qui coexistent sans qu'il y ait forcément de lien de dépendance. Il s'agit en fait d'une inadéquation entre les centralités fabriquées directement par les citadins et les centralités instituées « par le haut », par les institutions publiques porteuses de projets, et qui peinent souvent à trouver un écho sociétal[173]. La mauvaise appréhension, par les pouvoirs publics, de la redistribution interne des masses urbaines, elle-même causée par l'étalement urbain et la généralisation de la mobilité, explique vraisemblablement ce décalage qui existe dans de nombreuses villes arabes entre « ville pratiquée » et « ville offerte »[174]. D'un côté, il émerge de nouvelles centralités sous l'effet du redéploiement de l'habitat, des activités commerciales, des pratiques et des sociabilités en périphérie. Elles se caractérisent par une présence importante d'espaces publics mais aussi par des formes d'informalité (auto-construction, vente ambulante, etc.). De l'autre côté, les phénomènes d'extension urbaine et de dévitalisation du centre-ville

---

[171] La ville de Sanaa compte aujourd'hui plus de 300 mosquées !

[172] L'analyse que fait R. de Maximy (1987) des marchés de certaines villes africaines intertropicales s'applique au cas sanaani : les souks ne perdent pas de leur « puissance appelante » malgré l'apparition des grandes surfaces et la généralisation des pratiques mondialisées. En effet, les souks demeurent des équipements fondamentaux aussi bien dans le cas d'une urbanisation spontanée que dirigée – comme le prouvent les nombreux projets de construction d'établissements soukiers modernes dans les nouveaux quartiers de Sanaa (cf. Ch. 5, II, A). Les souks peuvent être générateurs de viabilisation des quartiers d'habitat non réglementaire, mais également provocateurs d'infrastructures, comme ce fut le cas à ʻAṣir, à l'ouest de Sanaa (asphaltage des rues adjacentes au souk), ou bien encore être à l'origine de nouveaux espaces de sociabilité (gargotes, salles réservées à la consommation du *qât*, etc.).

[173] Cette inadéquation s'observe également sur d'autres aspects de la production urbaine, notamment dans les secteurs du foncier et de l'immobilier, entre une offre de plus en plus orientée vers le standing et une demande surtout populaire. L'inadéquation semble particulièrement flagrante en Tunisie (Belhedi, 2005).

[174] Ces expressions, empruntées à S. Ostrowetsky et J.-S. Bordreuil (1975), s'avèrent une fois de plus convaincantes.

ont poussé les pouvoirs publics à faciliter la mise en œuvre de vastes programmes urbains qui mêlent lotissements, sociétés privées (financées la plupart du temps par des capitaux étrangers) et aménagements monumentaux (ou à forte connotation symbolique)[175]. Certains de ces programmes tendent progressivement à s'affirmer en centralité effective tout en consacrant localement la ségrégation socio-spatiale ; c'est le cas par exemple du projet des Berges du lac de Tunis (Barthel, 2006a), qui vient aujourd'hui concurrencer l'hypercentre de la ville[176]. D'autres en revanche, en cherchant à imposer une centralité-reflet de la puissance d'un État en quête de modernité, ne rencontrent pas toujours l'adhésion d'une société elle-même en quête d'identité. Ainsi en fut-il de Riyad el Feth à Alger au début des années 1980 (Deluz-Labruyère, Guerroudj-Benzerfa, 1994)[177]. De même, le récent projet d'édification d'un nouveau centre-ville (Al-Abdali) à Amman, projet de régénération, créateur d'une mono-centralité dans la capitale jordanienne, risque, d'après G. Coignet (2008), de toucher l'urbanité de la ville, d'obstruer le processus de citadinisation et de déstabiliser le caractère rassembleur de la ville[178].

Il convient de s'interroger aujourd'hui sur l'avenir de cette dichotomie. S'accentue-t-elle, ce que donnerait à penser l'augmentation des formes de

---

[175] À partir du cas tunisois, P. Signoles (*in* Troin, 2006 : 287) identifie ces différents modes de production de la centralité : « Les nouvelles centralités se sont donc généralement développées hors des cadres de planification, soit par le renforcement des anciens petits centres des banlieues anciennes (Ariana, Radès, Hammam Lif, La Goulette, La Marsa), soit à la suite de la multiplication de petites activités dans les zones de concentration de l'habitat non réglementaire (Ettadhamen), soit par le biais de la création, à l'initiative de puissants acteurs privés, de zones réunissant plusieurs complexes commerciaux ».

[176] Les berges du Lac Nord de Tunis regroupaient 10000 emplois tertiaires en 2000, répartis entre ambassades, services financiers et juridiques, sociétés d'informatique et de publicité, cabinets d'architectes, cliniques, etc. On peut y distinguer deux « sous-centralités » (Signoles, *in* Troin, 2006) : l'une, située à l'entrée de la zone Nord, est à dominante commerciale, l'autre, concentrant un parc d'attraction, des restaurants, des commerces et un plan d'eau, est essentiellement ludique. P. Signoles (*op. cit.* : 288) analyse l'éclatement des centralités à Tunis. Ce phénomène s'opère, d'après lui, « en faveur de certaines périphéries au détriment d'autres. Hormis les 'centres' – généralement linéaires – des quartiers spontanés péri-urbains, nés du foisonnement des petites activités, il produit des centres de plus en plus spécialisés (centres d'affaires, centre commercial, centre financier), et socialement sélectifs, c'est-à-dire plutôt réservés aux catégories sociales disposant de revenus élevés ou, à tout le moins, réguliers, même si les promenades, cafés et restaurants, centres de loisirs qui les accompagnent sont susceptibles d'être fréquentés par des populations assez mélangées ».

[177] L'évolution de la société a fini par « banaliser » le projet de centralité de Riyad el Feth. Il est aujourd'hui plus intensément pratiqué par les Algérois qui lui donnent une fonction moins discutable de centralité (*op. cit.*).

[178] « Cette 'libanisation' des espaces publics se traduira par un filtrage en termes d'accessibilité, gage de sécurité au sein des espaces attractifs ; elle est en fait un moyen de garantir l'appropriation par la population 'légitime' de ces espaces centraux 'publics' au détriment d'un métissage social (...). La configuration même du projet de régénération d'al-Abdali remet aussi en cause le degré d'urbanité d'Amman. En cumulant ou en alignant des bâtiments à forte valeur symbolique et dissuasive les uns derrière les autres, les autorités locales ont clairement choisi la carte de l'architecture de prévention situationnelle, de l'espace défendable, parce qu'elle répond à leurs besoins sécuritaires et alimente la légitimation politique du pouvoir en place » (Coignet, 2008 : 58).

fragmentation/ségrégation ? Ou, au contraire, se dissipe-t-elle sous l'effet de l'homogénéisation des pratiques et des modes de vie urbains ?

C. La polycentralité au cœur des processus de reconfiguration en cours

« Il devrait être exclu de parler du centre autrement qu'au pluriel, tant il est vrai que la ville n'a pas d'existence solitaire » (Labasse, 1966, 1971 : 353). Les analyses de J. Labasse, conduites dans les années 1960, font encore largement sens aujourd'hui. L'auteur met en effet le doigt sur un singulier paradoxe. L'énorme poussée de l'urbanisation des années 1960-1970 ne s'est pas vraiment accompagnée, écrit-il, d'un épanouissement parallèle du centre-ville. Celui-ci présente alors un peu partout dans le monde des problèmes de vieillissement de la trame urbaine, de congestion et de dégradation de l'habitat. Les politiques de rénovation puis de réhabilitation accusent un grand retard sur l'aménagement des quartiers périphériques. Ce retard est imputé au fait que le concept de centralité se soit relativement bien exporté dans des périphéries qui, assez vite, s'avèrent à même de s'affirmer par leur accessibilité, leur pouvoir d'attraction, l'exercice des fonctions les plus raffinées, etc. Cette dilution de la centralité à l'échelle d'une ville, que J. Labasse constate donc précocement, devient vite le phénomène majeur de l'organisation urbaine contemporaine[179]. De nombreuses études montrent alors que certaines périphéries, non contentes d'offrir aux habitants toutes les commodités matérielles (équipements, liberté de mouvements, etc.), se voient attribuer par ceux-ci des vertus symboliques, ludiques et affectives, qui, traditionnellement, étaient réservées aux centres-villes.

Nous avons déjà souligné l'intérêt d'aborder l'espace urbain à travers son système de centralités[180]. Cette approche demeure cependant quelque peu orientée. En effet, elle sous-tend l'idée d'une hiérarchie qui, à moins d'être « manipulée » avec la plus grande prudence – on ne saurait nier l'existence d'une hiérarchie des espaces en fonction de leur capacité à polariser, par exemple –, présente peut-être le risque d'une trop grande filiation avec la théorie des lieux centraux d'un Christaller. Quelle attitude adopter alors ? Celle

---

[179] A. Reynaud (1981 : 143) n'a pas non plus manqué de faire une observation similaire : « L'avenir n'appartient certainement pas à la grande ville monocentrique et monofonctionnelle, dominée par quelques très grandes entreprises et évoquant la fourmilière ou l'univers concentrationnaire. Il n'appartient pas davantage à la petite ville, certes plus conviviale mais tout aussi monolithique et dont l'horizon est borné. Il appartient plus vraisemblablement à la mégalopole polycentrique, à la ville éclatée ou à la région urbaine, milieu favorable aux échanges, au brassage des idées, à l'amélioration de la productivité, à la créativité et à l'innovation ».

[180] Cet intérêt est également souligné par B. Bertoncello et S. Fettah (2007 : 6) : « La centralité permet de construire des régularités dans l'organisation de la ville, elle permet d'introduire une différenciation, une possibilité de classement des espaces, en bref de donner du sens à la lecture de la ville ». Voir aussi Ch. 1, III, A, 1.

qui consiste à penser la polycentralité en est une. Elle revient à poser la ville comme une structure polycentrique, sans *a priori* hiérarchique ni revendication absolue de l'héritage de la théorie « centre-périphérie ».

Que reste-t-il aujourd'hui du modèle centre-périphérie, qui conçoit le premier par rapport à la domination qu'il exerce au sens large sur la seconde[181] ? Si les études réalisées sur les périphéries urbaines se détachent depuis une vingtaine d'années déjà d'une conception de l'espace urbain selon laquelle le centre continue de dominer la périphérie et où cette dernière représente une menace générale pour la centralité[182], le débat entre les tenants d'une ville « monocentrée », dans la continuité du passé, et les défenseurs d'une ville polycentrique n'en demeure pas moins encore assez vif. Ce débat tient essentiellement au poids de la vision dualiste et modélisatrice dans les schémas mentaux des chercheurs[183]. Or il est grand temps de dépasser la vision classique centre-périphérie et d'éviter, comme le conseille C. Grataloup (2004 : en ligne), d'utiliser ce vocabulaire dans le vécu urbain, « pour distinguer ce qui est au milieu de ce qui est à l'extérieur ». L'auteur ajoute qu'il convient de réserver l'usage du modèle centre-périphérie à « la formalisation de tout système fondé sur des relations d'inégalité et non d'en faire usage comme simple description de gradient ou de différenciations spatiales » (*op. cit.*). F. Ascher (*in* CERTU, 1999a), que nous avons déjà cité[184], préfère aussi raisonner en termes de spécialisations des espaces et de polarisations[185]. Le centre-ville serait donc à analyser de la même manière que les autres ensembles constituants de l'agglomération. D'autres chercheurs, partant de cas concrets, ont montré qu'il était possible de dépasser la vision classique d'une périphérie dominée par un centre, en trouvant, à partir de l'analyse des quartiers périphériques, d'autres critères que celui de la relation au centre-ville. La mobilité, l'accès aux autres espaces de la ville, le rattachement au « milieu urbain », peuvent notamment

---

[181] J. Monnet (2002 : 233) propose de réinvestir la notion d'interface pour éviter certains écueils propres au modèle centre-périphérie et à sa conceptualisation : « Alors que la dialectique centre/périphérie semble établir une fois pour toute une relation de hiérarchie, de subordination ou de dépendance entre deux espaces, la notion d'interface permet de comprendre que les situations géographiques dépendent essentiellement des logiques d'échange ou d'isolement des acteurs sociaux et de l'enchevêtrement des leurs compétences dans l'espace ». Si cette notion s'impose de plus en plus pour décrire les enjeux géographiques aux échelles régionales, nationales et internationales, elle peine à trouver sa place dans les études urbaines.

[182] Cf. Ch. 1, II, C, 1 & III, A, 3.

[183] Pourtant, peu de métropoles correspondent aux modèles-types de « la ville monocentrique constituée d'un centre unique concentrant l'essentiel de l'activité économique et plongée dans un espace homogène à l'habitat diffus, ou la métropole polycentrique constituée d'un semis équilibré de centres aux tailles similaires fonctionnant en réseau (Saint-Julien, Le Goix, 2007 : 13).

[184] Cf. Ch. 1, III, A, 2.

[185] F. Tomas et J. Bonnet (1989 : 11) dressent un constat similaire : « Dès lors, pour ce qui concerne les différenciations de l'espace urbain, la problématique centre-périphérie paraît complètement dépassée depuis la crise des années 70. Pour la période contemporaine (…), cette problématique présente en outre l'inconvénient d'occulter le fait que l'exacerbation des disparités spatiales est encore plus forte d'une ville à l'autre. En revanche c'est par la mise en évidence des acteurs sociaux et par celle de leurs stratégies sur des espaces de plus en plus diversifiés qu'il nous paraît possible de mieux comprendre l'évolution des villes ».

déterminer les rôles et les fonctions des quartiers périphériques au sein de l'agglomération. On retiendra dans cette lignée les écrits particulièrement convaincants d'A. Prenant et B. Semmoud (1982) sur les nouvelles périphéries urbaines en Algérie, de F. Tomas et J. Bonnet (1989) sur le développement des agglomérations lyonnaise et stéphanoise, ou encore de M. Giroud (2007) sur le quartier d'Alcântara à Lisbonne. Tous ces auteurs montrent finalement, à trente ans d'écart et à partir de terrains d'étude différents, que la vision centre-périphérie n'est plus pertinente pour décrire la réalité des situations périphériques. Les réseaux qui s'établissent entre les différents quartiers périphériques poussent ces auteurs à focaliser sur l'émergence d'une structure polycentrique.

Mais si le débat persiste, c'est que le centre-ville, lui aussi en mutation, peut tout à fait constituer un pôle majeur d'une agglomération et conserver, voire renforcer, sa fonction de centralité. Dans certaines villes, le centre exerce un tel pouvoir d'attraction et de polarisation qu'il freine les possibilités d'expansion de certains quartiers périphériques[186]. L'évolution de la centralité de Sfax par exemple, étudiée par M. Chabbi (2005), s'est effectuée avec un renforcement permanent de l'hypercentre (excessive proximité entre la médina, le centre colonial et Sfax Jadida) et l'incapacité de centres secondaires à émerger en périphérie (du fait, notamment, des enjeux de la propriété foncière patrimoniale)[187]. C'est donc une structure unipolaire qui continue de primer aujourd'hui à Sfax, contrairement à Tunis par exemple (Signoles, *in* Troin, 2006). Si la vision classique centre-périphérie présente ainsi le risque d'occulter le potentiel de centralité en périphérie et de trop hiérarchiser l'espace urbain, à l'inverse, il faut prendre

[186] La métropole parisienne a, semble-t-il, longtemps souffert de l'image d'un territoire très centralisé, une image pas très éloignée de la réalité : forte concentration des emplois dans le centre, organisation des flux dominants suivant des radiales centre-périphérie, etc. Pour autant, T. Saint-Julien et R. Le Goix (2007 : 12) ont pu constater que : « Dans un processus d'étalement urbain généralisé, l'émergence de structures de plus en plus polycentriques s'impose comme un modèle de croissance urbaine. Malgré la domination historiquement écrasante de Paris, l'Ile-de-France n'échappe pas à ces tendances contemporaines de développements intra-métropolitains multipolaires porteurs de centralités plus spécialisées ». La première partie de leur ouvrage consiste à démontrer ce phénomène, à travers des études principalement quantitatives.

[187] La plupart des analyses quantitatives des densités urbaines aboutissent généralement à cette conclusion, à l'instar du travail de V. Dupont et D. Pumain (2000 : 68) qui affirment que peu de villes des « Suds » s'écartent du schéma de développement monocentrique : « Bien peu de centres secondaires acquièrent cependant une dimension susceptible de concurrencer le centre principal ». Si ces dernières reconnaissent l'efficience du processus de périurbanisation, elles semblent négliger la formation de centralités secondaires au sein des vastes ensembles périurbains des agglomérations des pays en développement. Or, il nous semble que, avant le stade de développement qui consiste à voir se créer de véritables villes-satellites autour des agglomérations, ce qui, il est vrai, ne concerne que quelques rares métropoles des « Suds » (Troin, 1997b), des figures intermédiaires de centralité peuvent se constituer sans qu'elles ne soient appuyées par des politiques urbaines volontaristes. Cette nuance est difficilement cernable par les études quantitatives. C'est là que doivent intervenir, selon nous, les analyses qualitatives des pratiques spatiales, des mobilités, des représentations, etc.

garde à ne pas déconsidérer les évolutions des espaces du centre-ville et le renforcement de centralité que l'on peut parfois y constater.

Quoi qu'il en soit, ce n'est qu'en nous obligeant à penser l'urbain comme une structure polycentrique – ou multipolaire[188] – que nous pourrons percevoir les subtilités de l'organisation urbaine. Outre le dépassement de la vision classique « centre-périphérie », l'intérêt majeur de cette posture réside dans le fait que penser l'espace urbain en termes de multipolarité/polycentralité permet de s'interroger sur l'interaction entre les lieux. Il serait réducteur d'enfermer les relations qu'entretiennent ces nouvelles centralités entre elles dans un cadre de dépendance structurée hiérarchiquement. Au sein d'une structure polycentrique, les relations sont évidemment plus diversifiées. Au plan des activités par exemple, se conjuguent des relations de dépendance financière ou fonctionnelle, des relations de complémentarité entre fonctions et des relations de concurrence en termes d'attractivité d'activités et de capacité à garder ces activités quand apparaissent des localisations alternatives (May, 1999). Les pratiques spatiales des habitants font naître elles aussi des relations variées entre différentes centralités en leur imprimant une spécialisation, source de réciprocité ou au contraire d'inégalité. Finalement, la polycentralité permet de réinvestir plus que jamais l'étude des réseaux, complexes et multidirectionnels, et des flux de tous types qui structurent les sous-ensembles des espaces agglomérés.

---

[188] Des précisions s'imposent ici quant à la différence que l'on peut établir entre polycentralité et multipolarité. D'après F. Ascher (*in* CERTU, 2003), les deux termes, auxquels, pour plus de clarté, nous pouvons ôter les préfixes – polarité et centralité –, désignent à peu près la même chose. Le premier, récemment inventé, aurait même tendance à remplacer le second qui continue à rappeler une certaine image du centre-ville, une centralité traditionnelle en voie de disparition. Pourtant, toujours d'après F. Ascher (*op. cit.* : 140), la centralité « a le mérite de renvoyer à une évolution historique, symptomatique des mutations urbaines, à des qualités hier attachées traditionnellement au centre-ville, mais aujourd'hui susceptibles d'essaimer ». Parler de polycentralité, c'est donc interroger l'origine des configurations socio-spatiales tout en admettant leur éclatement et leur re-formation dans le nouvel espace urbain. La polarité, si tant est que l'on puisse vraiment faire une distinction, renvoie moins aux processus passés qu'à une « caractéristique d'un espace où les pôles créent des 'différences de potentiel' (au sens électrique du terme) entre les différentes localités du territoire, au profit de quelques-unes » (F. Moriconi-Ébrard, *in* Lévy Lussault, 2003 : 722). La multipolarité caractérise alors le mode de fonctionnement d'un territoire qui possède plusieurs pôles. À ce titre, le terme de centralité peut apparaître plus englobant que celui de polarité. P. Panerai (2006 : 4), dans le cadre d'un travail récent sur la métropole parisienne, établit la même différence : « L'usage des mots n'est pas innocent et le passage de la polycentralité affirmée et voulue du schéma directeur de 1965 à la multipolarité de celui de 1994 ne se résume pas à un effet de mode linguistique. À l'idée du centre est associée celle d'un lien symbolique qui rassemble et rayonne, qui trouve sa force et son attrait dans le mélange des fonctions et l'expression des institutions, qui exprime à la fois la confiance et le désir de la ville, la foi en ses valeurs. Au terme de pôle est associée l'idée d'une concentration, souvent programmée, d'activités appartenant à une même branche de l'économie (pôle industriel, pôle logistique, pôle universitaire, pôle de loisirs, pôle de santé). Là où le centre rassemble, le pôle sépare et spécifie. Le pôle est programmé, le centre se développe, l'un révèle l'efficacité technocratique, l'autre l'idéalisme humaniste. Dans l'agglomération d'aujourd'hui les deux existent et sont nécessaires ».

Nous pensons, à ce stade de l'analyse, que c'est la mise en place d'une structure polycentrique qui constitue la principale forme de reconfiguration territoriale en cours dans les agglomérations contemporaines. Ce sont en effet tous les constituants de la ville qui se trouvent modifiés par ce processus, de la trame viaire aux équipements commerciaux en passant par les espaces publics. Le phénomène n'est certes pas nouveau. La structuration des villes en fonction de l'apparition de centralités multiples a toujours été plus ou moins de rigueur, comme le montre le cas de Venise[189]. De même, la structure polycentrique de Manchester s'opère à l'époque industrielle, avec la dispersion des usines dans la ville, comme l'indique M. Symes (1994). Les immigrants et les autres fonctions urbaines (commerces, pouvoir), nous dit l'auteur, ont contribué à renforcer cette structuration et, donc, à maintenir la polycentralité de l'organisation urbaine jusqu'à aujourd'hui.

Quels changements ont alors apporté les évolutions contemporaines ? Ce mode de structuration de l'espace urbain s'est tout d'abord généralisé, banalisé et uniformisé. Par ailleurs, l'importance du phénomène de métropolisation lui a donné une dimension sans précédent. Enfin, dans les pays à urbanisation plus récente, il revêt rapidement un caractère irréversible et tentaculaire.

Dans l'introduction d'un numéro des *Cahiers de Géographie du Québec* consacré aux « centralités métropolitaines », W. Coffey, C. Manzagol et R. Sheamur (2000 : 278) rappellent que ce n'est vraiment que dans les années 1980 qu'on a pris conscience d'une modification essentielle : « La suburbanisation des bureaux, des activités tertiaires changeait la donne en créant de la densité, en alimentant un processus et des formes de reconcentration spatiale ». À cette époque en effet, la structure multipolaire qui se dessinait déjà dans de nombreuses grandes agglomérations est complétée par un réseau très important de « centralités ponctuelles » qui font véritablement la force des métropoles et de ce que les Américains nomment l'*edge city*. Au-delà des seuls critères quantitatifs (qui rendent par exemple la superficie en bureaux de certaines de ces centralités supérieure à celle du centre-ville), c'est bien de l'apparition de nouveaux lieux de pouvoir et de décision qu'il s'agit. L'affirmation de la polycentralité s'accompagne par conséquent d'une reconfiguration générale des territoires urbains.

La distribution de la population, au même titre que les nouvelles implantations des activités ou les changements morphologiques, semblent liés au renforcement du modèle polycentrique. Les centralités périphériques sont à la croisée de toutes les formes de mobilité spatiale. Dans les pays développés, elles polarisent les mouvements centrifuges encouragés par la motorisation et les réseaux d'infrastructures. Elles ne sont jamais très

[189] Cf. Ch. 1, III, B, 1.

éloignées des principaux bassins résidentiels des espaces périurbains avec lesquels les interactions sont nombreuses. Dans les pays en voie de développement, leur mise en place permet aux plusieurs millions de personnes qui rejoignent les moyennes et grandes villes chaque année d'accéder aux principales fonctions et services urbains. L'immigration est même parfois créatrice ou activatrice de nouvelles centralités, comme nous l'avons déjà souligné[190] : le mouvement est ici plutôt centripète. La polycentralité offre alors des potentialités d'intégration des nouveaux arrivants plus importantes que celles dont ils disposent dans une structure monocentrée[191].

Toutefois, bien qu'à la jonction des principales mutations urbaines et à l'origine des reconfigurations territoriales majeures, la polycentralité, si elle est une clé nécessaire à la compréhension des dynamiques urbaines actuelles, n'est pas un bloc homogène de centralités à texture et à physionomie semblables. L'étude de l'anatomie de chacune de ces centralités demeure inévitable. Leur classification en fonction de ce qu'elles polarisent et de comment elles le polarisent permet justement de déterminer leurs rôles dans l'espace métropolitain polycentrique[192]. L'imbrication des phénomènes sociaux et économiques dans les villes contemporaines rend, à notre sens, relativement caduque la division entre centralités d'affaires, commerciales, de loisirs, etc. Il ne s'agit pas de nier l'intensité de la spécialisation qui demeure une des caractéristiques fondamentales de la centralité, mais de dire que les relations que ces centralités établissent avec d'autres « territoires de chalandise »[193] de la structure polycentrique sont une caractéristique tout aussi importante, qui invite à réfléchir à d'autres classifications plus en phase avec la réalité. A. Bourdin (*in* CERTU, 2003) en a justement proposé une, qui mérite que l'on s'y attarde, pour finir. Il reconnaît l'existence de « centralités de flux », liées aux lieux d'échange et au développement des mobilités, de « centralités de scène » qui véhiculent une série de propriétés : construction de l'identité, représentation politique, attachement affectif à la ville, etc., et, enfin, des « microcentralités » qui répondent à la demande de proximité et à la diversité des rythmes urbains. Cette classification peut constituer un point de départ à l'étude d'une structure urbaine polycentrique. Mais d'autres catégories restent bien sûr à inventer. L'exercice peut même être reconduit à l'infini tant la

---

[190] Cf. Ch. 1, III, B, 2.

[191] *A contrario*, les possibilités d'exclusion, de fragmentation sociale et de communautarisation se multiplient elles aussi, dans les « creux » des ces nouvelles centralités, comme le montre bien le cas sanaani (cf. Ch. 6, II, A, 1 & Ch. 7, II, A, 3).

[192] Cf. Ch. 4.

[193] « Cette 'chalandise' n'est pas forcément liée au commerce, et ses territoires peuvent être de taille, de nature et de durée très diverses. Le territoire d'une agglomération est un ensemble de zones d'influence, certaines continues et compactes, d'autres discontinues ou peu denses, qui se recouvrent plus ou moins et sont sans cesse en mouvement, innervées par les divers réseaux » (A. Bourdin, *in* CERTU, 2003 : 82).

centralité s'est déclinée à travers le temps et l'espace ; tant la polycentralité est en train de se constituer en « norme métropolitaine »[194].

[194] La fin du modèle polycentrique est-elle envisageable ? L'état actuel de l'urbanisation n'autorise aucune prédiction. Pourtant, certains n'y voient qu'une forme transitoire et annoncent une dispersion de la centralité dont ils repèrent déjà des signes dans une ville telle que Los Angeles (Gordon, Richardson, cités par Coffey, Manzagol, Shearmur, 2000). De même, la théorie des « cycles urbains » (Klaassen, Molle, Paelinck, 1981) laissait entrevoir une relance du centre-ville traditionnel, dont on peut également observer des signes en Europe. Le débat sur la mutation des formes et des fonctions urbaines est ouvert. Mais les prospectives, elles, sont toujours hasardeuses !

CHAPITRE 2
LA FABRIQUE DU GRAND SANAA : MIGRATIONS ET DYNAMIQUES ECONOMIQUES

Ce deuxième chapitre procède d'une volonté d'apporter quelques éléments d'explication à la manière dont s'est fabriqué le Grand Sanaa, tel qu'il est apparu à nos yeux en 2006, c'est-à-dire sous la forme d'une agglomération au moins bi-millionnaire aux dimensions impressionnantes. Il n'existe pas, à notre connaissance, de travaux de recherche récents en langue française qui en rendent précisément compte[195]. Mais ça n'est pas la principale motivation qui a présidé à l'écriture de ce chapitre. Le but premier était à la fois de montrer, dans une approche voulue la plus objectiviste possible, quelle est la dynamique d'ensemble du développement urbain, et de proposer parallèlement une lecture plus détaillée des principaux éléments structurant cette dynamique, à savoir les migrations, le commerce, l'artisanat, etc. La finalité est la suivante : porter un regard géographique à l'échelle de l'agglomération sanaanie d'aujourd'hui sur les conditions d'émergence des nouvelles centralités et leur support territorial. Ces dernières seront investies à l'échelle du quartier dans les chapitres suivants[196].

Cette première analyse des dynamiques urbaines contemporaines mettra particulièrement en lumière deux processus que nous estimons être à l'origine des transformations socio-spatiales de la capitale yéménite les plus significatives, et desquels dépendent très clairement la restructuration actuelle de celle-ci en un très vaste ensemble polycentrique : la très forte polarisation de la capitale à l'échelle du Yémen d'une part, et l'extraordinaire développement de son secteur commercial d'autre part. À ces deux processus seront consacrés deux sous-chapitres distincts, entre lesquels s'en insèrera un autre, consacré aux caractéristiques plus générales de l'économie urbaine ainsi qu'à ses récentes dynamiques.

---

[195] Quelques thèses et travaux de géographie, de sociologie et d'architecture rédigés en langue anglaise se sont néanmoins intéressés à l'aire urbaine de Sanaa dans ses nouvelles dimensions. Bien que datant pour la plupart des années 1990, nous en restituerons les principales analyses dans les développements à venir.

[196] Cf. Ch. 4, 5 et 6.

La polarisation de Sanaa est donc analysée à l'aune des migrations. Nous observerons que la ville de Sanaa exerce un pouvoir d'attraction considérable sur l'ensemble du Yémen, qui se caractérise par une succession soutenue de vagues de migrations économiques. Celles-ci ne peuvent pas être réduites aux seuls flux de l'exode rural, étant donné le nombre important de Yéménites arrivant des villes secondaires du pays, rentrant des pays voisins et notamment d'Arabie Saoudite lors de la guerre du Golfe, et quittant Aden, capitale de l'ex-Yémen du Sud, après l'unification de 1990. L'intensité et la diversité des flux de migrations vers Sanaa nous amèneront à nous interroger sur les excès de polarisation de la capitale, autrement dit sur les conséquences de cette forte convergence des flux migratoires vers la capitale yéménite.

Puis, nous tâcherons de détailler les principales composantes du tissu économique sanaani, sur lequel les effets de cette forte polarisation semblent importants. Il apparait comme très faiblement industriel et très majoritairement tertiaire (commerces et administrations essentiellement). Le développement de l'économie informelle et sous-capitalisée sera quant à lui considéré comme une résultante des difficultés d'intégration des nouveaux arrivants dans la capitale.

Le dernier sous-chapitre sera enfin consacré à l'étude de la fonction économique dominante dans le Grand Sanaa : le commerce. L'examen de son évolution et de ses multiples formes permet de penser qu'il est un élément moteur de la plupart des recompositions sociales et spatiales à Sanaa. Nous avons également tenu à faire apparaître une typologie des espaces marchands contemporains, laquelle fait état de la diversification des espaces soukiers, de la forte expansion du petit commerce de détail et de l'émergence de nouvelles formes commerciales issues de l'inscription du Yémen dans la mondialisation. Nous verrons que la carte des implantations commerciales permet en outre d'établir une première corrélation entre centralité et conjonction de ces diverses formes commerciales.

I. Le role majeur des migrations dans la croissance urbaine

Sanaa fait partie des capitales des pays en développement dont l'urbanisation a explosé le plus violemment entre les années 1980 et 2000, du fait d'une croissance démographique naturelle très forte et de l'arrivée de centaines de milliers d'habitants des provinces yéménites[197]. La vitalité de ces mouvements s'explique par les extraordinaires possibilités d'accès à l'emploi qui s'ouvrent aux nouveaux arrivants. Si les flux d'une population rurale à faibles revenus et à capital social peu élevé constituent la majorité des mouvements de population, les investissements qu'effectuent les immigrés yéménites dans le Golfe, jusqu'au début des années 1990, dans les secteurs d'activités en expansion de la capitale, ainsi que l'unification, attirent des individus dotés d'un plus fort capital économique.

Ces divers flux migratoires ont de fortes incidences sur le milieu économique. Ainsi, l'industrialisation ne se fait que par procuration. Seul le secteur artisanal de la construction affiche de bonnes performances. Par ailleurs, la tertiarisation de l'économie, sous l'effet de l'essor des services, de la fonction publique et du commerce, ne parvient pas à masquer le gonflement du secteur informel. Comment se répartissent l'ensemble de ces activités dans l'espace urbain ? C'est également ce à quoi ce sous-chapitre tentera de répondre.

A. Les migrations économiques à Sanaa

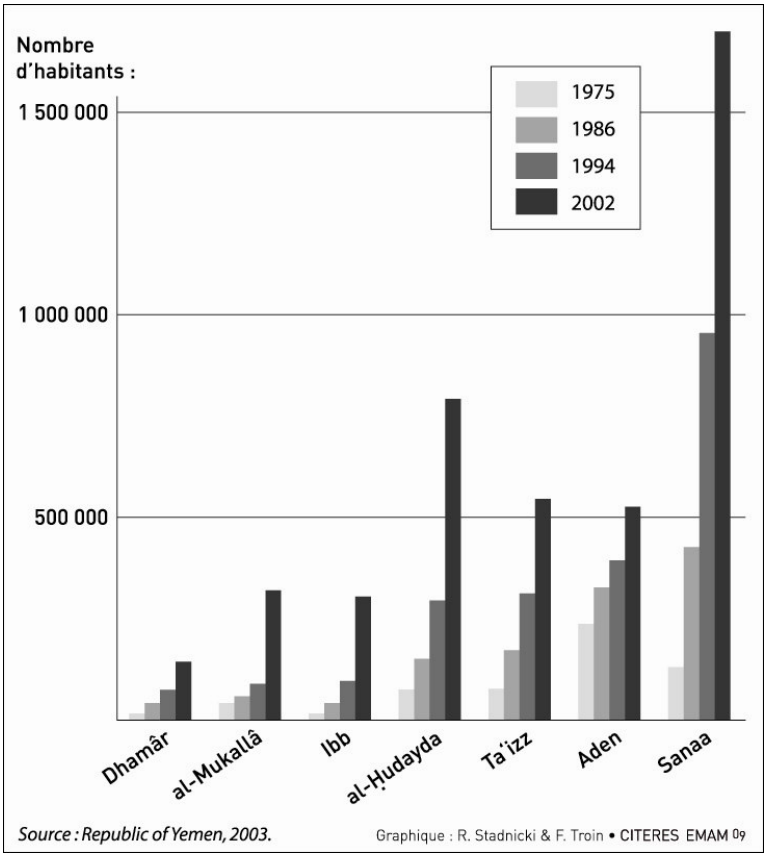
L'ampleur du phénomène migratoire à Sanaa est identique à celui qu'ont connu les grandes villes européennes à l'époque de la révolution industrielle. En effet, dans les années 1970, au Yémen, la simultanéité de deux phénomènes, les crises du monde rural[198] et l'ouverture économique du pays, encourage l'émigration, temporaire ou définitive. Pour autant, l'installation de ces migrants à Sanaa n'est pas immédiate. L'attrait que représentent les monarchies du Golfe sur le plan économique est largement plus puissant. De fait, comme l'indique le recensement de 1975, Sanaa n'est pas, dans un premier temps, le principal réceptacle de ces mouvements de populations. Ce document, considéré comme la mesure la plus fiable jamais entreprise au Yémen (Allman, Hill,

[197] Il semble difficile, en l'absence de données démographiques fiables, d'évaluer la part des migrations et celle du croît naturel dans le développement urbain. Le taux de fécondité du Yémen étant l'un des plus élevés au monde (plus de 6 enfants par femme), cette dernière n'est pourtant pas à négliger. Au Maroc, R. Escallier (1981) a montré que l'on avait tendance à exagérer le mécanisme de l'exode rural alors que l'excédent naturel constituait vraisemblablement le principal facteur de l'accroissement des villes.

[198] Retard au niveau de la modernisation des techniques agricoles et insuffisance des terres exploitables en sont les causes principales.

1978), révèle que la part de population dans les zones rurales l'emporte encore largement sur la population urbaine[199]. Le recensement estime par ailleurs à 1 234 000 le nombre de Yéménites résidant à l'étranger et notamment en Arabie Saoudite. Les perspectives d'enrichissement rapide et la proximité géographique et culturelle du royaume incitent les Yéménites à l'expatriation. En 1975, les trois premières villes du Yémen du Nord (Sanaa, Ta'izz, al-Ḥudayda) ne totalisent que 15 % de la population totale[200]. Mais alors qu'il souligne le faible poids de la ville de Sanaa (135 000 habitants) par rapport à la population totale, le recensement de 1975 fournit des éléments qui laissent présager une inversion prochaine de la tendance démographique générale. En effet, il pointe, à partir d'une enquête menée auprès de 18 000 foyers sanaanis, le fait que ceux-ci sont conscients des meilleures conditions de vie offertes par la ville : accès aux soins plus aisé, taux de mortalité inférieur à la moyenne, taux élevé du nombre de salariés, etc. (*op. cit.*). Le maintien d'un certain niveau de vie dans la capitale est, de surcroît, étroitement lié aux investissements opérés par les expatriés du Golfe, à distance ou dès leur retour au Yémen.

Figure 20 : Evolution de la population des principales villes du Yémen



[199] 4 520 000 habitants en zone rurale contre 647 000 dans les différentes aires urbaines des gouvernorats de la République Arabe du Yémen.
[200] Cf. Fig. 20, p. 138.

Dans un article majeur, N. Fergany (1982 : 757) revient sur les effets de l'émigration internationale sur le développement des pays arabes en général et du Yémen en particulier : « Labour migration among Arab countries is the most important phenomenon in the economic policy of that region at present and will remain so for some time »[201]. D'après l'auteur, un travailleur expatrié subvient en moyenne aux besoins de cinq personnes de son pays d'origine. La capitale yéménite bénéficie assez vite des effets de ces migrations grâce aux transferts de capitaux et aux investissements réalisés dans les secteurs du bâtiment et du commerce[202]. Cependant, N. Fergany ne manque pas d'en souligner aussi certaines conséquences négatives à l'échelle du pays, telles que la dégradation de l'activité agricole[203] ou les retards accumulés par l'industrie nationale, sans parler de la dépendance du pays envers l'Arabie Saoudite entre autres, ou encore d'une dette qui s'accroît inexorablement sous l'effet de l'excédent des importations[204] : « The impact of emigration on socioeconomic conditions in the countries of origin goes far beyond the dependents of emigrant workers, affecting practically all fibers of society »[205] (Fergany, 1982 : 758). Toutefois, N. Fergany ne peut nier la force de l'impact migratoire en termes de transmission de savoir-faire et de techniques acquis au cours du séjour du migrant à l'étranger, notamment dans le secteur du bâtiment. Mais, au-delà de ce secteur, le Yémen tire profit de l'émigration vers le Golfe sur de nombreux autres plans. Le produit intérieur brut progresse de 27 % par an entre 1970 et 1977 (*op. cit.* : 766) et le pays parvient à améliorer relativement sa situation financière, affaiblie par le poids de la dette, en développant son activité commerciale. Sanaa, la capitale, en bénéficie en priorité[206]. La ville se dote de nouveaux équipements commerciaux et son étalement progresse, grâce aux capitaux et aux expériences rapportés d'Arabie Saoudite. Cette frénésie commerciale et spéculative va durer jusque dans les années 1990. La forte polarisation de Sanaa au niveau des migrations économiques internationales pose néanmoins la question de l'identité urbaine. La ville semble être mise sous l'influence d'individus pour la plupart non-Sanaanis et avoir placé son destin aux mains d'une nouvelle catégorie d'investisseurs devenus puissants après leur séjour dans le Golfe en

---

[201] « La migration de main-d'œuvre au sein des pays arabes est le phénomène le plus important dans la politique économique actuelle de cette région et le restera ainsi pour encore un certain temps ».

[202] Cf. Fig. 21, p. 140.

[203] La surface des terres cultivées au Yémen aurait régressé de 34 % entre 1975 et 1982 (Al-Maytamî, 1993 : 124).

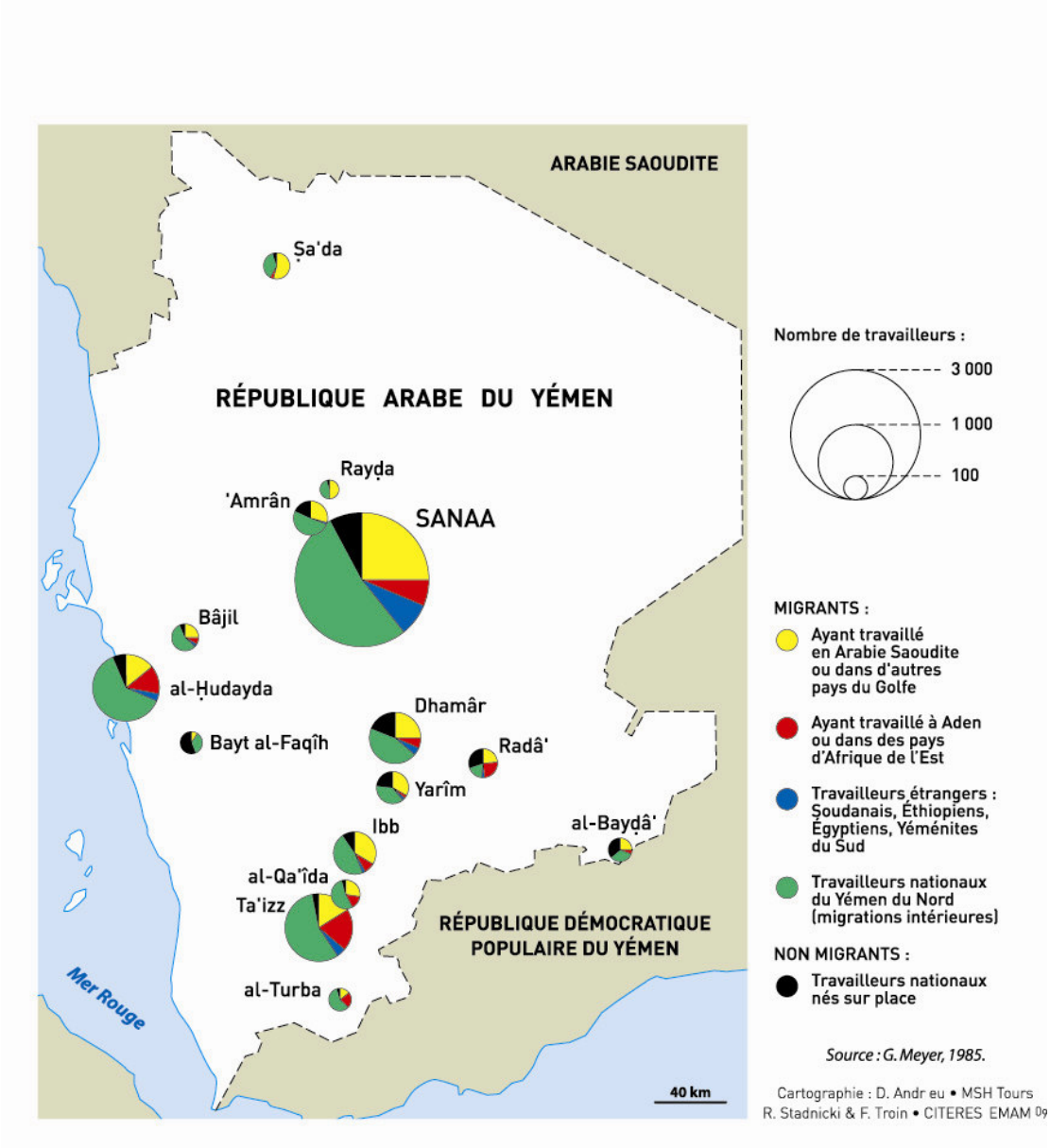
[204] Dans la liste des effets négatifs, N. Fergany (1982) évoque également à la fois le travail des jeunes et des très jeunes, qui pallient l'absence de nombreux hommes âgés de 15 à 35 ans, ce qui grève le développement de l'appareil éducatif du pays et entraîne la vacance de certains postes administratifs, privant l'État d'une structuration efficace de ses organes de direction.

[205] « L'impact de l'émigration sur les conditions socio-économiques des pays d'origine dépasse de loin le cadre familial des travailleurs émigrés et affecte quasiment toutes les fibres de la société ».

[206] Cf. Ch. 2, III.

tant que, rappelons-le, simples ouvriers non qualifiés à l'origine[207]. Ces réalités aident à comprendre la forme de l'expansion urbaine et le sens général des actions de ces nouvelles forces vives de l'aménagement urbain : « Although they mostly are of rural origin, they develop urban living patterns and consuption habits in oil rich Arab countries which, upon return to their own country, induce them to settle in urban centers or engage in urban activities »[208] (*op. cit.* : 779).

Figure 21 : La part des migrants chez les employés du secteur du bâtiment au début des années 1980 dans l'ex-République Arabe du Yémen



[207] La carte de la Fig. 21 (p. 140) montre que ces individus constituaient, au milieu des années 1980, près du quart des employés du secteur du bâtiment à Sanaa.

[208] « Bien qu'elles soient pour la plupart d'origine rurale, elles développent des modèles de vie urbaine et des habitudes de consommation dans les pays arabes riches en pétrole, ce qui, lors du retour au pays, les incite à s'implanter dans des centres urbains ou à s'engager dans des activités urbaines ».

L'impulsion donnée par les transferts migratoires en provenance du Golfe au développement de Sanaa accroît la polarisation de la ville à l'échelle du pays. L'expansion de Sanaa incite les hommes qui n'avaient pas les moyens de partir pour le Golfe à venir tenter leur chance dans la capitale. Le secteur du bâtiment étant alors dominé par les investissements des Yéménites du Golfe[209], c'est essentiellement vers les activités commerçantes que s'orientent, non sans difficulté, les individus issus des flux de l'exode rural. Les premiers arrivés parviennent à ouvrir une échoppe dans les quartiers centraux. Ceux qui suivent obtiennent un emplacement dans les souks périphériques de la ville, s'installant de préférence à proximité des principaux axes de circulation[210]. En effet, si l'intégration au sein de la structure traditionnelle de Sûq al-Milḥ pose une série de problèmes d'ordre sociaux (Martignon, 2004), les années 1980 sont celles de l'essor rapide des grands souks de Ḥaṣaba et Shumayla, ayant la capacité physique d'accueillir le gros des vagues de travailleurs immigrés[211]. Ainsi, la population autochtone n'est-elle plus majoritaire. Et les migrants ne sont plus systématiquement marginalisés car leur insertion dans le tissu social est facilitée par les solidarités familiales et/ou communautaires entretenues par les premiers installés[212].

Pour ces immigrants d'origine rurale, la ville est toutefois presque systématiquement appréhendée plus comme un « espace ressource » que comme un lieu à investir durablement comme cela peut être le cas pour les émigrés du Golfe de retour, par exemple : « Les ressources dont il est question ne sont autres que les possibilités de travailler qu'offre la concentration des activités dans une ville centralisatrice. Ainsi, Sanaa – espace ressource – se comprend comme une somme de lieux permettant de puiser les expédients nécessaires à la vie des migrants. Les lieux sommés sont en fait des portions localisées d'un marché du travail fragmenté et organisé. La capitale est réduite à l'état de support des pratiques particulières de l'urbain et son attractivité va dépendre de ce que chacun vient y chercher et de ce qu'elle est capable d'offrir » (Martignon, 2004 : 95). L'installation à Sanaa, pour ces migrants, n'est donc pas tant un choix qu'une nécessité imposée par la rigueur de la conjoncture économique yéménite. D'après les enquêtes réalisées par V. Martignon (*op. cit.*), 47 % des migrants ont tenté leur chance dans une autre ville que Sanaa, avant de se résigner à venir y travailler. Peut-on alors encore parler de force d'attraction d'une ville lorsque les stratégies d'implantation et

[209] Les migrants ruraux qui accèdent aux métiers du bâtiment sont nombreux (cf. Fig. 21, p. 140), mais ils le font majoritairement comme travailleurs journaliers et rarement comme salariés et encore moins comme chefs d'une entreprise.

[210] Les populations en provenance du sud de la ville s'installent majoritairement le long de la route de Ta'izz et de la route de Khawlân. Les populations en provenance du Nord choisissent plus volontiers de s'établir dans le quartier de Bâb Shu'ûb et au-delà. Nos enquêtes personnelles le confirmeront ultérieurement.

[211] Cf. Ch. 4, I, B.

[212] Cf. Ch. 6, I, B, 1.

d'installation y sont le résultat d'une résignation ? Quoi qu'il en soit de la réponse à cette question, force est de constater l'ampleur de la dynamique de développement économique de la capitale et la capacité de cette dernière à rayonner sur l'ensemble des régions yéménites. Entre 1990 et 2000, Sanaa capte ainsi 50 % des migrations intérieures du Yémen (Martignon, 2008). Le recensement de 1994 estimait à 57 % le nombre d'habitants de Sanaa nés dans un autre Gouvernorat. Aujourd'hui, bien qu'une actualisation de ces données chiffrées fasse défaut, on peut estimer que la population non-Sanaanie a vraisemblablement dépassé la barre des 70 %. Le chercheur yéménite A. Iskander a enquêté sur la provenance de ces immigrés à Sanaa. Dans ce contexte d'intense mobilité des individus, les mouvements de population ne se réduisent pas à un transfert des zones rurales. D'après les sources d'A. Iskander (2001 : 233), seuls 60 % des individus en sont originaires. Ils sont donc 40 % à avoir quitté les villes secondaires, Aden ou al-Ḥudayda principalement, pour Sanaa[213]. Plus précisément, si l'aire d'attraction de Sanaa s'étend largement jusqu'à Aden, la polarisation est la plus forte dans un rayon de cent kilomètres autour de la capitale : un homme sur quatre provient de ce qu'A. Iskander (*op. cit.*) nomme « l'arrière-pays immédiat », qui correspond grossièrement aux limites du Gouvernorat de Sanaa[214]. Les autres migrants sont principalement originaires des gouvernorats situés entre Sanaa et Aden. Leur proportion est fonction du poids démographique de ces derniers. On retrouve donc en tête des zones d'origine le Gouvernorat de Ta'izz avec 17 %, suivi de près par celui d'Ibb (16 %) et celui de Dhamâr (11 %)[215].

B. Les apports de l'unification de 1990

La ville de Sanaa profite donc d'un double flux migratoire, international avec les retours de capitaux et d'expériences du Golfe, intérieur avec l'accueil de migrants actifs venus de tout le pays. Cependant, si ces deux mouvements de population sont responsables de la croissance urbaine de la ville, ils alimentent essentiellement les secteurs artisanaux (le secteur de la construction, plus précisément) et soukiers. L'unification de 1990 a par contre diversifié, socio-professionnellement parlant, les flux de personnes émigrant à Sanaa. Le 22 mai de cette année-là, en effet, le Président Ṣâliḥ proclame l'unification des deux Yémen et Sanaa est choisie comme unique capitale. Cet événement

[213] Dans leur étude sur les dynamiques urbaines et rurales en Côte d'Ivoire, J.-L. Chaléard et A. Dubresson (1989 : 281) constatent un phénomène sensiblement similaire : « 71 % des déplacements internes au pays concernent une agglomération urbaine, à l'arrivée ou au départ du déplacement, mais ces mouvements, complexes, ne sont pas réductibles à un simple transfert du rural vers l'urbain. Les citadins sont extrêmement mobiles et les pourcentages d'émigrants et d'immigrants urbains sont bien supérieurs à ceux des ruraux (18,5 % à 24 % d'émigrants selon les strates contre 11,5 % à 12,1 % en milieu rural) ».

[214] Cf. Fig. 1, p. 56.

[215] Pour les autres pourcentages, voir A. Iskander (2001).

politique majeur provoque une centralisation accrue des pouvoirs à Sanaa, accompagnée d'un déplacement d'une population à capital économique plus élevé, qui entraîne dans son sillage des pratiques professionnelles modernes et un système de valeurs distinct de ce qui avait jusqu'alors cours dans la capitale.

De nombreux bâtiments de l'administration, de même que la plupart des entreprises de renom national, sont transférés à Sanaa et, avec ces dernières, de nouvelles populations venant de l'ex-Yémen du Sud, principalement d'Aden. Au contact de cette nouvelle population, souvent expérimentée dans les domaines industriels lorsqu'elle eut une activité liée à la zone franche du port d'Aden, les comportements des Sanaanis changent. Il n'existe pas à notre connaissance de travaux qui évaluent précisément l'impact du transfert d'une bonne partie de l'appareil politique et économique de l'ancienne capitale du Yémen du Sud, Aden, vers la nouvelle capitale du Yémen unifié, Sanaa[216]. Et pourtant l'apport d'une main-d'œuvre qualifiée semble pallier en partie la faible proportion, jusqu'alors, d'organes forts de commandement et d'élites capitalistes influentes, dans une ville pourtant déjà millionnaire en 1990. Cet apport permet en outre de réorganiser les structures productives existantes, qui rencontraient des difficultés à assimiler les transferts financiers des années 1980 et à réguler la frénésie de consommation qui en découle. Ainsi, de nombreux acteurs de la finance (banquiers, conseillers, etc.) transfèrent leurs activités depuis Aden, tout comme certaines sociétés (entreprises de promotion immobilière, enseignes commerciales internationales, etc.) implantées de longue date dans l'ex-Yémen du Sud. De même, l'arrivée de certains patrons pallie la faible qualification et les maigres ressources financières dont dispose la main-d'œuvre sanaanie. Ces nouveaux acteurs d'une économie moderne spécifiquement adénite élisent domicile, à leur arrivée à Sanaa, dans les quartiers périphériques aisés, situés de part et d'autre de l'avenue Ḥadda. Ces professionnels ont une bonne maîtrise de l'anglais et, pour ceux dont l'expérience fut en lien avec l'industrie portuaire, une connaissance du circuit économique international[217]. Le paysage économique de Sanaa est par conséquent de plus en plus contrasté, y compris au sein d'un même secteur d'activité. Les inégalités sociales se creusent dès lors. Par ailleurs, les flux de salariés de l'administration augmentent considérablement le poids du secteur public – les ministères

[216] De même, nous pouvons déplorer l'inexistence de travaux évaluant la dévitalisation politico-économique d'Aden après l'unification. La mise en place d'une zone franche au début des années 1990 n'est parvenue à freiner que très légèrement ce processus. Cette dernière n'accueille que peu d'entreprises internationales, lesquelles sont découragées par « la conjoncture régionale et nationale (...), l'inachèvement du processus de libéralisation et d'uniformisation administrative, bancaire et législative » (Destremau, 1993 : 116).

[217] E. Mercier (1997 : 47) dresse un court portrait de cette population adénite en proie à une « libéralisation à outrance » qui s'installe après l'unification qui acte la fin du régime socialiste au Yémen du Sud. C'est « une génération d'affairistes qui, en profitant de la déréglementation liée à l'affaiblissement du pouvoir socialiste, s'est constituée rapidement des fortunes lui permettant d'obtenir les biens soudainement accessibles dans un marché libéré ».

du Commerce et des Travaux publics de Sanaa ont dû s'agrandir pour accueillir les nouveaux fonctionnaires venus d'Aden –, lequel arrive rapidement à saturation (Al-Maytamî, 1993)[218]. Dans l'ensemble, le taux de tertiarisation à Sanaa croît avec l'unification et les migrations économiques qui s'en suivent. On assiste dès lors à l'émergence d'une économie à deux vitesses caractérisée par le creusement de l'écart des richesses entre une bourgeoisie capitaliste renforcée par les transferts d'activités tertiaires du Sud vers le Nord et une classe moyenne de plus en plus pauvre qui occupe les « petits métiers » du commerce et de l'artisanat industriel.

C. Un bassin d'emplois saturé ?

La ville de Sanaa doit son expansion au rapprochement dans le temps de trois phénomènes majeurs : les retombées de l'émigration vers le Golfe, la poursuite de l'exode rural et l'attraction économique exercée par l'unification. L'amplification de la périurbanisation, de même que certaines « dérives » de l'économie urbaine nous invitent toutefois à nous interroger sur les conséquences de la très forte polarisation de Sanaa.

1. Le retour forcé des immigrés du Golfe

Responsables, pour l'essentiel, de l'étalement urbain et de la production de l'habitat non réglementaire, les flux de migrants internes sont de plus en plus difficilement assimilés par la capitale. Outre les problèmes d'accès à l'emploi et de paupérisation générale[219], les effets se traduisent, au plan spatial, par l'extrême périphérisation des installations des derniers arrivants et, au plan social, par les problèmes d'intégration qu'ils rencontrent.

Surtout, pendant la guerre du Golfe, l'Arabie Saoudite expulse de son sol les Yéménites expatriés, en représailles des positions pro-irakiennes prises par le président Ṣâliḥ. Après un bref retour dans leurs villages respectifs, certains (il est difficile d'en connaître le nombre exact[220]) s'insèrent dans les flux migratoires de l'exode rural amorcé dans les années 1970. On assiste alors à un développement important des marges de la

[218] La rapidité du changement ne favorise pas l'élaboration d'une politique de complémentarité entre Sanaa et Aden (cf. Ch. 2, I, C, 3) : la première endosse son rôle de capitale administrative et politique avec une certaine démesure, la seconde perd à grande vitesse son titre de capitale économique. Au-delà de la preuve d'une gestion laborieuse de ces deux villes, leur relation ne fait-elle pas resurgir le spectre des conflits passés entre les deux Yémen qui se soldèrent par une guerre civile en 1994 ?

[219] Cf. Ch. 2, I, C, 2.

[220] D'après S. Norra (1994), qui enquêta dans les années 1990, 200 000 de ces migrants se seraient installés dans l'aire urbaine sanaanie, tandis que la majorité (600 000) aurait gagné les zones rurales du bassin de Sanaa. Ces chiffres contrastent franchement avec le nombre de 56 000 avancé par le ministère du Plan en 1991.

ville autour de noyaux d'habitat non réglementaire où se fixent ces populations que l'État ne semble pas avoir intégrées dans ses rares actions de planification territoriale[221].

On assiste dès lors à une quasi-exclusion des immigrants du tissu urbain. Celle-ci est encore amplifiée dans les années 2000 par la généralisation des migrations vers Sanaa à des couches sociales de plus en plus défavorisées. L'échange qui pouvait s'établir entre l'immigrant et la ville d'accueil, le premier constituant un potentiel de force économique et le second un cadre propice à son développement personnel et familial, ne semble plus vraiment d'actualité. D'une part, le rapport du nouvel arrivant à la ville se restreint aux liens qu'il entretient avec ses propres réseaux lignagers et communautaires, y compris à travers son activité professionnelle bien souvent inscrite dans un « micro-circuit économique ». D'autre part, les quartiers d'habitation de ces néocitadins, apparus récemment en périphérie, souffrent d'une mise à l'écart manifeste des différents réseaux techniques et des principaux équipements[222].

La question de l'intégration sociale des immigrants, objet des recherches de V. Martignon (2004 ; 2008), mérite d'être ici soulevée. Nous pouvons distinguer deux phases, liées aux différentes vagues de migrations vers Sanaa. Dans les années 1970, la société citadine traditionnelle de Sanaa ne voit pas toujours d'un bon œil l'arrivée des flux de ruraux dans « sa » ville. Ainsi, pour ces nouveaux arrivants, la constitution au préalable d'un réseau familial ou communautaire d'individus déjà installés s'avère être la meilleure solution au bon déroulement de leur intégration, bien que celle-ci ne puisse

[221] Les années 1990 marquent en effet le retrait quasi total de l'État des procédures d'aménagement urbain. Deux phénomènes peuvent expliquer la spontanéité et l'informalité de la croissance urbaine. D'une part, l'auto-construction – ou disons plutôt, les pratiques assimilées à l'auto-construction, pour éviter de négliger la part des « tâcherons » à qui les propriétaires confient certaines réalisations, part qui représenterait vraisemblablement 50 % du prix de revient de la construction, comme cela a également été observé en Afrique (Le Bris, 1993) – se généralise. De ce fait, et comme nous l'expliquions précédemment, toutes les branches du secteur du bâtiment sont le théâtre d'un boom économique sans précédent. D'autre part, les autorités municipales se sont révélées quasiment incapables de contenir l'expansion urbaine dans un périmètre défini, ou même d'élaborer une politique de planification. Des remaniements structurels internes (changements multiples de l'équipe municipale, redécoupage territorial, gestion de conflits avec les autres acteurs politiques, etc.) couplés à une sous-estimation de la pression démographique, ont éloigné la municipalité de ses objectifs urbanistiques (cf. Ch. 3, II, A & 5, I, A, 3). Si des accords ont parfois été passés entre les « bâtisseurs » et certaines tribus propriétaires de terrains périurbains, la plupart des îlots d'habitations sont nés de pratiques constructives informelles. Leur légalisation reste une démarche complexe, entre autres en ce qui concerne l'entente entre le gouvernement et les tribus, et ce malgré certains progrès que nous constaterons ultérieurement (Ch. 5, I, C, 1).

[222] V. Martignon (2008 : 103) nous rappelle que le sort des immigrants à Sanaa n'a jamais été très favorable : dans les années 1970, ils investissent « des terrains inutilisés souvent dépourvus de toponyme, ce qui signale à la fois le peu de valeur de ces terres aux yeux des Sanaanis et leur inutilité car, dans cette région, tout espace utilisé est nommé ». Cependant, la croissance urbaine aura vite fait, dans ces années-là, d'aspirer ces habitations situées à proximité des axes majeurs de communication et, par là-même, d'accroître la valeur foncière des terrains occupés. Aujourd'hui, dans un contexte de saturation de l'espace, les établissements récents des nouveaux arrivants souffrent d'un éloignement manifeste des principales structures de l'agglomération. L'intégration est alors fonction des sociabilités, des compétences et des pratiques spatiales individuelles (cf. Ch. 6, I).

jamais être totale. Dans les deux décennies qui suivent, la massification des mouvements de population vers Sanaa entraîne un surnombre des gens d'origine rurale dans la capitale ; la société citadine originelle devient, sur le plan démographique, une minorité. L'efficacité des réseaux de solidarité est alors compromise. Des familles entières essaient de fuir leur village, sans garantie d'accueil ni possibilité d'intégration immédiate. C'est le début d'une marginalisation de groupes entiers de néocitadins, dont seuls parviendront à s'extraire les individus dont les pratiques sociales et spatiales s'élargiront au contact de membres divers de cette nouvelle société « urbaine » hétérogène[223].

Enfin, le recours à la migration temporaire se généralise au début des années 1990[224], en réponse à la limitation des possibilités d'insertion suite à l'unification des deux Yémen et au retour massif des Yéménites expulsés d'Arabie Saoudite. La « nouvelle » migration est le fait d'hommes de tous âges, qui séjournent à Sanaa le temps d'honorer un contrat, très souvent précaire et qui rentrent dans leur région natale dès que possible. Ils sont en effet employés comme journaliers dans les fermes proches de Sanaa, dans les souks ou sur les principaux chantiers de construction des espaces périphériques en pleine croissance. C'est là l'ultime illustration des difficultés grandissantes à pénétrer le marché de l'emploi local, autant que la société sanaanie dans son ensemble. Les réseaux de solidarité sont-ils à ce point devenus inefficaces ? Est-ce là l'explication de la sur-fréquentation des *lûkanda*, dortoirs pour travailleurs journaliers non qualifiés et déracinés, qui ont de plus en plus mauvaise presse dans la ville ? Le fait est que les migrations de travail de courte durée se généralisent et dessinent les contours d'une société de plus en plus saturée et passablement individualiste.

2. Paupérisation des classes moyennes, crises et progression de l'économie « sous-capitalisée »

Le phénomène migratoire semble atteindre, à la fin des années 2000, un point de saturation, perceptible au niveau démographique à travers l'augmentation des catégories sociales les plus défavorisées, et, au plan économique, à travers les crises qui affectent les principales branches de l'économie urbaine. Trois observations vont dans ce sens : la première est une tendance assez générale à la paupérisation des classes moyennes[225] ; la seconde est l'existence d'une concurrence de plus en plus dure au sein des principales

[223] Cf. Ch. 6, I, A & B.

[224] G. Meyer (1985 : 163) explique les causes de ce phénomène. D'après lui, les migrations temporaires se généralisent à partir du moment où le travailleur n'a plus la possibilité de s'installer en ville avec sa famille. Au milieu des années 1980, environ 30 % seulement des travailleurs immigrés installés à Sanaa depuis deux ou trois ans étaient parvenus à s'installer en famille à Sanaa, dont 15 % seulement en accédant à la propriété.

[225] Ce qui suppose qu'elles aient déjà existé au Yémen. Or, d'après certains, la sous-industrialisation – observable à Sanaa (cf. Ch. 2, II) – entrave fortement la constitution d'une classe moyenne (Mongin, 2005).

branches de l'artisanat et du commerce ; la troisième relève du constat de l'accroissement de l'économie urbaine sous-capitalisée.

Dans un premier temps, l'afflux de migrants vers Sanaa s'inscrit dans une conjonction d'événements nationaux à l'origine d'une aggravation de la pauvreté au Yémen (sans parler des répercussions locales de la crise du Golfe). Dans un article sur la question, B. Destremau (2000 : 62) en fait l'énumération : « guerre civile de 1994 et difficultés d'intégration du pays réunifié, démantèlement de l'État social du Yémen du Sud, inégalités de scolarisation et de niveau d'instruction entre filles et garçons ou entre hommes et femmes, augmentation du chômage, inflation galopante du début des années 1990 et chute du pouvoir d'achat, sans oublier l'ajustement structurel et les restrictions budgétaires qui ont entraîné une stagnation, voire une réduction, des dépenses sociales de l'État, une diminution des subventions et une augmentation des taxes et des tarifs des biens et services publics (électricité, eau, carburants) ». À leur arrivée à Sanaa, les migrants se frottent alors à une conjoncture économique assez éloignée de la prospérité – relative – des années 1970. Si les conditions de vie sont malgré tout plus acceptables en ville qu'à la campagne, ce n'en est pas moins dans un climat de pauvreté générale (51,4 % des ménages installés en zone urbaine vivent avec moins d'un dollar par jour[226]) que s'installent les immigrants. Et B. Destremau d'ajouter : « L'accès à l'emploi, à l'information et les transactions commerciales étant très fortement conditionné par les relations sociales, ceux qui sont le moins dotés en capital social se retrouvent également dans la situation économique la plus précaire et sont les premiers à être affectés par la crise » (*op. cit.*). Dès lors, les migrations économiques intérieures des années 1990 et 2000 renforcent le poids de la pauvreté urbaine.

Dans un second temps, la crise peut se mesurer à la saturation des secteurs d'activités qui absorbent traditionnellement les flux de main-d'œuvre. Avant d'observer quelles sont les principales évolutions économiques qui touchent profondément les secteurs du bâtiment et du commerce, nous ne pouvons occulter une série de problèmes qui affectent principalement les petites entreprises depuis les années 1990. Les enquêtes que nous avons réalisées auprès de plus de 635 activités artisanales et commerciales[227] ont révélé les inquiétudes des chefs d'entreprises face à la montée d'une concurrence draconienne. Les logiques de localisation issues de l'organisation soukière traditionnelle (regroupement par famille d'activités sur une même portion d'espace), encore en vigueur aujourd'hui, et l'absence de législation en matière d'implantation des activités ne garantissent plus un accès sans encombre au marché. L'offre a-t-elle dépassé la demande ? Quoi qu'il en soit, le taux de rotation (et même de fermeture) des activités n'a jamais été

[226] Source : PNUD, *in* B. Destremau (2000).

[227] Pour les modalités de la réalisation des enquêtes, voir Ch. 4.

aussi élevé. À l'appui de ces observations, la tendance au sureffectif salarial au sein des petites entreprises[228] prouve encore l'encombrement de certaines branches d'activité. De même, la tendance, bien que moins flagrante, à une déspécialisation fonctionnelle des quartiers de Sanaa du fait de la sur-représentation de certaines activités dans toute la ville fragilise les entrepreneurs les plus anciennement implantés. Alors que ceux-ci ont contribué à doter leurs quartiers d'une micro-identité fonctionnelle (accessoiristes automobiles regroupés rue Dâyirî) et construit leur réputation sur cette quasi-exclusivité, ils doivent dorénavant faire face à des crises sans précédent.

Enfin, le fait le plus marquant de l'excessive migration dont souffre Sanaa, à la croisée des processus de saturation économique et de paupérisation, réside dans la montée de l'économie « sous-capitalisée ». Ce que l'on appelle communément le secteur informel est le dernier refuge en date de la population immigrante. Son expansion n'a jamais été aussi importante à Sanaa. Elle est visible aussi bien à travers le processus de soukalisation que dans la multiplication des activités non réglementaires et illégales, que nous tâcherons de détailler ultérieurement[229].

3. Nouvelles rivalités avec Aden et al-Mukallâ ?

Sanaa, qui s'est démarquée dans l'espace national yéménite par un fort pouvoir d'attraction jusqu'à la fin du XX^{ème} siècle, non sans certains excès, est-elle aujourd'hui concurrencée par d'autres agglomérations du Yémen ? Premièrement, le durcissement des conditions économiques (hausse du taux de chômage, augmentation de la concurrence, etc.) fait de plus en plus hésiter les nouveaux investisseurs à donner la préférence à Sanaa dans leur choix d'implantation. Deuxièmement, dans une perspective d'intégration du Yémen au Conseil de Coopération du Golfe à l'horizon 2016, et eu égard aux efforts qu'il lui reste à fournir en vue de cette intégration (Stadnicki, 2007), le pays aura-t-il les moyens de répondre point par point aux conditions exigées par Riyad ? Il faudrait, pour cela, que Sanaa, capitale du Yémen unifié et première vitrine du pays, puisse faire « peau neuve », qu'elle éradique toute l'urbanisation spontanée et qu'elle modernise franchement son économie ainsi que ses services urbains. Mais la tâche paraît démesurée[230] ! À ces exigences s'ajoute la pénurie des ressources en eau à laquelle aucune solution à moyen terme n'a jusqu'à présent été trouvée[231]. Dès lors, le bruit court qu'un déplacement de la

[228] 4 à 5 salariés en moyenne pour une petite activité artisanale de type plomberie.

[229] Cf. Ch. 2, II, C & III, A, 3.

[230] Le Conseil de Coopération du Golfe a par ailleurs exigé l'arrêt total de la culture et de la consommation du *qât* dans le pays. Cette seule condition rend totalement utopique l'adhésion du Yémen au club très fermé des monarchies du Golfe.

[231] Dans un communiqué de presse datant de mars 2009, le vice-Premier ministre yéménite al-Arḥabî affirme que si aucune disposition n'est prise, dans vingt ans, Sanaa n'aura plus une seule goutte d'eau (Source : sabanews.net).

capitale à al-Mukallâ pourrait être envisagé. Le site de cette dernière, situé à l'est du Yémen, sur la côte de l'Océan Indien, s'apparente plus à celui des autres capitales du Golfe arabo-persique (port, climat, etc.) et s'en rapproche géographiquement. La ville connaît par ailleurs une croissance urbaine sans précédent : « In the years following Yemeni unification the town has been witnessing a construction boom that is singular in its history, and that has led to a tripling of the town's built up surface »[232] (Pritzkat, 1999 : 401). L'auteur de ces lignes explique la dynamique du marché immobilier par une combinaison de plusieurs facteurs tels que la découverte de gisements pétroliers à 150 kilomètres au nord de la ville en 1991 et la restitution de titres fonciers nationalisés peu après. Al-Mukallâ a donc largement dépassé le rang de « petite capitale locale » que lui attribuait J.-F. Troin (1999 : 273) au début des années 1990. On assiste en effet à une poussée de l'urbanisation le long du littoral, notamment grâce à des investissements majeurs réalisés par les Ḥaḍramî[233] d'Arabie Saoudite[234]. Son développement est plus récent que celui de Sanaa et elle est donc encore façonnable à l'image des pays membres du Conseil de Coopération du Golfe, comme en atteste le tracé audacieux des infrastructures routières. Al-Mukallâ constitue un nouvel espace économique vers lequel se tournent de plus en plus d'investisseurs nationaux et internationaux.

Aden, quant à elle, présente aussi quelques potentialités de développement. Bien que la ville ait à faire face à la restructuration de son complexe industrialo-portuaire à l'occasion de la mise en place laborieuse de la zone franche, elle se développe fortement, à en juger entre autres par l'extraordinaire pression foncière dont elle fait l'objet. Résultat d'une carence en logements, d'une faible disponibilité en réserves foncières (50 % de l'espace urbain réservé à la zone franche, topographie accidentée de l'hyper-centre, etc.) et d'une gestion déplorable, la pression foncière se traduit par un rehaussement des immeubles du centre-ville, par une urbanisation du flanc de Jabal Shamsân et, inévitablement, par une flambée générale des prix du foncier (Mercier, 1997). Aden est également une ville de plus en plus convoitée par les migrants. En effet, depuis une dizaine d'années, les migrations intérieures aboutissent, outre Sanaa, également à Aden. La plupart des immigrants y sont originaires de Ta'izz et constituent une main-d'œuvre bon marché qui abonde dans les industries de la ville, ainsi que dans le commerce de

---

[232] « Dans les années qui ont suivi l'unification du Yémen, la ville a connu le boom immobilier le plus important de son histoire, lequel a engendré le triplement de la surface bâtie de la ville ».

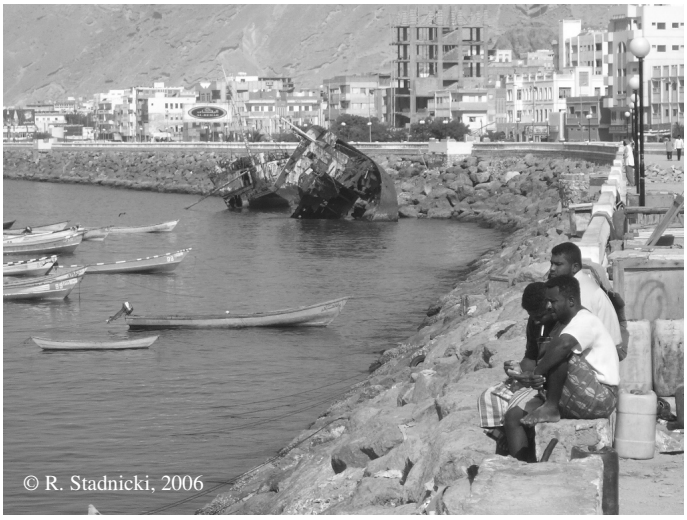
[233] Originaires de la région du Ḥaḍramawt, à l'est du Yémen.

[234] L'immigration des Ḥaḍramî en Arabie Saoudite date du début du XX^{ème} siècle. Implantés dans le royaume depuis plus longtemps que les Yéménites des hauts plateaux, ils occupent des fonctions importantes, notamment dans le commerce. Ils sont moins concernés par les expulsions de la guerre du Golfe et peuvent ainsi continuer à investir massivement dans leur ville natale, al-Mukallâ. Un agent immobilier d'al-Mukallâ affirme avoir vendu 95 % de ses lots à des Ḥaḍramî expatriés entre 1991 et 1993 (Pritzkat, 1999 : 401).

détail et dans les différentes micro-entreprises de construction[235]. Enfin, 17 ans après l'unification, elle cherche à récupérer les membres de l'élite affairiste ayant rejoint Sanaa[236]. L'actuel schéma directeur, qui prévoit de nouvelles zones consacrées à des opérations immobilières d'envergure et un renforcement des liaisons entre les différents pôles économiques de la ville – zone franche, vieux port de Ma'allâ, administrations de Madînat al-Sha'b, raffinerie de Little Aden –, pourrait être un argument en faveur du retour de certains investisseurs à Aden. En attendant, elle s'affirme largement comme la deuxième ville du Yémen. Aden se relève petit à petit et devient un pôle économique potentiellement concurrent de Sanaa[237]. La ville efface progressivement les stigmates de la période de transition post-unification et la perte de ses fonctions de capitale.

Figure 22 : Aden, grande artère du centre-ville

Figure 23 : al-Mukallâ, vue sur la baie



[235] Sous l'influence des immigrants de l'ex-Yémen du Nord, les héritages architecturaux britanniques puis socialistes tendent à disparaître. Les bâtiments sont transformés dans un style « sanaani » et parfois même purement et simplement remplacés. La carence en matière de règlement foncier accélère encore ce processus.

[236] Cf. Ch. 2, I, B.

[237] La raffinerie de Little Aden, construite en 1954 par la *British Petroleum*, a été modernisée en 2008. Le projet d'agrandissement doit durer plusieurs années. Un milliard de dollars devrait être investi, notamment dans l'installation de nouvelles unités de production d'essence sans plomb.

II. L'ECONOMIE URBAINE ET SES PRINCIPALES CARACTERISTIQUES

L'évolution de l'économie à Sanaa l'inscrit-elle dans un processus de métropolisation ou la cantonne-t-elle à une dimension de capitale « régionale » aux piètres indicateurs de développement ? La montée des rivalités avec les villes secondaires de la côte de l'Océan Indien, Aden et al-Mukallâ, ainsi que le développement de l'informalité et de l'illégalité font que la question mérite d'être posée. Toutefois, la marche vers la tertiarisation de l'économie ainsi que certaines perspectives d'ouverture internationale laissent entrevoir quelques potentialités métropolitaines.

A. Un secteur industriel dominé par l'activité de construction et les très petites entreprises

J.-F. Troin (1995 : 26) a déjà eu l'occasion de souligner que Sanaa n'était « certainement pas une ville industrielle ». L'auteur faisait reposer son observation sur le très faible nombre d'établissements industriels y employant une importante main-d'œuvre. L'industrialisation ne semble pas avoir dépassé le stade embryonnaire du début des années 1970. Dans sa *Présentation de la capitale du Yémen*, J.-M. Prost-Tournier (1975) avait dénombré à l'époque 88 établissements industriels et artisanaux employant 2700 personnes environ. La ville d'al-Ḥudayda, premier centre industriel du pays, affichait alors de meilleures performances. À Sanaa, seules la centrale électrique et l'usine de filature et de tissage du coton employaient plusieurs centaines d'ouvriers chacune. Le nombre d'employés de ces deux grandes usines a par ailleurs largement baissé jusque dans les années 2000, le tissu industriel n'ayant grossi que de petites unités : ateliers de fabrication/réparation et petites industries quasi artisanales. Pourtant, le gouvernement se targue de la bonne santé industrielle du pays, la conjoncture pétrolière et les récentes prospections de gaz liquide aidant. Et les statistiques officielles de confirmer ces bons résultats : le nombre d'emplois dans les industries manufacturières serait passé de 60 000 à 130 000 entre 1991 et 2004 (Republic of Yemen, 2005 : 149). Nous ne sommes évidemment en mesure ni de confirmer ou d'infirmer ces chiffres[238]. Toutefois, une chose est sûre, c'est que les activités de production les plus dynamiques, à savoir les industries agro-alimentaires, les biens de consommation, les matériaux de construction et la production de tabac entre autres[239], ne sont pas majoritairement localisées à Sanaa. Elles

[238] L'industrie manufacturière ne représentait toutefois, au début des années 2000, que 7 % du PIB et 4 % de la population active (Gazzo, 1999 : 324).

[239] Si l'on inclut les activités de raffinage du pétrole, qui génèrent à elles seules 50 % des revenus du secteur, l'industrie représente 47,9 % du PIB (Ambassade de France au Yémen, 2006).

n'apportent donc pas de retombées financières directes à la ville, d'autant plus que la part réservée à l'exportation de chacune de ces activités est infime. Il n'en reste pas moins que la Chambre de Commerce et d'Industrie de Sanaa recense aujourd'hui 130 établissements industriels « moyens », employant cinq personnes et plus (Republic of Yemen, 2006a), répartis à peu près équitablement entre les secteurs de l'alimentaire (biscuiteries, conserveries, jus de fruits, etc.) et les matériaux de construction (briqueteries, fabriques de charpentes, de fenêtres et de portes métalliques, etc.)[240]. D'après les chiffres du recensement de 1994, le nombre total d'établissements manufacturiers s'élevait à un peu moins de 5 000. A. Iskander (2001 : 184) ajoute que la part des petites entreprises de moins de 4 salariés est la plus importante[241]. La plupart de ces entreprises, petites ou moyennes, emploient une main-d'œuvre peu qualifiée et approvisionnent essentiellement le marché intérieur. De plus en plus de sociétés locales ont par ailleurs recours à l'importation. Ainsi, certains produits saoudiens (jus de fruits de marque *al-Rabie* par exemple), jugés de qualité supérieure, rencontrent un franc succès à Sanaa et confèrent à quelques entreprises une nouvelle fonction de distribution, parallèlement à leur fonction initiale de production à l'avenir aujourd'hui incertain. Enfin, la santé financière des quelques petites et moyennes entreprises s'avère plus que médiocre, l'industrie manufacturière étant dominée, au Yémen en général, par quelques grands groupes privés, dont le plus important est *Hâyil Sa'îd Anam Group*[242], du nom du premier grand investisseur yéménite ayant fait fortune à Aden, notamment au contact du négociant français Antonin Besse. Les plus grands établissements du groupe sont situés à Ta'izz et à Aden.

Les différentes statistiques officielles ainsi que les relevés d'activités que nous avons effectués sur le terrain[243] aboutissent donc au même constat : la principale

[240] Une enquête du ministère de l'Industrie datant de 1999 recense 34 000 établissements « industriels » au Yémen, dont 95 % seraient des petites entreprises (World Bank, 2002). En confrontant ce chiffre et la liste fournie par la C.C.I. de Sanaa, quelques interrogations surgissent : peut-on réellement conclure à un très faible poids de l'activité industrielle à Sanaa par rapport à la répartition nationale ou doit-on plutôt remettre en question l'exhaustivité du recensement opéré par l'établissement consulaire ? D'une part, force est de constater sur le terrain l'existence d'un plus grand nombre d'établissements que celui qui est avancé par la C.C.I., soit parce que leur activité est récente soit parce qu'ils n'ont pas fait l'objet d'une déclaration officielle. D'autre part, même en ajoutant ces derniers à ceux recensés, la part des emplois industriels dans la population active de Sanaa demeurerait bien inférieure à celle des autres grandes villes du Yémen.

[241] Le même recensement estimait à plus de 22 000 le nombre d'emplois industriels à Sanaa.

[242] *Hâyil Sa'îd Anam Group* est aujourd'hui le premier groupe commercial et industriel du Yémen. Il s'agit d'une entreprise familiale fondée en 1938 par Hâyil Sa'îd (1900-1989) et ses trois frères. Après la révolution de 1962, l'entreprise prend part à l'industrialisation et au développement du pays. Elle étend son activité aux domaines de l'agriculture, de l'industrie, des services, du commerce international en créant un important conglomérat industriel et des dizaines de milliers d'emplois. Le groupe compte quarante entreprises locales et vingt filiales à l'étranger. Il sponsorise toutes sortes d'activités dans le pays, dans les secteurs sociaux (éducation et santé notamment).

[243] Pour la méthodologie et les principaux résultats, cf. Ch. 4. Voir aussi en annexes (p. 575-580), extraits de carnet de terrain, tableaux de relevés d'activités et questionnaires qualitatifs.

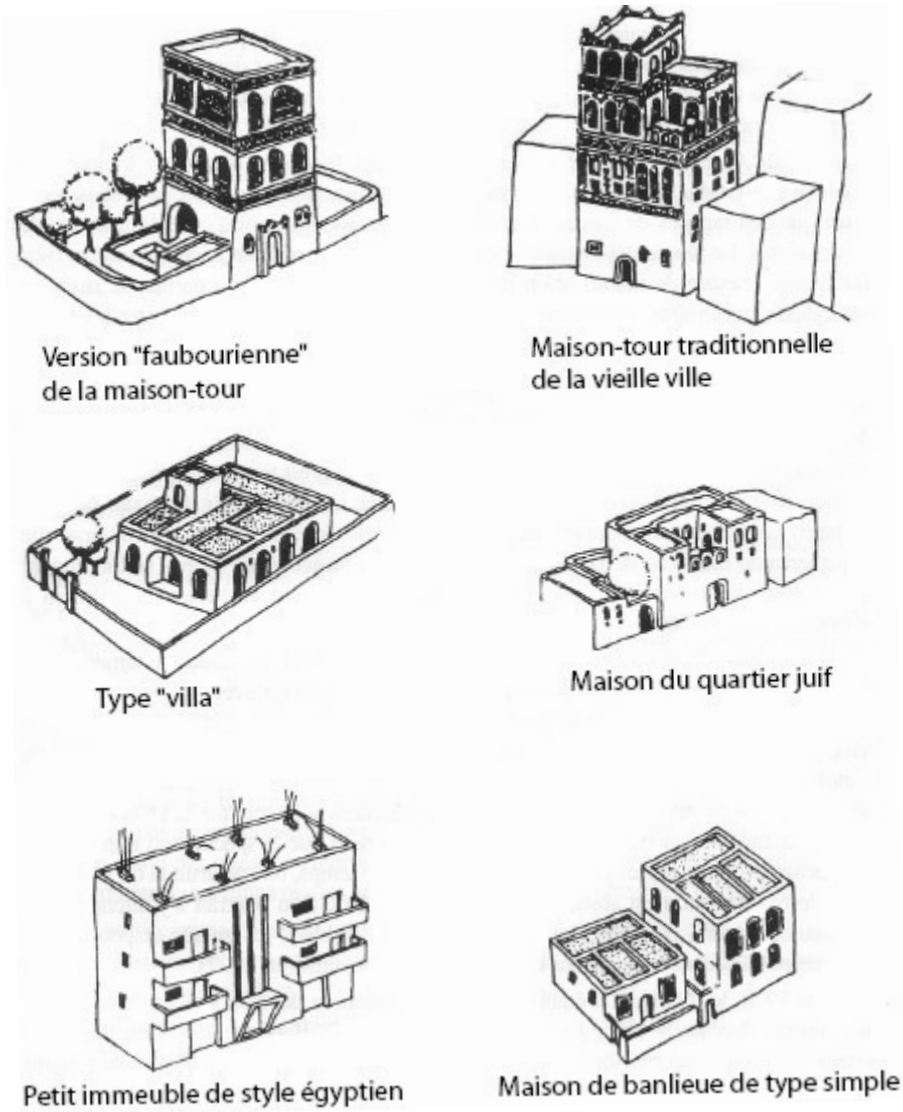
caractéristique de l'activité manufacturière à Sanaa réside dans la prolifération des petits établissements, un phénomène en constante progression depuis le début des années 1990. Par conséquent, les faiblesses évoquées précédemment sont à relativiser au vu de la quantité de micro-ateliers (une à cinq personnes) principalement localisés le long des grands axes de communication. Cet artisanat moderne de production – peut-on en effet encore parler d'activité industrielle ? – se répand avec le retour des émigrés ayant travaillé dans le secteur du bâtiment dans les pays du Golfe[244]. Ces ateliers se multiplient dans un contexte d'explosion démographique et d'urbanisation sur tous les fronts de la capitale. Pour répondre à la demande, ces ateliers s'implantent aléatoirement dans l'espace et en marge des procédures juridiques, ce qui, à plus ou moins long terme, ne peut manquer d'engendrer des problèmes de concurrence, de fermeture d'activité et d'informalité.

La spécificité de ces petits établissements est d'avoir entraîné à Sanaa, comme l'indique E. Wirth (1984 : 455), « une orientation tout à fait nouvelle dans l'artisanat et le commerce de la cité ». D'une part, ces ateliers sont créés par une population migrante dotée d'une expérience professionnelle assez peu conforme à la tradition yéménite. D'autre part, le départ des Juifs pour Israël en 1948, qui étaient très présents dans l'orfèvrerie, le travail des métaux, la poterie, etc., a entraîné la quasi-disparition de l'artisanat traditionnel des souks de la ville. Il s'opère donc une rupture franche dans les modes de faire des artisans. Les différentes branches de l'industrie du bâtiment ne se sont en effet pas développées à partir de l'artisanat traditionnel des souks, ni même à partir des traditions du monde rural où se maintiennent encore aujourd'hui des techniques de maçonnerie en pierre. De nouveaux « types architecturaux » sont alors apparus (Kopp, Wirth, 1994)[245]. Les constructions se normalisent, grâce à l'acquisition de ces techniques modernes (coulage du béton, soudure, découpage de tôles) et, surtout, grâce à la nouvelle maîtrise des matériaux tels que l'acier et le béton, qui expliquent le développement fulgurant de ces micro-ateliers et la rapidité avec laquelle se construisent les nouveaux quartiers. Le dynamisme des fabriques de production de matériaux de construction emporte dans le mouvement d'autres activités : menuiserie, serrurerie, carrelage, installation électrique, etc. Lors des différentes phases d'extension de la ville, les petites fabriques apparaissent comme des indicateurs de développement des nouveaux quartiers. Par ailleurs, pour faire face à la concurrence, vers la fin des années 1990, les chefs d'entreprise les plus innovants ont cherché à diversifier leur activité en la complétant par l'importation de machines et accessoires utilisés dans le bâtiment : armatures, tuyaux, plomberie, poutres, céramique, etc. Cette diversification constitue la marque de fabrique de ces petites industries polyvalentes et opportunistes. Mais aujourd'hui, outre les

[244] Cf. Ch. 2, I.
[245] Cf. Fig. 24, p. 154.

problèmes de concurrence et de saturation du marché mentionnés plus haut[246], l'avenir de ces petits établissements est incertain. Le recours à des pratiques individuelles d'auto-construction les met dans une position délicate. Parallèlement, les tentatives de réglementation des entreprises se multiplient sans pourtant faciliter la reconnaissance juridique officielle de ces ateliers, pourtant acteurs, « forces vives » de l'aménagement urbain de Sanaa (Wirth, 1984)[247].

Figure 24 : Les différents types architecturaux à Sanaa, définis par Kopp, Wirth, 1994



[246] Cf. Ch. 2, I, C.

[247] En novembre 2007 s'est tenu à Sanaa le *4ème séminaire arabe des petites et moyennes industries*. On peut y voir un signe d'intérêt porté par la Ligue arabe à ce tissu économique singulier.

La sous-industrialisation de Sanaa est-elle un frein à son développement économique ? Quelles perspectives s'offrent aujourd'hui au secteur industriel ? Les évolutions actuelles imposent de s'interroger sur l'accroissement d'un déséquilibre entre le pays, qui renforce ses activités dans le secteur des hydrocarbures depuis les années 1990 et la capitale, qui recourt de plus en plus massivement à l'importation de produits manufacturiers et qui peine à élaborer une politique industrielle cohérente. À Sanaa en effet, l'industrie manufacturière souffre toujours du faible développement des infrastructures. Les entrepreneurs privés, quant à eux, regrettent le manque de mesures incitatives du gouvernement pour favoriser le développement de leurs activités. Des pouvoirs publics ambitieux qui affichent d'autres priorités, des acteurs privés livrés à eux-mêmes et donc en proie à des difficultés financières majeures : on est en droit de s'interroger sur l'avenir industriel de la capitale yéménite. Faut-il voir dans l'ouverture récente du pays, notamment sur la péninsule arabique (Conseil de Coopération du Golfe), un espoir de développement industriel ? La relance de la collaboration économique avec l'Arabie Saoudite peut-elle permettre, avec la reprise de l'émigration yéménite, d'accélérer la modernisation attendue par l'activité de construction par exemple, ou risque-t-elle plutôt d'accroître la dépendance du Yémen à travers la poursuite de l'importation, notamment des biens de consommations ? Que faut-il penser de l'arrivée récente d'investisseurs étrangers, Indiens et Chinois notamment, dans la capitale ? Autant de question auxquelles il est difficile de répondre pour le moment. Il en est une sur laquelle nous pouvons cependant nous arrêter pour conclure : Sanaa peut-elle avoir manqué le coche de l'industrialisation et rattraper sans encombre le train de la tertiarisation ? À Sanaa, tout laisse en effet penser, au vu du développement des activités commerciales sous toutes leurs formes, que la ville se « tertiarise » à grande vitesse.

B. La tertiarisation en marche

1. Une capitale commerciale

Tirant les enseignements de M. Santos (1975), nous n'opposons pas ici les activités commerciales « formelles » et « informelles », car celles-ci évoluent à Sanaa, comme dans de nombreuses villes de pays en développement, en interaction. Cette complémentarité, confirmée à la fois par l'indifférence des consommateurs et par la coprésence des deux secteurs dans les quartiers, est la cause principale de l'importance du phénomène commercial à Sanaa[248].

[248] Nous verrons plus loin, en analysant précisément l'activité commerciale de Sanaa, son développement, ses multiples formes et les stratégies de localisation des ses acteurs dans l'espace urbain, que le commerce est un des moteurs de la restructuration actuelle de la ville (cf. Ch. 2, III & Ch. 5, II, A).

L'activité commerciale est essentiellement composée de petits établissements « familiaux » de commerces de détail[249]. Quelques rares sociétés privées, comme nous le verrons, ont investi dans le commerce, soit dans les supermarchés de la ville, soit dans le négoce international à partir d'une maison-mère basée à Sanaa.

Dans le cadre d'une recherche doctorale qui n'a malheureusement jamais abouti, N. al-Weshali, rompue à la méthodologie des comptages et des relevés commerciaux mise en œuvre par J.-F. Troin (1975) dans les souks marocains, avait déjà pu souligner la prédominance, au début des années 1990, des commerces dans l'armature des souks de Sanaa. Son étude avait mis en lumière le suréquipement commercial de la vieille ville : 1900 établissements dénombrés, soit un établissement « tous les 22 m^2 ». Les commerces d'alimentation, d'habillement, de tissus et d'équipement de la maison étaient de loin les plus nombreux (Al-Weshali, 1991 : 34). Le recensement de 1994 estimait quant à lui à environ 20 000 le nombre d'établissements commerciaux présents à Sanaa, étant entendu qu'il ne se limite pas à la vieille ville mais qu'il s'applique jusqu'aux limites administratives du Secrétariat de la capitale. Il n'existe pas, à notre connaissance, d'actualisation plus récente de ces données. Mais, sachant que la population a doublé en dix ans, l'augmentation du nombre d'établissements commerciaux a vraisemblablement été proportionnelle. À cela s'ajoutent les activités commerciales non installées en boutique, à savoir les vendeurs de rue et les marchands des souks. Par conséquent, le commerce est une des premières sources de revenus de la capitale. La fonction commerciale joue un rôle majeur dans le rayonnement de Sanaa à l'échelle de la région et du pays tout entier. Elle a aujourd'hui supplanté l'activité industrialo-artisanale du bâtiment en termes de captation des migrants internes.

Le secteur est par ailleurs en cours de diversification. Si le commerce de détail et la petite échoppe dominent toujours largement le marché, on assiste à l'apparition de certaines formes de modernisation, observables tant au niveau des nouveaux espaces marchands qu'à celui du succès rencontré par certains produits disponibles sur le marché local à la suite de la libéralisation des échanges. B. Bar (2001), auteur d'une maîtrise sur les nouvelles formes commerciales à Sanaa, avait déjà noté l'emprise du commerce sur le développement de la ville, notamment à travers le succès des nouveaux supermarchés[250].

Nous avons quant à nous personnellement constaté, grâce à nos propres enquêtes de terrain, que la place réservée aux espaces marchands dans les quartiers récemment apparus dans la périphérie de Sanaa était prépondérante[251]. Dans cette dernière, les

[249] Surface moyenne des établissements : 20 m^2 ; nombre moyen de salariés : 1 à 3 (cf. Fig. 85, p. 345).
[250] Cf. Ch. 2, III, B, 3.
[251] Cf. Ch. 4.

commerces ont en moyenne deux à trois ans d'existence[252]. Cela montre, dans les quartiers les plus récents, que l'apparition du commerce est simultanée à celle des infrastructures de base (routes, habitations, etc.) et, dans les quartiers les plus anciens, que la rotation de l'activité commerciale s'effectue avec vitalité.

2. L'essor des services

Le secteur des services est largement dominé par les services marchands. Les services publics eux-mêmes sont souvent monnayables, en raison de la faiblesse des salaires dans l'administration et de la corruption, présente à tous les échelons de la sphère publique. Mais, cette précision faite, si l'on en juge par la tendance générale au développement des services, dû aux investissements réalisés par les acteurs privés, Sanaa n'affiche pas de véritable retard dans son processus de tertiarisation. En effet, les services périproductifs[253], qui incluent transports et banques, ont connu ces dernières années un essor rapide. Les transports urbains se sont multipliés au rythme de l'accélération de la motorisation, au point de représenter une part importante du parc automobile sanaani. Leur gamme est assez diversifiée et répond aux contraintes de ruptures de charge d'une agglomération très étalée. Les *dabbâb*, minibus de 6 à 15 places, sont le moyen de transport en commun le plus utilisé à Sanaa. La ville en compte plus de 10 000 (Republic of Yemen, 2006b). De grands bus (environ 40 places) les relaient pour desservir les quartiers de la grande périphérie. Pour les petites courses, des motos-taxis acheminent rapidement les passagers et peuvent emprunter les voies les plus difficiles d'accès. Enfin, les taxis et taxis collectifs fourmillent un peu partout dans la ville. L'ensemble de ces moyens de transports présente un sérieux problème de vétusté. Les véhicules, à la mécanique hasardeuse, sont régulièrement accidentés. Ils sont en outre la raison de la multiplication de petits ateliers de réparation et d'entretien automobile situés le plus souvent aux entrées de la ville[254].

Les transports urbains de Sanaa relèvent du secteur privé. Le ministère des Transports, assisté par un *Traffic Department* au sein du ministère de l'Intérieur, se contente de délivrer une autorisation de circulation, moyennant finance. Le choix du lieu de stationnement relève donc des initiatives individuelles[255]. Dans ce secteur, comme dans les autres, la part des acteurs informels exerçant à la marge de la réglementation est très élevée, mais impossible à évaluer avec précision. Notons que les transports urbains de

[252] Cf. Fig. 86, p. 346.

[253] Classification – services périproductifs, de reproduction sociale simple et de reproduction sociale élargie – empruntée à B. Mérenne-Schoumaker (1996).

[254] Cf. Ch. 5, II, B, 1.

[255] Il sera observé plus bas que, malgré la non-intervention des pouvoirs publics en la matière, les stratégies de localisation des acteurs du secteur des transports en commun n'en sont pas moins fines et ce dernier pas moins organisé (cf. Ch. 5, II, B, 1).

Sanaa sont sujets à de récentes transformations, comme en témoigne la création en 2005 d'une nouvelle compagnie moderne de taxis (*Raha*), propriété d'un riche investisseur mais financée par des membres importants du gouvernement[256].

Le secteur de la banque a lui aussi connu une nette progression, notamment avec l'ouverture économique et l'arrivée sur le marché de financiers originaires du Golfe, soucieux de l'expansion du secteur de la banque islamique au Yémen.

Les services de « reproduction sociale simple » (Mérenne-Schoumaker, 1996) connaissent en revanche une période de crise. En matière de santé par exemple, l'offre est insuffisante et de plus en plus sélective. Le secteur public investit peu dans la construction ou la rénovation des hôpitaux, comme en témoigne la décrépitude de l'hôpital républicain construit par le gouvernement en 1994. Les entreprises privées s'implantent quant à elles de manière bien spécifique, soit sous la forme de petites cliniques spécialisées destinées à une clientèle de quartier, soit sous la forme d'hôpitaux modernes nés d'une coopération internationale (*German hospital* par exemple), destinés uniquement aux patients les plus aisés. Si le système de soins proposés par ces quelques grands hôpitaux est de loin le plus performant du Yémen, la majorité de la population sanaanie est exclue de l'accès aux services de santé modernes.

Enfin, les services dits de « reproduction sociale élargie » (*op. cit.*) se sont considérablement développés depuis les années 1990. L'évolution de l'activité universitaire en est une parfaite illustration. Le développement de l'enseignement supérieur et de la recherche, aussi bien à travers la consolidation du nouveau campus de l'Université de Sanaa à l'ouest de la ville qu'avec l'apparition d'une série d'universités privées en lointaine périphérie, dote Sanaa d'une fonction tertiaire supérieure non négligeable. L'augmentation constante du nombre d'étudiants provenant de toutes les régions du Yémen dans les universités privées conforte par ailleurs la forte polarisation tertiaire de la capitale[257].

Les loisirs, qui font également partie de cette dernière famille de services, sont un peu plus « à la traîne ». Seuls quelques parcs d'attractions, déjà anciens mais non moins grands consommateurs d'espace[258], parviennent à attirer quelques familles, notamment les vendredis. Les clubs sportifs sont peu nombreux et les loisirs « culturels » quasi inexistants[259]. L'analyse des pratiques socio-spatiales révèlera plus loin que la

[256] Cf. Ch. 5, II, B, 1.

[257] L'impact de ces nouvelles universités sur le développement des quartiers périphériques fera l'objet d'un commentaire ultérieur (cf. Ch. 5, II, B, 2).

[258] Cf. Fig. 3, p. 58.

[259] La ville compte deux grands musées, le musée national et le musée militaire, assez peu fréquentés. Les deux cinémas de la ville, *Bilqis Cinema* situé près de la place al-Taḥrîr et *Ḥadda Cinema* situé rue Ḥadda, ont par ailleurs fermé leurs portes dans les années 1990.

concentration des pratiques « ludiques » au sein des espaces-temps de sociabilités traditionnels (consommation du *qât*, l'après-midi, dans les *mafraj*[260] privés ou éventuellement, dans quelques cafés de la ville) grève le développement d'activités de loisirs collectifs urbains détachés de cette tradition[261].

3. Une administration prédominante

Le faible rôle des acteurs publics dans le développement des services ne peut-il pas s'expliquer par le fonctionnement même des institutions gouvernementales, qui présentent des problèmes de coordination majeurs doublés d'une gestion très arbitraire des ressources humaines ? D'après A. Iskander (2001), 40 % de la population active serait employée par le gouvernement, répartis entre l'armée, les différents ministères et les services municipaux. Bien que ce taux soit discutable, le gouvernement est sans conteste le premier employeur de la ville de Sanaa, malgré le ralentissement des recrutements depuis le début des années 2000, qui fait suite aux réformes d'ajustement censées limiter les embauches dans l'administration. Le poids de l'administration, en nombre d'emplois et d'institutions, est ainsi largement supérieur à Sanaa que dans les autres grandes villes yéménites. Si cette forte centralisation presque hégémonique confère à Sanaa sa position de capitale administrative, elle induit des problèmes dans l'organisation interne des institutions (répartition des rôles entre les établissements, répartition des tâches entre les employés)[262]. L'aménagement urbain, nous le verrons, reflète bien ces problèmes de coordination[263]. Le ministère des Travaux publics et le Secrétariat de la capitale par exemple, ne tiennent toujours pas aujourd'hui un discours clair sur leurs compétences respectives. Les conflits sont fréquents entre les deux institutions qui se renvoient coup sur coup les dossiers les plus urgents. L'ensemble du secteur administratif est concerné par ce type de problèmes liés à la multitude de bureaux, agences, secrétariats, ministères et autres, ainsi qu'au chevauchement de leurs compétences.

Enfin, le gouvernement investit également dans l'économie urbaine par le biais de quelques grandes entreprises d'État qui distribuent une masse salariale aussi importante que dans les différentes administrations. De cette façon, elles étouffent la concurrence potentielle : alors que le secteur privé est dominé, nous l'avons vu, par les petites et moyennes entreprises, aussi bien dans l'industrie que le commerce, le secteur public se démarque par la relative grande taille de ses établissements (plus de 50 employés en moyenne). Ainsi, dans certains domaines d'activités, le secteur public freine, par sa

[260] Cf. Glossaire, p. 545.

[261] Cf. Ch. 7, I.

[262] A. Iskander (2001) ajoute que la moitié des employés ne bénéficierait pas d'affectation précise pour l'exercice de leur fonction.

[263] Cf. Ch. 3, II, B.

démesure, l'émancipation d'un secteur privé compétitif sans démontrer pour autant un plus grand niveau de performances, en raison des problèmes intrinsèques à son fonctionnement. La grande entreprise publique de construction *Yemen Economic Corporation* (YECO)[264], qui emploie plus de 2000 salariés mais dont les projets se réduisent aujourd'hui, en est l'illustration parfaite[265].

C. Un secteur informel-illégal en pleine expansion

À Sanaa, le développement du secteur informel est sans doute le phénomène majeur de la recomposition actuelle de l'économie urbaine. Nous avons identifié deux tendances : un durcissement juridique qui provoque un basculement des acteurs de ce système dans l'illégalité et, paradoxalement, la forte implication de ce même système, du fait de sa surexposition dans l'espace urbain, dans le circuit économique plus « formel »[266].

1. De l'informalité de l'économie urbaine…

À la lecture du *Pire des mondes possibles*, remarquable essai de M. Davis, nous voyons que l'informalité, dont le rôle macroéconomique est, d'après l'auteur, « révolutionnaire », ne différencie pas Sanaa des autres grandes villes des pays en développement. M. Davis (2006 : 182) affirme : « La classe ouvrière informelle mondiale est forte d'environ un milliard de membres, ce qui en fait la classe sociale dotée de la croissance la plus forte et la plus radicalement nouvelle de la planète ». À Sanaa, l'essor de l'économie informelle est d'abord dû aux difficultés d'intégration des migrants[267]. Mais la poursuite de son développement provient également d'une mobilité sociale descendante, caractéristique de la paupérisation des classes moyennes mentionnée plus haut[268]. On assiste en effet à la dérive vers l'informalité d'une population ayant exercé une activité professionnelle « formelle », dont elle a été licenciée. Les secteurs d'activités les plus touchés par l'informalisation sont le bâtiment et le commerce, dont le dynamisme sans précédent a conduit à un stade de saturation. En fait, ce qui bouleverse depuis peu les activités commerciales n'est pas tant l'omniprésence des « petits métiers » (porteurs, vendeurs d'eau fraiche, cireurs, etc.) dans les souks qui, depuis toujours, font partie intégrante de leur organisation, mais la fragmentation du travail qui y a cours. D'une

---

[264] L'entreprise est aujourd'hui en train de privatiser ses actifs.

[265] Cf. Ch. 5, II, B, 3.

[266] L'emprise de l'État sur les activités économiques est très faible au Yémen. Par conséquent, la division formel/informel n'a que peu de sens et l'informel constitue alors « la règle » (Destremau, 2001). C'est aussi ce qu'a montré M. Agier (1983) dans sa thèse sur les négociants soudanais d'un quartier de Lomé. Nous désignons donc par formelles les activités qui font l'objet d'une déclaration officielle à la Chambre de Commerce et d'Industrie et qui n'enfreignent pas les lois en vigueur (paiement des taxes, etc.).

[267] Cf. Ch. 2, I, C, 2.

[268] *Idem*.

part, les périmètres des souks s'agrandissent constamment du fait de l'augmentation du nombre de marchands et revendeurs à très faible capital économique ; d'autre part, le nombre d'individus participant à une tâche qui pourrait être effectuée normalement par une seule personne augmente sensiblement (deux vendeurs pour un seul petit stand de vente de légumes par exemple[269]). En augmentation sont également les emplois informels liés de près ou de loin au secteur du bâtiment, comme en témoigne le nombre d'ouvriers postés aux grands carrefours de la ville en brandissant l'outil (pinceau, truelle, etc.) emblématique de leur savoir-faire.

Une autre catégorie d'acteurs informels a fait son apparition ces dernières années. Il s'agit d'employés du secteur public qui souhaitent compléter leurs ressources par des revenus issus d'une activité exercée dans l'informalité (chauffeurs de taxi par exemple)[270]. Ceci nous invite à opérer une distinction à l'intérieur du secteur informel, entre la première catégorie, main-d'œuvre sous-employée et sous-qualifiée, représentante de la pauvreté urbaine dans son ensemble, et la seconde, qui constitue une classe sociale intermédiaire souvent exploitée mais pas nécessairement marginale. Enfin, un certain nombre de micro-entreprises (jusqu'à 5 salariés) échappent aussi à la réglementation. Les réseaux (clientèle, sous-traitants, etc.) dont bénéficient les travailleurs de ces dernières peuvent éventuellement les extraire de l'informalité, sans pour autant leur conférer un statut légal[271]. Ainsi, le secteur frappe par la complexité de sa composition socio-économique, mais aussi par son interaction avec l'économie formelle et plus largement par son intégration incontestable au système économique et urbain sanaani. Les transports en commun, en plus de se constituer en ruche active d'emplois informels – induits directement (taxis non immatriculés) ou indirectement (marchands postés aux feux rouges qui vendent leurs produits aux clients des bus) –, illustrent la cohabitation des systèmes formels et informels. Les chauffeurs contribuent par exemple au maintien de certains métiers informels. Les gares routières de la ville comportent en effet toutes leur lot de « rabatteurs » chargés d'accélérer la procédure de remplissage des véhicules. Ils perçoivent, de la part des chauffeurs, une pièce de 20 riyals[272] à chaque nouveau départ. De même, dans la plupart des grands autobus de transport en commun, des jeunes gens, agrippés tant bien que mal au marchepied extérieur du véhicule, sont chargés de collecter

[269] Cet exemple prouve bien que les évolutions sociétales générales se reflètent aussi au sein du secteur informel. Celui-ci, touché par les inégalités sociales, ne représente pas une masse homogène d'individus.

[270] L'expression de « secteur refuge » (Hugon, 2003 : 41) convient bien ici pour évoquer l'informel comme un secteur de refoulement de la main-d'œuvre salariée. L'emploi informel, comme dans certaines villes d'Afrique sub-saharienne, représente la majorité de la force de travail.

[271] Cette catégorie relativement hybride de travailleurs, statutairement informels mais professionnellement et socialement assez bien insérés, existe aussi dans certaines villes d'Amérique Latine, comme le font remarquer A. Portes et K. Hoffman (cités par Davis, 2006 : 185), qui en parlent comme de « la petite bourgeoisie du secteur informel ».

[272] 7 centimes d'euro en 2006.

la monnaie des clients (de 15 à 30 riyals selon la longueur de la course) et de remettre la totalité des gains au chauffeur, ce qui lui évite une perte de temps à chaque arrêt ou au terminus.

Le cas sanaani rejoint donc à nouveau la thèse davisienne : « Les tréfonds du secteur informel sont sans doute davantage reliés au monde de plus en plus dérégulé du secteur formel dans un continuum que séparés par une faille abrupte » (Davis, 2006 : 183). Une certaine synergie s'observe donc entre le formel et l'informel – les ouvriers des carrefours sont aussi souvent présents sur les grands chantiers « officiels » de la ville –, synergie de surcroît renforcée par le comportement des consommateurs et la coprésence des activités. Ces deux points seront étudiés ultérieurement[273], mais nous pouvons d'ores et déjà souligner que, dans le premier cas, nos entretiens n'ont pas révélé de comportement sélectif des consommateurs en fonction de l'apparence formelle ou non des structures commerçantes. Dans le second cas, force est de constater l'extrême proximité entre les activités, tous secteurs économiques confondus. Les stratégies de localisation des uns et des autres s'avèrent concordantes. Dans certains quartiers, on observe même que les activités informelles occupent les interstices laissés vacants par le tissu d'activités réglementaires. Ils font donc montre d'une grande aptitude à la mobilité à l'appropriation spatiale : « savoir partir de chez soi pour développer ses réseaux marchands, bouger constamment pour échapper à la surveillance et à la police, c'est là encore savoir prendre place, occuper la place » (Capron, Cortès, Guétat-Bernard, 2005 : 20).

2. ... à l'illégalité

Mais si les activités informelles constituent une économie parallèle de plus en plus importante, du fait de leurs multiples ramifications et de leur omniprésence dans l'espace urbain, le gouvernement ne leur en fait pas moins un combat de tous les jours. Les mesures prises à l'encontre des acteurs du secteur informel démontrent une volonté du gouvernement de normaliser l'économie, sans pour autant proposer d'alternative véritablement productive. Par ailleurs, les différentes politiques engagées depuis 1999 ont pour corollaire d'amener progressivement les catégories économiques les plus pauvres de la société urbaine vers l'illégalité. La loi dite de « propreté publique » de 1999 marque par exemple le début d'un long combat des agents municipaux en faveur de l'éradication du commerce ambulant et de rue, exemple-type de l'activité informelle[274]. Le texte interdit

[273] Cf. Ch. 6, 1, A, 2 & Ch. 5, II, A.

[274] Le texte de cette loi de propreté publique s'avère particulièrement flou. Il prône « une nouvelle image de la ville, largement inspirée des visions environnementales des bailleurs de fonds et autres organisations internationales » (Destremau, 2001 : 131). Il aborde des sujets aussi variés que le commerce de rue, le pavage et la gestion des ordures. La loi s'applique difficilement à la situation sanaanie, qui présente un déficit de gestion générale de l'espace urbain (aménagements piétonniers, services urbains, etc.). Le respect

« l'usage des trottoirs et rues par les propriétaires de magasins et les vendeurs itinérants pour l'exposition de leur marchandise et l'exercice de leur profession, et il relève du bureau du ministère de définir des zones spécifiques pour la vente ambulante »[275]. Depuis cette date, les contrôles se multiplient dans les souks de la ville. Les contrevenants s'exposent à une amende et à la confiscation de leur stock, voire à une peine de prison de plusieurs jours en cas de récidive. Dans les premières années qui suivirent la mise en place de la loi, les marchands ambulants continuaient à être présents dans l'espace public ; ils échappaient aux contrôles en se faisant discrets pendant la matinée, moment de la journée où les agents effectuent leur ronde. Les autorités municipales s'avouent par ailleurs conscientes de l'extrême précarité de ces marchands, de leur supériorité numérique et de l'insuffisance des moyens dont ils disposent pour faire respecter la loi. Mais en 2002, le Secrétariat de la capitale, qui rend responsables les marchands ambulants des problèmes d'encombrement et d'hygiène, redouble de coercition (contrôles plus nombreux et plus sévères) et projette d'aménager quelques lieux spécifiques à ce type d'activités (Destremau, 2001). En cherchant à circonscrire spatialement ces individus dans des marchés isolés des quartiers commerçants les plus fréquentés et soumis à une réglementation stricte (redevance de location de l'espace commercial et participation aux frais de nettoyage), les autorités municipales offrent une alternative si peu satisfaisante qu'elle est refusée par la majorité des marchands ambulants. Dès lors, les marchands informels entrent en résistance et les agents du Secrétariat de la capitale se montrent moins conciliants ; leurs rapports sont de plus en plus conflictuels. Cela accentue le phénomène ségrégatif au plan social comme au plan spatial. D'une part, les tensions augmentent au sein de la communauté des vendeurs de rue, entre ceux dont l'activité demeure tolérée, soit en l'absence de réglementation soit grâce à un accord tacite passé avec les marchands du souk, et ceux qui sont contraints de basculer dans le non-droit. Ceux-là continuent cependant à exercer leur métier, en disposant sur bâche ou carton, sur un emplacement dégagé, un stock restreint de marchandises qu'ils doivent être prêts à remballer rapidement en cas de contrôle. D'autre part, les quartiers centraux sont peu à peu délaissés par le commerce de rue. On y assiste à un net recul de l'activité informelle et à son transfert vers la périphérie, où les contrôles sont plus rares. Les vendeurs de rue suivent donc l'évolution urbaine en général. Mais ils contribuent aussi, par leur installation massive en périphérie, à exposer certains quartiers périphériques à un risque de développement d'une certaine forme d'illégalité. Pourtant,

---

rigoureux et point par point du texte s'avère donc rapidement illusoire. Il devient ainsi fréquemment prétexte à légitimer des actions qui dépassent son cadre juridique, comme par exemple les tentatives d'expulsion de la mendicité ou du commerce du *qât*.

[275] Texte de loi traduit et cité par B. Destremau (2001 : 127).

cette économie compose aujourd'hui l'essentiel de l'activité marchande de ces nouveaux espaces urbains.

D. Le redéploiement des activités dans l'espace

Les enquêtes effectuées sur le terrain font état de l'insertion des activités économiques, simultanément aux autres composantes de la vie urbaine, dans une forte dynamique de périphérisation.

1. La nouvelle géographie des activités

La géographie des activités a donc connu de profonds changements au cours des dernières décennies. La dissémination des fonctions économiques dans l'espace urbain a provoqué une déspécialisation fonctionnelle des différentes parties de la ville. Jusque dans les années 1980 en effet, les regroupements d'activités par spécialités s'effectuaient sur le mode des aménagements soukiers. Depuis, les acteurs économiques doivent faire en fonction de la disponibilité des réserves foncières et d'une concurrence de plus en plus rude. La conjoncture actuelle entraîne alors un éclatement des zones d'activités ainsi qu'une occupation d'espaces de plus en plus excentrés. Seules les activités industrielles « semi-lourdes », relativement circonscrites dans les secteurs Nord de la ville, demeurent concernées par une certaine forme de zonage. Cela peut s'expliquer de plusieurs façons. Les deux grandes usines de la ville (centrale électrique et filature de coton) ont tout d'abord constitué un point d'appel. De nombreuses petites et moyennes entreprises, indirectement liées à ces usines, se sont installées à proximité, profitant ainsi d'une forme d'économie d'échelle. Ensuite, l'urbanisation des secteurs Nord a été plus tardive qu'au sud et à l'ouest de la ville, des secteurs mieux connectés aux grands axes de communication nationaux et dont les sites offrent moins de contraintes[276]. Ainsi, les activités industrielles fortement consommatrices d'espace (stockage de matériaux, etc.) s'implantent encore aujourd'hui dans les secteurs Nord moins urbanisés. En dernier lieu, la sous-industrialisation de la ville de Sanaa[277] n'a pas donné lieu à un mouvement majeur des activités industrielles, délocalisation ou création d'une nouvelle zone d'activités par exemple, comme cela peut être le cas dans de nombreuses villes des pays en développement.

En revanche, les petites industries ont été touchées par un mouvement important, essentiellement centrifuge. La multiplication, au cours des dernières trois décennies, des petites fabriques de matériaux de construction et des ateliers de réparation automobile

[276] Au nord de Sanaa, l'élargissement du lit du *wâdî* Sâyila rend inondables la plupart des quartiers d'habitations implantés à proximité.
[277] Cf. Ch. 2, II, A.

impulse, dans les quartiers périphériques où ils s'implantent, un rapide développement de l'activité économique en général. Deux raisons poussent les chefs de ces entreprises à se déplacer en périphérie de la ville. D'une part le développement de la motorisation encourage les établissements à s'éloigner des quartiers centraux. Le mouvement s'amorce au milieu des années 1990. Un établissement sur trois installé aujourd'hui en périphérie est issu d'une activité antérieurement implantée dans les quartiers centraux et péricentraux. Ces délocalisations répondent par ailleurs aux exigences de consommation d'espace. Elles présentent également des avantages financiers (prix du foncier moins élevé). D'autre part les pouvoirs publics mènent la vie dure aux petites industries et fabriques localisées dans les quartiers centraux. Créatrices de nuisances (sonores, hygiéniques, olfactives), elles font l'objet d'une augmentation de taxes en tous genres et d'autres formes de répression. Il s'agit là d'un argument récurrent dans les témoignages des entrepreneurs justifiant leur déménagement en périphérie. Ainsi, deux séries de lieux polarisent ce type d'activités à Sanaa. Il s'agit d'abord de la partie la plus périphérique des grandes artères de la ville : au Sud, les rues de Ta'izz et de Khawlân, au Nord, les routes de 'Amrân et de l'aéroport (khaṭṭ al-Maṭâr). Situés en bordure immédiate des voies, les ateliers et fabriques misent sur l'accessibilité et la visibilité. Ils se rendent donc dépendants, de tous points de vue, des automobiles et des automobilistes. Ensuite, les entrées de la ville se constituent aussi en pôles de prédilection pour ces petites entreprises, notamment pour celles de la mécanique automobile (entretien, réparation, vente ou fabrication de pièces détachées, etc.). Les établissements y sont alors plus concentrés mais aussi plus exposés à la concurrence. Pour autant, l'activité semble battre son plein, grâce à l'hyper-fréquentation de ces lieux et à leur importance en tant que gare routière et point de rupture de charge[278]. Ces petits établissements contribuent enfin à faire naître une micro-spécialisation fonctionnelle non négligeable – et à drainer par conséquent une clientèle élargie – dans ces entrées de ville pourtant dominées par le commerce de détail. À 'Aṣir, actuelle entrée Ouest du Grand Sanaa, six ateliers de mécanique automobile situés face à la gare de taxis collectifs se partagent ainsi le marché.

La localisation du commerce de détail présente des similitudes avec ce qui vient d'être observé au sujet des petites industries et des fabriques artisanales : investissement massif des entrées de ville et occupation linéaire des grands axes de circulation. Toutefois, deux éléments les en distinguent franchement et rendent leur cartographie plus délicate à établir. Dans un premier temps, l'implantation commerciale n'est pas restreinte à quelques axes ou quartiers importants mais concerne la quasi-totalité des espaces bâtis de la ville. Comme le constate A. Iskander (2001 : 180), il n'y a pas, entre les différents quartiers de la ville, de grand écart dans le taux d'occupation de l'espace par les activités

[278] Cf. Ch. 4, II.

commerciales : en 1999, le taux variait de 13 % à 22 % selon les secteurs de l'agglomération[279]. Dans un second temps, le commerce est en proie à une complexification des stratégies de localisation dans la ville et à une rotation des activités, plus forte que pour tout autre secteur[280]. En effet, l'augmentation de la concurrence et la diversification des modes de consommation poussent les acteurs du commerce de détail à jouer de finesse autant dans la constitution de leurs réseaux (partenaires, clientèle) que dans le choix de leur lieu d'implantation. Parallèlement au commerce de détail, les souks repoussent les limites de leurs périmètres initiaux. Outre le souk al-Milḥ de la vieille ville qui, bien qu'ayant perdu son monopole commercial, demeure toujours très actif, les souks les plus importants sont aujourd'hui ceux des quartiers péricentraux de Ḥaṣaba et Shumayla. Suivent ensuite les souks des nouvelles entrées de la ville, d'existence ancienne mais d'extension plus récente, tels que Madhbaḥ et Dâr Salm. À cette liste s'ajoute la multitude de petits souks (moins d'une centaine de vendeurs), souvent d'initiative privée, qui apparaissent ça et là dans les nouveaux quartiers de la ville et plus précisément au Nord et au Sud[281]. Enfin on dénombre une dizaine de supermarchés (accolés ou non à une galerie marchande). La plupart d'entre eux se situent à proximité des voies commerçantes du centre-ville ou dans les environs du quartier Ḥadda. Grâce notamment à cette fonction commerciale moderne, le quartier Ḥadda tend à s'affirmer assez nettement comme le nouveau centre tertiaire de la ville. Les nombreuses banques, agences de voyages, concessions automobiles, hôtels et restaurants haut de gamme, sans oublier les ministères, confèrent à ce quartier relié au centre-ville par un continuum urbain une position tout à fait singulière dans l'espace économique de la capitale yéménite.

En centre-ville enfin, la fonction économique reste très présente (malgré une certaine dévitalisation actuelle, déjà constatée[282]), notamment autour des espaces portiers de la ville (Bâb al-Yaman, Bâb Shu'ûb, Bâb al-Sabâḥ) qui se caractérisent par une activité très hétérogène mêlant administrations, gares routières, commerces de biens de consommation et produits soukiers[283].

---

[279] Ce taux a largement augmenté aujourd'hui en raison de l'élargissement des périmètres des principaux souks et du développement des autres formes commerciales (échoppes et grandes surfaces). Malheureusement, nous ne disposons pas d'outils (photographies aériennes de qualité par exemple) nous permettant d'actualiser les données obtenues par les enquêtes quantitatives d'A. Iskander (2001).

[280] Cf. Ch. 5, II, A, 2.

[281] Cf. Ch. 4.

[282] Cf. Ch. 1, I, C, 1.

[283] Cf. Ch. 1, I, C, 3.

2. Expansion ou déplacement des activités économiques ?

L'essai de géographie des activités à Sanaa confirme un investissement massif des espaces périphériques par les acteurs de tous les secteurs économiques. Ces quartiers se prêtent visiblement bien à l'expression d'une économie en voie de modernisation comme le révèlent les différentes stratégies de localisation basées sur la motorisation, l'accessibilité et la concurrence[284]. Mais, certains de ces espaces se constituent également en récepteurs d'activités qui ne trouvent plus leur place en centre-ville. Ainsi, qu'ils fassent l'objet d'une appropriation volontaire ou contrainte, les quartiers périphériques de Sanaa sont avant toutes choses des lieux de vie économique. Va-t-on par conséquent vers une décentration de la fonction économique à Sanaa ? Sanaa se rapproche-t-elle de ce qui est observé dans les cités des grandes « démocraties industrielles » (Di Méo, 1988) ? En réalité, le tissu économique sanaani étant dominé par les petites entreprises privées, on n'assiste pas réellement à un phénomène d'exurbanisation générale de l'économie tel qu'il a pu prendre effet dans les pays occidentaux par exemple. La délocalisation de certaines entreprises de petite taille n'a pas engendré de friches industrielles ou commerciales – sauf peut-être, toutes proportions gardées, si l'on compte le nombre de caravansérails dégradés et inoccupés de la vieille ville[285]. Les locaux laissés vacants par une délocalisation sont en général récupérés par une autre activité commerciale, quitte à ce que lesdits locaux soient divisés en plusieurs petits commerces, de biens de consommation par exemple. Ainsi la désaffection des quartiers centraux n'est pas totale ; de même, les délocalisations vers la périphérie ne sont pas systématiques. Le développement de la ville représente certes une forte potentialité économique pour nombre d'acteurs implantés depuis plusieurs années dans les quartiers centraux mais c'est souvent en tant que moyen d'envisager une extension d'activité, plutôt que dans le cadre d'une simple délocalisation. C'est le cas par exemple de certains fabricants de matelas de Sûq al-Qâ', dans l'ancien quartier juif, qui ont acheté des locaux d'entreposage au nord de la ville[286]. De même, le développement de nouveaux quartiers a permis à certains commerçants d'effectuer un « dédoublement » de leur activité entre deux quartiers de la ville, du centre vers la périphérie dans la plupart des cas. L'exemple d'un couturier-tisserand de la rue Jamîl, qui a confié à son fils la gérance d'un second local dédié à la même activité, situé dans le quartier Ḥadda, est à ce titre, significatif. Par ailleurs, les potentialités économiques des espaces périphériques s'observent aussi par le développement des capacités entrepreneuriales des individus. Ainsi, deux fonctionnaires

[284] Cf. Ch. 5, II, A, 2.

[285] Au début des années 1990, seuls sept caravansérails sur les trente-trois que compte Sûq al-Milḥ étaient toujours fonctionnels (Al-Weshali, 1991).

[286] Ce phénomène d'éclatement des lieux d'activité n'est pas rare à Sanaa. Il influe considérablement sur l'intensité des mobilités professionnelles quotidiennes dans la ville (cf. Ch. 6. I, A, 2).

résidents dans le quartier Madhbaḥ, témoins de l'extension du campus universitaire sur les franges de celui-ci, y ont ouvert en 2006 un café internet. Ces entreprises improvisées et opportunistes ne sont pas non plus un fait rare à Sanaa. Elles révèlent la vitalité des différents marchés économiques des quartiers périphériques en développement. Leur fréquence, ajoutée aux autres cas susmentionnés, implique par ailleurs de nuancer l'ampleur de la décentration de la fonction économique. On assiste plutôt à un éclatement des territoires de l'économie urbaine et à une expansion spatiale sans précédent de la fonction économique au sens large. Les récentes évolutions enregistrées par les activités économiques confirment ainsi qu'il se dessine à Sanaa une organisation multipolaire[287]. Et si la vitalité générale du marché empêche les quartiers centraux de se démunir de leurs fonctions économiques, on relève toutefois quelques mouvements centrifuges d'entreprises qui visent à renforcer la spécialisation fonctionnelle des différents pôles économiques de la ville. Le départ, depuis le début des années 2000, de certaines banques, agences de voyage, compagnies d'assurance et sociétés internationales, anciennement situées entre la place al-Taḥrîr, la rue al-Zubayrî et Bâb al-Yaman, vers le quartier Ḥadda, s'insère dans ce mouvement. Les bureaux des compagnies aériennes *Syrianair* et *Qatar airlines*, la banque *Crédit Agricole Indosuez* et l'agence de voyages *Arabian Horizons* ont rejoint ce mouvement entre 2002 et 2005. Leurs précédents locaux ont tous retrouvé une fonction économique, ce qui nous invite une nouvelle fois à relativiser l'importance de la dévitalisation économique du centre-ville. Cependant, les nouvelles activités installées en lieu et place des enseignes susmentionnées sont de catégorie plus banale, épicerie pour la première, pâtisserie pour la seconde, etc.

Finalement, l'expansion spatiale de la fonction économique, indéniable depuis quelques années, se déroule dans le cadre d'une structuration en différents espaces polarisants. L'affirmation de spécialités fonctionnelles au sein de chacun de ces pôles n'entraîne pas de décentration radicale de l'économie urbaine mais contribuerait plutôt à amoindrir la part d'établissements à forte valeur ajoutée ou de services rares dans les espaces centraux.

[287] Cf. Ch. 1, III, C.

III. LE COMMERCE COMME PRINCIPAL MOTEUR DE DEVELOPPEMENT

Les analyses micro-économiques révèlent que les activités commerciales représentent l'essentiel de l'économie urbaine. Le propos de ce sous-chapitre est de montrer que, par son développement fulgurant au cours de ces dernières années et par sa déclinaison en de nombreuses formes, le commerce joue un rôle primordial dans le processus amorcé de métropolisation à Sanaa. Par ailleurs, il agit de manière déterminante sur les reconfigurations territoriales engagées aujourd'hui. « Le commerce, par sa très grande réactivité aux changements, apparaît comme un révélateur pertinent des mutations et des paradoxes qui affectent la dynamique des territoires » (Bondue, 2000 : 100). Plus généralement, l'évolution des activités commerciales explique en partie la réorganisation actuelle de l'espace urbain de la capitale[288]. La typologie des formes commerciales en présence dans le Grand Sanaa, dressée en fin de ce sous-chapitre, devrait nous aider, d'une part, à prendre la mesure de l'occupation du sol par les activités commerciales et, d'autre part, à effectuer un premier repérage des concentrations de commerce dans la ville, comme phénomène à fort potentiel de centralité[289].

A. Entre « soukalisation » et mondialisation : analyse des logiques marchandes actuelles à Sanaa

1. Un développement commercial fulgurant et protéiforme

À l'époque préislamique, Sanaa était un centre de peuplement constitué autour de marchés situés au carrefour de différentes routes caravanières[290]. Bien vite, les marchés

---

[288] L'influence du commerce sur la structure des villes est un fait marquant, au Nord comme au Sud. Qu'elle soit le fait de la libéralisation économique dans les pays occidentaux, en donnant naissance à la « ville franchisée » (Mangin, 2004) ou celui des mutations socio-économiques dans les pays en développement – entrée dans la mondialisation d'un côté et développement du secteur informel de l'autre (Osmont, Goldblum, 2003 ; Bernard, 1991) –, cette influence est indéniable.

[289] Il faudra donc opter pour une approche spatiale du commerce, en le considérant comme un équipement du territoire. Pour être complet, J.-P. Bondue (2000 : 98-99) préconise d'analyser à la fois l'encadrement commercial du territoire, la constitution de « nodules, d'agrégats et de pôles commerciaux », et « l'impact de cette multipolarisation commerciale sur les espaces interstitiels ». Il précise que « le processus cumulatif de cristallisation des activités commerciales sur certaines villes (les métropoles) et sur certains sites (les nœuds d'échanges) développe de nouvelles centralités mais affaiblit du même coup le tissu économique et social des espaces intermédiaires (faubourgs et banlieues, bourgs et petits centres en milieu rural, centres de ville moyenne) » (*op. cit.*). Bien que la situation de ces nouveaux espaces intermédiaires émergeant à Sanaa ne soit que peu renseignée dans cette thèse, nous ne perdons pas de vue qu'ils sont une résultante bien réelle du processus de multipolarisation commerciale.

[290] En réalité, c'est toute la péninsule arabique qui profite du rôle dynamisant des échanges commerçants : « Dès le VI^{ème} siècle avant J.-C., dans cet espace moyen-oriental qui va de la Syrie à l'océan Indien, on assistait à une sorte de ballet, les tribus du Sud déferlant vers le Nord dont les habitants prenaient, à leur

destinés aux voyageurs se pérennisent et détiennent une place centrale dans la région. La fonction commerciale de Sanaa n'a cessé de se développer, au fil des grandes phases d'urbanisation des époques préislamiques, islamiques et médiévales[291]. Pourtant, le commerce au Yémen ne s'imposait pas de fait. J. Chelhod (1985), qui a étudié les grandes évolutions de l'ordre social du pays, explique que les marchands ont longtemps été déconsidérés par les autres catégories sociales et professionnelles, qui estimaient que l'activité mercantile était avilissante. Jugé indigne par la noblesse (depuis les Sabéens[292]) et regardé de haut par les gens des tribus des hauts plateaux, le commerçant est méprisé et son activité décriée. Mais, à Sanaa, l'influence tribale se fait moins sentir et l'ancien ordre social a donc également moins de poids[293]. Les commerçants jouissent alors d'un meilleur statut et l'enrichissement individuel supprime les barrières entre les catégories sociales. Ainsi, comme le rappelle J. Chelhod (1991 : 82), « pour échapper à l'étau qui l'enserre, le commerçant, comme l'artisan, trouve le salut dans l'exode. Pour que le négoce s'épanouisse il lui faut un milieu approprié, un marché permanent et polyvalent, un centre qui groupe l'ensemble des activités commerciales et artisanales, bien différent de la foire hebdomadaire spéciale au milieu rural. La ville, plus apte à l'épanouissement du commerce que la campagne, donne au marchand sa revanche grâce à la puissance que confère l'argent ». La ville de Sanaa donne ainsi naissance à une nouvelle bourgeoisie des affaires qui s'épanouit pleinement au moment de la Révolution yéménite. Par ailleurs, les nouvelles professions apparues avec l'introduction des modes de vie occidentaux (chauffeur de taxi, photographe, électricien, etc.) se fondent aisément dans le paysage social et économique de la ville.

Ainsi, la reconsidération du statut social du commerçant (moins évidente pour les métiers qui s'inscrivent dans une tradition « ancestrale », comme les barbiers et les cordonniers par exemple) et l'émergence de nouvelles professions spécifiquement urbaines entraînent une croissance massive de la fonction commerciale à Sanaa. Les activités captent une population beaucoup plus large et socialement plus hétérogène. De plus, l'intensification des migrations vers la capitale se traduit par un développement encore plus important des zones et des secteurs du commerce à Sanaa. L'augmentation de la consommation du *qât* à Sanaa rend son commerce très dynamique ; il est essentiellement le fait de ces populations venues du monde rural. L'activité commerciale, quelle qu'elle soit, de l'ouverture d'une boutique à l'acquisition de stocks de produits ruraux bruts à vendre en souk, est la finalité professionnelle de la plupart des nouveaux

---

tour, la route du Sud. À l'origine de ce vaste mouvement de va-et-vient, il y avait le commerce » (Chelhod, 1991 : 77).

[291] Voir la thèse d'E.Vallet (2006), sur les marchands à l'époque rasûlide (médiévale) au Yémen.

[292] Habitants du Royaume préislamique de Saba.

[293] Cf. Ch. 1, I, A.

arrivants. La poursuite de l'ouverture économique du pays, quant à elle, place la consommation au centre des préoccupations des citadins et contribue à l'accélération de l'extension du marché.

La combinaison de ces différents facteurs de développement du commerce engendre une « surreprésentation » des activités marchandes dans l'espace urbain de la capitale, qui se traduit concrètement de plusieurs manières. Premièrement, les formes commerciales se diversifient. Le souk n'a plus le monopole des actes marchands. En effet, le commerce de détail « hors souk » a littéralement explosé dans les années 1990. De même, le nombre de grandes et moyennes surfaces, spécialisées ou non, est en constante augmentation depuis la fin des années 1990[294]. Deuxièmement, le développement du commerce a pour corollaire l'intensification de crises, plus ou moins graves, qui affectent le secteur, notamment à travers la multiplication des formes de concurrence et la généralisation des importations, qui fragilisent les productions nationales et l'artisanat traditionnel (Mermier, 1989b). Troisièmement, la part d'acteurs d'un secteur informel qui apparaissent soit dans le cadre du processus de soukalisation, soit dans le cadre d'une économie plus franchement parallèle (commerce illégal), augmente proportionnellement au développement du commerce à Sanaa. Nous détaillerons plus loin ce qui compose précisément ce secteur[295].

Le succès du développement commercial à Sanaa s'explique donc par l'extraordinaire diversité des formes marchandes, mais aussi par l'adaptabilité des activités au tissu urbain et, enfin, par le rôle central qu'elles jouent dans les procédures d'aménagement. La dynamique commerciale repose avant toute chose sur la bonne santé économique des structures marchandes traditionnelles, les souks. Outre l'importance du souk de la vieille ville, l'un des plus vieux marchés urbains de la péninsule arabique, Sanaa se distingue de bien d'autres villes du Monde arabe par la propagation du souk, de sa culture et de son système juridique dans les espaces périphériques de la ville[296]. Si les souks de Sanaa ont connu une série de changements structurels et de recompositions sociales en lien avec la libéralisation de l'économie yéménite, comme nous le rappelle F. Mermier (1991), cela n'altère visiblement plus aujourd'hui l'intensité des échanges qui y ont cours. En dehors des périmètres des souks – dont le flou ne peut d'ailleurs que nous interroger –, le commerce actuel tire son dynamisme de la multiplication des magasins individuels (petites boutiques). La modernisation des pratiques marchandes et l'étalement de l'urbanisation en sont les principaux facteurs. Les supermarchés rencontrent un succès

[294] Cf. Ch. 2, III, B.

[295] Cf. Ch. 2, III, A, 3.

[296] Si les points de différence et de discontinuité sont nombreux entre la vieille ville et sa périphérie (ruptures architecturales, changements dans le rapport identitaire à l'espace, etc.), les souks constituent bien l'élément majeur d'unité et de continuité d'organisation de l'espace urbain (cf. Ch. 7, I, B, 1).

tout aussi franc, qu'ils prennent la forme de moyennes surfaces à rayons multiples, d'émanation endogène, ou de grandes surfaces franchisées (multinationales saoudiennes ou chinoises). Notons alors, avant d'observer plus loin les rapports entre les acteurs de ces différentes formes commerciales, que le phénomène de concurrence n'est pas *a priori* lié à la diversification de ces dernières. Nos enquêtes font au contraire état d'une forte complémentarité entre les souks, les magasins individuels et les grandes surfaces[297], complémentarité confortée également par les pratiques des citadins[298]. Par ailleurs, dans sa structure morphologique, héritée comme moderne, Sanaa apparaît comme une ville de commerces par excellence. L'architecture contemporaine qui prévoit la possibilité (dimensions *ad hoc*) d'ouverture d'un commerce en lieu et place des rez-de-chaussée des immeubles, l'atteste. Il en est de même en ce qui concerne l'architecture « traditionnelle » et l'utilisation à des fins commerciales des petites pièces destinées autrefois à l'hébergement des bêtes, voire à l'évacuation sanitaire. Sont-ce alors les activités commerciales qui s'adaptent à la morphologie urbaine ou bien le contraire ? Le rapport est vraisemblablement réciproque et l'ensemble tissu urbain/activités commerciales se trouve au cœur du système urbain sanaani et de son organisation spatiale. C'est à travers la production des nouveaux quartiers de la ville que ce système se donne le mieux à voir. Souvent, les installations commerciales (souks, alignement de boutiques, etc.) précèdent la construction des habitations et l'arrivée des équipements et des réseaux techniques. La plupart des échoppes sont par exemple fonctionnelles avant l'achèvement des étages supérieurs des bâtiments. Ainsi, l'urbanisation se déploie autour de ces éléments commerciaux en leur conférant une fonction d'appel des autres fonctions urbaines et de moteur général de développement[299]. Le commerce constitue l'essence des quartiers périphériques et détermine la position de ceux-ci dans le système des centralités sanaanies.

2. Nouvelles tendances : pratiques mondialisées et développement des micro-entreprises

Des logiques marchandes réellement nouvelles sont apparues avec l'intensification des liens de l'économie yéménite avec le marché mondial. Elles modifient la structure des souks et facilitent l'émergence des autres formes commerciales. Elles influent par ailleurs fortement sur les pratiques professionnelles et sociales. F. Mermier est celui qui a le mieux décrit les changements survenus dans les souks de la ville depuis

[297] Cf. Ch. 5, II, A.

[298] En se modernisant et en se diversifiant, le commerce local se révèle capable de s'adapter aux changements qui touchent l'offre et la demande au cours des dernières années. Ce phénomène n'est pas propre à Sanaa. Dans le cas de Tunis, J.-M. Miossec (1990) a montré que le secteur commercial est ainsi resté dynamique malgré les fortes crises économiques traversées par la ville au cours de son évolution contemporaine.

[299] Cf. Ch. 5, II, A, 1.

l'instauration de la République. Il explique que « la dépendance croissante envers les produits importés de l'étranger et l'irruption massive de nouveaux biens de consommation rendirent caduques de nombreuses activités artisanales et firent dépérir certains commerces traditionnels » (Mermier, 1991 : 146). Les souks des relieurs, des chaudronniers et des teinturiers n'ont par exemple plus qu'une existence anecdotique[300]. De même, les sociabilités entre les marchands d'un même souk ont également souffert d'une certaine normalisation des pratiques professionnelles, comme l'a indiqué le même auteur dans un autre article qui fait notamment état des changements survenus dans le souk des forgerons suite à l'importation d'outils agricoles. En effet, « la pratique d'un métier ne conduit plus obligatoirement au partage des conduites de sociabilité qui afféraient à l'ensemble de la communauté professionnelle » (Mermier, 1989b : 158). Cependant, les effets en termes de dynamisation de l'activité commerciale et donc d'adaptation à la modernisation de l'économie – ce qu'il nous intéresse de comprendre ici – sont nombreux. D'une part, certains artisans-commerçants (cordiers, fabricants de narguilés, etc.) ont pu conserver leur spécialisation tout en pratiquant l'importation. Se libérant ainsi des contraintes de production, ils se sont transformés en commerçants à part entière et consacrent plus de temps à concevoir des stratégies de modernisation et d'agrandissement de leur propre activité et, éventuellement, de diversification de leur gamme de produits grâce à la multiplication des flux d'importation. D'autre part, les souks sont de plus en plus touchés par des formes d'interpénétration économique qui se manifestent d'un côté, comme nous le signifiions plus haut, par l'arrivée de nouveaux commerçants issus du monde rural (ce qui relance la consommation de certains produits comme le *qât*, les céréales mais aussi les étoffes), et de l'autre par des collaborations entre les marchands du souk et une nouvelle génération de commerçants directement issue de la libéralisation des échanges. Ainsi, les changeurs de devises, les vendeurs de chaussures fabriquées en Chine et autres vendeurs de ceintures en cuir taïwanaises composent abondamment le souk al-Milḥ. Leur intégration aux activités du souk peut même aller jusqu'à la création de partenariats à proprement parler, comme c'est le cas à Bâb al-Yaman, entre les fabricants de poignards (*jambiyya*) et les vendeurs de ceinture et de cartouchières importées de Chine[301]. Ce sont précisément ces hybridations, rencontres entre différentes formes de vente, différentes méthodes et conceptions de l'acte marchand et différentes représentations, qui ont permis de donner une existence économique aux souks dans les quartiers périphériques, y compris les plus « modernes », tels que Ḥadda.

[300] Depuis quelques années, les programmes d'aide au maintien de ces activités, qui s'inscrivent dans le cadre des politiques de sauvegarde du patrimoine matériel et immatériel, se multiplient. Sur le métier de relieur, voir M. Rubino (2006).

[301] Cf. R. Stadnicki (2006b) & Ch. 7, I, A.

Toutefois, l'apport de ces nouvelles logiques marchandes ne se limite pas aux espaces des souks. Le phénomène se manifeste le plus fortement dans l'apparition de nouvelles structures commerciales sur le marché économique local. À travers l'émergence, entre autres, des supermarchés, Sanaa montre un nouveau signe des effets de la mondialisation sur son organisation. Les logiques de la grande distribution se sont implantées sans grande difficulté à Sanaa. D'une part, les flux d'importation de marchandises diverses et variées, telles que l'ameublement et l'électroménager, commerces issus du boom de l'immobilier, sont antérieurs à l'arrivée des grandes surfaces. Un savoir-faire dans le domaine des échanges internationaux, qui s'est en particulier développé grâce aux liens commerciaux entre le Yémen et l'Arabie Saoudite, a donc facilité la greffe de ce type de commerce. D'autre part, la gestion du commerce de gros, à la base du fonctionnement des grandes et moyennes surfaces, est inscrite dans la tradition commerciale yéménite : les trente-trois caravansérails de la vieille ville encore indentifiables, bien qu'ayant perdu leur fonction au profit d'espaces de stockage plus pratiques en périphérie, l'attestent[302]. Là encore, l'hybridation des logiques est de rigueur. L'adoption de nouveaux comportements en phase avec la modernisation ne semble pas incompatible avec le maintien d'une certaine tradition économique. Au contraire, les correspondances sont fortes entre une économie urbaine qui repose sur le souk au sens large, possédant donc déjà la plupart des structures et des savoir-faire dans le domaine du commerce, et une économie commerçante moderne et normalisée[303]. Par conséquent, si le nombre de moyennes et grandes surfaces est encore assez limité à Sanaa, ce n'est pas tant dû à la résistance des acteurs à la modernité qu'à la succession des crises économiques et politiques majeures qui ont touché le pays jusqu'au milieu des années 1990, ainsi qu'à l'extrême pauvreté nationale. Aujourd'hui, la reprise de la coopération saoudo-yéménite et la densification des échanges avec la Chine pourraient bien avoir des répercussions sur le secteur du commerce. L'ouverture d'un grand magasin non alimentaire (prêt-à-porter et accessoires fabriqués en Chine) sur le boulevard Sittîn, premier du genre à Sanaa, en est un bon symptôme.

En dernier lieu, le commerce local est fortement marqué par le développement des initiatives entrepreneuriales individuelles. Ce phénomène, qui n'est pas étranger au processus de modernisation et à l'émancipation des individus des structures sociales et familiales traditionnelles, se traduit essentiellement par l'augmentation des créations de micro-entreprises. Un tissu important de petites entreprises d'émanation récente s'est constitué à Sanaa, en rapport, une fois encore, avec le boom foncier et immobilier. C'est

[302] X. de Planhol (1982) a même écrit que l'association topographique du commerce de gros et du commerce de détail était une particularité des souks et des bazars des villes dites arabo-islamiques.

[303] Dans son étude sur la modernisation des économies des pays arabes du Golfe, au titre évocateur : « Du cadi au caddie », Y. Schemeil (1982) a également constaté ces correspondances et ces compatibilités.

bien une preuve de la corrélation qui existe entre la hausse des revenus, l'accès à la propriété et les créations d'entreprises. Ces dernières sont par ailleurs le fruit de l'émigration vers l'Arabie Saoudite qui aboutit à une volonté de renouveler le « genre économique » et le statut juridique des activités. L'inventaire des activités, réalisé par la Chambre de Commerce et d'Industrie, recensées comme « sociétés à capital économique » (Republic of Yemen, 2006a) s'épaissit en effet d'année en année depuis les années 1980. Conséquemment, les ouvertures de magasins spécialisés – au sein desquels les entrepreneurs affichent un réseau local de clients et fournisseurs bien développé, une bonne connaissance des circuits d'importation ainsi qu'une maîtrise non négligeable des outils de communication – se multiplient. Le patron du magasin d'ameublement situé au carrefour des rues al-Zubayrî et Ḥadda, qui emploie un fabriquant de matelas d'un souk voisin, mais qui dit *« préférer ce que font les Chinois aujourd'hui aux marchandises indiennes »*, tout en actualisant régulièrement sa page internet avec des photos de ses nouvelles rentrées, fait partie de cette nouvelle classe de micro-entrepreneurs qui composent le paysage commercial du nouveau Sanaa. Il incarne par ailleurs l'émergence d'une petite bourgeoisie des affaires dans l'économie locale, dont l'influence diffère toutefois selon les quartiers et leur composition sociale. Les individus qui la composent sont de plus en plus en phase avec le capitalisme, connectés aux réseaux internationaux, extériorisant toute forme de réussite économique et cherchant à s'affranchir de certains héritages des politiques protectionnistes des imams. Enfin, si ces individus, qui représentent le mieux l'émergence de comportements entrepreneuriaux modernes, ne sont encore présents que dans quelques lieux des quartiers plus aisés de la ville, nous voyons dans l'extraordinaire expansion actuelle du commerce de détail « en boutique » la preuve de la généralisation de ce mouvement à l'ensemble des couches socio-économiques.

3. Diversité et mobilité des activités marchandes informelles

Le secteur commercial informel, illustration d'une certaine dérégulation induite par l'ouverture brutale aux échanges et par l'introduction de nouvelles pratiques marchandes – comme nous le notions plus haut[304] –, est également le théâtre de changements structurels importants. Il s'adapte aux reconfigurations de l'espace urbain grâce à deux caractéristiques majeures : la diversité et la mobilité. Nous ne cherchons pas ici à minimiser l'importance des problèmes économiques et sociaux, tels que la hausse des prix de l'immobilier ou plus généralement la paupérisation des classes moyennes, phénomènes directement responsables de la montée du secteur informel, mais à mettre en lumière quelques avantages à exercer aujourd'hui à Sanaa une activité commerciale

[304] Cf. Ch. 2, II, C.

dite informelle. Plus que les avantages économiques et situationnels, certes revendiqués par certains acteurs du secteur informel dans leurs discours, ce sont les divers procédés d'ajustement à l'évolution du commerce local qu'ils mettent en œuvre, qui peuvent interroger.

D'une part, l'offre du commerce informel s'est considérablement diversifiée au cours de ces dernières années. Tandis qu'elle a longtemps été dominée par la vente de fruits et légumes provenant soit directement des campagnes environnantes soit des marchés de gros situés en périphérie, elle s'élargit aujourd'hui à de nombreux autres produits. Les fruits et légumes sont toujours très représentés, notamment sur les franges des principaux souks de la ville, mais ils sont concurrencés par la vente de tissus, de vêtements, de chaussures, de bijoux, de parfums, d'ustensiles de cuisine et même d'aliments préparés de type *fast food* (épis de maïs grillés, pommes de terre bouillies, œufs durs, etc.). B. Destremau (2001), à travers son étude originale sur les « brouettes de Sanaa », a déjà souligné « l'omniprésence et la polyvalence » du commerce informel. Cette diversification ne touche pas seulement la gamme de produits mais aussi les modalités de la vente et les types de structures. Par exemple, dans chaque rue passante de la ville, se multiplient les marchands pratiquant le prix unique (vente de plusieurs produits au même prix, 20, 50 ou 100 riyals[305]), la vente *flash* de lots constitués par le vendeur[306], ou encore l'hyperspécialisation (vente d'un seul produit de grande marque, souvent une confiserie, habituellement disponible en supermarché). Il y a bien là une preuve que le commerce informel s'adapte, à sa manière, à la modernité. De même, l'utilisation de supports variés (brouettes simples ou à plateau, cartons, bâches, toits de voiture, etc.) permet aux vendeurs une bonne gestion du rapport efficacité/déplacement/occupation de l'espace[307]. La diversification et la généralisation du commerce informel poussent ainsi progressivement les marchands de ce secteur vers une forme de « démarginalisation ». Celle-ci ne se vérifie pas tant au niveau de la reconnaissance juridique des marchands ambulants qu'à celui du taux d'occupation exponentiel des espaces marchands – et même publics – par le commerce informel, ainsi que par les différentes stratégies mises en œuvre pour attirer les consommateurs[308]. L'autre conséquence majeure est la complémentarité qui s'établit entre le commerce « officiel » et les marchands informels. Elle s'observe à la fois dans la proximité entre les « établissements », notamment aux abords des souks, et à travers une nouvelle preuve de l'adaptation au contexte économique existant : le

[305] 1, 2.5 ou 5 dollars en 2006.

[306] Association des trois ou quatre produits d'un même thème soldés par le vendeur.

[307] Cf. Fig. 25 & 26, p. 179.

[308] Dans certains quartiers très commerçants de la ville, comme Shumayla, l'activité informelle (ambulante, à la sauvette ou implantée dans des lieux non prévus à cet effet) représente plus de 50 % de l'activité commerciale (cf. Ch. 4, I, A.).

comblement des manques du commerce formel. Cela s'observe aussi bien dans les espaces où le commerce sédentaire est faiblement représenté (il est alors compensé par une abondance des marchands ambulants, ce qui a été le cas place al-Taḥrîr jusqu'au début des années 2000, avant l'application de la loi de Propreté publique[309]) que dans les espaces monofonctionnels (où la diversité est alors apportée par le commerce informel : vendeurs de confiseries de la rue Jamîl, entre les magasins de tissus, de vêtements et de parfums).

D'autre part, ce qui fait le succès du commerce ambulant et qui provoque sa propagation dans l'ensemble de l'espace urbain est l'atout de la mobilité. En effet, la portabilité des structures de vente et la petite taille des stocks de marchandises offrent la possibilité aux marchands de choisir un emplacement opportun et éventuellement d'en changer régulièrement. Ainsi, un même marchand peut décider de déballer sa marchandise dans la matinée à Bâb al-Yaman, à l'entrée de Sûq al-Milḥ, puis de la déplacer rue Jamîl à la tombée de la nuit, pour profiter de la forte et tardive fréquentation de cette artère commerçante. En outre, dans une ville où la mobilité touche les habitants eux-mêmes, à travers l'augmentation des migrations domicile/travail et des distances géographiques intra-urbaines[310], la vente ambulante parvient à innover. De nombreux vendeurs sont postés aux carrefours routiers et proposent des produits aux automobilistes sans que ceux-ci n'aient à descendre de voiture. La mobilité des marchands informels s'observe par ailleurs dans leur capacité à se constituer en pionniers de la transaction dans les espaces les plus nouvellement urbanisés. Ils mettent à profit la lenteur des procédures administratives qui sont contraignantes pour les acteurs du commerce « légal » quand ils veulent occuper en premier les lieux stratégiques des nouveaux quartiers. Ce fut le cas à Dâr Salm au début des années 2000. Certains s'y sont même sédentarisés, profitant de surcroît d'un aménagement spécifique (élargissement de l'axe routier, construction d'un rond-point surdimensionné) qui éloigne les commerçants installés en boutique des principales infrastructures (souk, route). En jouant ainsi avec les aménagements et en participant activement à la dynamique d'urbanisation, le commerce informel joue un rôle incontestable dans le processus de métropolisation. Les récents travaux de J. Monnet (2006 : 9) fournissent un éclairage théorique sur ce point. Il propose le néologisme « ambulantage » pour conceptualiser « l'espace instable des transactions et des interactions entre des vendeurs et des clients ambulants ». Il insiste sur le fait que le commerce de rue, ambulant ou informel, selon la désignation qu'on lui donne, est désormais corrélé aux grandes mutations de la vie urbaine. Ce commerce particulier implique en effet de plus en plus d'acteurs, met en scène des produits associés à la globalisation et à la

[309] Cf. Ch. 2, II, C.
[310] Cf. Ch. 6, I, A.

consommation de masse, change la relation marchand/client et contribue à créer une association consommation/circulation. Car c'est bien l'intensification des mobilités, résultante de la métropolisation, qui se trouve à l'origine de la croissance du commerce ambulant. L'auteur nous indique que le client, désormais, est lui aussi un « ambulant »[311]. La multiplication de ses déplacements dans la ville fait de lui un client potentiel du commerce informel. Celui-ci est par conséquent voué à prendre encore plus de place dans « les espaces de circulation, d'attente et de correspondance » (*op. cit.* : 18) qui pullulent notamment dans les villes en développement. Et J. Monnet de conclure : « Prendre l'ambulantage au sérieux implique de comprendre que la mobilité crée la possibilité pour tout lieu et tout passant de se transformer en espace-temps et en acteur d'une transaction » (*op. cit.* : 17).

Pour conclure, le développement du commerce informel à Sanaa révèle qu'il est devenu très difficile pour les classes sociales les moins favorisées d'accéder à un emploi stable et « légal ». Il traduit les dégradations des conditions de vie des travailleurs et les effets engendrés sur l'économie yéménite par les politiques de libéralisation et de dérégulation qui accompagnent l'avancée de la globalisation[312]. Toutefois, l'ajustement des formes et des modalités de vente au contexte socio-économique actuel offre une alternative commerciale non négligeable dans une ville qui s'organise de plus en plus en fonction de la mobilité des uns et des autres. Le commerce informel à Sanaa est donc un secteur créateur de richesses et d'emplois qui échappe aux lourdes charges fiscales mises en place par le gouvernement et qui s'adapte intelligemment aux nouveaux rapports que les citadins entretiennent avec l'espace urbain. Tout comme l'indique P. Adair (2002 : 17) à propos des villes du Maghreb, « il [le secteur informel] résulte de l'incapacité de l'État à satisfaire les aspirations des plus pauvres en les acculant à opérer en marge de la loi, et représente ainsi un régulateur social, soit encore un vivier d'initiatives qui sont l'expression du dynamisme entrepreneurial ». Il nous faudra ainsi, à l'instar d'A. Madoeuf (1997), considérer la présence de cette population dite marginale dans les quartiers qui nous mobilisent dans cette thèse comme un « indicateur de centralité ».

---

[311] L'émergence de la figure du « consommateur ambulant » fait l'objet d'un numéro thématique de la revue *Espaces et Sociétés* coordonné par J. Monnet et J.-F. Staszak, paru en 2008.

[312] Le Yémen, comme d'autres pays des « Suds », permet de saisir les contrastes entre la prospérité de certains marchés mondiaux et la vulnérabilité économique des populations actives dans les villes en développement. De nombreuses études de cas abondent dans ce sens dans le numéro 43 de la revue *Autrepart*.

Figure 25 : Vendeur à la sauvette à Bâb al-Sabâḥ

Figure 26 : Marchands ambulants à Shumayla

B. Typologie des espaces marchands

1. Les souks

Au vu de leur rôle dans la structuration des quartiers périphériques mais aussi à la lecture des travaux de F. Mermier, nous savons que les souks font partie intégrante de la société sanaanie. Ils sont un élément constituant, pourrait-on dire, de l'identité urbaine. Nous avons par ailleurs aussi montré que les souks étaient des vecteurs de sociabilités et que leur présence en périphérie de la ville dotait les nouveaux quartiers de vastes espaces publics (Stadnicki, 2004a). Avant de ré-approfondir ces questions[313], le propos est d'abord ici de dresser un tableau typologique des grands souks de Sanaa aujourd'hui. Le classement qui suit a été élaboré en croisant différentes données (nombre de marchands, degré de spécialisation, date des premières installations, localisation, transformations, logiques de production)[314] ; il confirme les multiples corrélations entre l'activité des souks et l'intensité de l'urbanisation des nouveaux quartiers de Sanaa. Les observations ont été menées au sein de la trentaine de souks les plus importants de la ville, répartis entre 10 quartiers différents[315]. Elles donnent lieu au classement suivant :

Le souk historique

Le souk al-Milḥ conserve sa place centrale dans l'organisation urbaine de Sanaa et dans la vie économique de la cité[316]. Le souk a connu diverses crises, notamment dues à la diminution de l'activité artisanale traditionnelle ou encore à sa morphologie, qui s'est révélée inadaptée aux nouveaux modes de fonctionnement (étroitesse des espaces de stockage, accès restreint aux automobiles). Malgré tout, son activité commerciale n'a pas faibli. Elle a même été relancée par le phénomène de soukalisation qui touche toutes les parties du souk, des artères les plus importantes aux espaces semi-privés des *ḥâra* et, surtout, par la constitution des portes de la vieille ville qui en commandent l'accès en véritables « ports urbains » (Eckert, 1991), ce qui augmente considérablement l'activité économique aux trois principales entrées du souk[317]. Le tourisme est également un facteur de développement économique qui a permis à certaines activités artisanales (fabriques de fourreaux de *jambiyya* par exemple) de se maintenir et à des commerces (antiquités, tissus, etc.) de se multiplier. À ces activités il faut ajouter les produits traditionnels (épices, fruits, produits manufacturés), la vente du *qât* et les changeurs de devises, encore nombreux aujourd'hui. Le souk accueille environ 2000 unités commerçantes (sans compter les

[313] Cf. Ch. 7, I, B, 1.
[314] Cf. Annexe 3, p. 577.
[315] Cf. Fig. 29, p. 193.
[316] Cf. Ch. 1, I, C, 2.
[317] Cf. Ch. 1, I, C, 3.

marchands ambulants et de rue) et 50 000 à 100 000 chalands par jour (Al-Weshali, 1991 et estimations personnelles).

Les autres souks du centre-ville

Le centre-ville de Sanaa, étendu à son extension ottomane, compte deux autres principaux souks : Bâb al-Sabâḥ et al-Qâ'. De dimensions modestes (une à deux centaines d'échoppes, limitées à quelques rues et placettes), ils sont tous deux localisés dans des zones résidentielles et commerçantes particulièrement denses, ce qui les contraint au resserrement spatial. Ils sont aussi relativement spécialisés : fruits, légumes, viande et *qât*.

Bien que faisant partie du tissu ancien de la ville, le souk de Bâb al-Sabâḥ en est séparé par le *wâdî* Sâyila. Il fait figure d'arrière-boutique de la zone commerciale centrale de la place al-Taḥrîr dont il assure aussi la jonction vers Sûq al-Milḥ. Ce souk est donc le fait d'une situation intermédiaire très profitable et de la forte densité de la population qui réside dans le quartier (Stadnicki, 2003).

Le souk d'al-Qâ' est quant à lui situé à l'emplacement de l'ancien quartier juif, à l'extrémité occidentale du centre-ville. Son existence est ancienne mais son expansion a été contrée par l'urbanisation fulgurante du secteur Ouest de Sanaa. Il est effectivement totalement ceinturé par certains des axes routiers les plus empruntés de la ville (rue Jamîl, rue al-Zubayrî et routes menant au quartier Bi'r al-'Azab). Ses établissements sont donc confinés sur un espace restreint. Le stationnement y est quasiment impossible mais le souk n'en demeure pas moins très fréquenté le matin, notamment en raison des bas prix proposés pour les produits de base et de la présence de nombreux vendeurs de *qât*.

Les souks majeurs

En dehors de Sûq al-Milḥ, la ville de Sanaa compte trois souks majeurs : al-Ḥaṣaba al-Markazî, Sûq Madhbaḥ, Sûq Shumayla. Il s'agit de souks relativement récents (20 à 30 ans), créés le plus souvent par les autorités gouvernementales (al-Ḥaṣaba al-Markazî), mais parfois loués à de puissants investisseurs privés (Sûq Madhbaḥ). Ce sont tous les trois d'anciens souks périphériques situés sur les grands axes routiers nationaux et qui ont longtemps fonctionné comme les marchés des entrées de Sanaa. Leur particularité est d'avoir induit l'urbanisation de Sanaa, à l'Ouest, au Nord et au Sud. Ils composent aujourd'hui les espaces péricentraux (voire périphériques pour Sûq Madhbaḥ) et en demeurent les poumons de la vie économique[318]. Ces trois souks sont très polyvalents, bien que dominés, comme l'est aussi le commerce de détail, par la vente de produits ruraux bruts (Sûq Madhbaḥ), de produits alimentaires transformés (al-Ḥaṣaba al-Markazî) et de vêtements importés (Sûq Shumayla). Al-Ḥaṣaba al-Markazî et Sûq Shumayla sont de

[318] Cf. Ch. 4, I & II.

dimensions à peu près équivalentes, avec près de 400 échoppes, autant de marchands de *qât* et plus de 200 vendeurs de rue pour le premier, et environ 500 échoppes, 200 vendeurs de rue et plus 100 marchands de *qât* pour le second. Sûq Madhbaḥ, le plus récent d'entre eux (fin des années 1980), compte plus d'une centaine d'échoppes, autant de marchands de *qât* et près de 300 véhicules qui assurent la vente en gros de fruits, une particularité de ce souk. Ces trois souks sont également bien dotés en structures d'accueil pour les immigrés ou habitants des provinces voisines (*lûkanda*, fumoirs et salles de *qât*) et représentent un vivier important de travailleurs journaliers. Enfin, ils ont pour point commun d'avoir engendré, au cours de ces dernières années, la création de souks secondaires dans leur aire d'influence directe[319], témoins de la saturation des établissements initiaux et du dynamisme de l'activité soukière en ces lieux. Ils sont en outre le théâtre de changements radicaux : travaux d'agrandissement, délocalisations de certains établissements, mouvements de privatisations, autant de symptômes des mutations urbaines contemporaines[320].

Les souks périphériques relancés par la croissance urbaine

Cette série comprend des souks de taille moyenne implantés en périphérie plus lointaine que les précédents mais dont les évolutions actuelles laissent présager un développement intensif dans les prochaines années. Situés dans le prolongement des souks précédents, 'Aṣir Sûq, Dâr Salm Sûq et le souk al-Manṭab de Dâris témoignent de l'étalement de l'urbanisation à l'Ouest, au Nord et au Sud. Anciens marchés destinés principalement aux voyageurs, leur rôle dans le développement des quartiers n'est pas anodin (attraction de fonctions diversifiées)[321]. Les établissements principaux ont une quinzaine d'années environ. Si les échoppes des établissements spécifiquement soukiers sont loin d'être toutes occupées[322], le nombre de boutiques placées sur les abords immédiats augmente quotidiennement, de même que le nombre de vendeurs de rue (70 à 'Aṣir, 150 à Dâris, 80 à Dâr Salm). Une autre preuve de leur développement réside dans l'apparition d'un phénomène également observé dans les souks majeurs, à savoir l'éclatement des établissements soukiers en plusieurs sites : c'est le cas à Dâris, où le souk au *qât* est séparé du marché général (alimentation, vêtements, etc.), lui-même séparé du souk spécialisé dans la fabrication et la vente de produits d'équipements de la maison (petit mobilier, moquettes, etc.), tous trois gérés par un concessionnaire privé. À ces souks s'ajoute Ḥadda Sûq. Situé à proximité de l'unique quartier plus ou moins planifié de la ville[323], il n'explique pas ici le développement de ce dernier. Souk et quartier d'habitation

[319] *Idem*.
[320] *Idem*.
[321] Cf. Ch. 4, II & III.
[322] Contraintes liées aux aménagements cloisonnés et enclavés des espaces soukiers (cf. Ch. 5, II, A).
[323] Cf. Ch. 5, I, A, 2.

sont en effet apparus simultanément. Son implantation révèle l'importance de la culture du souk, même dans un quartier qui se veut socialement différencié. Il compte une trentaine de marchands et 200 vendeurs de *qât*.

Les souks secondaires

Par souk secondaire il ne faut pas seulement comprendre un souk comportant un faible nombre de marchands, mais aussi des établissements ne générant pas particulièrement de flux élargis d'hommes ou de marchandises et ne jouant pas un rôle moteur dans l'économie locale. Plusieurs types de souks adhèrent à cette catégorie. Le souk de Hâyil, par exemple, situé au cœur d'un quartier excessivement densifié, se marginalise petit à petit sous l'effet de la montée du commerce moderne « en boutique ». L'espace qui lui est attribué a été sensiblement réduit entre 2002 et 2006 et les vendeurs de rue peinent à s'y installer. Les centres commerciaux modernes se sont par ailleurs multipliés dans le quartier. Quelques points de vente éparpillés, résidus de l'ancien souk du quartier vieux de 30 ans, subsistent malgré tout : l'un est dédié à la vente de vêtements (70 marchands de rue environ), l'autre à la vente de produits ruraux bruts (60 échoppes) et de *qât* (près de 300 marchands)[324].

Par ailleurs, certains souks doivent leur activité restreinte à leur situation ultrapériphérique. Sûq al-Sa'îd à Ḥizyaz, au bout de la route de Ta'izz, et Sûq Shamlân, situé dans la localité du même nom, à plusieurs kilomètres au-delà de Madhbaḥ, sont dans ce cas. Ils comptent pourtant parmi les souks les plus anciens de Sanaa, 40 ans pour le premier et 30 pour le second. En fait, il s'agit de souks de proximité destinés aux populations de ces deux localités qui sont d'anciens villages autonomes. Leur annexion au Grand Sanaa ainsi que le développement de l'automobile ont entraîné leur marginalisation au profit des marchés périphériques en expansion et désormais plus facilement accessibles, pour les marchands comme pour les clients.

Sûq Nuqûm, situé au pied de la montagne dans un des quartiers les moins bien intégrés à la ville[325], clôt cette catégorie. Il s'apparente à un souk rural (vente de bétail et de bois). 50 % de sa surface est inoccupée, l'offre commerçante y est peu diversifiée et la fréquentation en baisse.

Les nouveaux souks privés, détachés des souks principaux

L'éclatement des établissements soukiers, phénomène qui touche à la fois les souks majeurs et les souks relancés par l'urbanisation, provient de l'intrusion d'acteurs privés dans le secteur soukier. En marge des logiques entrepreneuriales qui se développent dans le secteur commercial moderne, des investisseurs se lancent dans la

[324] Cf. Ch. 4, I, C.
[325] Cf. Ch. 7, II, A, 3.

construction *ex nihilo* de petits souks en périphérie. Tous implantés dans des quartiers à fort rayonnement commercial, ces souks, majoritairement spécialisés dans la vente du *qât*, profitent de l'aire d'attraction des grands souks situés à leur proximité. Le marché au *qât* de Madhbaḥ, construit par un investisseur du nom de M. 'Abbâs, qui le gère encore aujourd'hui, en est un exemple pionnier[326]. Les marchands s'y battent pour obtenir un emplacement (dans un local ou au sol) qu'ils louent directement au propriétaire. Ceux de Dâris et de Dâr Salm fonctionnent sur le même modèle. Ils regroupent quelques dizaines d'échoppes qui encerclent un espace soigneusement aménagé et aéré censé accueillir marchands et clients dans un confort et une hygiène renforcés. Ces opérations se sont généralisées à d'autres produits depuis les années 2000. Le petit souk inauguré en 2007 par le riche investisseur Abû Luḥûm en est l'exemple le plus récent. Situé à quelques centaines de mètres des principaux établissements de Ḥaṣaba, il se compose de 20 échoppes (alimentation essentiellement) et de 20 vendeurs de *qât* de *« qualité supérieure »*, selon les dires de l'investisseur. L'accès aux vendeurs au sol y est par ailleurs limité. L'augmentation du nombre de souks de ce type génère plusieurs effets. Tout d'abord, en se détachant des souks principaux, ils en assurent les « répliques » et contribuent par conséquent au développement général de l'activité soukière des quartiers dans lesquels ils s'implantent. Ils sont ensuite un révélateur de la permanence d'une forme de l'identité urbaine sanaanie qui s'est forgée à travers le souk (Mermier 1997). Enfin, on retiendra deux points qui dépassent largement le cadre de cette analyse : ces établissements sont une illustration (tout comme le rachat de certains souks par des grands commerçants) assez précise de l'intervention des acteurs privés dans le domaine de la fabrication urbaine[327]. Ils annoncent par là-même les prémisses d'un renouvellement des modes de faire aux niveaux politiques et économiques, qui se traduisent ici dans le fonctionnement soukier.

2. Le petit commerce de détail

Le développement fulgurant du commerce de détail hors souk joue un rôle indéniable dans l'importance (pour ne pas dire la prépondérance) du commerce dans l'économie locale. Il est également, comme cela a déjà été dit, une preuve de l'évolution des pratiques marchandes, sous l'influence de ce que l'on nommera, pour simplifier, la modernisation[328]. De plus en plus de commerçants s'affranchissent en effet des normes sociales et des circuits économiques traditionnels pour affirmer leurs compétences entrepreneuriales individuelles. L'observation des mutations qui touchent le commerce de détail à Sanaa s'inscrit dans la continuité de l'analyse produite par les géographes

[326] Cf. Ch. 4, II, C.
[327] Cf. Ch. 5, II.
[328] Cf. Ch. 2, III, A.

R. Paddison, A.-M. Findlay et J. Dawson (1990 : 5) dans leur ouvrage majeur *Retailing Environments in Developing Countries*. Ces auteurs écrivent dans l'introduction : « Whilst there are strong conservative forces which ensure a degree of continuity in the retailing systems of developing countries, there are equally rapid changes taking place resulting mainly from the so-called modernisation of retailing through the import of western retail institutions and western types of consumer behaviours »[329]. Des contrastes forts se manifestent ainsi au sein du secteur, soit sous la forme de disparités entre les acteurs, soit parfois, comme le soulignent encore les auteurs britanniques, sous la forme d'hybridations qui résultent de l'interaction des différentes pratiques et cultures commerciales et, plus généralement, économiques. Il faut ainsi distinguer la petite échoppe qui s'ouvre au pied d'une maison familiale et le magasin plus spécialisé détaché du lieu de résidence de son gérant, employant du personnel, etc.[330].

Les quelques données générales sur les tendances du commerce de détail hors souk qui sont proposées ici proviennent du traitement des 635 questionnaires réalisés auprès de commerçants de 10 quartiers périphériques de Sanaa[331]. Plusieurs constats s'imposent. Il faut tout d'abord apprécier la grande variété de l'offre du commerce de détail, résultat de la supériorité numérique des très petites échoppes appelées *dukkân*[332] (20 à 40 m^2 en moyenne), contraignant les commerçants à la vente d'un seul type de produits[333]. En effet, le paysage se compose d'une vingtaine de familles de commerces qui contiennent chacune parfois 5 ou 6 spécialités. La répartition n'est cependant pas tout à fait égale, comme le révèle l'histogramme de la Fig. 27, p. 188. Le commerce d'alimentation (petites épiceries généralistes mais aussi vente de fruits et légumes frais et secs, épices, etc.) représente plus de 23,5 % des commerces situés dans les principaux quartiers périphériques. Un commerce sur quatre est dédié à l'alimentation, ce qui prouve que les souks n'ont plus le monopole de la vente des produits alimentaires[334]. L'étalement urbain et, donc, l'augmentation de la distance entre les zones d'habitations et les souks ont créé une forte demande en la matière. De même, les logiques

[329] « Tandis qu'il y a de puissantes forces conservatrices qui assurent un certain degré de continuité au système de vente, il y a des changements tout aussi rapides résultant principalement de la prétendue modernisation de la vente à travers l'importation de règles et d'habitudes de consommation occidentales ».

[330] L'organisation spatiale du commerce de détail, déjà rapidement évoquée (cf. Ch. 2, II, D & III, A, 1), sera explorée ultérieurement dans le cadre de l'analyse « quartier par quartier » (cf. Ch. 4). La carte de la Fig. 29 (p. 193) en donne néanmoins un premier aperçu.

[331] Précisons qu'il ne s'agit pas d'un comptage exhaustif des commerces mais d'un relevé semi-aléatoire effectué dans les centres de vie des quartiers périphériques étudiés. Le nombre élevé de questionnaires nous autorise cependant à formuler quelques commentaires généraux.

[332] Cf. Glossaire, p. 545.

[333] Rappelons que l'hyperspécialisation (choix d'un seul type de produit à commercialiser) est un héritage du système soukier traditionnel.

[334] Des témoignages permettent même de penser qu'il est parfois plus opportun d'être situé sur un axe important à proximité d'un souk qu'à l'intérieur même du périmètre du souk (cf. Ch. 5, II, A, 2).

d'implantation le long des axes de communication, de plus en plus fréquentés par les piétons et les automobilistes, tendent à concurrencer celle du regroupement qui a cours dans les souks.

Puis, trois grands types de commerces oscillent chacun autour de 10 % : la téléphonie (12,8 %), la restauration (9,1 %) et les matériaux de construction/réparation (9,1%). La forte représentation de ces commerces révèle des changements importants, de nature cependant différente. Le premier de ces commerces illustre bien cette adaptation à une forme de modernité que nous évoquions en liminaire. Certes, les moyens de communication ont pris plus d'importance au Yémen au cours de ces dernières années. Mais les locaux de cabines téléphoniques (taxiphones) sont bien plus présents dans les nouveaux quartiers qu'en vieille ville, dans les nouveaux espaces marchands que dans les souks – souks où le côtoiement plus régulier entre individus et entre acteurs économiques pouvait, et peut encore aujourd'hui, dans une moindre mesure, partiellement les en dispenser. Par ailleurs, ces commerces sont un exemple archétypal de la capacité du commerce de détail à se diversifier en fonction de l'évolution du marché. En effet, la plupart de ces boutiques, initialement dédiées aux appels téléphoniques, ont élargi depuis quelques années leurs activités à la vente de téléphones portables et d'accessoires que l'on peut leur ajouter (recharges et décorations en tous genres, très à la mode à Sanaa), ou encore à la fonction « café internet » (une boutique sur dix environ). Quant au nombre non moins important de lieux de restauration (restaurants et gargotes où l'on consomme thé, jus de fruits et sandwiches), il témoigne de l'évolution des pratiques quotidiennes tout en reflétant l'ampleur des mutations sociales. Ils sont en effet principalement fréquentés par des migrants-travailleurs vivant encore dans les provinces voisines ou par des nouveaux arrivants installés depuis peu dans le Grand Sanaa, mais aussi, et de plus en plus, par les Sanaanis qui subissent l'augmentation croissante de la distance entre lieu de résidence et lieu de travail. Une part importante des clients de restaurants et gargotes reconnaît les fréquenter par commodité et pour éviter les allées et venues répétées dans une ville de plus en plus saturée par la circulation automobile. Il faut enfin signaler que les vendeurs de matériaux de construction (plâtre, aluminium, etc.) demeurent relativement visibles, bien qu'ils n'aient pas tous pignon sur rue. Ils démontrent, comme cela a déjà été souligné à plusieurs reprises[335], l'intensité de l'activité de construction et des pratiques qui en découlent. Le fait que près de 10 % d'entre eux occupent un magasin jouissant d'une situation privilégiée dans les principaux espaces marchands de la ville montre bien que l'accès à ce mode de commercialisation qu'est le petit commerce de détail s'est généralisé à l'ensemble des services et des produits disponibles en ville. À titre d'exemple, dans une rue du quartier Shumayla, des vendeurs de parpaings, un électricien,

[335] Cf. Ch. 2, II, A.

une superette et un café internet se partagent le même linéaire de quelques dizaines de mètres.

Plus bas dans le tableau, cinq types de commerce restent malgré tout intéressants à commenter : la pharmacie, le commerce de gros, la mécanique automobile, le prêt-à-porter et l'équipement de la maison. Ces secteurs d'activité, dont la part dans le dispositif commercial reste assez faible (plus ou moins 5 % chacun), ont pour point commun de faire preuve d'une vitalité récente et d'une forte propension à l'expansion. La plupart de ces commerçants se démarquent par la jeunesse de leurs établissements (deux ans en moyenne). Majoritairement installés dans les quartiers sensiblement plus aisés du Sud-Ouest, certains d'entre eux (pharmaciens, vendeurs de chaussures de sports, etc.) n'hésitent pas à afficher ostentatoirement leur réussite économique (*ipod* sur les oreilles, *4x4* garé en double file, téléphone portable à la main). Ceux-là ne se rendent au souk que pour acheter leur dose journalière de *qât* et s'inspirent du modèle « ultracapitaliste » (Davis, 2007) des pays du Golfe. D'autres commerçants, répartis de manière plus hétérogène dans l'espace urbain, se montrent en phase avec les réalités sociales contemporaines. Le nombre des mécaniciens/accessoiristes automobiles et celui des marchands de meubles importés, par exemple, augmentent considérablement. Ils incarnent l'essor de la motorisation et la normalisation de l'équipement des maisons individuelles, tout à fait d'actualité à Sanaa. Ces commerces, modernes par essence, semblent s'être définitivement affranchis des normes en vigueur dans les circuits traditionnels des souks. Leurs stratégies de localisation, à caractère anticipatif[336], s'élaborent en fonction des paramètres de l'accessibilité et de la concurrence ; leur circuit économique est international (produits provenant du Japon, de Chine, d'Égypte, etc.). Ces commerces trouvent largement leur place aujourd'hui dans la périphérie de Sanaa.

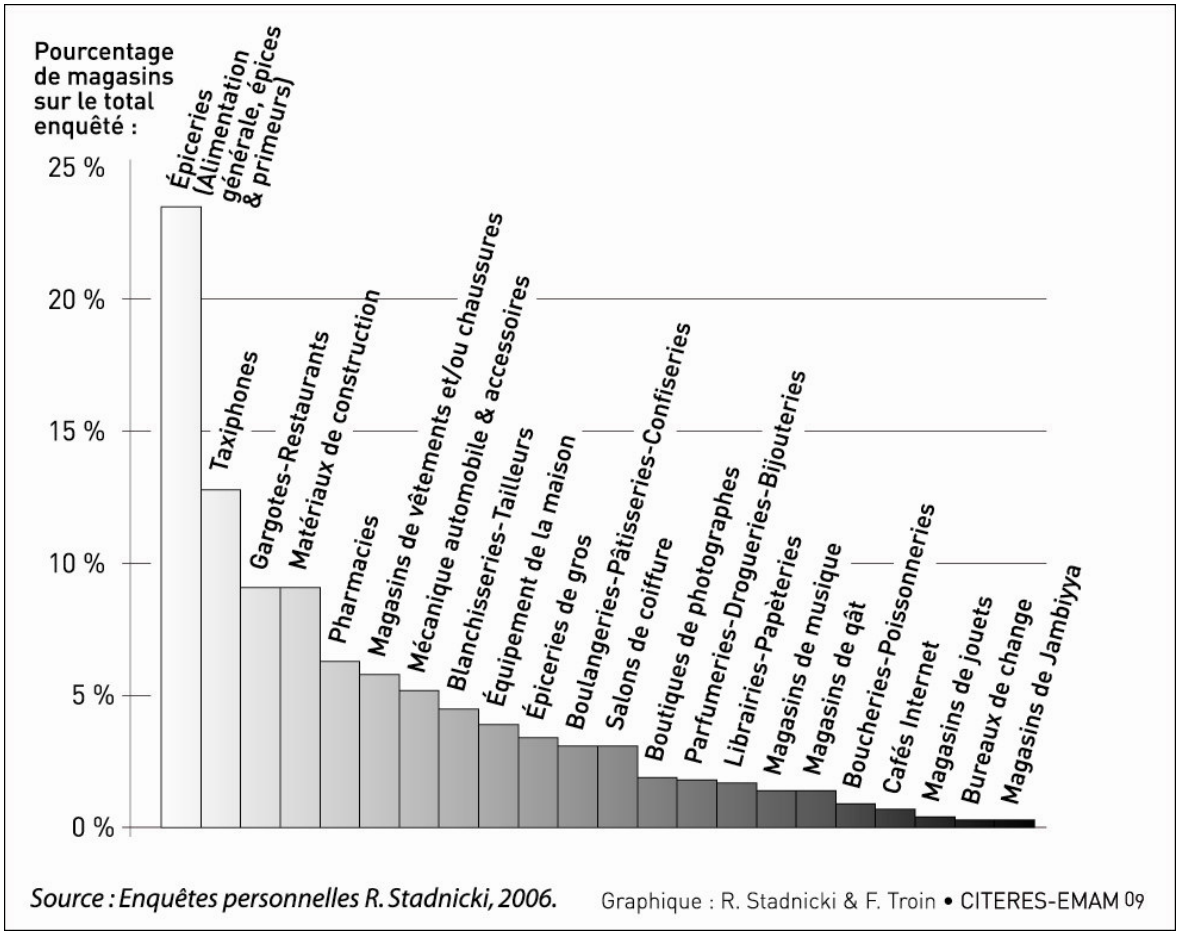
En dernier lieu, de nombreux commerces sont assez faiblement représentés (entre 0,3 % et 3,1 %). Par ordre décroissant, nous pouvons identifier les boulangers, les coiffeurs, les photographes, les parfumeries/drogueries/bijouteries, les librairies/papeteries, les magasins de musique, les marchands de *qât*, les marchands de jouets, les changeurs de devises et les vendeurs de *jambiyya*. Les explications de leur faible représentation ne tolèrent qu'une analyse superficielle en raison des limites que comporte notre enquête statistique dans ce domaine. Nous ne ferons donc que quelques observations. Le petit nombre de boulangeries s'explique par exemple aisément par le fait qu'il s'agit de commerces dits de proximité et qu'ils sont plus largement disséminés dans les quartiers résidentiels[337]. De même, la faible part des activités culturelles et des loisirs modernes dans la culture populaire sanaanie peut expliquer le peu de magasins de

[336] Ch. 5, II, A, 2.

[337] C'est également le cas pour les blanchisseries/tailleurs, représentés malgré tout à hauteur de 4,5 %.

musique et de jouets[338]. Enfin la vente de *qât* et de *jambiyya* étant toujours aujourd'hui presque exclusivement effectuée dans les souks, leur absence des quartiers commerçants hors souk peut apparaître logique. Il faudrait en revanche effectuer des analyses plus systématiques sur des commerces tels que les coiffeurs, les bijoutiers et les photographes, qui ne sont pourtant pas épargnés par les mutations économiques et sociales, loin de là, pour expliquer pourquoi ils figurent aussi peu dans nos enquêtes et de quelles manières ils se répartissent dans l'espace urbain de Sanaa. Nous pointons là une nouvelle fois les limites de l'enquête quantitative ainsi que sa non-exhaustivité.

Figure 27 : Commerces les plus représentés dans le Grand Sanaa



[338] Est-il encore nécessaire de rappeler que, dans les sociétés en développement, le commerce des produits de première nécessité est largement dominant ? Dans certains pays, 80 % des revenus des foyers sont consacrés aux achats alimentaires (Paddison, Findlay, Dawson, 1990).

3. Les nouvelles formes commerciales

Si l'essor du commerce de détail hors souk ne représente qu'une rupture mineure dans les pratiques marchandes traditionnelles (gestion portant aussi sur de petits stocks de marchandises, stratégies de localisation *in fine* assez peu différenciées[339]), l'apparition de nouvelles formes commerciales occidentalisées provoque par contre un bouleversement de l'ordre marchand dans la ville[340]. En effet, la brutalité de l'ouverture économique au Yémen a empêché que n'apparaissent dans le paysage commercial des formes intermédiaires, entre la petite boutique et le centre commercial, comme cela a par exemple été le cas dans les villes du Maghreb. Or, ces formes auraient pu assurer une transition facilitant l'adaptation aux nouveaux modes de consommation[341]. Les changements surviennent autant dans les pratiques des consommateurs que dans l'organisation socio-spatiale en général. D'une part, les usagers des centres commerciaux modifient leurs habitudes de consommation alimentaire en fonction des nouveaux produits qui continuent chaque jour d'arriver à Sanaa (plats cuisinés, viande importée, etc.). Ils ont également désormais le loisir d'espacer leur visite dans le temps en achetant des quantités plus importantes, grâce au succès des « concepts » tels que les emballages familiaux et la longue conservation, sans oublier la généralisation de la congélation. Le changement réside également dans la fonction que prennent ces espaces marchands en tant que lieux singuliers de sociabilités naissant de l'aménagement spécifique des établissements et de la centralisation de différentes fonctions (consommation, récréation, déambulation)[342]. C'est auprès des jeunes des catégories sociales les plus aisées, comme dans les autres villes de la péninsule arabique, que ces centres commerciaux rencontrent le plus grand succès. D'autre part, la multiplication des centres commerciaux au cours de ces dernières années (une vingtaine, toutes catégories confondues) en banalise le concept, à une rapidité remarquable. Non seulement certains de ces établissements sont à l'origine d'une dynamique économique importante dans les quartiers dans lesquels ils sont implantés, mais en outre, en se déclinant en des formes variées (supermarchés, *malls*,

---

[339] Cf. Ch. 5, II, A.

[340] D'après A. Metton (2001 : 328), la pénétration des nouveaux systèmes commerciaux dans les pays émergents concerne désormais « la majorité des très grandes villes du monde qui sont en voie ou en attente de mondialisation de la distribution et de la consommation ».

[341] Cette différence que l'on observe entre Sanaa et certaines villes maghrébines tient au fait que ces dernières ont été bien plus précoces dans l'adoption et l'assimilation de certaines valeurs extérieures. Dans le cas de Tunis, J.-M. Miossec (1990 : 240) explique que le statut de capitale et de métropole a permis à la population de cette ville de traverser les siècles avec un contact « direct ou indirect » avec l'extérieur, les influences étrangères et la modernisation.

[342] L'intégration de la fonction récréative dans quelques centres commerciaux de la ville (exhibitions de voitures de luxe, cafés, forums d'information, etc.), qui s'apparente à ce que B. Sabatier (2006) nomme « la publicisation des espaces de consommation privés », est un phénomène très récent au Yémen et demanderait que l'on s'y attarde plus longuement.

grands magasins spécialisés, etc.), ils touchent un public de plus en plus large. Derrière ces premières observations, nous pouvons faire émerger deux questionnements essentiels, avant de leur accorder une attention plus particulière ultérieurement[343]. L'augmentation du nombre de centres commerciaux et l'adoption de nouveaux modes de consommation représentent-elles une menace, un risque de concurrence, pour les formes commerciales endogènes, souks et petits commerces de détail ? Dans quelle mesure ces lieux sont-ils un accélérateur du processus de différenciation sociale des espaces urbains de Sanaa ? Rendent-ils plus palpables les inégalités entre les groupes sociaux qui se renforcent avec la modernisation et la métropolisation ?

Si, incontestablement, la transition entre les formes commerciales traditionnelles et celles dites modernes fut brève, les évolutions du secteur ont tout de même connu quelques étapes, illustrées sur la carte de la Fig. 29, p. 193. En effet, les premières galeries marchandes qui apparaissent à Sanaa, *al-Kumayn* (rue Ḥadda) et *al-Ânisî Market* (rue Jamîl), reposent sur le seul principe de concentration de boutiques individuelles, dont les caractéristiques sont identiques (dimensions assez réduites, produits alimentaires, d'habillement, de cosmétique, etc.) à celles qui bordaient jusqu'alors les « corridors commerciaux » (Troin, 1995) au départ des portes de la ville. Situées dans le prolongement des axes principaux de la ville déjà bien occupés par l'activité marchande, elles n'impliquent pas non plus de changement majeur dans les pratiques spatiales des usagers. Seule l'architecture des bâtiments (constructions en béton, deux à trois étages, grandes ouvertures vitrées) présente une réelle innovation. D'autres galeries commerçantes, apparues plus tardivement dans le paysage commercial de Sanaa, au milieu des années 1990, et dans des quartiers moins densifiés, sont le théâtre de transformations plus importantes. La galerie *al-Sa'îd* par exemple, située sur l'avenue al-Zubayrî, rompt avec le modèle précédent à la fois par son apparence (boutiques plus grandes, instauration du principe de la vitrine, éclairages élaborés) et par son organisation plurifonctionnelle (côtoiement de commerces, entreprises de services et, dans le cas de la galerie *al-Sa'îd*, banque et hôtel).

L'évolution « étape par étape » concerne également les supermarchés. En marge de l'ouverture, au début des années 1990, d'*al-Hudâ*, véritable précurseur au Yémen, certaines épiceries de la ville ont agrandi leur surface marchande pour se transformer petit à petit en magasins à rayons multiples disposant d'un personnel plus conséquent. C'est le cas de la supérette *al-Bâshâ*, près de l'angle entre les rues al-Zubayrî et Ḥadda, ou du magasin *City Airport Supermarket* sur la route de l'aéroport au Nord. La mutation vers le mode « supermarché » s'est opérée progressivement, à partir d'un local d'épicerie préexistant. Sur ce processus de mutation se sont greffées de nouvelles pratiques de

[343] Cf. Ch. 5, II, A, 2 & 3.

vente : généralisation de l'affichage des prix, disparition progressive du marchandage, mise en valeur des produits par la publicité, etc. Ces pratiques symbolisent donc l'émergence du commerce moderne à Sanaa, peut-être plus fortement encore que l'implantation *ex nihilo* de supermarchés franchisés.

Cette évolution progressive permet donc de relativiser la brutalité du bouleversement de l'ordre marchand évoquée dans les paragraphes précédents. En effet, l'adaptation des représentations et des pratiques aux changements qui touchent le commerce local fut possible, bien que cette observation ne soit pas généralisable, grâce à ces quelques rares situations de transition. Toutefois, l'apparition de nouveaux lieux du commerce à la fin des années 1990 marque une nouvelle rupture, plus importante que les précédentes, tant au niveau de leur fonctionnement/organisation que des effets qu'ils induisent sur le système socio-spatial. Sont regroupés dans ces lieux les hypermarchés (*Shumayla-Hari*, *al-Jundul*, *City Mart*) ainsi que quelques *malls* (*Sanaa Trade Center*, *Yemen Mall*)[344]. Ils sont principalement situés dans la périphérie de la ville, mais en légère déconnexion avec les espaces marchands dominants, souks et « corridors commerciaux »[345]. Leur haute exigence en surfaces les a sensiblement éloignés des espaces fortement densifiés, ce qui, eu égard au taux élevé de motorisation de la clientèle, n'a pas gêné leur bon développement. En ce qui concerne leur fonctionnement, ces centres commerciaux résultent de logiques financières internationales. *Sanaa Trade Center* est ainsi le fruit d'un investissement croisé entre acteurs financiers yéménites et libyens. Pour ce qui est du supermarché *Shumayla-Hari*, le partenaire est indonésien. Dans ces deux cas, des accords économiques entre États ont précédé de quelques années l'implantation des grandes surfaces (Bar, 2001)[346].

Enfin, le principal changement se place dans les effets observés sur les pratiques sociales et l'organisation spatiale. Nous pouvons d'ores et déjà noter que ces nouveaux centres commerciaux sont socialement sélectifs, bien plus que ne le sont les galeries marchandes et les supérettes susmentionnées. Si, *a priori*, leur accès est autorisé à tous, malgré la présence de vigiles très attentifs[347], la consommation est réservée aux classes les plus fortunées. Le parc automobile en stationnement devant les centres commerciaux en atteste, ainsi que le prix des produits en rayon, essentiellement importés d'Europe, d'Asie ou d'Arabie Saoudite. De plus en plus, certains *malls* se transforment en espaces de sociabilité et de visibilité de certains groupes sociaux (jeunes issus des classes moyennes et

[344] Cf. Fig. 28, p. 192.

[345] Cf. Fig. 29, p. 193.

[346] L'ouverture à Aden, en septembre 2006, d'un supermarché de l'enseigne *Lulu* du groupe *Emke* basé à Abu Dhabi laisse présager l'arrivée d'autres enseignes multinationales au Yémen.

[347] Durant le week-end ou à l'occasion de journées promotionnelles, les vigiles se réservent le droit d'interdire l'accès du centre commercial aux personnes seules, c'est-à-dire hors couple ou famille.

supérieures)[348] qui pratiquent ces lieux à des fins déambulatoires, de rencontres voire de séduction[349]. Ces pratiques sont à l'origine de leurs fortes fréquentations en fin de journée. Par ailleurs, depuis leur ouverture, ces centres commerciaux ont impulsé une dynamique de développement dans leurs quartiers d'implantation. Certains ont induit une urbanisation accélérée dans leur proche environnement (habitat et petit commerce), d'autres se sont constitués en lieux de desserte des transports en commun (gares de taxis, déviation d'une ligne de *dabbâb*). Ces transformations seront analysées dans le détail dans la deuxième partie[350] et reliées au phénomène de centralisation des quartiers périphériques.

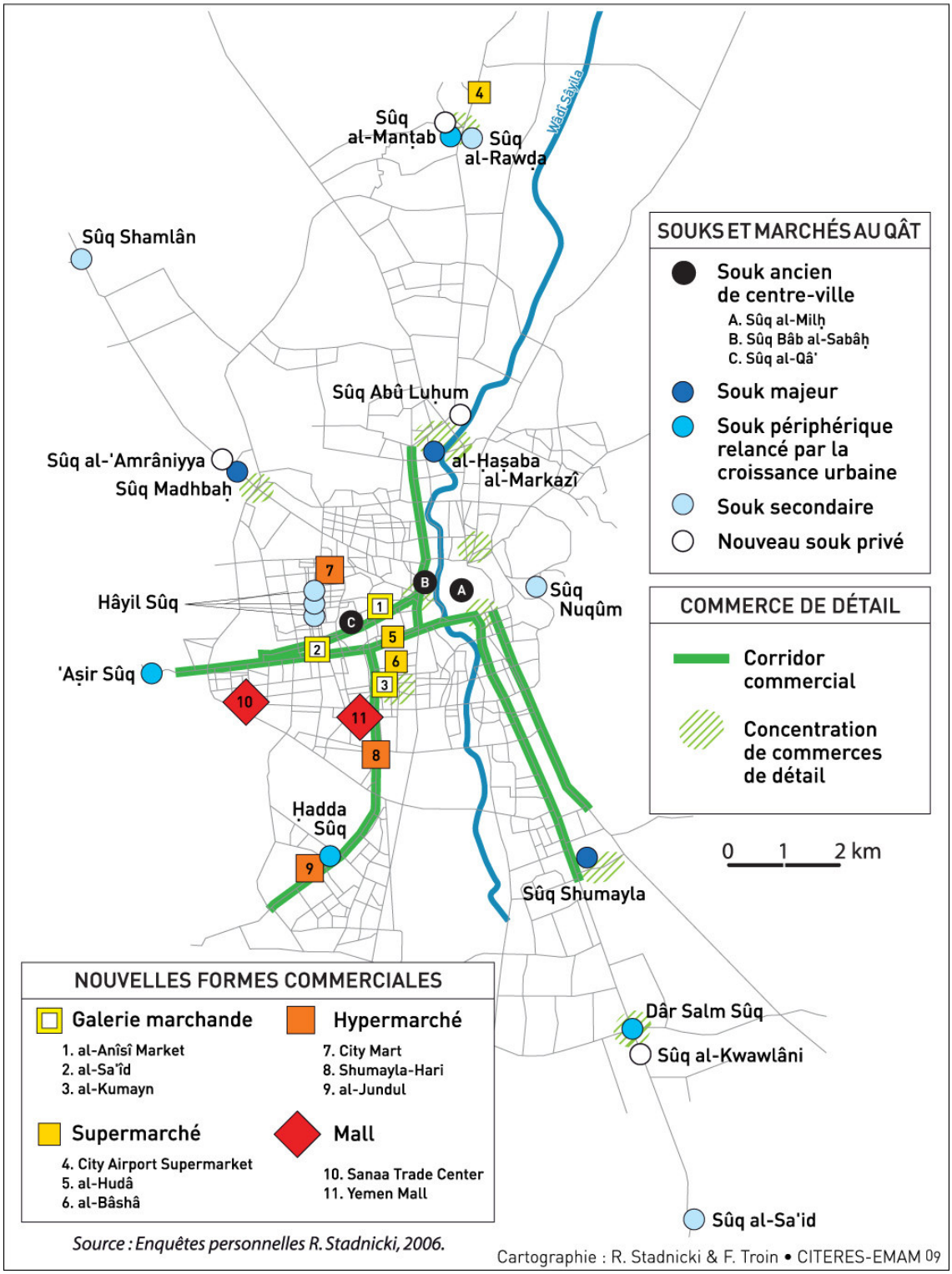
Figure 28 : Supermarché *al-Jundul* rue Ḥadda

[348] Cf. Ch. 6, II, C, 1 & Ch. 7, I, B, 3.

[349] Phénomène également observé à Tunis par P.-A. Barthel (2006b) et M. Maurice (2006). Au *Sanaa Trade Center*, le phénomène a pris une telle importance que le directeur a ajouté au règlement intérieur une clause interdisant aux individus d'échanger entre eux sans se mouvoir dans les allées du *mall* (Bar, 2001).

[350] Cf. Ch. 4.

Figure 29 : Implantations commerciales à Sanaa en 2006



CHAPITRE 3
LE POLITIQUE A L'EPREUVE DE LA GESTION URBAINE

Les dynamiques actuelles – forte pression démographique, migrations, tertiarisation de l'économie – semblent conférer à la ville de Sanaa une dimension[351] de métropole. La ville croît par ailleurs au rythme des grandes métropoles des pays en développement. Elle affirme aujourd'hui sa capacité à centraliser et à polariser, conditions requises d'une capitale, et, enfin, elle affiche un développement sans précédent sur le plan commercial. Le cas sanaani montre qu'une cité peut se doter d'attributs métropolitains par le fait d'une accumulation de facteurs démographiques et économiques venant se fixer sur la structure urbaine de manière spontanée et progressive (polarisation des migrants, industrialisation « par procuration », etc.). Mais peut-on pour autant parler de projet métropolitain ? Quel rôle jouent les pouvoirs publics dans l'accession de Sanaa au rang des métropoles internationales ? Le processus de métropolisation n'est-il pas miné par un déficit de politique urbaine et économique[352] ? Un certain nombre de fonctions présentes en général dans les métropoles de rang international ne sont que faiblement, voire très peu représentées dans la ville de Sanaa. Il serait peu pertinent de faire une liste exhaustive des fonctions en retrait à Sanaa (finance, échanges, coordination, innovation, formation et recherche, etc.), qui font pourtant partie des conditions de l'avènement d'une métropole (Lacour, Puissant, 1999 ; Troin, 2002a). Il nous est apparu plus intéressant de montrer que le caractère « incomplet » du processus de métropolisation provient principalement de la faible structuration des pouvoirs publics ainsi que de la faiblesse des stratégies de développement économique. De ces deux traits découle une série d'autres limites particulièrement résistantes à l'accession de Sanaa au rang des métropoles.

Dans un premier sous-chapitre, nous observerons les moyens qui s'offrent à Sanaa, au plan économique, pour se positionner à l'échelle du Yémen, de la péninsule

[351] Le terme « dimension » prend ici une acception globale (stature, situation dans l'espace régional), pas seulement limitée à la définition traditionnelle d'extension du cadre spatial.

[352] À la fin du XIX^{ème} siècle, J. Halévy (1873 : 16) écrit déjà que « l'absence d'un gouvernement régulier » constitue l'un des « fléaux » ayant réduit Sanaa à « l'état de misère » dans lequel le géographe-épigraphiste semble l'avoir trouvée.

arabique et du monde. La capitale yéménite paraît vulnérable à bien des égards. Les ambitions politiques de développement économique ne parviennent pas à masquer les retards qu'elle a accumulé dans de nombreux domaines et la concurrence à laquelle elle est exposée, dans cette sous-région du monde, et même, de plus en plus, dans son propre pays. En contrepoint, nous observerons que le rayonnement de Sanaa ne provient pas tant de son développement économique que de ses potentialités culturelles, comme le montrent les efforts engagés dans la protection du patrimoine de la ville depuis plus de vingt ans et ses retombées sur l'activité touristique. Toutefois, la gestion politique de la question patrimoniale, à l'instar des autres chantiers urbains, grève sensiblement les possibilités de rayonnement culturel de la ville.

Le deuxième sous-chapitre sera consacré à l'analyse du système d'acteurs politiques en charge de faire porter les différents projets précités mais aussi en responsabilité de l'aménagement urbain à Sanaa et de la gestion de cette ville au quotidien. Notre regard s'est plus particulièrement posé sur le Secrétariat de la capitale, institution municipale qui possède un nombre important d'attributions en la matière. Ce qui ressort de cette première analyse générale – les actions concrètes menées par le Secrétariat de la capitale dans les nouveaux centres de l'agglomération seront analysées ultérieurement[353] –, ce sont les difficultés de cette institution à s'installer dans le paysage politique local. Pris dans une série de conflits d'intérêts avec d'autres acteurs (Gouvernorat de Sanaa, ministères, etc.), le pouvoir municipal peine réellement à trouver une autonomie et à légitimer son action. Des entretiens semi-directifs réalisés avec divers acteurs politiques en attestent. Des propositions d'analyse de leurs discours sont faites dans ce chapitre, en attendant que ces derniers ne soient plus longuement réinvestis dans le sous-chapitre qui leur sera consacré[354]. À l'heure de la diffusion internationale de la « bonne gouvernance », nous avons également voulu nous pencher sur la question de la participation des habitants aux divers projets d'aménagement, en tant qu'illustration de la faible structuration du pouvoir municipal.

Nous clôturerons ce chapitre par une lecture critique des documents d'aménagement et autres tentatives de planification, dont les nombreux vices et dysfonctionnements témoignent de la difficulté des pouvoirs publics à poser les jalons d'une véritable politique urbaine. Y a-t-il malgré cela des réponses concrètes apportées par ces derniers aux problèmes de la pression démographique et de l'habitat non réglementaire, dont ils disent pourtant faire leur première préoccupation ?

---

[353] Cf. Ch. 5, I.

[354] *Idem*.

I. Une strategie de developpement desequilibree

L'étude des stratégies de développement de la capitale yéménite par les pouvoirs publics met en opposition le secteur économique, qui n'offre à Sanaa que de maigres potentialités, et le secteur culturel, vers lequel se tourne aujourd'hui l'ensemble de la puissance publique et qui confère à la ville un rayonnement non négligeable.

A. Les insuffisances du développement économique

Encore une fois, il serait fastidieux d'entreprendre l'inventaire des fonctions métropolitaines qui, à Sanaa, manquent à l'appel. À ce jeu, presque toutes les capitales du Monde arabe afficheraient un aspect « incomplet ». C'est d'ailleurs ce qu'ont écrit P. Signoles au sujet de Tunis et M. Lavergne pour Dubaï. Le premier a montré que Tunis, capitale nationale incontestable exerçant un fort contrôle sur l'espace tunisien, autant au niveau des activités industrielles, financières et de services, reste une « métropole-relais » des centres de décision situés à l'étranger et donc une « capitale incomplète » soumise à un certain « processus de domination » (Signoles, 1985). Même Dubaï, habituellement considérée comme « métropole effective » (Troin, 2002a), peut revêtir un aspect incomplet, comme le signale M. Lavergne (2002), qui y pointe l'absence de secteur innovant et le manque de fonctions dirigeantes à rayonnement international. Finalement, n'est-ce pas le propre de la métropolisation, traduction urbaine de la mondialisation, que de demeurer un processus incomplet et toujours sujet à l'évolution de l'économie mondiale, à la montée des sites concurrents, à la mise en œuvre de nouveaux rapports de domination, etc. (Bruyelle, 2000) ? Sanaa, qui se trouve loin derrière Tunis et Dubaï en termes de rayonnement et de puissance économique, ne possède bien évidemment pas tous les attributs d'une métropole.

En premier lieu, l'insertion de la capitale du Yémen (à l'image du pays tout entier) dans l'économie-monde est un processus laborieux. En effet, la participation de Sanaa à la division internationale du travail ainsi que son apport aux techniques et à l'innovation semblent restreints. Son appareil productif est trop faible et trop peu diversifié. Les services et les commerces s'y développent au détriment de l'industrie, comme nous le signifiions précédemment[355], tout en peinant à assurer une production de qualité répondant aux normes internationalement en vigueur. Des efforts de modernisation et de formation restent de surcroît à fournir : les secteurs productifs reposent sur une main-d'œuvre bon marché et emploient relativement peu de personnel hautement qualifié (ingénieurs par exemple). Par ailleurs, seules quelques entreprises locales ont de réelles connexions internationales. L'expansion du secteur privé demeure encore trop limitée,

[355] Ch. 2, II.

malgré les nouvelles orientations de la politique économique qui prône la libéralisation massive et le retrait de l'État, et ce depuis la loi sur les investissements de 1991 accordant de larges exemptions douanières, des simplifications administratives et des facilités de rapatriement des profits (Destremau, 1993). Enfin, l'économie locale demeure tout aussi dépendante qu'aux débuts du développement du capitalisme au Yémen, au moment des années post-révolutionnaires. Cette dépendance s'observe à trois niveaux : *primo*, à l'égard des revenus (essentiellement pétroliers) perçus par les États voisins de la péninsule arabique qui financent certains projets de développement à Sanaa ; *deuxio*, à l'égard des revenus rapatriés par les émigrés qui alimentent la plupart des activités dites « redistributives » (transport, commerce, construction, finance, etc.)[356] ; *tertio*, à l'égard des importations en général, qui satisfont la demande interne, notamment les besoins alimentaires. L'élaboration de politiques d'ajustement dès les années 1980, hormis quelques effets sur des secteurs secondaires (Destremau, 1991), n'a pas vraiment contribué à la relance de la production. Aujourd'hui, comment Sanaa peut-elle tirer profit des relations qu'entretient le Yémen avec l'OMC depuis le dépôt de sa candidature à l'organisation en 2000[357] ? Dans le même ordre d'idée, les récentes découvertes de pétrole et de gaz à l'est du Yémen ne sont-elles pas en train de hisser Sanaa à un rang international qu'il faut reconsidérer ? À la première interrogation, nous répondrons que les réformes économiques engagées par le gouvernement, dont certaines se sont soldées par la privatisation d'un grand nombre d'entreprises d'État, peuvent constituer un nouvel outil de redynamisation des entreprises sanaanies et une perspective d'ouverture de ces dernières à des capitaux étrangers. Quant à la seconde interrogation, les ressources que procurent les activités pétrolifères peuvent se substituer aux revenus de l'émigration (qui ont franchement diminué depuis le retour des Yéménites d'Arabie Saoudite au début des années 1990) et donner un nouveau souffle aux investissements publics. Mais même si ces deux hypothèses se vérifient, le problème de la dépendance aux conjonctures et marchés internationaux ne sera pas résolu. Pis, ces voies de développement pourraient mettre Sanaa en concurrence avec ses voisines du Golfe, fortes d'une expérimentation déjà ancienne de ces stratégies économiques et métropolitaines.

On peut se demander, en deuxième lieu, de quels moyens dispose la ville de Sanaa pour s'imposer à l'échelle du Golfe. Il semblerait que, dans son projet politique, elle soit tiraillée entre une aspiration à aligner son modèle de développement sur celui des villes saoudiennes et émiraties – aspiration confortée par les récentes perspectives d'intégration du Yémen au Conseil de Coopération du Golfe à l'horizon 2016 – et un renforcement de sa politique patrimoniale, ce qui, pour le coup, la distinguerait

[356] Cf. Ch. 2, II, A.
[357] Le Yémen a finalement adhéré à l'OMC en 2009.

franchement des autres capitales régionales[358]. Mais ce tiraillement ne présente-t-il pas le risque de ne voir Sanaa s'affirmer réellement sur aucun des deux tableaux ? D'un côté, les acteurs publics et privés ne cachent pas l'inspiration qu'ils puisent dans les formes de développement des villes voisines : partenariats engagés avec des entreprises koweïtiennes pour la construction d'îlots d'habitations[359], multiplication des projets de création de centres commerciaux de type *mall*, etc. Néanmoins, ces acteurs ne disposent pas des mêmes moyens techniques, financiers et fiscaux que ceux du Golfe. Ce type de réalisation qui, là-bas, repose de plus en plus sur une abondante main-d'œuvre asiatique immigrée, aboutit dans des délais largement plus longs à Sanaa. Les habitants, notamment ceux de la vieille ville, n'adhèrent pas tous à ces modes de vie (modes d'habiter, de consommation, de loisirs) importés, comme le renseigne l'étude de leurs perceptions du nouvel espace urbain[360]. D'un autre côté, les pouvoirs publics se tournent de plus en plus vers la protection du patrimoine, à la fois sous l'influence des campagnes de sauvegarde menées par l'UNESCO depuis plus de vingt ans et dans la perspective de profiter des retombées économiques qu'elles peuvent engendrer. Mais, là aussi, l'organisation des actions pose une série de problèmes principalement soulevés par un défaut de concertation entre les différentes institutions et par l'absence d'un projet politique global et cohérent à l'échelle du Grand Sanaa[361]. On imagine donc mal dans ce contexte comment Sanaa pourrait constituer une métropole influente en péninsule arabique, alors qu'elle n'est pour le moment ni tout à fait complémentaire, ni tout à fait concurrente des autres agglomérations de cette sous-région du monde. Ajoutons à cela les dilemmes d'une situation nationale convoitée mais pas totalement exploitée, bien résumés par G. Salamé (1999 : 37-38) : « Reste à déterminer le cadre dans lequel le Yémen se positionne et, à cette question, la réponse ne peut être unique : dans l'espace culturel et politique arabe évidemment, mais le Yémen y est, géographiquement et politiquement, périphérique ; dans la péninsule arabique bien sûr, mais il y est exclu du seul regroupement qui compte : le club fermé des monarchies pétrolières (le C.C.G.) ; dans la mer Rouge aussi, mais il y est rivalisé par les nouveaux présidents inspirés par Washington (…) autant par l'Égypte ou Israël, alors que, dans l'océan Indien sur lequel il n'a pourtant jamais cessé d'être ouvert depuis les côtes africaines jusqu'à l'archipel indonésien (…), circulent les armadas des vraies puissances, et le Yémen est trop petit pour s'y tailler une place. Le pays se trouve ainsi à l'intersection de plusieurs réseaux de regroupement mais jamais au centre d'aucun, à la croisée de plusieurs espaces, mais souvent dans leur marge. Une telle multiplicité de positionnements amplifie les opportunités, du moins quand on peut en

[358] Cf. Ch. 3, I, B.
[359] Cf. Ch. 5, II, B. 3.
[360] Cf. Ch. 7, II, A, 1.
[361] Cf. Ch. 3, I, B.

tirer profit ; elle augmente aussi les dangers, quand on ne peut pas y faire face. Il est rare de trouver un pays dont 'le poids' régional dépend aussi évidemment de sa capacité de se doter d'un État crédible à l'intérieur ».

En dernier lieu, rien n'est joué non plus à l'échelle nationale où, comme nous l'avons déjà souligné, la montée des villes littorales d'al-Mukallâ et d'Aden concurrence de plus en plus Sanaa sur le plan économique[362]. Mais Sanaa a constitué malgré tout une aire métropolitaine relativement large et diversifiée. Elle est, rappelons-le, la capitale renforcée du Yémen unifié, le carrefour majeur du pays, le centre tertiaire le mieux équipé et la ville qui concentre l'essentiel des fonctions de commandement. Sanaa pourrait bien être par ailleurs bientôt soumise, plus que les autres villes du Yémen, à un fort phénomène de « satellisation »[363]. Il s'agit de constellations de centres urbains (qui vont bien au-delà des centralités secondaires qui nous préoccupent dans ce travail), doublés de villages plus modestes mais intégrés dans un réseau grâce aux mouvements pendulaires de travailleurs (flux de ruraux vendant leurs produits à Sanaa par exemple). « Résidant dans les agglomérations du pourtour de la grande ville, agglomérations qu'ils contribuent à gonfler, ces 'navetteurs' participent à la vie et à l'activité de la ville principale. Cette urbanisation déborde aujourd'hui les noyaux initiaux de fixation et s'étire souvent en chapelets le long des routes menant à la capitale » (Troin, 1999 : 275). Cette satellisation peut potentiellement s'étendre jusqu'à Ma'bar au Sud et 'Amrân au Nord. Ce phénomène joue un rôle important dans l'émergence des nouvelles centralités sur ces deux axes. Cet état de fait reste toutefois à nuancer. L'aire métropolitaine de Sanaa, aussi large soit-elle, ne s'appuie pas réellement sur un espace urbain, périurbain et régional suffisamment structuré et hiérarchisé. Le réseau de quelques centralités secondaires, aptes à relayer le cœur de la métropole, dont Sanaa dispose depuis quelques années, ne lui permet pas pour autant – étant donné par ailleurs la sélection qui s'opère aux échelles régionales et nationales en fonction des capacités productives et des connexions internationales et qui aurait tendance à exclure bon nombre de villes du Yémen, et des pays en développement plus généralement, de l'archipel métropolitain mondial (Troin, 2002a) – de sortir de sa condition de « ville sub-globale », métropole du mal-développement, selon l'expression de J.-F. Troin (*op. cit.*).

---

[362] Cf. Ch. 2, I, C, 3.

[363] B. Calas (2007 : 10) semble indiquer, à propos des villes d'Afrique de l'Est, que ce phénomène est désormais bien ancré : « Autour des grandes agglomérations, s'observent la tendance croissante à la satellisation et la constitution de véritables nébuleuses urbaines. L'accélération des vitesses de circulation, la densification des mobilités pendulaires, le dynamisme d'une petite promotion immobilière suburbaine variée, le renchérissement des terrains dans les péri-centres des villes où s'accroissent les contrastes et les tensions entre secteurs embourgeoisés et slums et, enfin, l'apparition de déséconomies externes, repoussent le front d'urbanisation très loin. L'urbanisation se fait ici métropolisation ».

B. La forte attention portée au secteur culturel

La mise en valeur du patrimoine, au sens large, et la démonstration d'un savoir-faire dans sa protection, sont une autre voie possible pour l'élaboration du « projet métropolitain » de Sanaa. Depuis une vingtaine d'années, les actions se multiplient en ce domaine. Elles font la différence, au niveau régional, par rapport aux autres grandes villes de la péninsule arabique en déficit d'héritage culturel tangible.

En 1986, la vieille ville de Sanaa est classée au Patrimoine mondial de l'Humanité par l'UNESCO, qui alerte alors sur les dangers que court la cité : elle doit être rapidement revitalisée, dans le cadre d'une politique globale de sauvetage. Le périmètre sauvegardé abrite alors environ 50 000 habitants répartis dans quelque 6 500 maisons, soit des ménages composés de 8 à 9 personnes en moyenne (Eckert, 1991). Durant les années 1990, les réalisations physiques se multiplient : développement des réseaux urbains, pavage des rues, rénovation des jardins, reconstruction des remparts, réouverture de certaines écoles, etc. Cependant ces actions, privées d'une dimension urbanistique globale et n'étant pas ordonnées à une vision systémique des problèmes, demeurent par trop ponctuelles et sectorielles ; un trait déjà relevé dans les médinas maghrébines (Signoles, 1994). Comme le rappelle en outre J. Feiner (1997 : 299), « si le principe de la sauvegarde a été proclamé, il n'en reste pas moins que, faute d'un concept dépassant celui de la sauvegarde des monuments, les moyens de sa mise en œuvre n'ont guère suivi ». Les campagnes menées par le GOPHCY – organisation déjà mentionnée[364], à la fois partenaire direct des bailleurs de fonds et institution relais des autorités municipales – ne permettent donc pas de répondre à des problèmes majeurs tels l'intensification des activités soukières, le développement constant de la motorisation ou encore l'intégration des migrants d'origine rurale.

Pour autant, la campagne internationale lancée par l'UNESCO en faveur de la sauvegarde de la vieille cité de Sanaa a porté ses fruits. Tout d'abord, une forme de confort moderne apportée par les importants travaux d'infrastructure (adduction d'eau, tout-à-l'égout, électricité, téléphone, pavage des artères principales, etc.) confirme l'habitant de la vieille ville dans son conservatisme et son attachement à son cadre de vie. Ces progrès freinent alors sensiblement le mouvement de départ des anciennes familles sanaanies pour les nouveaux quartiers, un mouvement amorcé au début des années 1980. De nombreuses maisons se vident malgré tout. L'état des dégradations est souvent très avancé, les propriétaires rechignant à l'entretien individuel et, plus encore, à l'idée de louer à de nouveaux arrivants ruraux. Ensuite, les effets de la campagne de sauvegarde se répercutent presque immédiatement sur le secteur du tourisme. Les experts de

[364] Cf. Ch. 1, I, C, 2.

l'UNESCO parlent de Sanaa comme d'un « modèle d'urbanisme »[365], au même titre que quelques autres cités arabo-islamiques préalablement classées (Tunis, Fès, Alep), où se juxtaposent dans un espace très densément bâti des fonctions souvent incompatibles entre elles mais assignées à une zone strictement délimitée.

Très vite, l'image d'une architecture millénaire[366] se propage dans le monde et plus spécialement dans les catalogues des tours-opérateurs. La fin des années 1980 voit arriver de nombreux touristes, européens en majorité, dans le cadre de voyages organisés. De nombreux hôtels ouvrent à Sanaa, en lieu et place de maisons familiales, dont les propriétaires préfèrent tirer un profit économique. L'activité artisanale de Sûq al-Milḥ est maintenue en partie, et parfois même renforcée et valorisée. L'activité touristique bat son plein dans les années 1990, mais elle est marquée par une courte interruption en 1994 quand éclate une guerre civile dans un Yémen fraîchement unifié. Elle connaît ensuite, à partir de 1998, un plus franc déclin. À cette date, à la suite d'enlèvements à répétitions, quatre Britanniques sont assassinés dans des affrontements entre l'armée et la tribu preneuse d'otages[367]. Depuis le « 11 septembre », la fréquentation touristique demeure assez aléatoire. Le Yémen ne se défait plus de son image de « destination d'aventure », ce qui réduit considérablement les flux d'étrangers en visite non organisée à Sanaa. En dépit de ces événements, les années 1990 ont placé Sanaa au centre du Yémen touristique tout en lui conférant une position particulière par rapport aux autres villes de la péninsule arabique dont l'activité touristique est exclusivement tournée vers le monde des affaires et du commerce de luxe.

L'engouement pour le patrimoine bâti et les héritages culturels de la ville de Sanaa est encore très prononcé aujourd'hui. Il s'observe par la quantité importante d'acteurs qu'ils fédèrent et par l'extension des projets de sauvegarde à d'autres espaces qu'à celui de la seule vieille ville. En effet, les qualités architecturales et urbanistiques de la cité historique sont à la croisée de tous les regards[368]. Outre l'UNESCO, de plus en plus de bailleurs de fonds sont engagés dans la promotion du patrimoine yéménite en général et sanaani en particulier, qu'il s'agisse d'autres institutions multilatérales[369], d'institutions bilatérales[370], ou de bailleurs privés[371]. Ce sont essentiellement les institutions bilatérales

---

[365] Cf. whc.unesco.org.

[366] Perpétuation de la tradition de la maison-tour, structures de base des édifices et matériaux inchangés pour la plupart, et ce malgré des bouleversements importants des styles et des techniques dus aux transformations sociales, économiques et politiques d'après la Révolution.

[367] À l'heure où nous relisons cette thèse, nous apprenons que trois autres otages, capturés le 15 juin 2009 à Ṣa'da, viennent d'être retrouvés morts. C'est donc la deuxième issue dramatique d'une prise d'otages au Yémen.

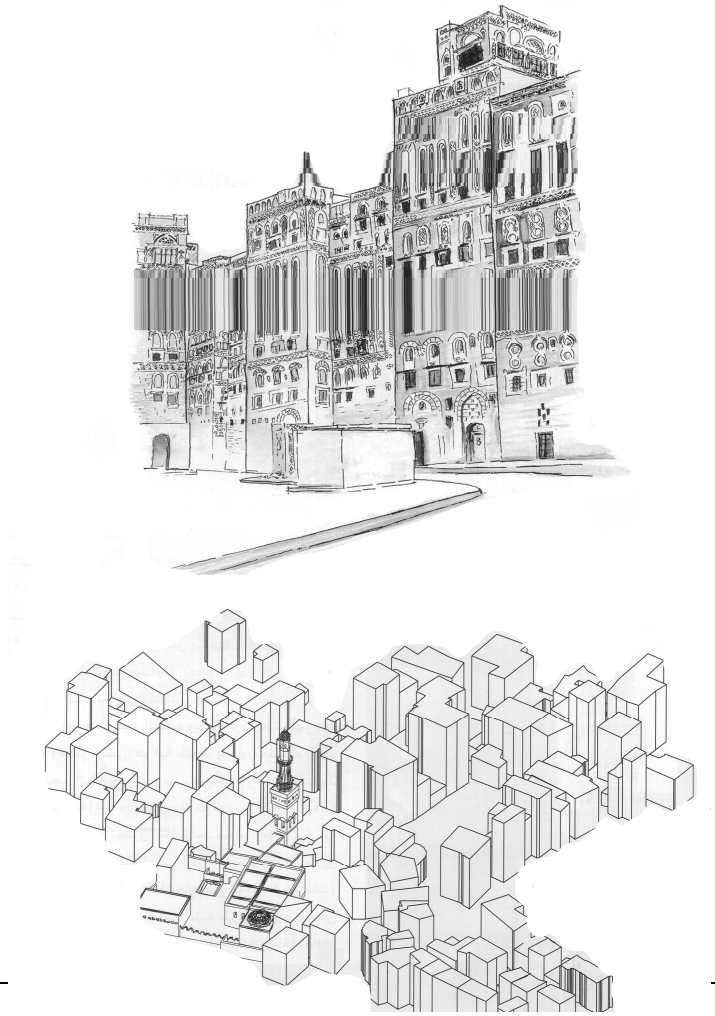
[368] Cf. Fig. 30, p. 203.

[369] HABITAT, ICOMOS, PNUD, etc.

[370] Coopérations allemande – GTZ, DED –, française, hollandaise, italienne, norvégienne, etc.

et les bailleurs de fonds privés qui ont fait connaître les richesses patrimoniales yéménites au grand public. On relève également à Sanaa la présence de quelques ONG dont les actions visent directement la sauvegarde du tissu urbain ancien ou encore l'amélioration de l'environnement et de la qualité de vie dans les quartiers. Enfin, les institutions officielles ne sont pas en reste. Le gouvernement, au travers des ministères du Plan et de la Culture, finance divers projets d'infrastructures. Le GOPHCY demeure en outre le principal responsable des actions de construction d'infrastructures et de restauration des bâtiments, et ce malgré un budget assez limité. Il y a donc une très forte concentration d'acteurs de toutes origines autour du projet patrimonial à Sanaa. S'il en ressort à première vue l'impression d'un imbroglio institutionnel, impression renforcée par l'absence, sur le terrain, d'une stratégie commune de valorisation ou encore par les contradictions qui émergent du défaut de concertation (Stadnicki, 2010), il n'en demeure pas moins que tous ces acteurs contribuent à mettre en lumière les richesses patrimoniales locales et à leur donner une visibilité internationale.

Figure 30 : Croquis et plan en 3D de maisons-tours de la vieille ville de Sanaa (extrait de Organization of Islamic Capitals and Cities, 2005)



[371] Fondation *Aga Khan*, compagnies pétrolières, etc.

L'importance donnée à la préservation du patrimoine sanaani n'est pas prête de se dissiper, si l'on en juge par l'orientation actuelle des projets commandités par les bailleurs de fonds. Tout d'abord, les experts tentent aujourd'hui de prévenir les dangers d'une sauvegarde axée uniquement sur la restauration des bâtiments qui figerait la vieille ville tout en la déconnectant des réalités sociales actuelles. Il s'agit donc désormais pour eux de concevoir un véritable plan de sauvegarde sans rejeter en bloc les apports de la modernité. Ainsi, les récents rapports de l'UNESCO pointent la nécessité de concevoir la protection du patrimoine du vieux Sanaa dans une relation dialectique avec les zones d'urbanisation plus récentes situées de l'autre côté des remparts et qui font la jonction entre l'ancien et le moderne. Ainsi, les quartiers qui se sont formés aux portes de la ville ont été inventoriés comme « zones prioritaires » et font actuellement l'objet d'une réflexion intense en matière de préservation, de réhabilitation et de régénération, selon les termes mêmes des experts (Nardella, 2004). De même, les aspects humains et socio-culturels ont été intégrés dans divers programmes de préservation de l'héritage culturel, notamment à travers les mesures prises en faveur de l'artisanat traditionnel (relieurs de la Grande mosquée par exemple) ou encore grâce au classement du « chant de Sanaa » au patrimoine immatériel de l'UNESCO par exemple.

Par ailleurs, d'autres sites du Grand Sanaa ont été récemment proposés pour figurer sur la liste du Patrimoine mondial de l'UNESCO, de façon à ce qu'ils puissent bénéficier de la même attention internationale que la vieille ville : il s'agit essentiellement du quartier ottoman de Bi'r al-'Azab et de l'ancien village d'al-Rawḍa – haut-lieu de villégiature des imams jusqu'à la fin de la première moitié du XX^{ème} siècle –, aujourd'hui situé au nord de l'agglomération (Pini, Miglioli, 2003). Cinq autres anciens petits bourgs, dont les villages de Ḥadda et de Bayt Baws au Sud, aujourd'hui intégrés à la ville de Sanaa, sont référencés en tant que « New local cultural heritage areas » et font partie du nouveau *Conservation and Development Plan for Greater Sana'a* actuellement élaboré par le GOPHCY, avec l'appui de la DED (coopération allemande) entre autres. L'extension du périmètre de sauvegarde à d'autres sites du Grand Sanaa devrait permettre, selon les termes des experts de l'UNESCO, de considérer la protection des centres historiques comme un outil pour penser le développement urbain durable et global de la ville : « A new strategic vision for the conservation and rehabilitation of the historic urban fabrics is therefore needed, to establish well defined priorities of action as well as clear and appropriate regulations within a consistent planning framework, which should include the Old City, Bi'r al 'Azab and the other historic settlements »[372] (Pini, Miglioli,

[372] « Une nouvelle vision stratégique pour la conservation et la réhabilitation des tissus urbains historiques est donc nécessaire afin d'établir des priorités d'action bien déterminées de même que des régulations claires et appropriées dans un cadre ferme de planification qui devrait inclure la vieille ville, Bi'r al-'Azab et les autres emplacements historiques ».

2003 : 22). Cette politique patrimoniale désormais ambitieuse permettra-t-elle de soigner les plaies provoquées par l'étalement récent de l'urbanisation et par la modernisation tout en renforçant les stratégies de développement de la ville sur les plans culturel et touristique ? En attendant, tous ces projets et actions engagés depuis les années 1980, aussi balbutiants soient-ils du point de vue de l'organisation institutionnelle par exemple, contribuent à un certain rayonnement culturel de la ville de Sanaa à l'échelle internationale. La désignation de Sanaa comme capitale culturelle du monde arabe par la Ligue arabe en 2004 ne fut pas un hasard dans cette période d'effervescence et de mise en œuvre d'un projet patrimonial d'envergure. Diverses actions se sont multipliées cette année-là, dans l'enceinte de la vieille ville (ravalement des façades des maisons, nettoyage complet des rues[373]) comme dans le reste de l'agglomération (manifestations artistiques, concerts, etc.).

Dès lors, on peut se demander s'il n'existe pas un risque, au regard des difficultés propres au fonctionnement interne des pouvoirs publics notamment, que l'ensemble des acteurs locaux, portés par la vague de la patrimonialisation et, bien entendu, par ses retombées économiques potentielles, continuent de focaliser sur l'aspect culturel, en négligeant le développement d'autres secteurs économiques et en demeurant absents, comme c'est sensiblement le cas aujourd'hui, de la gestion/planification des quartiers périphériques contemporains.

Figure 31 : Restauration d'une façade à la chaux à l'occasion de *Sanaa 2004*

[373] Cf. Fig. 31, p. 205.

II. Malheurs et heurts de la gestion urbaine

Nous l'avons déjà annoncé, la ville de Sanaa, dans ses configurations actuelles, n'est pas vraiment le produit d'actions décidées par les pouvoirs publics mais plutôt celui de ces « forces économiques et sociales spontanées » (Wirth, 1984) issues de l'industrialisation « par procuration » de la ville à l'époque de l'émigration yéménite vers l'Arabie Saoudite. Nous verrons, au cours de la deuxième partie, quel est le rôle des acteurs publics dans la gestion quotidienne des nouveaux quartiers du Grand Sanaa, d'une part, et dans leur reconversion en nouvelles centralités, d'autre part[374]. Mais avant cela, nous avons souhaité donner un peu de clarté au système institutionnel en place à Sanaa. Comment la ville est-elle gouvernée ? Qui composent les pouvoirs publics à Sanaa ? De quelles natures sont leurs relations ? Quelles sont leurs stratégies pour le développement de la ville ? Finalement, n'y a-t-il pas dans les réponses à ces questions des éléments de l'explication de la fragilité du « projet politique » de Sanaa ? En effet, l'organisation de la gouvernance et de la planification locales grève vraisemblablement l'émergence d'un pouvoir fort à Sanaa et cantonnent la ville dans cet état de métropole « incomplète ».

A. Les faiblesses structurelles du pouvoir municipal

En 1983, un an après le vote de la loi qui prévoit l'instauration de conseils municipaux dans les principales villes du Yémen, une loi spécifique au fonctionnement de la capitale se solde par l'institution d'une nouvelle entité : le Secrétariat de la capitale (*Amanât al-'âsima*)[375]. La loi engendre par là-même la disparition de la *Baladiyya*[376], dont la

[374] Cf. Ch. 5, I.

[375] Avant cette date, l'organisation édilitaire est essentiellement l'héritage d'une administration urbaine mise en place par les pouvoirs zaydite et ottoman (Mermier, 1995). Le premier document qui atteste de l'administration de la ville par les imams zaydites est le *Qânûn Ṣan'â'*, code de réglementation du marché rédigé dans les années 1720, longuement étudié par F. Mermier (1997). À l'époque, la ville est gouvernée par un représentant direct de l'imam chargé de veiller à l'application de la *Sharî'a*. Sous ses ordres, le cheikh suprême des souks (*shaykh masayih al-aswâq*) veille à l'application du règlement du marché (contrôles des poids et mesures) grâce à des chefs de corps de métiers placés sous son autorité. Cette hiérarchie est complétée par les chefs de quartiers (*'âqil*), institués en 1845 à la suite d'une série de révoltes citadines contre le pouvoir imamite. La ville est alors divisée en quatre districts, mode d'organisation qui a perduré jusqu'à nos jours (avec une augmentation régulière du nombre de districts). En 1872, les Ottomans occupent à nouveau Sanaa. Ils mettent en place une Municipalité (*Baladiyya*), institution qui sera conservée à la reprise du pouvoir par les imams et dirigée par des *sayyid*. Elle cohabite alors avec les représentants de l'ancienne organisation édilitaire, conservée. Deux ans après l'instauration de la République, deux districts supplémentaires sont créés. En 1975, alors que naissent les premiers quartiers *extra muros*, puis, dans les années 1980, en réponse à la forte croissance démographique, de nouveaux découpages sont pratiqués. En 1986, Sanaa est divisée en quatre quarts – prolongement vraisemblable de la division ancienne de la vieille ville (Mermier, 1995) –, subdivisés en neuf grands districts, chacun composé de secteurs (*ḥayy*) et de quartiers (*ḥâra*). Aujourd'hui, la division en quatre quarts a disparu des découpages territoriaux. Les sources officielles de 2004 font état de dix districts, dont le périmètre s'agrandit régulièrement pour intégrer les

gestion fut longtemps confiée au ministère des Travaux publics puis à un ministère spécifique, le ministère des Affaires municipales et de l'Habitat, créé en 1979. La loi de février 2000, relative aux collectivités locales, du Yémen unifié n'apporte pas de changements par rapport aux dispositions prévues par la loi de 1983 (Toye, 2002), si ce n'est qu'elle érige le Secrétariat de la capitale en une unité administrative du même ordre que les gouvernorats. Quelle innovation apporte l'instauration de cette institution ? Quelles en sont les attributions ?

Le Secrétariat de la capitale est dirigé par un Secrétaire général nommé directement par le Président de la République. Il a le rang de ministre chargé des affaires municipales de Sanaa et siège à ce titre au Conseil des ministres. Il est assisté d'un adjoint nommé lui aussi par le Président, avec le rang de vice-ministre. Il supervise les conseils locaux[377] des différents districts qui constituent la capitale. Le budget de fonctionnement du Secrétariat de la capitale est inscrit dans le budget général de l'État. Le Secrétariat de la capitale dispose d'une équipe administrative et technique dont les membres sont nommés par le Secrétaire général lui-même[378]. L'organisation de la tête de cette institution montre d'emblée le niveau important d'imbrication entre l'État et les pouvoirs locaux à Sanaa ; nous y reviendrons. Tous les trois mois se tient le conseil du Secrétariat de la capitale présidé par le Secrétaire général. Autour de lui siègent principalement des représentants – vice-ministres, secrétaires généraux ou conseillers techniques – des grands ministères (Intérieur, Électricité et Eau, Finances, Communication, Affaires municipales et Habitat, Santé et *al-Awqâf*[379]). À leurs côtés sont également présents le Secrétaire général du Gouvernorat de Sanaa (*Muḥâfaḍat Ṣan'â'*), le directeur de la Sécurité générale ainsi que d'autres représentants d'institutions majeures (Chambre de Commerce et d'Industrie, par exemple). Lors de la tenue des conseils, si les décisions sont généralement prises à la majorité absolue, la valeur même du vote peut interroger : par exemple, en cas d'égalité des voix, celle du Président du conseil (le Secrétaire général lui-même) est prépondérante ; c'est par ailleurs lui seul qui décide de l'ordre du jour des séances ; de plus, aucun quorum n'est exigé pour la tenue de ces dernières ; enfin, le Président du conseil se

---

nouveaux quartiers et les anciens villages périphériques. Si la vieille ville conserve encore aujourd'hui un traitement singulier (présence d'un cheikh suprême, de cheikhs « de la nuit » pour la surveillance des souks, etc.), la gestion des autres districts a été lissée, même si les chefs de quartier, dont le nombre a pourtant considérablement diminué, et, surtout, les chefs des souks, continuent de jouer un rôle important. Nous y reviendrons.

[376] Cf. Glossaire, p. 545.

[377] Les conseils locaux sont un des apports de la loi de 2000. Ils existent au niveau des *muḥâfaḍa* (Gouvernorats) et des *mudîriyya* (districts) et sont élus au suffrage universel direct. Pour connaître leurs statuts et attributions, voir notamment N. Toye (2002) et A. Al-Jarbani (2003).

[378] La loi n'en précise pas le nombre ; il est quasiment impossible d'en donner une estimation approchant la réalité.

[379] Ce type de ministère existe dans tous les États arabes islamiques. Appelé « *al-Awqâf* » (pluriel de *Waqf*) en arabe, il s'occupe des affaires religieuses, notamment la gestion des legs pieux et des fondations pieuses.

réserve le droit d'inviter des membres extérieurs qui peuvent participer aux débats, et donc les influencer largement, sans pour autant avoir le droit de voter.

En ce qui concerne les attributions du Secrétariat de la capitale, la loi de 1983 lui transfère une partie des compétences précédemment attribuées au Gouvernorat de Sanaa, lequel, s'il perd alors ses attributions sur la ville, les conserve sur le reste de la province. La cohabitation entre les deux institutions s'avère dès lors des plus compliquées[380]. Dans le cadre de ses attributions, le Secrétariat de la capitale est censé définir « la politique générale de développement, d'industrialisation et de planification de la capitale » (Al-Jarbani, 2003 : 76), comme le précise en outre la loi de 1983. C'est précisément cette conception globalisante de la politique urbaine qui semble faire défaut à l'action du Secrétariat de la capitale, comme le confirment le rôle des « forces économiques et sociales spontanées » (Wirth, 1984) dans l'urbanisation de la ville d'une part, et, d'autre part, la disproportion entre les espaces planifiés et les espaces d'urbanisation spontanée, largement majoritaires dans la ville. Quotidiennement, le Secrétariat de la capitale doit également contribuer au développement et à l'amélioration des infrastructures et du niveau de services publics, ce qu'il fait grâce à une équipe technique importante mais toutefois répartie de façon inégale au sein de l'agglomération. Il doit par ailleurs gérer le patrimoine artistique, artisanal et architectural de la ville. Ce domaine d'interventions, tout en représentant un enjeu majeur – qui jouit, à ce titre, d'une attention (démesurée ?) de la part du Secrétaire général[381] – est également une source de nombreux problèmes de concertation avec les autres acteurs qui interviennent dans le débat sur la protection et la gestion du patrimoine[382]. Mais l'une des attributions principales du Secrétariat de la capitale, qui est aussi celle par laquelle l'institution semble la plus déstabilisée, est, comme le rappelle A. al-Jarbani (2003 : 77) dans sa thèse sur les collectivités locales au Yémen, la coordination de « l'action des bureaux locaux des ministères ou de tout organisme qui exécute des projets de développement dans la capitale ». En réalité, au lieu de coordonner l'action des représentations ministérielles, pourtant placées, comme le rappelle la loi de 1983, sous le contrôle administratif du Secrétaire général du Secrétariat de la capitale, celui-ci est plus habitué à faire « profil bas » tant il est sommé de se conformer, dans l'exercice de ses fonctions, à la politique générale de l'État. Le Secrétaire général n'est finalement rien de plus qu'un membre du gouvernement, et, dans la hiérarchisation actuelle des pouvoirs aménagée par l'État yéménite, loin d'en être le plus important. Sanaa est-elle gérée par un pouvoir municipal digne de ce nom, ou tout simplement par une extension du pouvoir central, qui, dans son statut et sa composition, n'a rien d'une collectivité territoriale ? La question mérite d'être posée. Elle renvoie à la « contiguïté

[380] Cf. Ch. 3, II, B, 2.
[381] Voir les extraits de discours des responsables du Secrétariat de la capitale, Ch. 5, 1, A, 3.
[382] Cf. Ch. 3, I, B.

inextricable », selon l'expression de R. Balme (*in* Favier, 2001 : 269), des enjeux politiques locaux et nationaux. Ce phénomène n'est évidemment pas propre à Sanaa, comme nous l'apprennent d'autres contributions à l'ouvrage dirigé par A. Favier (2001) sur le cas libanais. E. Picard (2001 : 278), qui analyse la dissolution des problématiques municipales de la ville de Beyrouth dans le jeu politique national, va jusqu'à parler d'une « gestion municipale subordonnée ». À Tripoli, l'articulation des diverses échelles décisionnelles semble aussi poser de sérieux problèmes, au point que l'instance municipale n'y constitue toujours pas un « acteur à part entière » en charge des responsabilités publiques (Rijsel, 2001 : 314).

On comprend assez aisément pourquoi le législateur a choisi de faire exister à Sanaa une structure qui la différenciait des autres villes du Yémen dont la croissance était, au début des années 1980, moins rapide. Mais on se demande encore aujourd'hui pourquoi l'instauration du Secrétariat de la capitale ne s'est pas accompagnée d'un projet de réorganisation des autres institutions qui avaient des compétences sur la ville : le Gouvernorat de Sanaa, le ministère des Affaires municipales et de l'Habitat et l'ancien Conseil municipal (sur lequel s'est greffé le Secrétariat de la capitale sans toutefois conduire à sa disparition[383]), avec lesquelles le partage des compétences manque de clarté. L'impression de double, voire de triple emploi domine. Cet épisode juridique est une illustration de l'administration pléthorique qui caractérise le Yémen tout entier.

Ingérence de l'État dans les affaires locales, confusion des compétences entre les collectivités, difficultés à établir des priorités d'actions… Voici quelques-unes des caractéristiques du pouvoir municipal à Sanaa que notre étude géographique des centralités périphériques contribuera en principe à éclairer plus précisément[384].

---

[383] Le Conseil municipal, à qui les compétences en matière de planification urbaine ont été retirées (il ne fait plus que veiller à l'application des consignes édictées par le Secrétariat de la capitale en la matière), continue pourtant à intervenir pendant deux ans après la création du Secrétariat de la capitale, dans les secteurs de la santé publique, de l'insalubrité et de l'environnement. C'est une véritable porte ouverte à la confusion des rôles et aux conflits d'influences. En 1985, le Conseil municipal et l'Association locale de développement (collectivité locale autrefois porteuse de projets de développement dans les domaines de la vie sociale et économique) ont été fondus au sein d'une nouvelle institution : le Conseil local de développement coopératif. Dès leur élection au suffrage universel direct, les membres de ce conseil deviennent automatiquement adhérents du Congrès populaire général (*al-Mu'tamar al-sha'bi al-'âm*), parti du Président Ṣâliḥ, qui préside également l'Union de ces conseils locaux à l'échelle nationale. Ces derniers sont donc sous la coupe du pouvoir politique (Mermier, 1995). Deux conséquences/enseignements sont à tirer de cette énième refonte institutionnelle : on y voit d'abord, une fois de plus, l'autorité de l'État dans sa volonté de contrôle des acteurs locaux ; on y constate ensuite le double emploi systématique entre les différentes institutions – la mission officielle des Conseils locaux est l'élaboration et la participation à tous les projets de développement, depuis la construction de routes jusqu'au soutien de projets industriels – qui, de surcroît, ne coordonnent que très peu leurs activités.

[384] Cf. Ch. 5, I.

B. Conflits institutionnels autour de la gestion urbaine

L'analyse du fonctionnement et des attributions du Secrétariat de la capitale fait apparaître une série de tensions avec les autres institutions, relatives à la répartition des compétences, au champ géographique d'action, etc. L'observation de son rôle sur le terrain ne fait que confirmer l'existence de ces tensions. Elles sont tout autant perceptibles dans ses relations avec l'État (représentations ministérielles et agences gouvernementales) qu'avec les autres collectivités locales (Gouvernorat de Sanaa) ou encore avec les autorités coutumières (chefs de quartier). À travers l'étude de certaines opérations concrètes, nous pouvons voir que ces tensions, relativement contre-productives, grèvent sensiblement les tentatives de mise en place d'une politique urbaine *stricto sensu*.

1. Secrétariat de la capitale vs *gouvernement central*

L'ingérence de l'État dans les affaires locales est l'héritage d'un système étatique très centralisé qui a longtemps prévalu au Yémen. Mais, aussi paradoxal que cela puisse paraître, la loi de 2000 sur les collectivités locales, présentée comme l'acte fondateur de la décentralisation du pays (Toye, 2002), change assez peu la donne. Ce texte confère en effet au pouvoir central un rôle capital dans le fonctionnement des autorités locales (Al-Jarbani, 2003). Il stipule même que la division administrative de la République vise avant tout à renforcer l'unité nationale (Toye, *op. cit.*). Ainsi, l'État exerce un contrôle quasi permanent sur les institutions locales, directement, comme nous venons de le voir (nomination des autorités locales, pouvoir de tutelle exercé par le Premier ministre)[385], ou indirectement (rôle important conféré aux autorités « décentralisées » : chefs des unités administratives et des représentations ministérielles). Il résulte de cette omniprésence « indirecte » de l'État dans les affaires locales une multitude d'institutions présentes sur la scène de la gestion de la ville de Sanaa, source intarissable de conflits entre les acteurs. C'est précisément au travers du rôle des ministères des Travaux publics et des Affaires municipales et de l'Habitat, et de diverses agences gouvernementales (GOPHCY par exemple) que ces conflits peuvent se manifester. A. al-Kabab (1991) a recensé, dans le cadre de sa thèse sur la planification au Yémen, quelques situations pour le moins symptomatiques. Il évoque par exemple le cas de la création d'un *Traffic Department* au sein du ministère des Affaires municipales et de l'habitat (assisté par la coopération japonaise), à la fin des années 1980[386], dans le but de favoriser la mise en œuvre du *Master Plan* lancé quelques années plus tôt[387]. Mal perçue par les autorités du Secrétariat de la

[385] Cf. Ch. 3, II, A.

[386] À la suppression du ministère des Affaires municipales et de l'Habitat, au début des années 1990, le *Traffic Department* a été transféré au ministère de l'Intérieur.

[387] Cf. Ch. 3, III, B.

capitale, la création de cet organe ministériel donne lieu à des conflits entre les acteurs de cette dernière institution et les propres services du Secrétariat de la capitale, qui avaient également des compétences en matière de transports urbains. Résultat de cette mésentente : en 1990, aucun des projets du volet « transports » du *Master Plan* n'a été concrétisé. De même, A. al-Kabab (*op. cit.*) mentionne le cas de la gestion des titres fonciers et des permis de construire. D'après lui, la profusion des détenteurs du pouvoir de décision en la matière trouble considérablement l'attribution des rôles. En effet, du Ministre des Travaux publics (ou de l'un de ses nombreux assistants) au Directeur général des services techniques de ce ministère en passant par le Secrétaire général du Secrétariat de la capitale (ou l'un de ses nombreux assistants) ou encore par le cabinet du Ministre de l'Intérieur, les décisions qui concernent la vente d'un terrain ou la construction d'un édifice relèvent d'une pléthore d'acteurs. Les usagers (habitants et promoteurs notamment), familiers du système, savent qu'un refus signifié par l'un peut se muer en accord donné par l'autre. Les institutions se renvoient alors la responsabilité en cas de litige émergeant autour d'une décision ayant manqué de concertation.

Nous avons nous-mêmes constaté, au cours de nos enquêtes, que les relations étaient parfois conflictuelles entre les acteurs du Secrétariat de la capitale et ceux des différentes représentations ministérielles, ou plus simplement entre la Municipalité et l'État[388]. Les entretiens que nous avons réalisés avec le Directeur des services techniques du ministère des Travaux publics et le Secrétaire général du Secrétariat de la capitale en fournissent des exemples frappants. D'un côté, le premier reproche au Secrétariat de la capitale, avec une franchise rare à ce niveau hiérarchique des institutions, d'avoir *« tué »* le ministère des Travaux publics, du moins son service technique local. *« Nous n'avons plus de relations »*, dit le Directeur des services techniques du ministère des Travaux publics, à propos du Secrétariat de la capitale. « *Al-Shu'aibî* [Secrétaire général du Secrétariat de la capitale en 2006] *a repris certaines compétences du ministère qui n'a plus qu'un rôle de vague superviseur du Secrétariat de la capitale. Nous ne pouvons plus lui donner ni consigne ni ordre* ». Notre interlocuteur, au discours chargé d'amertume, reste pourtant évasif quant à ces fameuses compétences qui auraient été « subtilisées » à son ministère, lequel resterait par ailleurs, toujours d'après ses dires, compétent pour coordonner des projets de planification d'unités d'habitation en périphérie de la ville, ce qui, *a priori*, relèverait plutôt du champ de compétences du Secrétariat de la capitale. Il n'est pas question ici de donner raison ou tort à nos interlocuteurs, mais bien de pointer les incohérences et les

[388] L'opposition faite ici entre Municipalité et État doit être nuancée. Elle n'est pas tout à fait juste au plan institutionnel, étant entendu que, dans sa structure et son fonctionnement, la Municipalité (Secrétariat de la capitale) est elle-même une émanation de l'État, laquelle est, comme nous l'avons signalé, encore très liée à ce dernier (cf. Ch. 3, II, A.). Il serait donc plus juste de parler d'une opposition entre acteurs « centralisés » et acteurs « décentralisés ». Mais le lecteur comprendra que, par souci de clarté, la première formulation ait été maintenue.

mésententes qui caractérisent les relations entre les institutions. De l'autre côté, le Secrétaire général du Secrétariat de la Capitale (non pas l'actuel, al-Shu'aibî, mais son prédécesseur, al-Kuḥlânî, aujourd'hui en poste à Aden, qui a désormais plus de liberté pour s'exprimer sur un sujet aussi sensible) affirme avoir rencontré d'énormes problèmes relationnels *« avec tous les gens du gouvernement et notamment avec les collaborateurs directs du Secrétariat de la capitale, aux ministères des Affaires municipales et de l'Habitat, des Transports et des Travaux publics, qui veulent tout le temps aller contre le maire*[389]*. Le maire doit être le seul responsable, le seul chef ; sinon, rien n'est respecté ! »*. Les contradictions qui ressortent de ces deux discours soulèvent bien toute la complexité de la gestion institutionnelle de la capitale yéménite et, au-delà, les heurts qui accompagnent, depuis plus de vingt ans, les tentatives de décentralisation au Yémen.

L'ingérence de l'État est donc permanente à Sanaa. Elle déstabilise le Secrétariat de la capitale et crée des tensions entre institutions, dont les rôles ne sont jamais clairement définis. Outre les services locaux des ministères précités, l'État est également présent à travers certaines agences gouvernementales dont il a été le créateur à diverses époques, pour répondre à des besoins précis. Ainsi, dans les années 1970, la Direction générale de la planification était créée pour maîtriser l'impératif urbanistique du futur Grand Sanaa, tandis que le GOPHCY, né au début des années 1990, devait répondre à l'urgence patrimoniale. Entre ces agences et le Secrétariat de la capitale, les rapports sont tout aussi tendus qu'avec les représentations ministérielles. Dans le cadre de ses attributions, qui concernent principalement, au niveau local, l'étude de plans pour la conservation et la restauration des bâtiments de la vieille ville, le GOPHCY, pour n'évoquer que la plus récente de ces agences, est censé être le seul à pouvoir délivrer des permis de construire dans le périmètre de la vieille ville. Mais le Secrétariat de la capitale s'est également octroyé cette compétence, de peur de voir le centre historique de Sanaa tomber sous la coupe d'un organisme concurrent (Mermier, 1995). Les habitants ont ainsi deux fois plus de chances de voir leurs demandes de travaux (de surélévation par exemple) aboutir. Le visage actuel de la vieille ville de Sanaa, qui n'a pas échappé à la construction de nouveaux bâtiments et à l'ajout d'étages construits à l'aide de matériaux modernes, est le résultat direct de cette faille en matière de répartition des attributions entre le GOPHCY et le Secrétariat de la capitale.

[389] « Maire » est ici la traduction de *Mayor*, terme employé par M. al-Kuḥlânî au cours de l'entretien qu'il nous a accordé pour traduire l'expression d'*Amîn al-'Âsima*, littéralement Secrétaire de la capitale. Nous avons quant à nous souhaité rester fidèle à la terminologie yéménite en le nommant Secrétaire général du Secrétariat de la capitale, d'autant plus que, dans sa structure, cette institution s'apparente plus à une préfecture urbaine qu'à une mairie.

2. Secrétariat de la capitale vs *Gouvernorat de Sanaa*

Le gouvernement central n'est pas le seul avec qui le Secrétariat de la capitale peine à organiser la concertation et la coordination des actions. Parmi les autres collectivités locales présentes à Sanaa, le Gouvernorat de Sanaa (*Muḥâfaḍat Ṣan'â'*) doit retenir notre attention. Les gouvernorats sont les premières collectivités locales instituées après la Révolution, par les lois de 1965, de 1976 et de 1980. Le législateur les définit comme des organes apolitiques chargés de formuler au Conseil des ministres des propositions relatives à l'intérêt général du Gouvernorat et à tout ce qui touche aux besoins de la vie locale. D'après la loi, le Gouvernorat dispose d'un pouvoir consultatif dans des domaines aussi variés que l'éducation, la santé, les affaires communales et villageoises, les affaires sociales, le travail, l'agriculture, les affaires économiques et les transports au niveau local (al-Jarbani, 2003). Mais, de fait, on ne peut pas dire que les gouvernorats aillent *stricto sensu* dans le sens de la décentralisation. Ils établissent plutôt un système de « déconcentration » qui permet au gouvernement d'assurer la mise en œuvre effective de son programme national. Le Gouvernorat joue donc l'intermédiaire entre le pouvoir central et les échelons administratifs inférieurs, communautés de communes et communes (*Qadawât* et *Nawâhi*).

Nous avons déjà évoqué le transfert d'une partie des compétences du Gouvernorat vers le Secrétariat de la capitale pour ce qui est de la gestion de la ville[390]. Nous ne pouvons qu'être interpellés par le climat tendu qui règne entre les deux institutions à propos de la question de la mobilité des limites territoriales du champ de compétences de l'une et de l'autre. En l'occurrence, il s'agit plutôt de l'agrandissement du périmètre de l'une aux dépens du rétrécissement de celui de l'autre. En effet, à plusieurs reprises, le Secrétariat de la capitale, soucieux d'intégrer les anciens bourgs périurbains aujourd'hui rattrapés par l'urbanisation à son champ d'action, a provoqué le désarroi du Gouvernorat, qui perçoit ce changement de géométrie comme une nouvelle diminution de son contrôle territorial et comme le retrait de localités majeures – certaines sont aujourd'hui des pôles de développement économique et des foyers importants de population – de son propre champ de compétences. Or, le Gouvernorat se targue d'avoir beaucoup agi dans ces localités. Dans un entretien que nous a consacré le directeur des travaux du Gouvernorat de Sanaa, le recul des limites de son institution est un thème récurrent. Outre la réduction territoriale qu'il entraîne, il est à l'origine, comme le rappelle notre interlocuteur, d'un problème de budget sans précédent. En effet, depuis l'extension des limites du Secrétariat de la capitale (jusque loin sur la route du Jawf au nord de la ville), les taxes que ce dernier perçoit sur les ruraux qui viennent officiellement

[390] Cf. Ch. 3, II, A.

travailler sur son territoire ont considérablement augmenté[391], tandis que celles perçues par le Gouvernorat ont corollairement diminué. Les limites actuelles du Secrétariat de la capitale recouvrent en effet l'essentiel du bassin d'emploi du Grand Sanaa ; le Secrétariat capte donc l'essentiel des revenus (taxes, amendes, etc.) générés par l'activité économique locale. Le Gouvernorat, par l'intermédiaire de son directeur des travaux, n'est pas prêt à envisager une collaboration plus active avec le Secrétariat de la capitale tant que de tels écarts budgétaires subsisteront entre les deux institutions.

Finalement, le Gouvernorat de Sanaa semble souffrir d'une double pression, celle exercée par le gouvernement central, qui est vraisemblablement celle ressentie par l'ensemble des collectivités locales au Yémen, et celle exercée « par l'autre bout », par le Secrétariat de la capitale qui repousse ses compétences vers le monde rural.

3. Secrétariat de la capitale vs *chefs de quartier*

Les chefs de quartier (*'âqil)* ont joué et jouent encore un rôle important tant dans l'organisation politique générale de la ville que dans la relation de médiation instaurée entre la population locale et le gouvernement. L'organisation administrative traditionnelle de la ville reflète en partie l'organisation coutumière du monde rural, « puisant dans son registre sémantique ses éléments constitutifs » (Mermier, 1994 : 17). Le terme de *'âqil* réfère en effet, au même titre que celui de *shaykh* ou *shaykh al-mashayikh* (cheikh suprême) – fonctions que l'on retrouve aussi à Sanaa –, à un chef de fraction tribale. Les *'âqil* sont présents dans la plupart des quartiers de la vieille ville comme dans l'organisation édilitaire des souks, où ils sont devenus très influents après la chute de l'État imamite en 1962. Le droit coutumier les investit d'une fonction de juge-arbitre qui leur permet d'intervenir dans le règlement des litiges d'ordre familial. Cette prérogative faisait du *'âqil* l'autorité organique d'un quartier. Mais aujourd'hui l'appareil administratif a nettement diminué ses rôles et fonctions tels que définis par la loi coutumière (*'urf*). En 1983, la création du Secrétariat de la capitale donne lieu à ce que F. Mermier (1994 : 18) appelle la « reprise en main de l'organisation édilitaire traditionnelle ». Le Secrétariat de la capitale établit de nouvelles règles pour la nomination des chefs de secteurs, nommés autrefois par l'État, et des chefs de quartiers, choisis jusqu'alors par les notables du quartier. C'est un décret de 1989 qui fixe les nouvelles modalités de leur nomination. Le *'âqil* est désormais nommé par le Secrétaire général du Secrétariat de la capitale parmi cinq notables choisis par les habitants du quartier[392]. Il doit avoir moins de trente ans et être propriétaire de sa maison, ce qui

[391] Ces taxes s'élèvent, d'après le directeur des travaux, à plusieurs milliards de riyals ; nous n'obtiendrons jamais la somme exacte.

[392] Le chef de secteur est, quant à lui, désigné par le Secrétaire général du Secrétariat de la capitale parmi trois *'âqil* postulants.

exclut systématiquement les nouveaux arrivants et les locataires de l'exercice de la fonction. Outre quelques responsabilités subalternes dans les domaines de l'habitat, de l'environnement et des affaires sociales, le *'âqil* est chargé d'informer les services de sécurité des mouvements de locataires, des réfractaires au service militaire, etc. Mais l'une de ses attributions principales reste la collecte de la *zakât*[393], aux côtés des agents des taxes, durant les mois de Ramadan. Au cours de la même année 1989, un redécoupage administratif a fait passer le nombre de quartiers de la vieille ville, et par là-même celui des chefs de quartier, de 187 à 24 (Mermier, 1994). F. Mermier (*op. cit.* : 18) en conclut que l'organisation édilitaire de la vieille ville s'apparente aujourd'hui plus à « un maillage sécuritaire de l'espace urbain qu'à un mode de représentation de la société citadine pouvant lui garantir quelques parcelles d'autonomie (...) Il [le *'âqil*] est désormais essentiellement un informateur déclaré de l'État plutôt que le représentant d'une communauté »[394]. Cependant, malgré des pouvoirs rognés et une influence déclinante, les *'âqil* de la vieille ville demeurent en principe compétents pour représenter les habitants de leurs quartiers respectifs dans les décisions concernant l'aménagement urbain[395]. Ils sont encore assez liés à la population, les maisons d'un quartier étant identifiées du nom des familles qui les occupent. La notion de quartier y est par ailleurs, comme l'indique F. Mermier (1995 : 47), « basée sur une réalité territoriale qui possède des repères physiques et sociaux extrêmement forts et identifiés comme tels, la mosquée, le bain public, l'association de la maison et du patronyme ». En périphérie en revanche, le *'âqil* reste souvent un personnage anonyme ; il est fréquent qu'il ait à apposer une plaque indiquant son nom et sa fonction sur le mur de son domicile. Il revêt de plus en plus les habits du fonctionnaire chargé de tâches administratives. L'organisation du nouveau Sanaa, comme nous l'indiquions précédemment, répond par ailleurs à un critère avant tout administratif. Les redécoupages consécutifs à l'expansion urbaine se calquent en effet plus sur les grandes artères et les établissements commerciaux que sur les lieux de la pratique sociale. Les habitants des nouveaux quartiers n'ont alors que très rarement conscience des limites de leur quartier et encore moins des chefs de quartier et de secteur qui le représentent.

Pour conclure, alors que le Secrétariat de la capitale semble, à bien des égards, subir l'ingérence de l'État dans ses affaires, il reproduit à son tour une forme d'ingérence dans les prérogatives traditionnellement attribuées aux chefs de quartier. Tout cela

---

[393] Cf. Glossaire, p. 546.

[394] Cette tendance n'est apparemment pas particulière au cas sanaani, comme l'indique l'étude de H.-K. Motcho (2005 : 55) sur la chefferie traditionnelle de la communauté urbaine de Niamey. L'auteur se demande si les chefs traditionnels sont des « acteurs urbains efficaces ou [des] hommes à tout faire incompris ? ».

[395] Cf. Ch. 3, II, C, 3.

montre bien que la gestion du Grand Sanaa se traduit par des enjeux de pouvoir à toutes les échelles. L'organisation de l'espace en est le théâtre permanent.

C. L'implication des citadins dans les processus d'aménagement

L'implication des citadins dans les processus d'aménagement est, dans de plus en plus de villes moyen-orientales, un des nouveaux principes de l'action publique en milieu urbain (Legros, 2008). Cependant, l'institutionnalisation de la participation ne garantit pas toujours aux citadins, comme on peut le voir à Sanaa, une quelconque influence sur le gouvernement urbain. On verra, notamment à travers nos enquêtes effectuées dans les quartiers périphériques, que les citadins demeurent plus habitués à agir à la marge de l'action publique en multipliant initiatives et « tactiques » pour accéder aux biens publics et négocier leur intégration à la ville[396]. De quel cadre institutionnel disposent les citadins sanaanis pour participer aux décisions d'aménagement et comment ce cadre permet-il de souligner le fossé entre les procédures participatives importées, dont la greffe s'avère particulièrement difficile, et les pratiques autochtones de débat qui perdurent lors des séances quotidiennes de consommation de *qât* organisées par les chefs de quartier ? Ce sont donc, une fois de plus, les dysfonctionnements de l'action publique moderne qui sont ici pointés.

1. L'importation des politiques participatives : une tentative avortée

Le gouvernement yéménite, au travers des ministères du Plan, des Travaux publics et de la Culture, n'a jusqu'à maintenant pas été l'initiateur de procédures participatives concluantes, hormis quelques visites de hauts fonctionnaires dans les quartiers, principalement dans le centre historique – visites qui n'ont recueilli qu'un succès relatif auprès des populations locales. Les habitants s'avouent frustrés de l'aspect très protocolaire que revêtent ces visites et des difficultés qu'ils rencontrent à faire acheminer leurs requêtes à ces hauts responsables, trop vite repartis du terrain vers leurs bureaux.

Au niveau municipal, le Secrétaire général du Secrétariat de la capitale se vante d'organiser *« régulièrement »* des réunions consultatives au cours desquelles il invite des *« représentants de la population »* désignés par les chefs de quartier pour débattre des principaux problèmes avec les élus. Ces réunions consultatives, qui constituent les premières instances participatives officielles, souffrent dans les faits de multiples problèmes et insuffisances. Si, selon le discours du Secrétaire général, leur fonctionnement repose sur une collaboration entre autorités municipales et autorités coutumières, dans les faits, les différents chefs de quartier rencontrés disent avoir ressenti comme une consigne autoritaire la désignation de ces « représentants », sans prise en

[396] Cf. Ch. 6, I, B, 2.

compte de leurs propres actions menées dans le domaine de la concertation[397]. Il est en outre permis de douter de l'efficience de ces réunions, dont la teneur est impossible à connaître, et dont les participants représentant les habitants sont difficiles à rencontrer[398]. Enfin, à leur évocation, les réactions des habitants convergent vers un même sentiment d'incrédulité et de désengagement.

En vieille ville, des procédures participatives supplémentaires sont expérimentées, ou du moins imaginées. Dans certains documents officiels, une série de points relatifs à l'implication des citadins figure. La condition *sine qua non* du bon déroulement de la concertation, selon l'un de ces rapports (Republic of Yemen, 2001b), est d'abord l'établissement d'une coopération rigoureuse entre les autorités municipales et le GOPHCY. Une fois ce partenariat défini – dont la réalité, comme le montrent leurs relations précédemment décrites[399], demeure quelque peu obscure aujourd'hui, malgré la signature d'un contrat entre les deux institutions –, le GOPHCY doit être en mesure d'organiser une série d'« ateliers de travail » réunissant « des membres du gouvernement, des autorités locales, des chefs d'entreprises, des habitants et des étudiants » (*op. cit.*). Les principaux axes de travail développés par ces ateliers sont : la mise en place d'un programme d'exécution pluriannuel pour la réhabilitation des quartiers résidentiels, la recherche de financements et d'investissements privés, l'encouragement à la revitalisation économique et le développement d'un certain nombre de fonctions urbaines. Ces grands thèmes, inventoriés dans les documents officiels, devaient être discutés sur la période 2001-2005. Mais, en 2006, le GOPHCY, par l'intermédiaire de l'un de ses membres, reconnaît, sans entrer dans le détail, avoir rencontré des difficultés dans la mise en place de ces ateliers. Les habitants, quant à eux, ne semblent pas avoir eu vent de l'existence de ces instances.

La faible institutionnalisation de la participation au niveau local, affectant aussi bien les services municipaux que le GOPHCY, pourrait *in fine* être expliquée par deux problèmes inter-reliés. D'une part, les autorités locales, à l'évidence, n'ont reçu que quelques consignes approximatives en matière de gestion de la participation et, comme pour rendre compte de leur capacité à maîtriser cette dernière, elles se targuent d'avoir créé des coquilles vides. D'autre part, les citadins eux-mêmes semblent rejeter en bloc l'idée d'une institutionnalisation de la participation « par le haut », perçue comme autoritaire et inefficace.

---

[397] Pour l'analyse de ces actions, cf. Ch. 3, II, C, 3.

[398] Ce que l'on ne discute pas, en revanche, c'est la présence reconnue et instituée de trois notables choisis parmi les habitants par le Secrétaire général lors de chaque conseil du Secrétariat de la capitale. Ceux-là sont précisément censés rapporter la parole citadine au sein du conseil. Pourquoi alors, au cours de l'entretien qu'il nous a accordé, le Secrétaire général n'en a-t-il pas fait mention, plutôt que de faire l'apologie de ces réunions consultatives ?

[399] Cf. Ch. 3, II, B, 1.

Les organisations internationales et les bailleurs de fonds pourraient alors avoir un rôle de soutien et de facilitateur à jouer dans la mise en place d'instances participatives. Leur influence croissante a contribué à l'essaimage d'une certaine idéologie du développement, de laquelle procède la participation et qu'il s'agit désormais de faire véritablement naître (Legros, 2004). Or, le discours d'un expert de l'UNESCO entendu à Sanaa permet d'en douter : *« Les organisations internationales ne peuvent pas sans cesse jouer le jeu démocratique car la concertation avec les habitants a besoin de cadres institutionnels trop difficiles à mettre en place »*. Pourtant, d'autres experts de la même institution insistent sur le fait que la consultation des populations à chaque nouvelle phase d'un projet et pour l'élaboration de documents de planification, qui touchent dans le cas présent à l'aménagement de la ville ancienne, doivent être systématiques et conditionnent la bonne conduite d'une politique de conservation et de réhabilitation (Pini, Miglioli, 2003). Il est certain que les organisations internationales doivent composer avec les difficultés propres à leurs partenaires (Secrétariat de la capitale et GOPHCY), dont les faiblesses budgétaires sont aggravées par la dispersion de leurs objectifs et les relations parfois conflictuelles qu'elles entretiennent avec les acteurs issus du système coutumier[400], qui ne leur permettent pas de s'affirmer réellement compétentes pour la gestion et l'organisation de la participation. Quoi qu'il en soit, les autorités locales ne semblent pas avoir bénéficié d'une formation dans le domaine de la participation, ni par le biais d'une assistance technique spécifique, ni au travers de formations des intervenants officiels supposés animer les débats. À notre connaissance, aucune expertise n'a été entreprise pour cerner les attentes des habitants, les faire éclore, organiser leur expression et les traduire en demandes susceptibles d'influer sur le processus décisionnel.

Force est de constater aujourd'hui que le discours tonitruant sur la participation s'inscrit en faux avec les modèles d'action urbaine qui ont effectivement cours. D'une part si, en amont, toute la classe politique semble être attachée à une certaine idée de la démocratie urbaine et de la gouvernance de proximité, sur le terrain, non seulement ces grands préceptes ne sont pas relayés, mais les agents municipaux semblent au contraire résister à toute action ou mesure s'y rattachant de près ou de loin. D'autre part, à travers la destruction et la « censure » des structures délibératives provenant du système coutumier[401], les pouvoirs publics œuvrent en faveur d'une centralisation des décisions au sein d'une structure administrative difficilement pénétrable et non représentée à l'échelle du quartier. Ces problèmes fondamentaux de conception du gouvernement urbain grèvent donc durablement la mise en place des procédures participatives prévues par les institutions et par les documents.

---

[400] Cf. Ch. 3, II, A & B.
[401] Cf. Ch. 3, II, C, 3.

Quand elles existent, ces instances n'attirent pas massivement la population. Faut-il voir dans cette désaffection citoyenne les « effets pervers de l'institutionnalisation de la participation » (Segaud, 1996 : 175-176), autrement dit l'expression d'une désapprobation à l'égard de la multiplication des instances gouvernementales, jugées inaptes et inadaptées, et/ou, au-delà, une préférence des habitants pour les pratiques d'assemblée moins formelles et orchestrées par exemple par les chefs de quartier[402] ?

2. L'action modeste des associations

En matière de participation, le secteur associatif exerce un rôle restreint, voire anodin[403]. Et ici encore, la vieille ville en profite plus, aussi modérément soit-il, que les quartiers *extra muros*[404]. En 1993 naissait l'Association pour la sauvegarde du vieux Sanaa, prônant la « nécessité d'une action concertée afin de faire participer tous les concitoyens intéressés et motivés à une action populaire et spontanée en faveur de la protection de la médina et de la sauvegarde de la qualité de vie *intra muros* et afin d'empêcher que le vieux Sanaa ne devienne un souk déserté par les habitants »[405]. L'œuvre de l'association, en dépit de l'importance des moyens humains et financiers déployés, se réduisit à la prise en charge de la propreté de la vieille ville. La fonction d'instance participative de l'Association pour la sauvegarde du vieux Sanaa fut par ailleurs annihilée par les réunions organisées par les chefs de quartier[406] – même si cette dernière a cherché, d'une certaine manière, à prendre la place de ces chefs de plus en plus happés par leur rôle institutionnel[407] –, tandis que, en matière d'entretien et de nettoyage, l'aide au développement s'est rapidement avérée plus efficace[408]. Au début des années 2000, on perd toute trace de l'existence de cette association. Mais, en réalité, l'Association pour la sauvegarde du vieux Sanaa n'était pas tant l'émanation d'un mouvement citadin populaire qu'une création *ad hoc* d'un projet des coopérations allemande et hollandaise, ce qui explique peut-être son insuccès et sa brutale disparition.

On relève également l'existence de quelques associations de bienfaisance, toujours en vieille ville, dont l'association *Âzâl*[409], créée peu après l'Association pour la sauvegarde du vieux Sanaa. *Âzâl* a généré et coordonné un petit nombre d'autres associations

---

[402] *Idem*.

[403] Le droit d'association a été reconnu, en même temps que celui de fonder des partis politiques, par la Constitution du Yémen unifié.

[404] Pour les quelques associations officiant plus spécifiquement dans les nouveaux centres de l'agglomérations sanaanie, cf. Ch. 6, I, C.

[405] Discours de Ra'ûfa Ḥasan, Présidente de l'association (*in* Feiner, 1997 : 403-404).

[406] Cf. Ch. 3, II, C, 3.

[407] Cf. Ch. 3, II, B, 3.

[408] Dons de camions de ramassage d'ordures par le Japon et l'Allemagne.

[409] *Âzâl* serait un des anciens noms de Sanaa.

apparues dans les années 1990, dans un climat de frénésie associative. *Âzâl* se préoccupe encore aujourd'hui de la qualité de vie dans les quartiers, mène quelques actions de sensibilisation à l'environnement, mais jouit d'une faible visibilité, tant son champ d'action reste limité et la liberté de parole contrôlée. Remplissant des mandats similaires, l'ONG *Environmental Awareness Centre* développe des programmes éducationnels pour les écoles de la ville (émissions de radio, publication d'un magazine, campagnes de plantation et de fleurissement) et promeut une association féminine qui participe, elle aussi, à l'entretien et au nettoyage des rues.

Le peu de poids des quelques associations existantes qui, pourtant, pourraient constituer des formes possibles d'organisation sociale et d'intermédiation (Navez-Bouchanine, 2000), nous amène à nous interroger sur leur habilitation effective à se mêler des questions politiques et sur leur capacité réelle à fonctionner comme organes représentatifs de la population. Les difficultés rencontrées tant par les autorités gouvernementales et municipales que par le secteur associatif dans la mise en place d'une participation permettent-elles aux structures traditionnelles d'être à la hauteur d'un tel enjeu et de constituer une alternative ?

3. Permanence et remise en question des instances traditionnelles de délibération

En marge des procédures participatives gouvernementales se sont constitués, à l'échelle du quartier, d'autres espaces-temps de débat et de concertation. Il s'agit de réunions organisées hebdomadairement par les *'âqil* dans les *mafraj* de leurs propres maisons, et placées sous leur autorité directe. Sont invités à ces réunions des riverains, des groupes de commerçants, ainsi que quelques représentants de l'autorité gouvernementale et/ou municipale, dont la participation est cependant très sporadique. Ces réunions se greffent sur les séances de consommation du *qât* de l'après-midi. Après les formalités d'usage liées au rituel du *maqyal*[410], les débats s'orientent rapidement vers certains projets actuels d'aménagement (asphaltage/pavage des rues, entretien des jardins, circulation automobile, etc.) avant de se consacrer aux requêtes et plaintes plus personnelles. Selon l'un de ces chefs de quartier rencontré dans le quartier Bi'r al-'Azab, ces réunions ont toujours existé. D'après le *'âqil*, lorsque la Constitution du Yémen unifié crée les « comités de quartier », elle calque les principes fondateurs de leurs propres réunions hebdomadaires – preuve de la *« récupération des instances coutumières par l'État central »*, selon notre interlocuteur.

Ces réunions, dont la fréquence s'est encore amplifiée depuis la Loi de propreté publique de 1999[411], viennent renforcer le rôle de ces acteurs au moment où le

[410] Cf. Glossaire, p. 546.
[411] Cf. Ch. 2, II, C.

gouvernement tente de les cantonner au rôle de simples auxiliaires de sécurité. Leur succès, tout comme leur fonctionnement en tant qu'instances délibératives, est indéniable. Il s'explique par la permanence historique et symbolique des *mafraj* en tant que lieux où s'élabore depuis des siècles la culture urbaine sanaanie. Les hommes se réunissent tous les après-midi dans des salons confortables pour s'adonner aux joies de la consommation du *qât*. Outre les significations symboliques dont il se charge et l'imaginaire lyrique et poétique qui s'y déploie, le *maqyal* joue un rôle de structure d'intégration sociale (accueil des nouveaux arrivants, apprentissage de la citadinité) et d'espace de sociabilité (rencontres entre voisins, débats de société, etc.). Il est un « lieu d'expression de l'opinion locale » et « permet la négociation de nombreuses adaptations sociales et culturelles » (Lambert, 1995 : 104). Le politique, au sens propre, a également toujours su prendre place dans les *maqyal*, que ce soit à travers les dialogues entre les différentes communautés socio-religieuses du Yémen ou à travers certaines réunions de partis politiques qui se déroulent dans les *mafraj*, toujours sous la forme de séances de *qât*. Cette tradition s'est donc pérennisée jusqu'à aujourd'hui, malgré les mutations sociétales engendrées par la modernisation[412]. Par conséquent, le *mafraj* représente une sorte de structure idéale de la réunion et le *maqyal* l'institution héritée la plus fidèle au mode de vie sanaani. Si les réunions organisées par les chefs de quartier font l'unanimité ou presque, c'est qu'elles ne sont rien d'autre qu'une extension du concept de *maqyal*. Peu de villes, à notre connaissance, présentent un tel potentiel participatif, aussi bien dans la morphologie (quantité innombrable de lieux possibles du débat) que dans la culture urbaine (pérennisation de l'institution du *maqyal* au fil des siècles).

Force est toutefois de constater que ces réunions se sont altérées à au moins deux égards. En premier lieu, elles requièrent des chefs de quartier une capacité de synthèse exemplaire pour faire remonter aux autorités gouvernementales les revendications majoritaires, ainsi qu'une force de persuasion constante pour que les messages des habitants et des commerçants soient pris en compte dans les décisions d'aménagement. Les résultats tangibles sont donc très aléatoires et dépendent de la personnalité des chefs et de leur connaissance des principes et modalités de l'action publique. Le *'âqil* du quartier Bâb Shu'ûb, au nord de la vieille ville, qui mêle les traits de caractère susmentionnés, s'est ainsi félicité, au cours d'un entretien, d'avoir convaincu les autorités municipales de la nécessité de la destruction de trois abris construits en béton sur un des plus beaux *bustân* du quartier. À l'inverse, les habitants et le chef du quartier Bustân al-Sultan, situé entre la vieille ville et l'avenue 'Abd al-Mugnî, n'ont pas réussi à convaincre les autorités municipales de la pertinence de leur proposition d'aménagement d'une

[412] L'augmentation de la consommation du *qât* a en outre facilité cette pérennisation, notamment dans les nouveaux quartiers, malgré l'architecture domestique moderne qui accorde une place moins centrale à ces salons collectifs.

grande place désaffectée en jardin public[413]. La municipalité en a fait un marché (Sûq Inqâd) pour installer les marchands ambulants et les vendeurs de *qât* chassés des autres quartiers anciens. Alors que les marchands eux-mêmes n'ont pas eu voix au chapitre – ils contestaient le projet en dénonçant l'excentration et l'éloignement par rapport au souk principal de la vieille ville –, le marché Inqâd demeure l'illustration archétypale des failles de la concertation à Sanaa et du manque de coordination entre les différents acteurs.

En deuxième lieu, les réunions de quartier sont parfois biaisées par un certain nombre de règles coutumières et lignagères. En effet, les femmes n'y sont que très rarement admises. De même, la parole est d'abord donnée aux notables. Les plus jeunes, quant à eux, n'ont pas toujours la chance de s'exprimer. Pour ce qui est de la transparence démocratique, il s'agirait donc plus d'une « illusion participative » (Blanc-Pamard, Fauroux, 2004) que d'un espace de concertation totalement public. Mais, au regard du petit nombre d'actions engagées par le camp institutionnel « d'en face », ces instances révèlent une implication volontaire des citadins, réelle bien que marginalisée par le gouvernement, dans les projets qui touchent à leur espace de vie.

Dans le contexte urbain sanaani, la mise en place de procédures participatives est un processus long et miné dans sa fabrication, à la fois par les initiatives citadines qui souffrent d'un manque de concertation et de mise en commun des objectifs, et par une organisation générale instable qui ne parvient pas à rassembler les acteurs institutionnels. Les habitants affichent malgré tout une nette préférence pour les dispositifs participatifs hérités du système coutumier traditionnel que sont les réunions de quartier plutôt que pour ceux d'inspiration plus exogène et contemporaine que sont les réunions consultatives et autres ateliers organisés dans les bureaux des institutions gouvernementales. Sont-ce les populations qui ne parviennent pas à se détacher d'une certaine tradition ou, plutôt, les autorités qui démontrent une conception lacunaire de la concertation avec les « citadins ordinaires » ? En attendant d'apporter des éléments de réponse, dans quelle mesure la portée actuelle des formes de participation influence-t-elle concrètement le gouvernement urbain ? Nous n'avons pas pu constater d'impacts réels, hormis les quelques exemples précis et ponctuels mentionnés plus haut. Là, l'explication est plus plausible : nous avons déjà montré que le processus de participation avivait, une fois de plus, les discordances, voire les conflits, entre les différents acteurs institutionnels. La faible prise en compte de la dimension participative découlerait donc à la fois de la marginalisation du pouvoir des chefs de quartiers dans la gestion urbaine par le gouvernement – et par conséquent de la banalisation des intentions des citadins qui leur

[413] Projet initié par les plans de réhabilitation de l'UNESCO à la fin des années 1980 et ayant immédiatement séduit les habitants du quartier.

sont adressées –, et des transformations structurelles subies par le pouvoir municipal lui-même[414].

Quelles perspectives peut-on attendre en matière d'aménagement participatif à Sanaa, au regard de ces constats plutôt défavorables ? Dans un premier temps, l'histoire yéménite a démontré que le système coutumier s'est toujours pérennisé grâce aux faiblesses de la justice « officielle » (al-'Alîmî, 2000). Il pourrait donc bien mettre à profit les remaniements actuels subis par la municipalité pour revaloriser son rôle à Sanaa et tenter de représenter plus que de simples structures d'intermédiation sociale. Mais, avant cela, et dans une perspective plus démocratique, des efforts en termes de coordination sont à envisager, d'une part en associant entre elles les différentes institutions gouvernementales chargées des affaires urbaines (ministères et cellules spécialisées, Secrétariat de la capitale, GOPHCY, etc.), et, d'autre part, en réinstaurant le dialogue avec les acteurs issus du système coutumier, au contact direct de la rue et des populations. À Sanaa encore plus qu'ailleurs, du fait de l'originalité du tissu urbain ancien et du poids des structures sociales, l'échelle du quartier demeure la plus adaptée à une gouvernance impliquant les citadins. La résurgence actuelle des réunions de quartier, bien qu'elles soient encore minimisées et peu exploitées dans les procédures d'aménagement du territoire, montre, en attendant, que la participation à la chose urbaine peut constituer un nouveau champ essentiel de sociabilités.

[414] Cf. Ch. 3, II, A.

III. Quel(s) plan(s) pour Sanaa ?

Il semblait nécessaire, pour clore ce chapitre, de voir quelles sont les réponses apportées par les pouvoirs publics aux problèmes de la pression démographique et de la progression de l'habitat non réglementaire, des problèmes caractéristiques des villes des pays en développement. L'objectif n'est pas tant de porter un jugement sur ces réponses, qui, à vrai dire, n'en sont pas, que d'examiner en détail les outils d'aménagement censés traiter les différents problèmes. Ces outils apparaissent comme largement inefficaces et dépassés aujourd'hui. Ils constituent néanmoins les fondations d'une politique urbaine, laquelle ne semble jamais être allée au-delà d'un stade embryonnaire.

A. Des problèmes communs aux villes des pays en développement

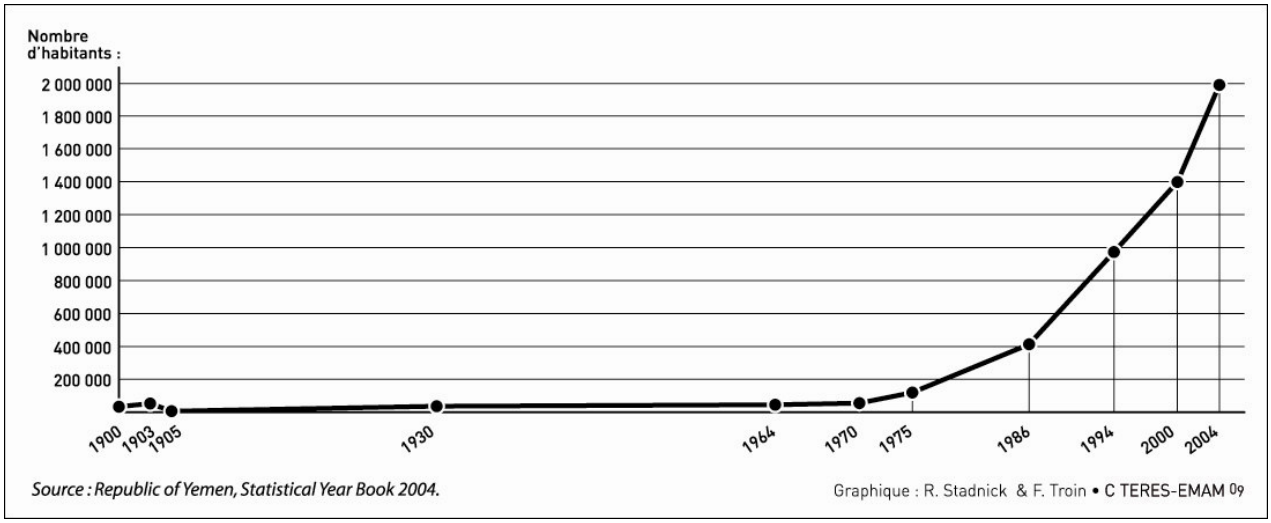
L'élargissement considérable de l'aire urbaine de Sanaa et l'augmentation de sa population – qu'elle soit d'origine rurale comme dans certains quartiers du Nord et du Sud, qu'elle relève d'une nouvelle bourgeoisie urbaine ayant fui la vieille ville pour son inconfort, son insalubrité et sa « soukalisation » galopante, comme dans les nouveaux quartiers du Sud-Ouest, ou qu'elle provienne des villes de l'ancien Yémen du Sud – obligent la municipalité de Sanaa à se confronter aux réalités d'une ville-capitale.

Alors que tout porte à croire qu'une nouvelle ère, postérieure à l'explosion urbaine, se profile à Sanaa et que la démographie pourrait stagner en raison de l'extrême saturation des marchés du logement et du travail, Sanaa est confrontée à une série de problèmes de dimension globale auxquels elle doit d'urgence faire face. C'est l'inédite pression démographique qui, dans un premier temps, s'avère préoccupante[415]. Jusqu'au début des années 1970, Sanaa est demeurée une petite ville de 80 000 habitants tout au plus, comme elle l'était déjà au début du XX^{ème} siècle (Troin, 1995). D'après les sources officielles, la population serait passée de 140 000 habitants en 1975 à près d'un million en 1994, dates qui couvrent à peu près les deux phases d'explosion urbaine enregistrées par la ville[416]. En 2004, le Secrétariat de la capitale, dans ses nouvelles limites administratives, recensait 1 800 000 habitants et reconnaissait que la croissance annuelle de Sanaa atteignait presque les 10 % depuis 30 ans (Republic of Yemen, 2004). Ces nouvelles données, aussi impressionnantes soient-elles, sont probablement encore sous-estimées. L'augmentation quotidienne des constructions, l'observation de photographies aériennes récentes ou encore les naissances qui échappent aux recensements nous permettent de le supposer. À partir d'estimations empiriques faites dans les nouveaux

[415] Cf. Fig. 32, p. 225.
[416] Cf. Ch. 2, I.

quartiers (nombre d'occupants des maisons, nombre de maisons par îlot, etc.), H. Eckert avance aujourd'hui le chiffre de trois millions d'habitants pour la population du Grand Sanaa[417].

Figure 32 : Évolution de la population de Sanaa entre 1900 et 2004



De cette forte pression démographique découlent clairement des enjeux majeurs tels que la maîtrise de l'étalement urbain et la recherche de solutions quant à la diminution des ressources en eau. L'étalement urbain, d'une part, n'est pas uniquement contenu dans les barrières physiques qui se dressaient à l'est et à l'ouest de la ville, par les monts Nuqûm et 'Aṣir, contrairement à ce que croyaient les acteurs publics qui envisageaient la planification de la ville principalement suivant un axe Nord-Sud. C'était compter sans la capacité des Yéménites à s'affranchir des obstacles naturels, capacité dont ils ne cessent de faire preuve depuis l'époque préislamique. Ainsi, les flancs des deux monts de Sanaa[418] se construisent densément depuis plusieurs années sans que personne n'intervienne[419], comme le montre la carte établie à partir d'une image satellite[420]. Est-ce là la première manifestation d'une occultation du phénomène d'urbanisation spontanée

[417] Source : entretiens personnels.

[418] Jabal Nuqûm est toutefois moins touché par le phénomène. Il s'élève à plus de 3 000 mètres. Son dénivelé est très important, mais ce qui explique sa moindre urbanisation est sa fonction de base militaire totalement interdite au public.

[419] Si la construction des maisons sur des sites pentus et peu accessibles n'est pas une difficulté majeure, l'apport d'infrastructures par le gouvernement en est une. Le sous-équipement y est donc prédominant.

[420] Cf. Fig. 33, p. 227.

par les autorités ? S'agit-il réellement d'un phénomène qui échappa aux institutions par inexpérience ou manque d'anticipation ou, plutôt, d'une façon de se « voiler la face » face à la montée des phénomènes d'informalité et de marginalité[421] ? D'autre part, il y a de réelles inquiétudes concernant l'approvisionnement en eau : le niveau des nappes phréatiques aurait baissé de plus de cinq mètres par an entre 1985 et 1995 (Troin, 1995). Certains spécialistes affirment que Sanaa ne disposerait plus que de quelques années de réserves aquifères.

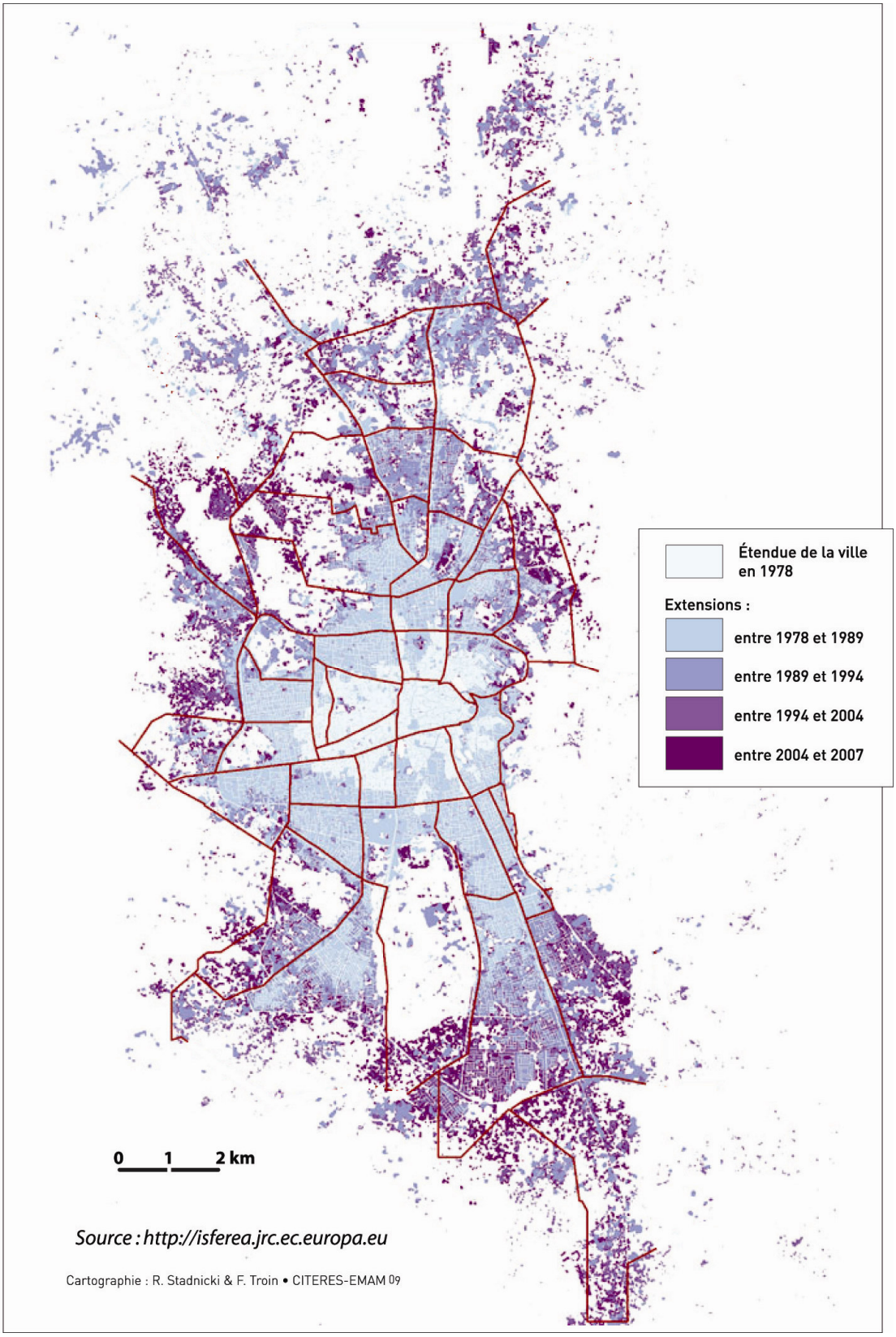
Mais une des priorités, en termes de gestion immédiate, serait pour le Secrétariat de la capitale d'intégrer dans sa politique urbaine les nouveaux quartiers nés entre les années 1970 et 1990, dont le développement n'a pas cessé jusqu'à nos jours. Certes, l'ajout en 2003 de certaines marges Nord et Sud de la ville au champ de compétence géographique de cette institution, ou encore les promesses d'actions de viabilisation de quartiers défavorisés incluses dans la loi de planification urbaine (*takhṭîṭ al-madanî*) de 2004, peuvent être considérés comme les amorces d'une stratégie d'intégration[422]. Nombre de mesures restent cependant à prendre en vue de la régularisation et de la reconnaissance du statut urbain de la plupart des nouveaux quartiers. En effet, les actions de viabilisation ne sont pas systématiques : les acteurs municipaux ont plutôt recours à une « logique de camouflage », c'est-à-dire qu'ils tentent d'imposer un ordre jusque-là contrarié par les quartiers d'habitat non réglementaire au moyen de quelques actions ponctuelles et symboliques de modernisation (ceinturage des quartiers par des quatre voies imposantes, implantation de nouveaux services, édification de mosquées, etc.)[423]. L'apport d'outils juridiques adaptés à une population – certes composée majoritairement de migrants ruraux mais confrontés à des problèmes, fondamentalement urbains, d'accès aux services et de gestion des infrastructures – est également prioritaire.

[421] On verra malgré tout que des opérations de « rattrapage » sont menées par les pouvoirs publics dans nombre de quartiers périphériques d'habitat non réglementaire (cf. Ch. 5, I, B).

[422] Cf. Ch. 5, I, C, 1.

[423] Cf. Ch. 5, I, B, 1.

Figure 33 : Progression de l'étalement urbain à Sanaa entre 1978 et 2007



B. Des jalons pour une politique urbaine ?

Ces différentes questions, ô combien préoccupantes, constituent l'arrière-plan des quelques opérations, souvent tentatives avortées, de politique urbaine, dont on cherche ici à connaître les grandes lignes. Que disent les documents d'aménagement qui ont servi de base aux réflexions sur la planification de Sanaa ? De quelle manière les problèmes susmentionnés ont-ils été intégrés à ces réflexions ? Comment s'est élaborée, en trente ans, la politique urbaine du Grand Sanaa ?

En 1978, dix ans après la rédaction du tout premier plan d'aménagement par des experts égyptiens et des fonctionnaires du ministère des Travaux Publics, Sanaa se dote d'un schéma directeur (*Master Plan*). Ce document, préparé par les consultants britanniques Berger et Kampsax, a traversé les années de guerre civile pour rester à la base du travail des fonctionnaires du Gouvernorat de Sanaa d'abord, puis, à partir de 1983, du Secrétariat de la capitale[424] et des ministères du Plan, des Affaires municipales et de l'Habitat et des Travaux publics. Le document projette d'articuler les extensions de l'espace urbain autour de six axes majeurs, qui correspondent à des occupations fonctionnelles différentes : le résidentiel, le commercial, l'industriel, l'artisanal, l'institutionnel, les cimetières et les parcs et loisirs. C'est donc à travers un zonage rigoureux de l'espace que le *Master Plan* envisage l'organisation des extensions futures de la ville. Mais il n'en a rien été ! Très vite, en plus de se densifier plus rapidement que prévu, la quasi-totalité des quartiers autrefois à dominante résidentielle se sont dotés de fonctions commerciales et industrielles, favorisant une mixité fonctionnelle non souhaitée par le *Master Plan*[425]. Les auteurs, très fortement inspirés de l'urbanisme occidental des années 1970, y développent par ailleurs des scénarios basés sur des projections démographiques, avec l'idée que l'industrialisation génèrera l'extension de la ville et que les administrations ne concentreront plus qu'une part mineure de l'emploi. La réalité est tout autre : au Yémen, l'industrialisation se fait plutôt « par procuration », à travers les migrations vers les villes industrielles saoudiennes ou, dans une moindre mesure, vers les pôles de l'industrie automobile des États-Unis (Carré, 1998), alors que l'administration demeure l'employeur majeur. A. al-Kabab (1991 : 283) a pu en outre constater de nombreux problèmes de non-conformité entre le scénario et la réalité, notamment au niveau de l'occupation du sol : « There was a lack of conformity between

[424] On imagine la difficulté qui a pu être celle du Secrétariat de la capitale au moment où il reprend en main le *Master Plan*, cinq années après sa rédaction, alors que le Gouvernorat de Sanaa et les ministères compétents agissaient déjà pour sa mise en œuvre.

[425] C'est précisément cette mixité fonctionnelle, consistant à intégrer une activité économique au sein de l'immeuble familial, qui permet le développement de nouvelles polarités urbaines, comme nous le montrerons ultérieurement (cf. Ch. 4) et comme l'a également montré N. Semmoud (2007) pour Alger.

the proposed land use and the actual situation in some areas »[426]. La ville s'est en effet construite au-delà des limites suggérées par le *Master Plan*, notamment sur les franges occidentales et septentrionales – nouvelle preuve de la sous-estimation des capacités auto-constructives des nouveaux habitants de Sanaa. Ainsi, les projets de zones industrielles prévues sur les routes de Ṣa'da et d'al-Ḥudayda n'ont par exemple pas pu voir le jour. De même, de nombreux bâtiments officiels ont été édifiés sur des sites initialement voués à l'activité résidentielle et commerciale, ce qui allait à l'encontre même des propositions de zonage faites dans le *Master Plan*. En matière de logement, le ministère des Affaires municipales et de l'Habitat et le Secrétariat de la capitale, ayant déployé tous leurs efforts pour la construction de 500 unités d'habitations type HLM réservées aux classes moyennes[427], ne sont pas parvenus à mettre en œuvre les programmes d'amélioration de l'habitat existants, ni les autres programmes de lotissement prévus par le *Master Plan*. Enfin, les points les plus critiques demeurent sans conteste ceux du trafic routier, dont la croissance dans les années 1980 à 2000 a elle aussi été sous-estimée, et l'état des réserves aquifères. Le *Master Plan* ne comporte effectivement pas ou peu d'indications quant à la réglementation de la circulation, des transports en commun et des parkings. Il se contente d'établir une hiérarchie élémentaire du réseau de voies de communication, superposé aux lignes tracées par le développement des espaces bâtis en périphérie (Varanda, 1994). Quant à la question de l'eau, les objectifs n'ont évidemment pas été atteints, la pression démographique et, conséquemment, l'augmentation de la consommation par personne, n'ayant pas joué en la faveur du règlement des problèmes. Les réseaux d'adduction d'eau n'ont pas encore été apportés dans tous les quartiers de la ville[428] et les ressources manquent de plus en plus, et ce malgré l'exploitation intensive des sous-sols.

Dans sa forme, le *Master Plan* présente également quelques zones d'ombre. On ne trouve par exemple aucune trace de la contribution du secteur privé à son élaboration. De même, le rôle de la Direction générale de la planification, agence gouvernementale créée presque exclusivement aux fins de sa mise en œuvre, semble avoir été réduit à un droit de regard minime (al-Kabab, 1991). Finalement, il peut lui être reproché une mauvaise appréciation des réalités économiques et sociologiques locales. Deux exemples en attestent : le projet de « ceinture verte » autour de la vieille ville, qui aurait engendré un coût insurmontable pour les pouvoirs publics, et la volonté d'aller à l'encontre de la mixité des fonctions résidentielle et commerciale, qui s'inscrit pourtant dans la tradition urbaine yéménite.

---

[426] « Il y avait un manque d'adéquation entre l'usage proposé du terrain et la situation effective dans certaines zones ».

[427] Cf. Ch. 5, I, B, 3.

[428] Al-Rawḍa au Nord et Nuqûm à l'Est semblent présenter le plus grand déficit.

Le *Master Plan* de Berger et Kampsax, censé cadrer le développement urbain de Sanaa sur la période 1978-2000, est resté très (trop ?) longtemps le document d'aménagement de référence des pouvoirs publics. Mais force est de constater que ce qui était prévu n'a pas grand-chose à voir avec ce qu'il s'est réellement produit. Il est entendu que le *Master Plan* ne pouvait pas évaluer l'impact qu'auraient, sur la croissance urbaine, le rapatriement des Yéménites d'Arabie Saoudite et l'unification des Yémen au début des années 1990[429]. À ces imprévus s'ajoute l'installation sur la scène de la gestion urbaine d'une nouvelle institution, le Secrétariat de la capitale, greffe qui ne s'est pas faite sans heurts[430], au cours de la première phase de mise en œuvre du *Master Plan*. Il y a là suffisamment de causes à l'échec de la planification à Sanaa, auxquelles s'ajoutent, rappelons-le à nouveau, la multitude d'institutions et d'agences spécialisées présentes sur le terrain, une conception arbitraire des priorités d'action, l'insuffisance de coordination entre les acteurs, les excès de centralisation, etc.

En 1996, une équipe mixte, cubaine et yéménite, a entrepris une mise à jour de ce *Master Plan*. Le document, presque achevé en 1998, n'avait toujours pas été approuvé par le Parlement en janvier 2004. Ce schéma directeur reprend largement celui de 1978 et y ajoute un diagnostic plus général et prévisionnel, ainsi qu'un volet environnemental assez détaillé. Mais, en 2006, ce document ne semblait plus être à l'ordre du jour. L'actuel Secrétaire général du Secrétariat de la capitale, M. al- Shu'aibî, affirme avoir entrepris la préparation d'un nouveau *Master Plan*, *« en fonction des nouveaux enjeux économiques »*, comme il aime à le rappeler. Nous nous sommes procuré un document provisoire qui évoque, en une cinquantaine de pages, les grandes lignes de ce nouveau *Master Plan*. Le texte indique qu'il est urgent de reconcevoir la planification générale de la ville de Sanaa, mais il ne renie pas pour autant l'héritage du *Master Plan* de 1978. Il invite simplement à l'actualiser, fort des enseignements tirés de quelques travaux de recherche yéménites, assez critiques à l'égard du document de Berger et Kampsax, et des analyses d'experts étrangers (japonais et allemands, pour la plupart), en fonction du contexte socio-économique actuel, pour en faire une « comprehensive strategy for the city and its suburbs »[431].

Dans un prochain chapitre, nous détaillerons les propositions faites par ce nouveau document d'aménagement[432]. Il nous reviendra alors la tâche d'observer si elles vont dans le sens de la structuration en cours de l'espace urbain dans un ensemble polycentrique. Il restera enfin à voir si les stratégies des acteurs publics, que l'on peut

---

[429] Cf. Ch. 2, I.

[430] Cf. Ch. 3, II, A.

[431] « Stratégie compréhensive pour la ville et ses banlieues ».

[432] Cf. Ch. 5, I, C, 1.

notamment tenter de décrypter au travers des discours des deux derniers Secrétaires généraux du Secrétariat de la capitale, se montrent plus en phase avec la réalité urbaine de Sanaa, et si la mise en œuvre d'un nouveau cadre juridique, visant notamment à l'intégration de certains quartiers périphériques, dessine les contours d'une véritable politique urbaine, ou bien si elle prolonge le trait des actions ponctuelles et souvent opportunistes initiées jusqu'alors par le Secrétariat de la capitale et ses « partenaires ». À moins que l'avenir de Sanaa ne se joue entre les mains d'acteurs privés ou plus simplement des citadins, dont le rôle dans la production de l'espace est loin d'être anodin !

CONCLUSION DE LA PREMIERE PARTIE : FOISONNEMENT TERRITORIAL

Si l'analyse successive de l'organisation urbaine traditionnelle et des dynamiques contemporaines d'urbanisation de la ville de Sanaa peut faire apparaître un certain nombre de parallèles, voire de similitudes – primauté donnée à la fonction commerciale, déplacement/éclatement progressif (et parfois brutal) de la centralité, rôle du souk dans la définition de l'identité urbaine, etc. –, elle met surtout en exergue un grand nombre de changements fondamentaux. On n'en refera pas ici une liste exhaustive. On retiendra simplement que les bouleversements majeurs, outre ceux qui concernent directement la nouvelle morphologie qui se met en place au cours de quatre décennies d'explosion urbaine, se situent sur les plans sociaux et politiques. L'arrivée massive de centaines de milliers d'immigrants depuis les années 1970 et la mise en place d'une administration moderne modifient en effet profondément les territoires urbains et leurs configurations.

Il n'est pas question de pousser plus loin le jeu des ressemblances et des dissemblances entre deux organisations qui correspondent à deux époques différentes de la fabrication de la ville, ni de se s'interroger, de but en blanc, sur ce qu'il reste du fait citadin traditionnel dans l'agglomération du Grand Sanaa aujourd'hui. Nous nous intéressons plutôt à ces différents changements en tant que vecteurs de réorganisation de la ville, et notamment de ses périphéries, aujourd'hui sujettes à un renforcement de leur centralité dans l'espace total de Sanaa. Un processus de reconfiguration territoriale aussi important que la mise en place d'une structure urbaine polycentrique, dont on a souligné l'importance en tant que phénomène spatial et social majeur de ce début de siècle, ne peut véritablement être effectif que s'il est amené par de grandes transformations structurelles telles que celles qui agitent Sanaa depuis plusieurs décennies.

L'écriture de cette première partie nous suggère maintenant plusieurs interrogations. Premièrement, il semblerait que les nombreux dysfonctionnements qui résultent du développement de l'urbanisation de Sanaa, autant sur les plans techniques que politiques, n'interdisent pas la formation de nouvelles polarités suburbaines. Au contraire, on peut être amené à se demander si, finalement, l'urbanisation non réglementaire, qui conjugue politique urbaine défaillante et accumulation d'initiatives économiques spontanées, n'est pas la principale condition d'émergence de nouvelles centralités signifiantes et fonctionnelles à Sanaa. Cette hypothèse revient à minimiser le rôle des acteurs publics dans ce processus et à reconnaître l'importance des périodes dites de transition – où l'ensemble de la société urbaine est soumise à de fortes transformations – pour la réorganisation des territoires urbains en général.

Deuxièmement, il peut être surprenant de voir que ces centralités puissent émerger sur un tissu urbain (et économique) aussi peu stabilisé, au sein d'une métropole très incomplète ne comportant que quelques fonctions urbaines partielles. Si les analyses à venir partent du constat que ces centralités parviennent indéniablement à se fixer sur ce territoire instable, elles semblent également révéler l'état particulièrement mouvant de ces dernières – dont on peine à apprécier la hiérarchie –, en tant que conséquence de ce foisonnement territorial.

PARTIE II
LES NOUVELLES CENTRALITES : PRINCIPES D'ORGANISATION SPATIALE ET PROCESSUS DE PRODUCTION

Ce qu'on regarde le plus en arrivant dans un pays étranger,
c'est naturellement le spectacle de la rue.

Jules Huret,
En Amérique. De New-York à la Nouvelle-Orléans, 1904.

CHAPITRE 4
L'ORGANISATION SPATIALE DES NOUVELLES CENTRALITES

Notre objectif, ici, est de restituer les éléments du paysage morpho-fonctionnel des principaux pôles de développement du Grand Sanaa. Cette présentation doit, selon nous, prévoir l'analyse de la façon dont ces derniers se sont constitués en nouvelles centralités, sous l'effet du jeu des acteurs[433]. Nous envisageons donc d'entreprendre une classification (typologie) de ces « quartiers ». Pour ce faire, il est indispensable d'expliquer comment nous avons opéré la sélection de ces espaces et comment nous avons construit les types. On ne trompera personne ! Ce classement, nous l'avons voulu « brut » et l'avons établi dans le but principal d'exploiter la description des phénomènes en organisant l'innombrable variété des faits particuliers recueillis. Cependant, classifier n'est pas objectiver. Une série de suppositions – ici sur le caractère central d'un quartier, là sur sa place dans le système des centralités locales –, inhérentes à cette classification, perturbent ainsi l'efficience de l'observation/description dégagée des faits. Ne cherchons donc pas à éviter l'inévitable, et assumons néanmoins les parts d'artificialité (construction par le chercheur) et de subjectivité (choix des critères à appliquer sur des phénomènes sociaux complexes) propres à l'élaboration de n'importe quelle typologie.

La question de la sélection des individus à partir desquels on envisage une typologie renvoie à celle de la construction de l'objet de l'observation, notamment posée par G. Bachelard (1938). Il a fallu, dans notre cas, procéder à un « découpage » du réel, autrement dit sélectionner certaines parties de la réalité, ce qui ne pouvait se faire sans une idée plus ou moins précise de l'objet étudié, des questionnements qu'il induit et qui constituent autant de préalables théoriques à l'observation, lesquels nous ont mobilisé dans le premier chapitre. On ne s'étonnera donc pas que ne figurent pas dans cette typologie certains quartiers de la ville de Sanaa qui auraient pourtant pu retenir notre attention, voire d'autres dans lesquels des observations ont même été réalisées, mais qui, finalement, ont été exclus de ce « tableau », une fois l'objet de recherche mieux précisé.

[433] Cette analyse s'effectuera dans notre cinquième chapitre.

Les dix quartiers ici retenus constituent donc les dix lieux que nous avons considérés comme centralités émergentes dans le Grand Sanaa. Notre essai de classification peut ainsi se révéler opératoire et utile, en tant qu'une étape du processus de recherche. Abandonnant certains traits jugés secondaires et négligeant certaines particularités propres aux « individus » de cette sélection, nous sommes conscient des limites au vœu de réalisme présidant à l'exercice typologique.

On voudrait insister, avant de présenter notre propre méthodologie, sur le fait que si une typologie vise d'abord à une classification des phénomènes, elle intègre aussi des éléments qui touchent à leur explication. « Toute présentation d'une réalité sociale sous la forme d'une typologie comporte des implications qui peuvent se répercuter sur l'explication de cette réalité » (Loubet Del Bayle, 1978, 1991 : 157). La nôtre n'est donc pas totalement exempte d'informations sur les processus de transformation qui affectent les quartiers périphériques de Sanaa – lesquels feront l'objet, dans les chapitres suivants, d'une analyse systématique. En retenant, dans le cadre d'une typologie, certains caractères significatifs plutôt que d'autres, nous affirmons en quelque sorte l'importance de ces caractères dans la définition de l'objet étudié.

Comment, alors, pouvons-nous expliquer le choix des quartiers de Sanaa qui constituent notre typologie ? Nous relevons deux séries de critères discriminants, distinctes à la fois dans leur conception et dans leur application. La première – la plus abstraite des deux – comporte des critères d'appréciation générale des dynamiques urbaines. Ont d'abord été retenus dans la classification les lieux auxquels nous, géographe, mais aussi plus simplement observateur du réel urbain, reconnaissons une existence en tant qu'entité socio-spatiale distincte du reste du tissu de l'agglomération (rôles et fonctions au sein de la totalité urbaine spécifiques et aisément identifiables) et perçue par la collectivité en tant que telle. Leur identification est le résultat d'enquêtes de terrain préliminaires au cous desquelles les techniques d'observation « flottante » de l'espace urbain (Pétonnet, 1982b) – pratique des transports en commun, entretiens informels avec les habitants, observation des déplacements, etc. – nous ont permis de mettre en évidence un certain nombre de polarités dans la ville, qui concentrent une part importante des activités, des mobilités et des pratiques. Cette première série de critères, qui correspond en réalité à ce que l'on pourrait appeler les indices très généraux de centralité, est complétée, validée devrait-on dire, par une seconde série, d'ordre plutôt quantitatif. Celle-ci renvoie à l'observation des manifestations/effets concrets de la dynamique de développement pressentie initialement au niveau des formes et des fonctions – bien que les critères qui composent cette série soient de fait plus fonctionnels que morphologiques. Cela consiste, dans un premier temps, à faire le repérage des fonctions motrices de l'économie urbaine et du développement de la ville au sens large,

grâce aux différents relevés effectués sur le terrain[434]. Ces relevés, à partir desquels des tableaux statistiques, puis des graphiques, ont été construits[435], apportent des informations sur la densité et la diversité des activités concentrées dans les souks, les services, ou encore les lieux de transport qui se trouvent être au cœur du processus de formation de la centralité. Dans un second temps, parce que ces critères fonctionnels présentent le risque de privilégier la dimension purement matérielle de la centralité[436], nous leur avons adjoint des indicateurs relatifs aux rythmes de fréquentation de ces lieux, non plus seulement au sein des territoires voués à l'activité économique, mais également dans les espaces intermédiaires (carrefours, places, etc.) servant à l'expression des sociabilités. Ce dernier critère permet de tenir compte de la dimension sociale, voire symbolique, des lieux. Il ne sera exploité dans toute sa dimension que dans la troisième partie de notre thèse.

En résumé, notre choix de critères de classification et l'élaboration de la typologie procèdent par étapes[437] : repérer d'abord les centres d'activités dans la ville, à l'aide de critères globaux qui opposent schématiquement les quartiers actifs aux quartiers résidentiels ; examiner ensuite les activités centrales dans le cadre d'une approche plus fine, au « coup par coup » ; chercher enfin à enrichir l'analyse purement fonctionnelle grâce à quelques indicateurs relatifs aux contenus sociaux et symboliques de ces lieux, ayant trait en quelque sorte au vécu de ces espaces.

Nous avons classé les dix quartiers retenus pour notre analyse en trois grands types – les pôles péricentraux, les centralités périphériques, les centres « élémentaires »[438] – selon leur distance au centre géographique de Sanaa[439]. Il ne faut donc pas, pour le moment du moins, y voir une quelconque hiérarchie établie en fonction de critères propres à la centralité, laquelle hiérarchie doit, si tel était l'objet, être effectuée en faisant converger les analyses des actes, des actions et des acteurs urbains en un lieu de la ville, et

---

[434] Ces relevés ont été, le plus souvent, complétés par de courts questionnaires qualitatifs qui nous ont permis d'obtenir des informations telles que l'année d'installation d'un acteur dans un quartier, son origine géographique, son impression générale sur le cadre spatial, etc. 635 questionnaires ont été distribués aux commerçants et 160 aux responsables d'activités de service (cf. Annexes 1 à 5, p. 575-580).

[435] Cf. Fig. 84, 85 & 86, p. 344, 345 & 346.

[436] J.-S. Bordreuil (1987) a bien mesuré ce risque en critiquant les méthodes usitées par nombre de géographes qui consistent à attribuer un « coefficient de centralité » à des lieux en établissant par exemple le pourcentage des surfaces de planchers consacrées à une activité (méthode de Murphy et Vance, 1954). Le risque est en effet de délaisser les aspects sociaux et d'attribuer une valeur centrale à un équipement ou à une activité plutôt qu'à un secteur, un quartier.

[437] C'était également ce qui était suggéré par J.-S. Bordreuil (1987) dans sa thèse.

[438] Cf. Fig. 34, p. 241.

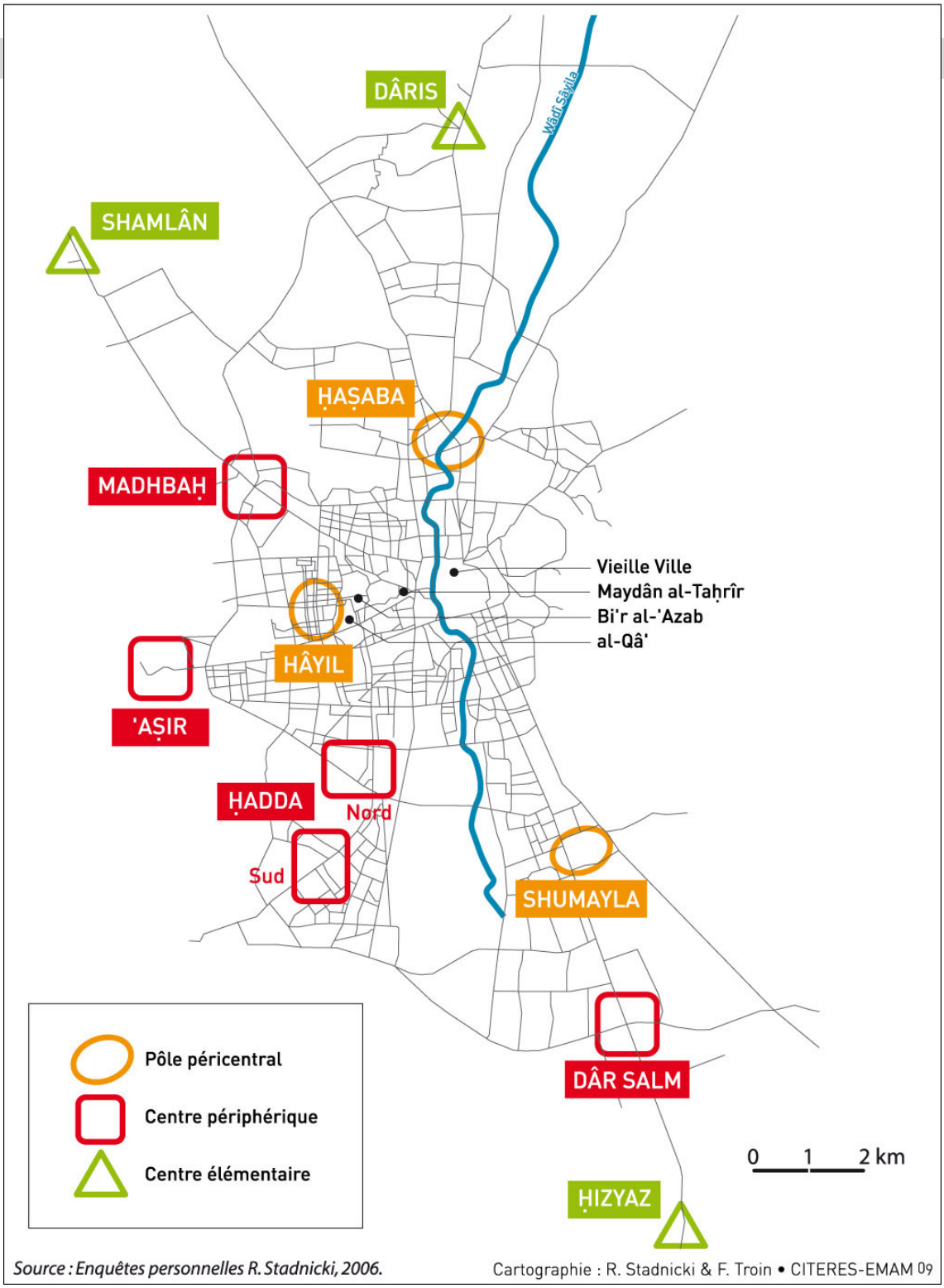
[439] L'indicateur de la distance au centre est, pour le moment, utilisé brut. Nous ne perdons cependant pas de vue que, parallèlement à lui, évoluent le nombre d'établissements, la densité de population, la fréquence des déplacements, etc. Si les écarts entre les pôles péricentraux et les centralités périphériques, de ce point de vue là, ne sont pas franchement visibles, ils apparaissent plus clairement entre ces deux dernières catégories et les centres élémentaires.

uniquement en fonction de cela. Ce travail impliquerait d'analyser les modalités de la rencontre entre une morphologie et un corps social (Bordreuil, 1987), entre l'espace et la société en somme, ce qui est le seul moyen de saisir le phénomène de la centralité dans son intégralité socio-spatiale et sa complexité. Nous avons donc ici souhaité, dans le respect de la chronologie du processus de recherche, hiérarchiser *a minima*. Toutefois, bien que notre typologie ne soit construite qu'à partir de critères principalement physiques, le résultat obtenu n'est pas totalement « a-hiérarchique », dans la mesure où le critère de la distance au centre-ville n'est pas sans lien avec la généalogie de l'étalement urbain et donc de la formation des quartiers et de la dynamique de leur développement[440]. Cette tentative de typologie devrait donc nous permettre, de surcroît, de voir s'il existe une corrélation entre l'ancienneté d'un quartier et la « vitalité » de sa centralité.

À l'intérieur de ces trois catégories, trois différents modes de classification des centralités ont été expérimentés, dans le but précis d'échapper au risque de la hiérarchisation systématique – automatique ? – selon des critères mal maitrisés et, surtout, trop discutables. Les pôles péricentraux et les centres élémentaires ont été traités selon l'importance de leurs « dimensions spatiales », c'est-à-dire l'ampleur de la portion de l'espace occupée par les fonctions centrales, en ordre décroissant pour les premiers et croissant pour les seconds. Quant aux centralités périphériques, pour lesquelles les « dimensions » semblaient difficiles à différencier, c'est, comme pour la typologie globale, le critère de la distance au centre-ville qui a été retenu ; l'ordre décroissant sert alors à les classifier. Nous espérons, de cette manière, ne pas basculer dans une lecture trop mécanique des situations de centralités à Sanaa.

[440] L'adjectif « élémentaire », employé pour catégoriser les centralités des marges physiques de l'agglomération (cf. Ch. 4, III), introduit d'ailleurs une forme de jugement de valeur pour le moins explicite que nous assumons.

Figure 34 : Localisation et typologie des dix nouveaux centres dans le Grand Sanaa



Encadré 2 : Notice pour les plans de quartiers

À partir des photographies satellites fournies par *Google Earth* (elles datent généralement de 2004), nous nous sommes autorisé une analyse des éléments structurants des dix nouveaux centres (systématiquement repérés sur un plan réduit de Sanaa).

Le choix s'est porté sur les lieux de la ville (zones, routes, bâtiments) qui nous ont semblé véritablement prépondérants pour l'évolution du quartier (ainsi, toutes les écoles d'une photographie satellite n'ont pas été « étiquetées », seules l'ont été celles qui participent au développement du « noyau »), avec une focalisation sur les implantations commerciales.

Afin de ne pas surcharger les photographies, qui nous ont semblé très parlantes même sans « commentaires », nous avons été obligé de faire quelques choix cartographiques ; ainsi, certains éléments sont identifiés à même la photographie, d'autres trouvent leur signification en légende, certains sont notifiés en noir, d'autres en couleur, etc., selon la logique suivante :

• En légende sont indiqués les éléments qui apparaissent de façon quasi récurrente sur plusieurs photographies :

- sous forme de pictogrammes, les bâtiments publics (écoles, universités, hôpitaux) et les gares routières avec les stations service ;

- sous forme de tracés linéaires, les axes qui concentrent les commerces ;

- sous forme d'à-plats transparents, les zones d'industries, d'entrepôts, d'emprises militaires ;

- sous forme de liserés de différentes couleurs, les zones d'habitat singulier : villas haut standing, résidences fermées, etc. ;

- sous forme de zones hachurées, les implantations primitives des noyaux d'origine.

• À même les photographies sont portées d'autres indications :

- en blanc : les axes de circulation structurants (par le biais de leur appellation) ;

- en blanc, sous forme de cercles, d'autres éléments prépondérants mais spécifiques à une photographie ou à une autre (monuments aux morts, bidonvilles, pont piétonnier, etc.) ;

- en vert et blanc, sous forme de cercles également, les mosquées ;

- en vert, entourés d'un liseré, les parcs et jardins ;

- en violet, entourés d'un liseré, les souks et marchés au *qât* ;

- en rose foncé, liserés rose foncé, les autres formes de commerce (*malls*, supermarchés, etc.) ; lorsque ces éléments n'occupent pas une grande superficie, ils sont signalés par un point violet ou rose ; leurs noms sont indiqués en couleur en bordure de photographie.

I. Les poles pericentraux

En France, J. Chevalier et J.-P. Peyon (1994 : 12) ont montré que les espaces péricentraux « offrent en effet souvent les opportunités les plus intéressantes : existence de friches, patrimoine immobilier en attente de reprise (…), intérêt grandissant pour le logement d'occasion à réhabiliter ». Les auteurs ne manquent pas cependant de préciser qu'ils ne constituent pas une catégorie homogène, comme en témoigne la distinction opérée entre « péricentral interne » – occupé par des immeubles – et « péricentral externe » – occupé par des lotissements composites (*op. cit.* : 262). J. Chevalier et J.-P. Peyon mettent ici l'accent sur deux caractéristiques que l'on attribue également au cas sanaani : la forte poussée économique (et notamment tertiaire)[441] qui affecte les espaces péricentraux et la diversité des formes et des fonctions qu'ils présentent aujourd'hui. Il peut dès lors sembler difficile, voire contestable, d'établir une catégorie d'espaces péricentraux, compte tenu de l'hétérogénéité des situations rencontrées dans une seule et même agglomération. Cette catégorie nous apparaît malgré tout justifiée dans la mesure où elle sous-tend que les espaces qui la composent puissent être au moins définis par leur contigüité au centre-ville[442] et leur fonction de transition entre l'espace central et les périphéries.

Au-delà du « grand centre-ville » de Sanaa, composé de la vieille ville, de la place al-Taḥrîr et du quartier Bi'r al-'Azab[443], s'étend donc une zone péricentrale extrêmement dynamique, grossièrement comprise entre les deux grands boulevards circulaires de la ville, Dâyirî et Sittîn. Elle se caractérise par une très forte densité de constructions et de population ainsi que par sa multifonctionnalité, qui s'explique par le fait qu'elle est traversée par les « corridors commerciaux » (Troin, 1995) partant des portes de la ville (rue al-Zubayrî, rue 'Abd al-Mughnî, etc.). Au sein de cette zone, trois pôles, situés sur chacun des axes principaux de développement de la capitale yéménite à une distance de l'ordre de trois à cinq kilomètres de la place al-Taḥrîr, se démarquent très nettement. Il s'agit de Shumayla au Sud, Ḥaṣaba au Nord et Hâyil à l'Ouest[444]. Ils se caractérisent par l'intensité de leurs activités commerçantes, développées à partir de souks très dynamiques, et par la régularité des flux de transports en commun qui les desservent. Leur rôle dans la restructuration du Grand Sanaa est double : ils fonctionnent depuis plusieurs années

[441] La différence principale tient au fait que, en France, les espaces péricentraux sont marqués par une « rétraction de l'appareil commercial, broyé entre la concurrence des centres commerciaux périphériques et la proximité de l'équipement dense et diversifié du commerce du centre-ville » (Chevalier, Peyon, 1994 : 264) ; ce qui est loin d'être le cas à Sanaa, où le commerce y tient un rang primordial.

[442] Pour J.-P. Lévy (1987 : 230-231), les péricentres sont des « espaces contigus au centre-ville actuel autour duquel ils forment une ceinture circulaire rarement parfaite ». La proximité avec le centre-ville est bel et bien déterminante. L'auteur parle encore, pour définir leur relation, de « métamorphisme de contact ».

[443] Cf. Ch. 1, I, A, 2.

[444] Cf. Fig. 34, p. 241.

comme des pôles de développement économique, de relais entre le centre-ville et l'arrière-pays, et développent des liens d'interdépendance étroits avec les nouvelles centralités périphériques. Ils sont traités dans ce sous-chapitre dans l'ordre décroissant de leurs dimensions spatiales.

A. Shumayla : souk toujours ![445]

1. Configurations

Shumayla se situe à équidistance entre Bâb al-Yaman, porte d'entrée principale dans la vieille ville, et Dâr Salm, l'un des pôles de développement émergents les plus dynamiques de la périphérie de Sanaa. Comme pour l'ensemble des polarités de la zone péricentrale de Sanaa, inscrites dans un tissu urbain très dense, mêlant activités économiques et habitat, il est difficile de délimiter Shumayla. Le site s'organise en effet en une succession d'espaces marchands disposés de part et d'autre d'une voie transversale qui fait la jonction entre la route de Khawlân[446] et la route de Ta'izz, axes dont les tronçons, à ce niveau, sont hyper-équipés en commerces et services variés, souvent installés dans les rez-de-chaussée d'immeubles d'habitat collectif.

Au cœur de cet ensemble se trouve un vaste marché entièrement couvert qui abrite des centaines de marchands embrassant tous les types d'activités : vente de tous produits alimentaires, *qât*, vêtements, matériel hi-fi vidéo, etc[447]. Il est bordé d'un réseau de voies – greffé sur l'axe transversal du quartier – suffisamment larges pour accueillir des bâtiments modernes de plusieurs étages, des marchands, dont la présence résulte de la montée de la soukalisation[448], des minibus qui se dirigent vers ce qui est l'une des plus grandes gares routières de Sanaa et, enfin, des milliers de chalands et badauds.

La spéculation foncière et immobilière semble particulièrement vigoureuse comme en témoignent les nombreux chantiers qui jalonnent l'espace : élévation progressive des maisons[449], construction de nombreux *dukkân* de plain-pied, lesquels s'étendent même de l'autre côté de la route de Khawlân, sur les contreforts de Jabal

---

[445] Cf. Fig. 36, p. 246.

[446] Khawlân est une petite ville à trente kilomètres au sud-est de Sanaa dont beaucoup d'habitants sont originaires.

[447] Cf. Fig. 35, p. 245.

[448] Phénomène qui trouve son origine dans la vieille ville (cf. Ch. 2, III, A) et qui résulte ici de la forte croissance démographique des foyers de peuplement périphériques de Sanaa et du développement grandissant de l'économie « sous-capitalisée ».

[449] Le fait de laisser dépasser des tiges en béton des toits, ce qui donne un caractère inachevé à la plupart des maisons, permet au propriétaire de surélever son domicile lorsque ses ressources le lui permettront ou lorsque sa famille s'agrandira.

Nuqûm. Les maisons, reliées entre elles par des chemins non asphaltés, y sont construites sans autorisation et occupées par des familles modestes.

Aux deux carrefours de la voie principale de Shumayla, celle qui relie les routes de Khawlân et de Ta'izz, perpendiculairement à ces dernières, on identifie quelques activités de services aux automobiles (carrosserie et mécanique, pompes à essence, parking), mais aussi des établissements dédiés à la restauration-hôtellerie, qui rappellent que Shumayla a longtemps occupé une fonction d'entrée de ville, relayée aujourd'hui par Dâr Salm, voire au-delà encore, par Ḥizyaz[450]. La présence d'une casse automobile et d'une déchetterie, toujours en service, constitue quant à elles un vestige de l'ancien « statut » périphérique du lieu.

Figure 35 : Vue sur l'arrière du souk principal de Shumayla

[450] Cf. Ch. 4, II, A & III, C.

Figure 36 : Organisation de l'espace de Shumayla

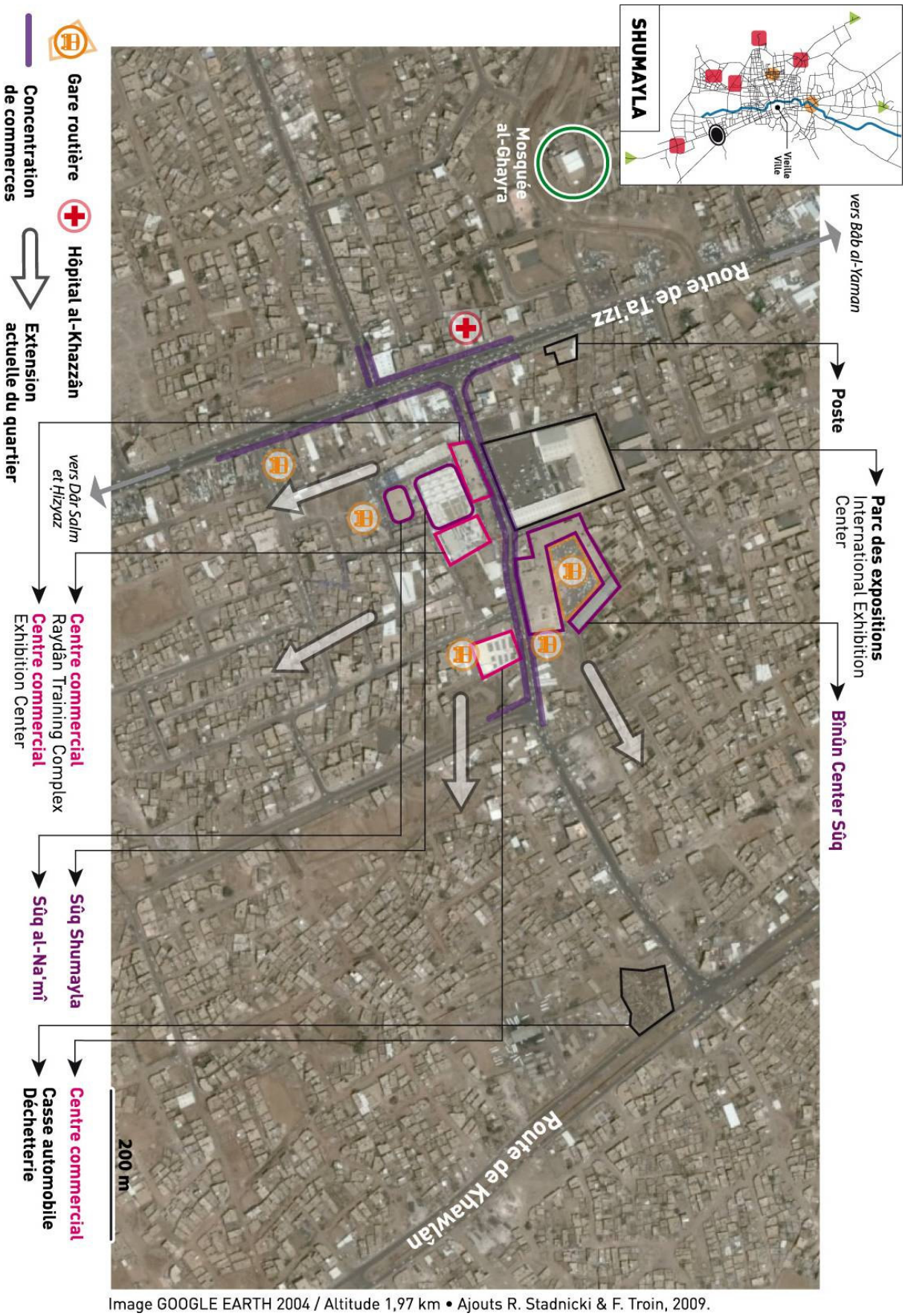


Image GOOGLE EARTH 2004 / Altitude 1,97 km • Ajouts R. Stadnicki & F. Troin, 2009.

2. Transformations et originalités

Shumayla semble en proie à un rapide processus de mutation des activités marchandes, mutation qui n'entraîne pas, comme on pourrait le penser, le remplacement des formes commerciales traditionnelles par des établissements modernes, mais qui se traduit par une franche interpénétration des unes et des autres, donnant lieu à la formation d'un paysage hybride qui n'a pas son pareil à Sanaa. Sur quelques centaines de mètres carrés se confondent en effet tous les types de structures commerciales que l'on peut trouver au Yémen : le souk « ancien », coiffé de son toit de tôles ; des petits marchés récents ; une pléthore d'échoppes de toutes tailles ; des vendeurs de rue ; des épiceries à rayons multiples (l'une d'elle est même ouverte vingt-quatre heures sur vingt-quatre) et des centres commerciaux de type galerie marchande ou petit *mall*. La relation entre ces structures ne se limite cependant pas à un simple état de coprésence, mais elle prend une forme réellement fusionnelle, comme le montre la construction du centre commercial *Exhibition Center* juste à l'entrée de l'ancien et principal souk. De nombreuses passerelles ont été édifiées entre les deux établissements de façon à ce que les clients puissent circuler librement de l'un à l'autre, acheter une botte de *qât* au souk et de la lingerie fine dans une des boutiques de la rutilante galerie marchande, sans avoir à sortir à l'extérieur. Nous assistons là à la naissance d'un complexe commercial d'un nouveau genre, où le souk et la galerie font système, ce qui semble être plutôt en adéquation, comme nous le verrons dans notre troisième partie[451], avec les pratiques contemporaines des habitants de Sanaa.

L'hybridation s'observe encore au niveau des projets actuels de développement commercial lancés par les acteurs publics et privés, qui se livrent à un jeu (concurrentiel) de production de nouveaux espaces marchands, les premiers en construisant un nouvel établissement soukier autour de la grande gare routière du quartier, les seconds en investissant dans l'édification du *Raydân Training Complex*, autre centre commercial moderne, doté d'escaliers roulants entre autres accessoires flambants neufs. Ni l'un ni l'autre n'étaient fonctionnels en 2006, au moment où nous avons réalisé nos enquêtes. Tous deux avaient toutefois déjà induit une forte activité commerciale informelle, composée de vendeurs au sol, de camions *pick-up*-vitrines et même de quelques baraquements en tôle, fixes. Si les entreprises visant à moderniser le secteur commercial sont aujourd'hui légion à Shumayla, elles ont toutefois pour premier effet de contribuer au développement commercial dans toute sa diversité, en attirant aussi les structures les plus informelles. En outre, si l'hybridation paysagère s'en trouve accentuée, les effets – dont il nous reste à analyser précisément les caractéristiques – en termes d'augmentation de la mixité sociale semblent réels[452].

---

[451] Cf. Ch. 7, II, A, 2.
[452] Cf. Ch. 6, II, A, 2.

Il faudrait par ailleurs s'interroger, même si ce n'est pas forcément l'endroit, sur les limites d'une telle croissance, en prenant deux paramètres en compte : les désormais faibles capacités d'extension du site de Shumayla, d'une part, coincé qu'il est à l'Est par l'un des axes les plus fréquentés de la ville, à l'Ouest par les quartiers d'urbanisation spontanée et, au Nord comme au Sud, par un tissu résidentiel excessivement dense ; la situation « intermédiaire » de Shumayla, d'autre part, zone tampon entre la centralité historique de Bâb al-Yaman et les centralités périphériques de Dâr Salm et de Ḥizyaz. C'est la question du devenir des espaces péricentraux dans un contexte de forte croissance urbaine et de polycentralité qui peut, plus largement, être posée à travers l'exemple de Shumayla.

Figure 37 : Engins de chantier et nouveaux immeubles sur la route de Ta'izz, à proximité de Shumayla

Figure 38 : Shumayla : Marchands ambulants, gare routière et chantier

Figure 39 : Shumayla : centre commercial moderne et départ des bus pour Dâr Salm

3. Fonctions centrales

Souks

Le principal marché de Shumayla, *Sûq Shumayla* – qui porte le nom de la famille de riches marchands qui a contribué à son développement, en investissant notamment dans certaines infrastructures[453] –, est situé au centre de la rue transversale du quartier ; il est un des souks les plus actifs de la ville. Son rayonnement et sa forte fréquentation ont influé sur la création de deux autres souks, secondaires, qui jalonnent également l'espace, mais dont le dynamisme est quant à lui plus modéré.

En vingt ans – les premières infrastructures du souk datent du milieu des années 1980 – *Sûq Shumayla* a donc acquis une grande réputation dans toute l'agglomération et même au-delà, en raison de la grande diversité des produits qui y sont commercialisés. On y trouve en effet, logées pour la plupart sous le grand hangar en tôle, plusieurs centaines de petites échoppes alignées en un système d'allées et de contre-allées, dédiées en grande majorité au textile et à l'habillement (vêtements, chaussures, tissus, etc.), mais aussi à l'alimentaire (fruits, légumes, épices, viandes, produits transformés, etc.) et à l'équipement de la maison (vaisselle, ameublement, etc.). Cet énorme complexe soukier a attiré de très nombreux vendeurs au sol. Parmi eux, 75 y ont un emplacement fixe, mais 200 en changent régulièrement en fonction de la tolérance du chef du souk et des autorités municipales, quitte à ce qu'ils se postent parfois sur les franges du marché, le long des trottoirs. 120 marchands de *qât* occupent enfin une place relativement centrale dans le marché. Le débordement des activités soukières du hangar, notamment sous l'effet du glissement de l'intérieur vers l'extérieur de certains vendeurs au sol, ainsi que la construction à quelques mètres de là, au début des années 2000, d'un centre commercial qui semble en réalité faire office d'extension moderne du marché, montrent à quel point l'activité marchande est vigoureuse.

Fort de ce succès économique, Ḥusayn Shumayla, l'investisseur/cheikh de *Sûq Shumayla*, a financé la construction, à peine achevée en 2006, du *Bînûn Center*, souk situé sur le pourtour de la gare routière principale du quartier. Il se compose de 20 boutiques construites en béton sur le mode des *dukkân*, disposées en « U » autour de la gare routière. Censé accueillir les marchands de fruits et légumes, ce souk aux échoppes encore closes en 2006 n'avait jusqu'alors fait qu'attirer en son sein des marchands d'infortune (25 environ) et des structures commerciales illégales.

---

[453] Shumayla est l'exemple-type d'un quartier qui porte le nom de son souk, lui-même emprunté au nom de l'investisseur qui l'a créé/développé. Un tel schéma rappelle les liens organiques existant entre les souks et toute forme de pouvoir : « Dans plusieurs villes, les noms de certaines de ces grandes familles de marchands se retrouvaient ainsi dans la toponymie des souks figurant des blasons onomastiques imprimés sur les lieux de commerce, caravansérails ou marchés » (Mermier, 2005 : 91).

Plus au Sud dans le quartier, face à la petite station de bus pour Dâr Salm, un troisième souk a vu le jour en 2002, *Sûq al-Na'mî*. Il symbolise la montée d'une concurrence dans le quartier, puisque l'entrepreneur à la base du projet n'est pas Ḥusayn Shumayla mais un autre commerçant du quartier qui s'est enrichi au cours des deux dernières décennies. Ce marché accueille essentiellement des échoppes proposant des produits issus de l'agriculture yéménite, céréales, fruits, légumes, épices (105 boutiques) et des petits magasins de vêtements (65 boutiques), qui font décidément la renommée du quartier à l'échelle de la ville. Une centaine de vendeurs « hors échoppe » s'y sont également installés. La plupart d'entre eux disposent leurs produits sur des brouettes-plateaux, appareillages désormais interdits dans les quartiers centraux (Destremau, 2001). Si *Sûq Shumayla* semble avoir réussi sa reconversion en centre commercial moderne et polyvalent, cela ne s'est pas fait sans l'augmentation du nombre d'activités informelles. Voila qui nous rappelle que, en ces quartiers en développement du Grand Sanaa, cohabitent divers systèmes économiques et sociaux.

Commerces

La très forte concentration commerciale dans les deux souks principaux a vraisemblablement exercé un rôle limitatif sur l'expansion du commerce de détail en dehors de ces lieux. Outre la présence d'un centre commercial de type galerie marchande, lequel fait corps avec *Sûq Shumayla*, le commerce est en effet contenu le long de la voie principale du quartier ainsi qu'aux croisements de celle-ci avec les axes de Ta'izz et de Khawlân, l'effet de carrefour étant particulièrement prononcé à ces deux endroits.

Ceci étant, la concentration n'empêche pas une grande diversité des types de commerces : près d'une vingtaine de produits/services sont représentés, uniquement dans la rue principale du quartier. La spécialité affichée dans le souk – ici, le textile et l'habillement – est également identifiable dans le commerce de détail des alentours puisque les vendeurs de vêtements, chaussures, cosmétiques et les tailleurs/blanchisseurs totalisent au total 23 % des boutiques. Suivent ensuite les épiceries (17,5 %), dont la part demeure inférieure à la moyenne calculée sur les dix quartiers périphériques étudiés (23,5 %), en raison de la concurrence exercée par l'offre soukière qui semble, dans ce domaine, particulièrement féroce. C'est cette même concurrence qui explique le fait que la moitié des épiceries prennent en réalité l'aspect de supérettes à rayons multiples, la concentration de produits divers étant le seul moyen qu'aient trouvé les commerçants pour se démarquer de l'offre considérable des étals spécialisés des souks. Le taux de vendeurs de matériaux de construction (15 %) est quant à lui supérieur à la moyenne et atteste de la vitalité du secteur du bâtiment, notamment perceptible sur les franges du quartier. Enfin, la faible part de gargotes/restaurants étonne (2,5 % contre près de 9 % en moyenne). S'explique-t-elle par la proximité du quartier avec les principaux espaces

résidentiels, proximité qui permet à l'essentiel des clients des marchés de rentrer chez eux pour se restaurer ?

D'autres informations viennent confirmer le fait que les acteurs du commerce de détail mettent en œuvre des stratégies de différenciation par rapport à l'offre soukière. Ainsi, seuls 30 % des boutiques sont de petites surfaces, contre plus de 40 % en moyenne[454]. Le nombre de supérettes et de *dukkân* comportant au moins deux pièces en est la première explication. Conséquence logique, plus de 50 % des patrons de commerces sont contraints de recourir aux services d'un employé, tandis qu'ils sont 17 % à devoir embaucher deux personnes ou plus. Par ailleurs, les trois quarts des boutiques présentent un bon état général, certaines étant bien entretenues, d'autres étant quasiment neuves. Cela montre une nouvelle fois que la modernisation de l'appareil commercial a cours à Shumayla, en même temps que les activités soukières se multiplient.

L'exemple de Shumayla est enfin assez révélateur du rôle prépondérant des immigrants dans la production des espaces périphériques de Sanaa, notamment à travers leurs façons d'occuper le secteur commercial. Les enquêtes que nous avons réalisées auprès de quelques 600 commerces ont déjà montré qu'un peu plus d'un gérant d'activité sur deux était originaire des trois grandes villes du centre-sud du Yémen, situées sur un axe Sanaa-Aden : Dhamâr, Ibb et Ta'izz. Cette proportion corrobore les travaux de G. Meyer (1985 ; 1993), réalisés dans les années 1970-1980 au moment des premières vagues d'exode rural. Or, Shumayla illustre particulièrement bien ce constat, puisque ces trois localités y sont représentées à plus de 60 %. Les 10 % de Sanaanis et les autres 10 % d'individus originaires des provinces les plus proches ('Amrân, Rayma, Ḥarâz, etc.) prouvent que l'immigration des populations venues du sud du pays se poursuit encore aujourd'hui mais aussi qu'elle domine largement sur les autres foyers d'émigration. Nos enquêtes révèlent enfin que plus de 80 % des commerçants se sont installés à Shumayla entre 2003 et 2006 (alors que leur part ne dépasse que légèrement les 60 % pour l'ensemble des quartiers). Ce résultat confirme, d'une part, l'actualité des migrations vers Sanaa et la très forte polarisation exercée par la ville sur l'ensemble du pays ; et, d'autre part, que le processus de rotation des activités commerciales est particulièrement intense à Shumayla. En comparaison par exemple avec les quartiers situés aux actuelles entrées de la ville, l'activité commerciale y est plus anciennement implantée ; elle préexistait donc à l'arrivée des individus que nous y avons rencontrés. Les raisons de cette rapide rotation des activités seront fournies ultérieurement[455].

---

[454] Critères appliqués par les enquêteurs (nous, ainsi que cinq étudiants en géographie de l'Université de Sanaa, Fayṣal, Muḥammad, Nabîl, Ṣalâḥ et Waḍḍâḥ, recrutés pas nos soins) : petite taille = une seule pièce (20 m^2 environ), dérivé du *hanût* ; taille moyenne = une pièce de 40 m^2 ou plus ou deux petites pièces, *dukkân* et dérivés ; grande taille = plusieurs pièces, parc ou espace de stockage extérieur, etc.

[455] Cf. Ch. 5, II, A, 2.

Services

Shumayla est le lieu où s'est construit, en 1998, le parc des expositions de la ville, *Sana'a International Exhibition Center*, géré par une entreprise privée – *The Shumayla Group of Companies Ltd.* – fondée par un des membres de la famille Shumayla. C'est le plus grand centre de ce genre au Yémen. Il s'étend sur 25 000 m^2, se compose de quatre grands pavillons couverts et d'un gigantesque parking. En dix ans, les dirigeants du centre sont passés maîtres dans l'art d'organiser des événements de taille, congrès commercialo-industriels, foires à l'informatique ou aux livres, expositions diverses, etc. Lors de ces manifestations, le centre peut accueillir plusieurs milliers de personnes qui font parfois le déplacement depuis des régions éloignées de Sanaa, ce qui provoque en général des embouteillages spectaculaires, tout en conférant au quartier une valeur culturelle et événementielle. Le contraste entre la forte consommation d'espace par le *Sana'a International Exhibition Center* et l'ensemble du quartier hyper-densifié est saisissant. Quiconque chercherait aujourd'hui une réserve foncière de 25 000 m^2 pour y installer un projet devrait s'éloigner d'au moins 30 kilomètres du centre-ville de Sanaa. La construction de ce parc en 1998 donne une assez bonne idée de la rapidité de la croissance urbaine et des limites physiques en vigueur à l'époque, qui ne s'étendaient guère au-delà de Shumayla.

Si les restaurants/gargotes semblent faire défaut à Shumayla, ce n'est pas le cas des hôtels, relativement nombreux au carrefour de la route de Ta'izz et de la voie transversale de Shumayla. Ils rappellent que le quartier Shumayla se situe en bordure de la route de Ta'izz qui ne compte pas moins de 80 hôtels, alignés sur une quinzaine de kilomètres, construits entre les années 1980 et 1990 pour accueillir les nombreux voyageurs et travailleurs migrants qui venaient en masse à Sanaa afin de profiter de la bonne conjoncture économique. Cinq d'entre eux se trouvent au niveau dudit carrefour. La proximité du souk et des gares routières leur assure une fréquentation assez régulière, contrairement à la majorité des autres hôtels de la route de Ta'izz, frappés par la crise. L'hôpital *al-Khazzân*, le bureau de poste et la mosquée *al-Ghayra* font enfin de ce carrefour un lieu de services polyfonctionnel.

L'absence d'écoles et d'établissements universitaires dans le quartier n'a pas contrarié certains instituts privés, spécialisés dans l'enseignement des langues étrangères (l'anglais, principalement) et de l'informatique, qui ont choisi la rue principale pour s'établir. Trois établissements se font concurrence, bien que le plus ancien d'entre eux – qui date seulement de 2004 – soit déjà dans un état de dégradation avancé. Ils forment des étudiants déçus des cours proposés à l'université ou n'y ayant pas été admis, ainsi que des professionnels dont l'activité implique de connaître l'anglais ou les bases en traitement de textes, tableurs *excel*, etc. Ces instituts contribuent à diversifier les activités

économiques de Shumayla. Pour autant, il faudra s'interroger sur les raisons qui ont poussé ces établissements à s'installer en un tel lieu, à vocation essentiellement commerçante[456].

Transports

Non seulement Shumayla possède l'une des gares routières les plus imposantes de la ville, mais le quartier ne compte pas moins de quatre autres lieux voués au transport en commun. La fonction y est donc excessivement éclatée et organisée en fonction des parcours réalisés et des modes de transport. La gare routière principale, située à l'endroit du nouveau souk en construction, est ainsi uniquement occupée par les *dabbâb* (130 véhicules environ[457]) qui assurent les liaisons vers les quartiers centraux (Bâb al-Yaman, al-Taḥrîr et al-Ṣâfiya – quartier résidentiel situé légèrement au sud-ouest de Bâb al-Yaman). Derrière le complexe commercialo-soukier central, une quinzaine de longs bus attendent les clients se rendant à Dâr Salm. Au contact du souk *al-Na'mî* cette fois, 6 autres longs bus stationnent le long d'une rue secondaire ; ils desservent la ligne Bâb al-Yaman-Ḥizyaz, dont les véhicules marquent un temps d'arrêt plus ou moins long à Shumayla. À quelques dizaines de mètres de là, une vingtaine de petits *dabbâb* prennent en charge les habitants du quartier résidentiel al-Aṣbaḥî, situé à quelques kilomètres au nord-ouest de Shumayla. Enfin, sur une placette encore non bâtie située entre les deux souks principaux, 10 taxis et presque autant de *pick-up*[458] guettent les chalands du souk, qui sont autant de clients potentiels.

[456] Cf. Ch. 5, II, B, 2.

[457] Le nombre de véhicules par gare routière ne prend pas en compte les véhicules en circulation au moment du comptage. Comme il n'existe pas de données officielles déterminant le nombre de minibus circulant au départ de tel ou tel quartier, le nombre de véhicules à l'arrêt donne une idée assez fiable de l'ampleur de la gare routière.

[458] Les *pick-up* sont notamment utiles aux clients venus acheter un mouton vivant à sacrifier à l'occasion d'*al-'id al-Kabîr*, par exemple.

Figure 40 : Croquis du quartier Shumayla (à droite, bâtiments du souk principal)

© R. Stadnicki & F. Stadnicka, 2009

B. Ḥaṣaba : un *hub* au Nord ?[459]

1. Configurations

Ḥaṣaba présente un grand nombre de similitudes avec Shumayla : apparition des premières constructions lors de la première phase de croissance de la ville (années 1970), distance équivalente au centre-ville, gigantisme du souk, intense spéculation foncière, mixité des fonctions commerciale et résidentielle, etc. On pourrait ainsi penser que Ḥaṣaba est au nord de l'agglomération sanaanie ce que Shumayla est au sud, à savoir le principal pôle de développement, une polarité de relais entre le centre-ville et les quartiers périphériques également en développement.

Toutefois, on relève quelques particularités qui distinguent Ḥaṣaba de Shumayla, notamment la présence, à divers endroits du site, de grands terrains vierges, réserves foncières qui montrent qu'il demeure des capacités d'extension. Ḥaṣaba est le seul quartier de la zone péricentrale de Sanaa à posséder autant de terrains encore disponibles, ce qui s'explique par le fait que l'urbanisation des secteurs Nord de Sanaa a été relativement plus tardive[460]. Par ailleurs, on compte à Ḥaṣaba un grand nombre de bâtiments officiels, ministères et autres institutions publiques qui jalonnent ça et là le quartier. Nous chercherons à comprendre plus loin ce qui a poussé les pouvoirs publics à investir massivement cette partie de la ville[461].

Le quartier est situé dans le prolongement de la rue 'Abd al-Mughnî (qui revêt le nom al-Manâma à cet endroit) qui en constitue sa limite occidentale. S'il semble délicat de délimiter Ḥaṣaba au Sud, tant la densité des constructions et des activités commerciales est forte jusque sur les franges des établissements soukiers, le *wâdî* Sâyila, dont la « restauration » [462] n'est pas achevée en 2006, marque une limite plus franche à l'Est, tandis que le parc *al-Thawra* (parc de la Révolution), le plus grand parc de Sanaa, en constitue la frontière Nord, mais aussi l'élément le plus marquant tant sur le plan paysager qu'organisationnel.

---

[459] Cf. Fig. 41, p. 257.

[460] Cf. Ch. 2, I.

[461] Cf. Ch. 5, I, B, 2.

[462] Différents programmes (UNESCO et coopération américaine) se sont succédés pour aménager ce *wâdî* en véritable axe routier, ce qu'il est dix mois sur douze, et pour en restaurer les murs.

Figure 41 : Organisation de l'espace de Ḥaṣaba

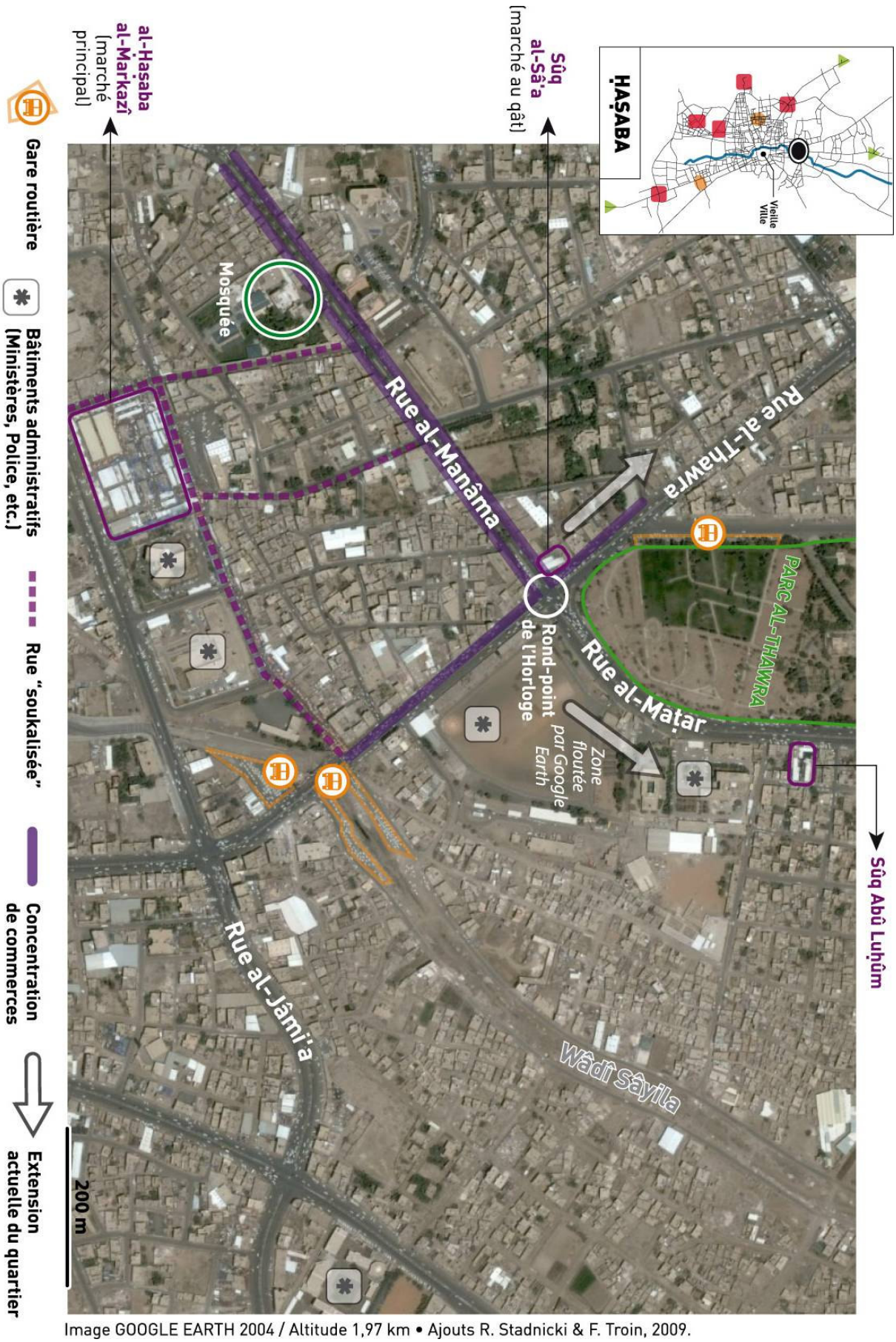


Image GOOGLE EARTH 2004 / Altitude 1,97 km • Ajouts R. Stadnicki & F. Troin, 2009.

2. Transformations et originalités

La multiplication de bâtiments officiels dans le quartier – il est, après Bi'r al-'Azab, celui qui en compte le plus grand nombre – participe d'une dynamique de valorisation de tout l'espace de Ḥaṣaba. L'ouverture du parc *al-Thawra* après la Révolution de 1962 – il fut réaménagé au milieu des années 1990 et agrémenté d'attractions mécaniques au début des années 2000 – et l'aménagement du carrefour principal situé juste à l'entrée du parc – au croisement des rues al-Thawra et al-Maṭâr – en un rond-point doté d'une horloge géante, s'inscrivent dans cette dynamique. Cette situation n'est pas sans rappeler celle de Madhbaḥ, où se multiplient également les signes de revalorisation de l'espace et de marquage symbolique des lieux[463].

Le développement des fonctions administratives et ludiques dans le quartier n'a pas affaibli le souk principal de Ḥaṣaba. Malgré sa morphologie particulièrement basique (peu de structures en dur, nombreux marchands ambulants et au sol, etc.), le souk se maintient dans un espace de plus en plus marqué par la modernisation des infrastructures et par la construction de grands immeubles (édifices gouvernementaux, moyennes surfaces commerciales et habitat collectif). Mais, surtout, il semble avoir conservé son rôle structurant dans l'organisation générale du quartier. Il suffit, pour s'en convaincre, d'observer le gonflement des deux places muées en gares routières situées à l'entrée principale du souk et, surtout, le parcours des *dabbâb* provenant du centre-ville, parcours qui pénètre à l'intérieur du souk par son sud, au lieu de le contourner par la rue principale (ici, la rue al-Manâma), comme c'est le cas dans la plupart des autres quartiers. Le phénomène de soukalisation, très prononcé à Ḥaṣaba, a engendré le débordement des activités commerciales sur la voirie. Les minibus s'y frayent un chemin, ce qui permet à chaque passager de descendre à l'endroit souhaité, non sans effet sur l'augmentation des embouteillages particulièrement ressentis en fin de matinée. Les espaces adjacents au souk principal sont par ailleurs le théâtre d'une activité de construction particulièrement vigoureuse, prouvant à nouveau la force polarisante de ce dernier. Les locaux de la police nationale, des ministères du Tourisme et du Commerce ont également été installés aux différentes entrées du souk.

[463] Cf. Ch. 4, II, C.

Figure 42 : Ḥaṣaba : entrée du souk, depuis la rue al-Thawra

Figure 43 : Ḥaṣaba : *wâdî* Sâyila (en travaux) et gare routière

3. Fonctions centrales

Souks

L'activité soukière est relativement ancienne à Ḥaṣaba, puisque les premiers établissements d'*al-Ḥaṣaba al-markazî* datent du milieu des années 1970. Ce souk est sans conteste antérieur à toute autre activité dans le quartier. Grâce à un site très étendu, il n'a pas été éclaté en sous-espaces – hormis le commerce du *qât*, qui occupe un site propre[464]–, comme cela a par exemple été le cas à Shumayla, Madhbaḥ ou Hâyil. Il a par conséquent conservé sa position centrale à l'échelle du quartier tout en renforçant la centralité du quartier à l'échelle de la ville.

Initialement ramassé sur quelques centaines de m^2, *al-Ḥaṣaba al-markazî* s'est progressivement agrandi jusqu'à transformer le réseau viaire existant en simples allées soukières. L'intégration du souk au reste du bâti est aujourd'hui totale ; tous deux semblent d'ailleurs s'accroître conjointement. *Al-Ḥaṣaba al-markazî* est un marché municipal placé sous la responsabilité de deux cheikhs, dont l'un n'est autre que l'un des cousins du puissant 'Abd Allâh al-Aḥmar[465]. Ils ont la lourde tâche de superviser les activités de plus d'un millier de marchands, dont 470 vendeurs de *qât* et 230 vendeurs au sol. La majeure partie des échoppes sont dédiées à la vente de produits ruraux bruts (160 établissements) mais aussi de divers produits alimentaires transformés (120 établissements). Avec une cinquantaine de boutiques spécialisées dans la vente de vêtements et de chaussures, ainsi que quelques autres proposant quincaillerie et vaisselle, le souk principal de Ḥaṣaba est relativement polyvalent.

Le commerce du *qât* ayant pris d'énormes proportions au cours des dernières décennies à Sanaa, un marché a spécialement été conçu en 1980 pour réunir tous les vendeurs de l'or vert ; ceci n'a pas empêché leur nombre de croître également au sein du marché principal. Ce souk se situe au niveau du « rond-point de l'Horloge ». Il porte d'ailleurs le nom de *Sûq al-Sâ'a* (souk de l'Horloge). Les deux cents mètres qui séparent ce souk du marché principal ont été totalement investis par le commerce de détail installé dans des petites boutiques greffées aux rez-de-chaussée des immeubles. Hormis les 15 marchands ambulants de fruits et légumes attirés chaque jour par la présence d'une clientèle abondante, on dénombre environ 80 marchands de *qât*, exerçant soit en échoppes idoines soit au centre du marché, sur les hauts bancs métalliques conçus spécialement pour le négoce des petites feuilles euphorisantes.

---

[464] Cf. *Infra*.

[465] Le Cheikh 'Abd Allâh al-Aḥmar, décédé en 2007, fut une figure tutélaire et historique du système politique yéménite. Il fut à la fois le chef de la principale confédération tribale du pays et le président du Parlement. Il a également été l'un des leaders du parti islamiste *al-Iṣlâḥ* (la Réforme).

Enfin, en continuant sur la rue al-Maṭâr, non loin du ministère de l'Intérieur, un petit souk était en construction en 2006. Il s'agit d'un projet privé entièrement financé par un riche investisseur, 'Abd al-Laṭîf Abû Luḥûm, qui a fait appel aux services d'un ingénieur-architecte pour construire un petit complexe comprenant 40 échoppes (parmi lesquelles 20 commercialiseront du *qât*, 10 des produits ruraux, 5 des produits alimentaires variés et 5 autres des petits équipements et ustensiles pour la maison). Les motivations qui président à un tel projet, qui lui-même démontre le rôle désormais majeur de certains acteurs privés dans le secteur soukier, seront exposées ultérieurement[466].

Commerces

L'expansion fulgurante du souk principal depuis trente ans, à partir de son seul site originel, a forcément pris le pas sur le développement du commerce de détail hors souk. Aussi, celui-ci est-il presque exclusivement distribué le long des principaux axes qui ceinturent Ḥaṣaba, les rues al-Maṭâr au Nord et al-Manâma à l'Ouest. Plutôt destinées à une clientèle motorisée qui ne pénètre donc pas systématiquement à l'intérieur de la trame soukière, les boutiques de Ḥaṣaba ne présentent pas de caractéristiques particulières, comme le montrent les faibles écarts des taux locaux (types de magasins, état des bâtiments, etc.) à la moyenne générale[467].

Il n'est donc pas surprenant de voir à quel point le commerce est diversifié à Ḥaṣaba. On n'y identifie pas moins d'une vingtaine de types de commerces. Les restaurants et gargotes se démarquent très légèrement en totalisant plus de 16 % des commerces référencés, un taux qui s'explique par la forte concentration de petits restaurants aux deux principaux carrefours routiers du quartier, lieux d'implantation phare de ce type d'activité. Avec seulement 14,5 % d'épiceries, Ḥaṣaba, comme Shumayla, révèle que la concurrence exercée par le souk dans ce domaine est rude. En revanche, le nombre relativement élevé de blanchisseries et couturiers, qui totalisent 8,5 % (deux fois plus que la moyenne), évoque la présence d'une importante population résidente dans le quartier, ayant donc recours à ce type de service, habituellement plutôt dissimulé à l'intérieur du tissu résidentiel. Les parts non moins élevées d'artisans-constructeurs (peintures, outillages, plomberies, serrureries : 14,5 %) et de mécaniciens (8,5 %) rappellent quant à elles l'ancienne fonction d'entrée de ville de Ḥaṣaba. Relevons enfin la présence de quelques commerces anomaux – photographes, opticiens, vendeurs de jouets et d'instruments de musique – qui participent à la diversification de l'appareil commercial local tout en laissant supposer une certaine diversité de la composition sociale des lieux.

---

[466] Cf. Ch. 5, II, A, 1.

[467] Cf. Fig. 84, 85 & 86, p. 344, 345 & 346.

L'état général des échoppes, relativement hétérogène, ne présente pas de signe particulier. Le nombre de très petites surfaces égale, à peu de chose près, celui des grandes, tandis qu'une boutique sur deux est de dimension moyenne. La répartition entre la part des structures de vente jugées vétustes par l'enquêteur (28 %) et celles dont l'état est considéré comme correct (43 %), voire neuf (29 %), est aussi plus ou moins équilibrée. Pas de singularité majeure non plus en ce qui concerne le nombre d'employés, si ce n'est la part relativement élevée de patrons employant trois salariés ou plus (10 %) qui montre que le poids économique de certains établissements y est assez important.

Hormis un pic en 2005, année qui a vu arriver près de 30 % des actuels boutiquiers de Ḥaṣaba, les périodes de création des échoppes semblent plus variées que dans les autres quartiers où elles sont largement concentrées sur le milieu des années 2000. Il y a par exemple autant de boutiques qui ont été ouvertes en 2004 qu'en 1995 ou encore en 1999, à savoir 7 % environ. Étant donné que 30 % des échoppiers interrogés se sont installés entre les années 1980 et 1990, force est de constater « l'ancienneté » de l'activité commerciale à Ḥaṣaba. Cette dernière a très tôt été attirée par le souk central qui a longtemps été l'un des plus dynamiques de la ville après Sûq al-Milḥ.

Le caractère composite du secteur commercial est enfin confirmé par la grande hétérogénéité des origines géographiques des vendeurs. Si les localités de Ta'izz, Ibb et Dhamâr sont, comme dans la majorité des autres quartiers, surreprésentées – plus d'un commerçant sur deux en est originaire –, Ḥaṣaba est le quartier qui regroupe le plus grand nombre de commerçants d'origines variées : outre les 8,5 % de Sanaanis « pure souche » – ce qui n'est pas négligeable –, près de 20 % des marchands proviennent de huit villes ou villages situés dans les environs de Sanaa. Les villes de l'Ouest et du Sud yéménite, enfin, ne sont pas en reste, comme le montrent les quelques marchands originaires d'al-Bayḍâ', al-Ḥudayda, etc.

Services

Comme nous l'avons déjà souligné, Ḥaṣaba est le quartier de la périphérie de Sanaa qui contient le plus grand nombre d'institutions officielles. Elles drainent chaque matinée une importante population de fonctionnaires et d'habitants de toute la ville. Sur les franges du souk principal se trouvent les ministères de la Culture, de l'Administration locale, la Chambre de Commerce et d'Industrie de Sanaa, et un peu plus à l'Est, les bureaux de la principale agence de presse yéménite – *Saba News* – et le bureau du Cadastre. Au nord du quartier, le long des deux rues qui longent le parc *al-Thawra*, se sont implantés le ministère de l'Intérieur en 1978 et, par la suite, le ministère de l'Eau et de l'Électricité, ainsi que celui des Télécommunications. Un centre de tri postal ainsi qu'un centre d'entraînement de la police les ont rejoints. Les pouvoirs publics semblent ainsi avoir jeté leur dévolu sur ce secteur de la ville, bien avant que celui-ci ne connaisse

son développement commercial impulsé par le souk, municipal, rappelons-le. Nous tâcherons donc de voir dans quelle mesure le développement de Ḥaṣaba a été en partie projeté par les acteurs publics, présents, ici, à travers nombre de représentations officielles[468].

Le parc *al-Thawra* constitue lui-même un espace de services à part entière, et non des moindres, étant donné qu'il touche au domaine des loisirs, plutôt sous-représenté dans le Grand Sanaa. Ce parc est de surcroît le plus vaste et le plus ancien de toute la ville, qui en compte quatre autres. Érigé en symbole de la nouvelle République arabe du Yémen, ce parc arboré a précédemment porté le nom de l'ancien Président al-Ḥamdî (1973-1977). Il a longtemps été le seul espace vert ouvert au public de la ville. Sa restauration en 1995 – aménagement d'allées, de petits squares pour enfants, etc. – a favorablement influé sur sa fréquentation, laquelle a progressé jusqu'à l'installation des manèges sur un carré central du parc au début des années 2000, avant de baisser quelques années plus tard au profit des parcs du sud de la ville, *al-Sab'în* et *'Aṣir*[469]. C'est un investisseur privé, 'Abd Allâh al-Mujallî, qui se trouve être à l'origine de la transformation d'une partie de cet espace en parc d'attractions. Il loue les terrains aux pouvoirs publics qui n'en assurent donc plus l'entretien. Mais ces derniers semblent également se désengager de l'entretien de la totalité du parc, en proie aux dégradations en tous genres, une situation qui remet en cause l'efficacité du partenariat public-privé en ce qui concerne la gestion des espaces publics.

Enfin, le secteur affiche une assez grande diversité fonctionnelle, comme le montre la présence d'un certain nombre de services privés à la personne mais aussi aux entreprises, dont certains jouissent d'une aire de chalandise qui dépasse les limites du quartier. C'est le cas d'un cabinet d'avocats installé dans un petit immeuble de la rue al-Thawra, d'une station de traitement de l'eau, ou encore de la clinique réputée de prévention et de dépistage du Sida située en face du parc, sur la rue al-Maṭâr. La fonction éducative s'illustre par la présence de l'école *al-Amjad* – dont le directeur se vante d'avoir ouvert ici la première école privée de Sanaa – et par plusieurs instituts de formation en langues étrangères et en informatique. Au cours des années 2000, quelques hôtels ont finalement été construits près des carrefours routiers principaux, de même que deux hammams fréquentés principalement par les fonctionnaires et les marchands du quartier.

[468] Cf. Ch. 5, I, B, 2 & C, 2.
[469] Cf. Ch. 4, II, B & D.

Transports

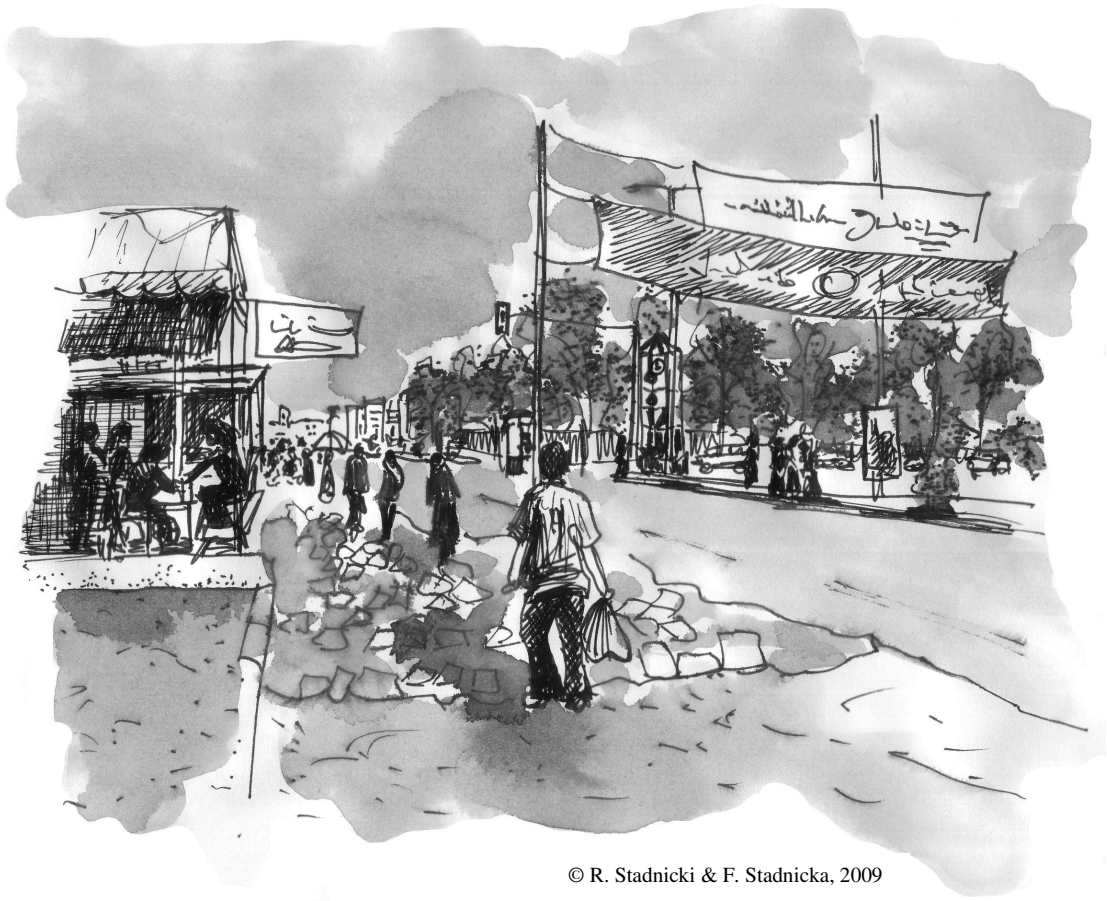
L'essentiel du trafic des transports en commun transite par les deux gares routières qui se font face et qui sont situées à proximité de l'entrée principale du souk, de part et d'autre de la rue qui traverse le quartier d'est en ouest. La plus importante des deux stations est celle qui se situe précisément en face du souk[470]. Elle comporte environ 140 *dabbâb* qui desservent quatre destinations différentes : l'aéroport, pour le plus grand nombre d'entre eux, la nouvelle université (dont l'entrée se trouve à Madhbaḥ), le quartier résidentiel situé au pied de l'antenne de radio/télévision (dont Ḥaṣaba est le quartier commerçant de référence) et le village d'Arḥab, situé en sortie de Sanaa, tout à fait au Nord. À ces *dabbâb* sont associés une quinzaine de taxis collectifs, qui assurent la liaison Ḥaṣaba-al-Rawḍa, ancien village situé à l'est de Dâris et aujourd'hui gagné par l'urbanisation.

Bien que gigantesque, cette gare routière a une sœur jumelle, située de l'autre côté de la rue, à l'est de l'entrée principale du souk. Aucun point cardinal du Grand Sanaa n'est ainsi négligé. Ḥaṣaba se présente comme l'un des terminaux les plus importants après Bâb al-Yaman, tant par le nombre de véhicules que par le nombre de liaisons intra-urbaines assurées. Près de 150 *dabbâb* sont alignés en fonction des destinations desservies : al-Taḥrîr, Bâb Shu'ûb et Bâb al-Yaman au centre-ville, Ḥadda et 'Aṣir (en transitant par la nouvelle université) à l'Ouest et au Sud-Ouest et le quartier résidentiel al-Sawân au Nord-Est. Le grand nombre de destinations desservies par les transports en commun au départ de Ḥaṣaba rend celui des autres moyens de transport (taxis, motos-taxis, *pick-up*) dérisoire et leur présence très occasionnelle.

Enfin, Ḥaṣaba est également un point de rupture de charge pour les passagers désirant se rendre à l'extérieur du Grand Sanaa. Il s'y est, en effet, constitué une troisième gare routière, sur la rue al-Thawra, à l'ouest du parc, qui compte une centaine de véhicules, parmi lesquels un peu plus de dix longs bus qui acheminent les passagers vers la ville de 'Amrân, située à 20 kilomètres au nord-ouest de Sanaa et, surtout, 80 taxis collectifs attendant des clients pour les provinces de Ḥarâz et de Hajja, dont sont originaires de nombreux Sanaanis d'aujourd'hui, ainsi que pour Ṣa'da, au nord du Yémen.

[470] Cf. Fig. 43, p. 259.

Figure 44 : Croquis du quartier Ḥaṣaba
(*bufiyya*, carrefour « de l'horloge » et parc *al-Thawra*)



© R. Stadnicki & F. Stadnicka, 2009

C. Hâyil : alignement de carrefours sur-densifiés

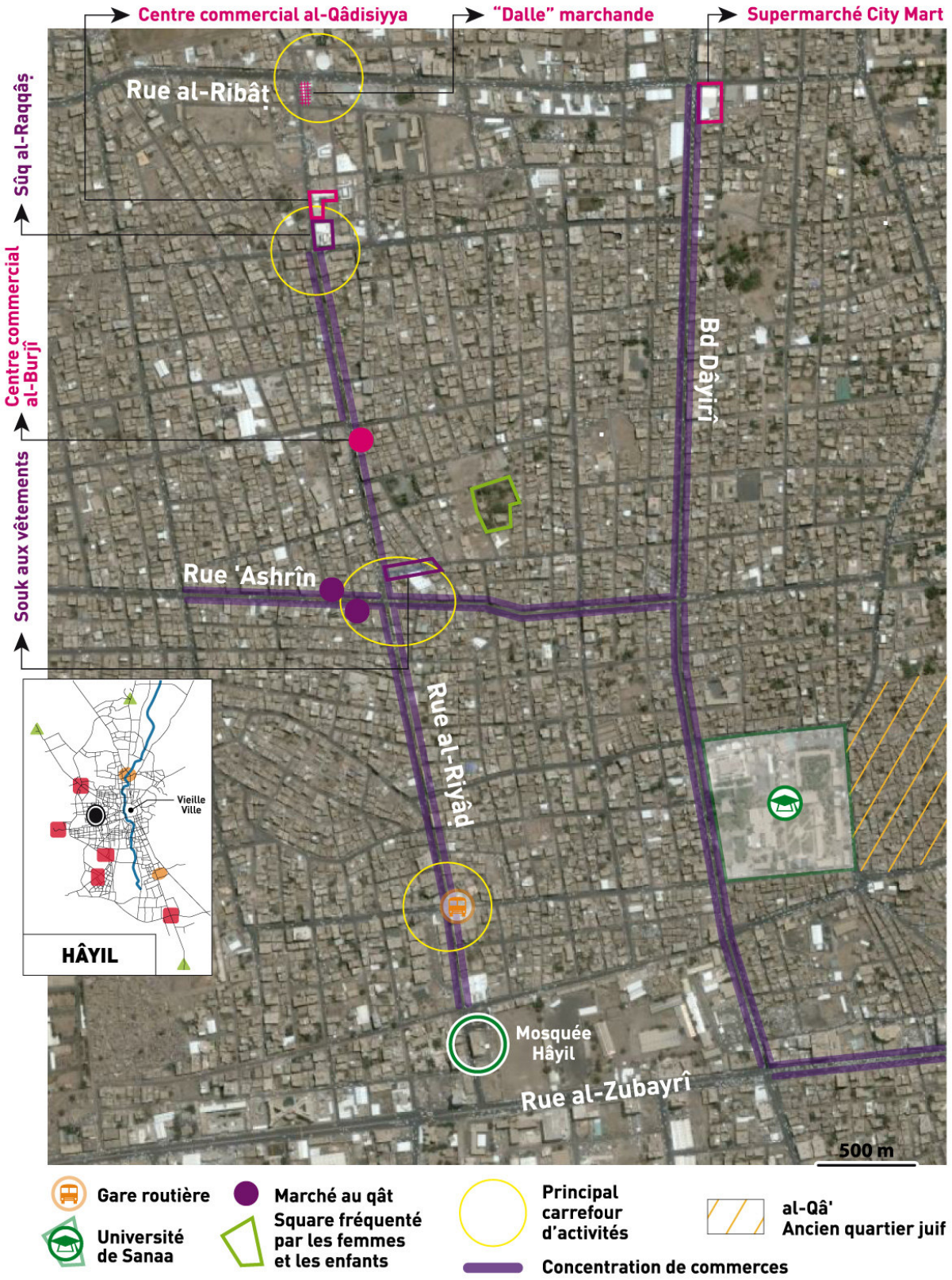
1. Configurations

S'il est toujours difficile de faire l'étude d'un quartier péricentral, donc, par définition, correspondant à une étape de l'extension de l'urbanisation et intégré à celle-ci, faire la délimitation de Hâyil est une épreuve de force, tant les densités sont fortes dans ce secteur occidental de Sanaa (cf. Fig. 45, p. 267). La difficulté vient également du fait que l'on n'identifie pas à Hâyil de souk majeur comme à Ḥaṣaba ou Shumayla. Hâyil est pourtant un espace très dynamique, où les formes commerciales modernes et les activités tertiaires sont pléthoriques.

Si l'on s'en tient au cœur le plus actif de Hâyil, il est adossé au tronçon occidental du boulevard Dâyirî, dont le tracé remonte aux années 1970. La situation périphérique du quartier est donc désormais relativement ancienne. Le site s'organise en une série de quatre carrefours sur-densifiés et suréquipés qui s'alignent pratiquement à équidistance les uns des autres, non pas sur la rue Dâyirî mais sur sa parallèle à l'Ouest, la rue al-Riyâḍ. Les carrefours sont formés par un réseau de rues secondaires perpendiculaires à la rue al-Riyâḍ qui distribuent les différents quartiers résidentiels essentiellement composés de petits immeubles collectifs, dont la plupart furent construits par l'entreprise dirigée par Hâyil Sa'îd, riche investisseur originaire de Ta'izz qui a donné son nom au quartier, un nom qui, une fois de plus, ne correspond pas à une appellation administrative. À l'ouest de la rue al-Riyâḍ, le bâti est légèrement moins dense qu'à l'est. Au Sud, la mosquée *Hâyil*, telle que nommée par les riverains, non loin de la rue al-Zubayrî, constitue en quelque sorte le point de repère qui marque l'entrée dans le quartier. Au Nord, la rue al-Ribâṭ referme le quadrilatère formé par les principaux axes de circulation du quartier. Au croisement de la rue al-Riyâḍ et de la rue Dâyirî a été construite une petite dalle surélevée qui comprend une dizaine de commerces, une mosquée et une placette équipée de quelques bancs, ébauche d'un espace public dont la reproduction est trop rare à Sanaa pour ne pas le signaler ici, d'autant plus que, à l'est de la rue al-Riyâḍ, un petit square accueillant chaque jour femmes et enfants en accroît encore l'importance.

Entre les rues Dâyirî et al-Riyâḍ, sur un bandeau de plus d'un kilomètre de long, l'occupation de l'espace est donc quasi totale. En l'absence de grand espace vide propice au déploiement des souks et des gares routières, les quatre carrefours de la rue al-Riyâḍ ont capté l'essentiel des activités économiques. Il en résulte un embouteillage autant motorisé que piétonnier presque permanent, mais aussi l'impression d'une multiplication de petits lieux centraux le long d'un seul et même axe, configuration déjà remarquée dans la morphologie du Grand Sanaa, mais généralement à plus petite échelle.

Figure 45 : Organisation de l'espace de Hâyil



2. Transformations et originalités

Hâyil semble concentrer en son sein toutes les formes commerciales présentes à Sanaa et s'érige par conséquent en modèle de diversification de l'offre marchande, processus en constante affirmation dans le quartier, notamment le long de la rue al-Riyâḍ et de la rue 'Ashrîn, qui coupe la première en son centre. Tandis que l'on assiste aujourd'hui à la renaissance de quelques petits espaces soukiers spécialisés (vêtements bon marché, légumes, etc.) le long de ces deux axes, force est de constater que la fréquentation du supermarché *City Mart*, l'une des quatre ou cinq grandes surfaces de la ville, situé au nord-est du quartier, est en augmentation. Hâyil compte par ailleurs un nombre important de petits centres commerciaux, constitués de petites échoppes indépendantes alignées sur un ou deux niveaux, concept à mi-chemin entre le souk et le *mall*, que l'on retrouve en masse dans les centres-villes de Doha ou de Dubaï, par exemple, et que nous détaillerons plus loin. Le commerce de détail traditionnel (*dukkân* de bord de route) n'est pas non plus absent du quartier. Il est même d'une grande diversité, comme en témoignent à la fois l'hétérogénéité des dimensions des surfaces commerciales et la forte spécialisation de certaines d'entre elles (magasin de robes de mariée, pharmacie spécialisée dans la médicamentation infantile, etc.).

L'originalité la plus frappante à Hâyil réside dans la jonction qu'assure le quartier entre l'ancienne université de Sanaa, au Sud, et le nouveau campus universitaire, dont l'accès méridional se trouve au nord de la rue Dâyirî, à l'extrémité du quartier. Cette situation lui apporte une forte population estudiantine, dont les pratiques s'étendent à l'ensemble du quartier. L'implantation de petites entreprises tertiaires et la multiplication de petits commerces spécialisés (librairies, cafés internet, etc.) sont des manifestations logiques de la présence d'étudiants dans le quartier, dont l'équipement, la situation et la population en font *le* quartier universitaire du Grand Sanaa.

Figure 46 : Hâyil : carrefour sur la rue al-Riyâḍ

Figure 47 : Hâyil : taxis et petits centres commerciaux

3. Fonctions centrales

Souks

Les souks, comme nous l'avons déjà dit, n'ont pas été décisifs dans la structuration de l'espace de Hâyil. Pour autant, l'activité soukière est présente à quatre endroits du quartier. Celle-ci a même été relancée au cours des années 2000, en débordant des sites originels sous l'effet d'une forte soukalisation. Les deux marchés au *qât* sont de loin les plus importants en volume de marchandises et en fréquentation. Le premier se situe légèrement en retrait de la rue al-Riyâḍ et se niche sous un hangar idoine construit au milieu des années 1990. Il contient environ 150 marchands, dont la moitié est dispatchée au sol, entre les petites échoppes qui bordent le hangar. Le second se trouve au niveau de la rue 'Ashrîn, au centre du quartier. Il est antérieur au précédent (fin des années 1980) mais demeure jusqu'à aujourd'hui de dimensions plus modestes puisqu'on y compte 120 marchands et une minorité de boutiques emmurées. Ces deux marchés semblent avoir pour point commun une aire de chalandise principalement locale, étant donné les difficultés d'accès qui les caractérisent et, surtout, l'importance du nombre de résidents dans le quartier, qui sont autant d'usagers réguliers potentiels.

Le souk principal du quartier, le plus grand en taille, mais aussi le seul véritablement polyvalent, se situe au nord de la rue al-Riyâḍ et date de 1985. Il porte le nom du cheikh du souk qui en assure la gestion, al-Raqqâṣ. Il se compose d'une centaine d'échoppes dominées par la vente de fruits, légumes et viandes. Le souk affiche par ailleurs une spécialité dans la commercialisation de vêtements, spécialité qui fait la renommée du quartier à l'échelle de la ville. Preuve de la hausse de la consommation du *qât* à Sanaa en général et à Hâyil en particulier, le souk s'est agrandi dans les années 1990 pour accueillir une centaine de petites échoppes consacrées au négoce de l'or vert, entre lesquelles s'interposent plus de 200 vendeurs au sol.

Enfin, au centre de la rue al-Riyâḍ, à proximité de son croisement avec la rue 'Ashrîn, se trouvent les vestiges de ce qui fut le premier espace marchand du quartier, apparu dans les années 1975, à savoir un souk non permanent constitué de vendeurs venus déballer leurs marchandises sur des structures amovibles. Il en reste aujourd'hui une soixantaine de marchands, agglutinés les uns aux autres, qui se sont exclusivement spécialisés dans le commerce de vêtements importés. Il semblerait que, au total, près de 80 % des produits négociés à Hâyil soient des vêtements, comme le montre la composition des petits centres commerciaux modernes qui jalonnent la rue al-Riyâḍ[471]. En quelques décennies, le souk a par ailleurs induit la construction de plusieurs petites

[471] Cf. *Infra*.

boutiques à proximité du site originel, également spécialisées, pour la plupart, dans le négoce vestimentaire.

Commerces

Si le souk aux vêtements a donné à Hâyil ses lettres de noblesse, la spécialité fut rapidement confirmée avec la construction de petits centres commerciaux modernes, au nord de la rue al-Riyâḍ, en 1985, 1990 et 2003, pour les principaux. Il faut les distinguer des *malls* et des supermarchés implantés *ex nihilo*. Ils sont plutôt une version réduite de l'établissement commercial de Shumayla, par exemple, qui se dresse au dessus du souk traditionnel et qui fait corps avec lui[472]. Les établissements de Hâyil contiennent 20 à 30 boutiques, de dimensions moyennes (à peine plus vastes que les boutiques de rue), non franchisées, toutes spécialisées dans la vente de vêtements, pour femme essentiellement, et d'accessoires (produits de beauté, etc.). L'addition en 1995 d'un étage sur le plus ancien d'entre eux, *al-Burjî Mall*, pouvait indiquer le niveau de réussite économique de ces établissements hybrides, soukiers dans leur principe (taille des échoppes, spécialisation des produits, etc.) mais agencés à la façon des *trade centers* occidentaux. Mais, aujourd'hui, 50 % des magasins de ces établissements ont les portes closes, du fait de la hauteur du loyer exigé par les propriétaires/gérants. Le responsable du centre commercial *al-Qâdisiyya*, qui a ouvert en 1990, a même récemment décidé de louer son premier étage à différentes entreprises de services et non plus à des commerçants, comme ce fut le cas pendant plus de 15 ans. Plus largement, l'agrandissement récent du souk aux vêtements situé au centre du quartier, où les frais d'emplacement et les coûts des produits sont bien inférieurs que dans les centres commerciaux modernes, n'est-il pas symptomatique de la hausse de l'inflation et de la baisse du pouvoir d'achat qui se répercutent sur la généralisation du secteur sous-capitalisé ?

En dehors de ces centres commerciaux et des souks des rues al-Riyâḍ et 'Ashrîn et de *Sûq al-Raqqâṣ*, le commerce de détail est assez massivement représenté dans le quartier, à chaque grand carrefour routier et le long des rues principales, mais aussi, de manière non négligeable, dans les espaces résidentiels, grâce au phénomène de « *dukkân*-isation »[473]. Les données obtenues par le traitement des enquêtes réalisées auprès des marchands du quartier reflètent bien évidemment la spécialité locale, puisque la vente de vêtements s'effectue dans 16 % des boutiques. Le secteur est par ailleurs très diversifié. Les pharmacies, gargotes/restaurants et *taxiphones* représentent entre 9 % et 13,5 % des échoppes, ce qui est très légèrement supérieur à la moyenne, une moyenne encore plus largement dépassée pour certains commerces – petits magasins d'ameublement, de

[472] Cf. Ch. 4, I, A, 3.

[473] Propagation des boutiques en lieu et place des rez-de-chaussée des immeubles d'habitat collectif (Feiner, 1997). Équivalent de la soukalisation pour le commerce en *dukkân*.

cosmétiques et de livres – qui totalisent chacun plus ou moins 5 % des boutiques. Cela renvoie aux deux fonctions principales du quartier, résidentielle pour les deux premiers types, et universitaire pour le troisième. Les commerces qui sont assez fortement représentés dans les quartiers périphériques situés notamment aux nouvelles entrées de la ville, sont sous-représentés à Hâyil. Les épiceries – sont-elles concurrencées par l'offre des souks, du supermarché ou des commerces de proximité disséminés dans les quartiers résidentiels ? – ne totalisent que 13 % des échoppes (contre 23,5 % en moyenne). De même, les réparateurs/accessoiristes automobiles et les vendeurs de matériaux de construction sont presque absents. Le fléchissement de la dynamique de construction dans un quartier déjà très densifié et l'incapacité du site à revêtir la fonction de nœud pour le transport en commun peuvent aisément l'expliquer. Les traces du « passé périphérique » du quartier ne sont-elles pas en train de s'estomper à grande vitesse ?

Structurellement, le tissu commercial est relativement diversifié. L'équilibre entre les surfaces de petites, moyennes et grandes dimensions correspond globalement à ce qui caractérise l'ensemble des quartiers du Grand Sanaa, à savoir près d'une échoppe sur deux située dans la catégorie intermédiaire. Il n'est pas non plus étonnant que, dans un quartier dominé par la dynamique marchande en général, le taux de construction et de rotation des boutiques engendre une majorité d'établissements à l'état général – encore – neuf. C'est cette même dynamique qui explique les faibles écarts qui existent entre le nombre d'échoppes à travailleur unique[474] (35,5 %) et celles à un et deux employés (respectivement 29,5 % et 19,5 %), contrairement à la moyenne qui montre une nette disproportion entre ces catégories[475].

L'antériorité de la fonction commerciale de Hâyil par rapport aux autres quartiers est confirmée par l'ouverture assez régulière d'établissements depuis le milieu des années 1990. Alors que, dans la plupart des quartiers, les pics dans l'ouverture des commerces se situent largement entre les années 2004 et 2006, près de 30 % des établissements de Hâyil ont été créés (ou repris par leur gérant actuel) entre 1999 et 2002, contre 19 % en moyenne pour cette période.

Enfin, Hâyil n'a pas échappé à l'arrivée de migrants du sud du pays. Le quartier est même extrêmement représentatif de l'installation massive de gens venus de Ta'izz, qui constituent 44 % des commerçants du quartier[476]. Si la répartition entre les autres origines géographiques s'avère plus homogène, le taux exceptionnel de *Ta'izzî* rappelle le rôle de ces migrants – lesquels furent parmi les premiers à s'installer à Sanaa – dans le

[474] Établissement dans lequel une seule personne, propriétaire ou gérant, travaille.

[475] Cf. Fig. 85, p. 345.

[476] Le lotissement du quartier par un investisseur *Ta'izzî*, Hâyil Sa'îd, a vraisemblablement joué un rôle dans cette forte affluence.

développement économique de la ville, y compris dans les quartiers dont la naissance remonte à la première phase de croissance de la ville.

Services

Le secteur des services est dominé par l'université, dont la présence est ressentie à tous les niveaux de l'organisation du quartier. Plusieurs milliers d'étudiants s'y rendent chaque jour, en provenance de tous les districts du Grand Sanaa, et même au-delà. L'université publique de Sanaa, rappelons-le, est concentrée sur deux sites seulement, l'originel, dont l'entrée est située sur la rue Dâyirî au sud de Hâyil, et le nouveau, dont les premiers équipements ont été construits à l'extrême Nord du quartier. Nombre de commerces du quartier ont un lien direct, comme nous l'avons vu, avec la fonction universitaire. De même, l'université a impulsé des activités de services éducatifs dans le quartier. Cinq instituts privés de formation en langues étrangères et/ou informatique se sont implantés à Hâyil entre 1995 et 2006. Ils viennent en complément à l'enseignement public, jugé relativement lacunaire par les étudiants de l'université. Notons également la présence de trois ou quatre écoles publiques et privées, situées au nord de la rue 'Ashrîn, et même quelques centres d'enseignement religieux, stratégiquement placés entre l'université et les cinq ou six mosquées principales du quartier. Le quartier Hâyil est par ailleurs particulièrement bien équipé en services médicaux. L'absence d'un hôpital d'envergure nationale n'a pas freiné l'implantation de cliniques privées généralistes et, surtout, spécialisées (ophtalmologie, cardiologie, gynécologie, ORL, etc.). Leur ouverture, en 2004 et 2005 pour la plupart, participe d'une diversification irréfutable du secteur des services.

Transports

Le quartier n'a pas été aménagé pour recevoir une grande quantité de véhicules. Cependant, la forte dynamique de développement de celui-ci a provoqué une modification des circuits de la plupart des bus et taxis qui sont désormais légion le long des axes principaux. Des arrêts plus ou moins longs sont ainsi marqués par les véhicules à plusieurs endroits. À l'entrée de la rue al-Riyâḍ, quatre *dabbâb* en moyenne font escale entre al-Taḥrîr et Ḥaṣaba. Ce sont les mêmes que l'on retrouve un peu plus tard à la sortie de cette rue, à l'angle de la rue al-Raqqâṣ, alors rejoints par deux ou trois autres véhicules à destination de Bâb al-Yaman ou de Madhbaḥ. Le seul espace qui peut s'apparenter à une petite gare routière est situé au niveau de la rue Sitt'âsh, rue secondaire du quartier perpendiculaire à la rue al-Riyâḍ. Une petite vingtaine de *dabbâb* y sont stationnés, certains dans le seul but d'accueillir de nouveaux clients sur un circuit qui va de Bâb al-Yaman à Madhbaḥ, d'autres parce que Hâyil est le terminus d'une ligne qui provient de Ḥaṣaba. Enfin, à l'ouest de la rue 'Ashrîn, pas plus de quatre *pick-up* assurent une liaison régulière entre ce quartier et la petite ville de Rayma située à l'ouest de Sanaa.

Figure 48 : Croquis du quartier Hâyil
(alignement de commerces sur la rue al-Riyâḍ)

© R. Stadnicki & F. Stadnicka, 2009

II. Les centres peripheriques

Au-delà du grand boulevard périphérique Sittîn, les nouvelles centralités se multiplient et viennent complexifier la structure du système de centralités à Sanaa[477]. Ces centres périphériques, au nombre de quatre – Dâr Salm, 'Aṣir, Madhbaḥ et Ḥadda, traités ici par ordre décroissant de la distance qui les relie au centre-ville –, sont principalement caractérisés par un éloignement plus important des quartiers centraux (de 5 à 15 kilomètres) et par l'effet de seuil provoqué par leur apparition[478]. Ils occupent les secteurs méridionaux et occidentaux de l'agglomération. Pas question, là encore, de considérer cette catégorie de centralités comme homogène. Le poids économique et la polarisation de ces dernières sont inégaux et dépendent des investissements qui y sont réalisés, aussi bien par les pouvoirs publics que par les promoteurs immobiliers, sans oublier les « acteurs ordinaires ». La force polarisante de ces nouveaux centres dépend également de leur localisation sur les axes de communication importants – localisation qui semble profiter à Dâr Salm, situé sur la route de Ta'izz – et des contraintes du site, qui finiront bien par freiner l'expansion de 'Aṣir, comme nous pourrons le voir. Seule la fonction actuelle d'entrée de ville (sauf pour Ḥadda), toutefois de plus en plus concurrencée par l'émergence des centralités élémentaires en ultrapériphérie de Sanaa[479], peut éventuellement constituer une caractéristique commune – de laquelle découle un certain nombre de traits communs dans la composition socio-spatiale – à ces centralités périphériques.

A. Dâr Salm : le carrefour des routes du Sud[480]

1. Configurations

Littéralement « demeure de paix », Dâr Salm est à l'embranchement de la route de Khawlân et de la route de Ta'izz. Le site se déploie autour d'un rond-point gigantesque.

L'ensemble des constructions/activités est concentré de part et d'autre de ce rond-point, en distribution perpendiculaire. Au plan morphologique, le bâti se compose de petits immeubles d'un à deux étages, ce qui contribue au développement en tache d'huile du site, plus prononcé que dans d'autres quartiers périphériques, Ḥadda ou Madhbaḥ par exemple, où la densité et la pression foncière sont visiblement plus fortes. Un souk

[477] Cf. Fig. 34, p. 241.

[478] C'est-à-dire qu'elles ne sont pas situées, comme les péricentres, dans le prolongement d'un continuum urbain. Au contraire, elles semblent être précédées de discontinuité(s) physiques, plus ou moins imposantes et plus ou moins durables. L'atténuation progressive de l'effet de seuil au niveau du double pôle de Ḥadda (cf. Ch. 4, II, D) nuance la véracité de cette définition.

[479] Cf. Ch. 4, III.

[480] Cf. Fig. 50, p. 277.

s'étend de chaque côté, complété d'épiceries et de petits magasins à rayons multiples. Le tissu urbain s'effrite très rapidement dans la direction méridionale pour laisser place à de vastes entrepôts, à des engins de chantier en activité ou non, ainsi qu'à quelques industries (carrelage, granit, fabrication de citernes, etc.). La fonction commerciale s'estompe également assez rapidement dans cette direction.

On recense à Dâr Salm un nombre important d'hôtels et de restaurants destinés plus aux voyageurs qu'à une clientèle de proximité, même si un équilibre tend à s'opérer progressivement, équilibre qui annonce un processus de diversification des fonctions de l'espace de Dâr Salm, de moins en moins à unique vocation d'espace de passage. Dâr Salm est en effet le lieu d'implantation, depuis 2003, d'une université privée, mais aussi un lieu tout aussi réputé pour la réserve d'ouvriers journaliers qu'il contient (30 personnes environ), en plein centre de son rond-point.

L'espace est caractérisé par la construction d'équipements commerciaux et résidentiels, en arrière des boutiques, qui prouve le développement de Dâr Salm en tant que quartier à part entière. L'impression d'entrée de ville y est par ailleurs renforcée par la présence des premiers grands panneaux publicitaires, d'une signalétique urbaine et des premiers immeubles de la ville. Mentionnons enfin la présence d'un marché au *qât* sous un espace voûté construit à l'initiative d'un investisseur de Khawlân, ouvert tous les après-midi.

Figure 49 : Premières installations du souk et fondations d'immeubles à Dâr Salm

Figure 50 : Organisation de l'espace de Dâr Salm

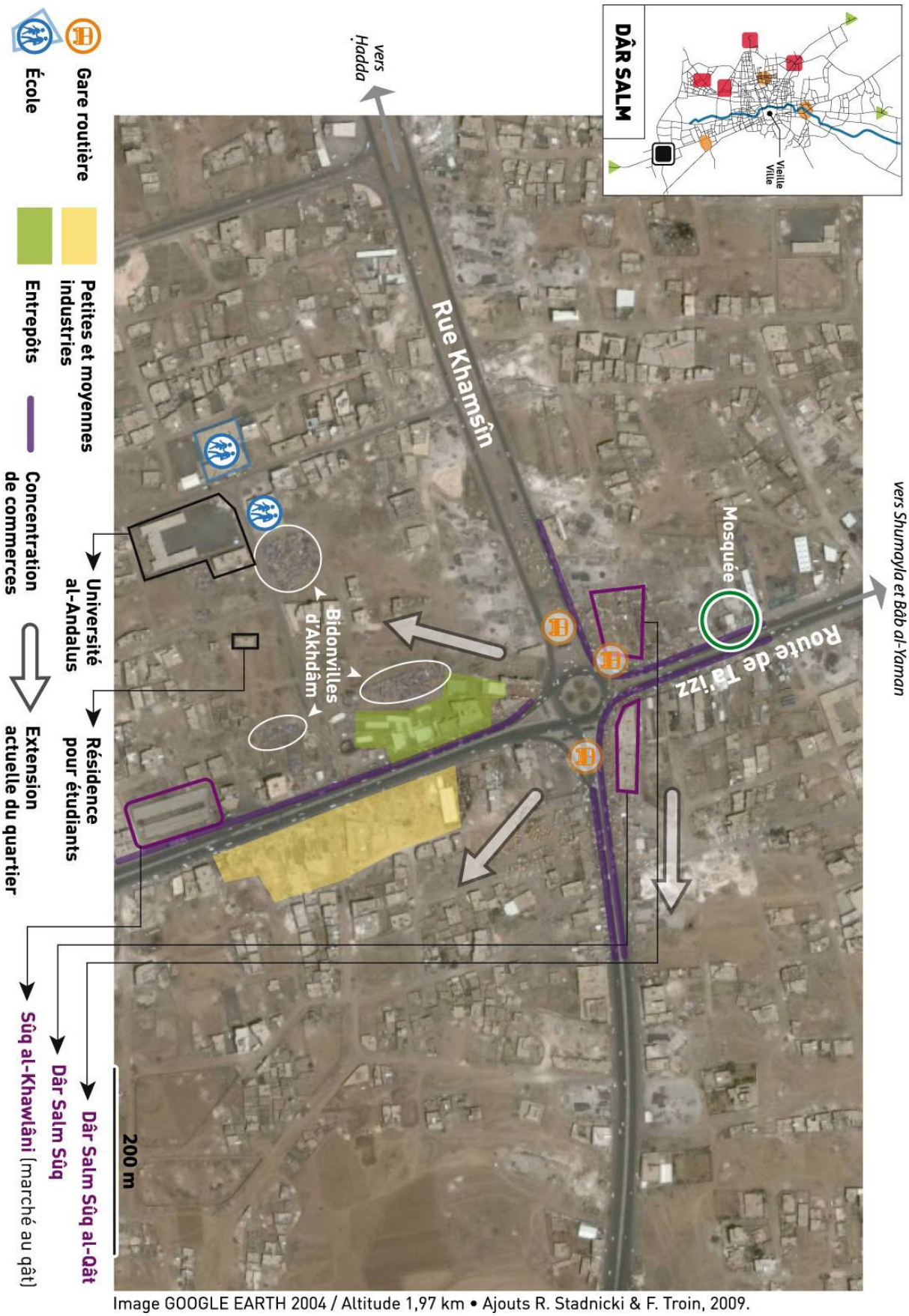


Image GOOGLE EARTH 2004 / Altitude 1,97 km • Ajouts R. Stadnicki & F. Troin, 2009.

2. Transformations et originalités

Les chantiers se sont multipliés dans les années 2000, de part et d'autre du rond-point, à telle enseigne que Dâr Salm constituait probablement, en 2006, le secteur le plus touché par les chantiers de construction (nouveaux immeubles, résidences universitaires, élargissement des voies, etc.). Ces derniers s'étirent de plus en plus vers l'Ouest et sont notamment à l'origine d'un début de jonction entre deux des axes les plus développés de la ville, l'axe Sud de la route de Ta'izz, sur lequel se trouve Dâr Salm, et la rue Ḥadda. Le rapprochement de ces deux secteurs se fait par juxtaposition de petits noyaux commerciaux, s'émancipant progressivement du souk de Dâr Salm, et d'îlots d'habitations. Le cas de Dâr Salm reflète bien l'influence des pôles de développement périphériques de la ville sur les dynamiques urbaines : formation d'un quartier polyvalent autour du noyau soukier dans un premier temps ; liaison progressive de ce quartier à un autre pôle de développement de l'agglomération dans un second temps.

Dâr Salm est par ailleurs un cas frappant de « cohabitation » entre certaines fonctions centrales et certaines populations socialement très marginales sur les franges physiques d'une agglomération. La constitution d'un véritable quartier universitaire – édification, dans un proche périmètre autour de l'université *al-Andalus*, de résidences pour étudiants, de bâtiments annexes, voire même de quelques villas luxueuses appartenant à des Yéménites installés en Arabie Saoudite – au sein du secteur de Dâr Salm n'a pas pour autant conduit à la disparition du bidonville situé à cinquante mètres de l'université. Celui-ci s'est au contraire densifié. Peuplé d'individus originaires de la Tihâma[481] (appartenant au groupe social des *akhdâm*[482]), le bidonville est subdivisé en trois grands noyaux distincts au cours de ces dernières années. L'insalubrité y est très élevée, le ramassage des ordures ne s'effectuant guère. Le contraste est donc saisissant entre les édifices flambant neufs qui se mettent en place près de l'université et les bâches bleues trouées du bidonville qui se trouve, lui aussi, au pied de cette dernière. Comment les pouvoirs publics gèrent-ils cette situation atypique ? Comment les fondateurs de l'université et les investisseurs de Dâr Salm conçoivent-ils ce voisinage ? Nous tâcherons de répondre à ces questions ultérieurement[483].

[481] Plaine côtière désertique située à l'ouest du Yémen, entre la mer Rouge et le rebord montagneux du socle arabique.

[482] « Couche sociale apparentée à une caste, et fortement stigmatisée comme impure et quasiment 'intouchable'. Les *akhdâm* sont des citoyens yéménites à part entière, mais leur marginalisation sociale et économique n'a pas disparu pour autant et ils constituent certainement le groupe le plus atteint par une extrême pauvreté » (Destremau, 2000 : 62).

[483] Cf. Ch. 5, II, B, 2 ; Ch. 6, II, A, 1 ; Ch. 7, II, A, 3.

Figure 51: Dâr Salm : ouvriers journaliers, rond-point et panneaux publicitaires

© R. Stadnicki, 2006

Figure 52 : Dâr Salm : marchands ambulants à l'entrée du souk

© R. Stadnicki, 2006

3. Fonctions centrales

Souks

Les souks se répartissent sur trois sites distincts, séparés les uns des autres par le rond-point central. À l'est de ce dernier, pratiquement accolé à lui, se trouve *Dâr Salm sûq*, dont les premières installations datent de 1986. Il s'agit d'un souk polyvalent, de petite taille comparativement à ceux des autres quartiers majeurs de la périphérie de Sanaa. Il est aujourd'hui comprimé entre deux alignements de boutiques qui correspondent aux rares rues commerçantes du secteur. Outre une petite dizaine d'échoppes alimentaires ou de services divers, le souk se compose d'une cinquantaine de vendeurs au sol. Comme souvent, ce sont eux qui contribuent à son rayonnement, du fait de leur constante augmentation au cours des dernières années et des bas prix qu'ils pratiquent.

Installé symétriquement par rapport à ce souk, de l'autre côté du rond-point, *Dâr Salm sûq al-qât* est l'un des deux marchés au *qât* de Dâr Salm, et le plus ancien. Les premières structures de vente apparaissent dès la toute fin des années 1980. Il se compose de 55 échoppes, d'une quinzaine de vendeurs au sol et d'autant de véhicules (bien souvent à l'état d'épave), eux aussi dédiés à la vente du *qât*[484]. On mesure le rayonnement de ce souk à la fois par la diversité des formes de vente, qui reflète une grande variété de *qât* proposée aux clients (le *qât* vendu dans une carcasse de Toyota *pick-up* est généralement de qualité moindre que celui négocié en échoppe) et, surtout, par ce qui s'y déroule tous les après-midis, à savoir l'arrivée d'une vingtaine de vendeurs au sol (fruits et légumes principalement) s'installant à l'entrée principale du souk. Ces derniers, dont la présence est pourtant tolérée dans le périmètre de *Dâr Salm sûq*, préfèrent s'installer chaque jour près des marchands de *qât*, où le va-et-vient est incessant à ce moment-là de la journée, un moment où les contrôles policiers sont également plus rares.

Plus loin sur la route de Ta'izz, à cinq cents mètres environ, dans un léger renfoncement, se trouve un second marché au *qât*. Construit en 2003 à l'initiative d'un investisseur descendant d'une tribu de Khawlân, Ṣâliḥ al-Khawlâni, il compte 60 échoppes disposées autour d'une structure en béton faite de petites cases individuelles prévues pour le négoce des branches de *qât*. La construction de souks privés est une entreprise de plus en plus répandue à Sanaa. Leur succès n'en est pas moins aléatoire. Seule une boutique sur cinq était ouverte au moment de l'enquête. Par ailleurs si, à l'origine, l'activité devait être répartie équitablement entre la vente de fruits, de légumes, de viandes, d'épices et de *qât*, les marchands de *qât* y sont largement majoritaires et installés de surcroît en dehors des échoppes. L'attractivité de ce marché est donc mise à

[484] Cf. Fig. 53, p. 283.

mal, en dépit de son apparence neuve, saine et organisée et des efforts engagés par Ṣâliḥ al-Khawlâni pour attirer les marchands : il aurait accepté de ne percevoir de loyer de la part de ces derniers seulement en cas de dépassement du seuil de rentabilité…

Commerces

La plupart des commerces de Dâr Salm sont répartis sur les deux côtés de la route de Ta'izz, sur quelques centaines de mètres de part et d'autre du rond-point. On a là un cas typique d'aménagement boutiquier en linéaire, en bord de route, avec un net débordement au niveau du rond-point, près duquel les souks ont généré d'autres constructions ainsi qu'un petit réseau de ruelles accueillant quelques dizaines d'échoppes. L'axe perpendiculaire à la route de Ta'izz, qui relie Dâr Salm aux quartiers occidentaux de Sanaa, est quant à lui en cours d'équipement commercial, de même que le sous-quartier de l'université, secondairement.

Les statistiques, produites à partir de questionnaires réalisés auprès de 74 commerces situés à différents lieux du quartier, montrent que le secteur est assez peu diversifié : cinq types de commerces se partagent près de 80 % des échoppes – épiceries, *taxiphones*, vente de matériaux de construction, mécanique automobile, pharmacies. Les épiceries, largement prédominantes, en représentent 23 %, un taux qui égale celui de la moyenne du Grand Sanaa. Suivent ensuite, avec 20 %, les *taxiphones*, dont le grand nombre – la moyenne pour l'ensemble des 10 quartiers étant de 13 % – laisse supposer que l'offre correspond à une forte demande de la part d'une population locale/clientèle ne résidant pas à Dâr Salm et donc fortement consommatrice de ce type de service. Les vendeurs de matériaux de construction, les mécaniciens et les pharmaciens représentent chacun 12 % environ des commerces. Les premiers, dont le taux est légèrement supérieur à la moyenne, attestent de la vitalité du secteur du bâtiment dans cette partie de la ville. Le pourcentage du deuxième, deux fois plus élevé que celui de la moyenne, s'explique quant à lui par les facilités d'accès offertes aux automobiles à cet endroit de la ville. Les gargotes/restaurants totalisent enfin 9 % des boutiques de Dâr Salm, un pourcentage équivalent à celui de la moyenne du Grand Sanaa.

Les établissements sont à 42 % de petites dimensions et à 39 % de dimensions moyennes. Seuls 19 % d'entre eux font partie de la catégorie des « grands établissements », préalablement définie par l'enquêteur[485]. Ici, pas de variation majeure par rapport à la moyenne. Mais ce qui frappe le plus est la part très élevée des boutiques à travailleur unique (62 % contre 50 % en moyenne). La part des boutiques comportant deux employés et plus s'élève tout juste au-delà des 10 %. Ces données révèlent le poids imposant de l'économie faiblement capitalisée à Dâr Salm, où la plupart des commerces

[485] Cf. Ch. 4, I, A, 3.

sont banals, voire de première nécessité. Petits, ces commerces ne recourent que très rarement aux services d'un employé ; une impression confortée par le fait que près d'une boutique sur deux ait été jugée vétuste/délabrée par l'enquêteur.

Indiquons enfin que 80 % des commerces se sont installés à Dâr Salm après 2003 (contre un peu plus de 60 % en moyenne à Sanaa). L'année 2004 constitue un pic puisque près d'un commerce sur quatre a ouvert ses portes cette année-là. Ces données corroborent la forte dynamique du quartier observée au cours de ces dernières années ; c'est le quartier où la dynamique marchande fut l'une des plus soudaines du Grand Sanaa. 53,5 % des commerçants proviennent des trois grandes villes qui jalonnent l'axe Sanaa-Aden (Ibb, Ta'izz et Dhamâr), ce qui ne fait pas de différence avec l'ensemble des quartiers. 32,5 % des marchands proviennent quant à eux des provinces voisines du Gouvernorat de Sanaa et/ou incluses dans ce dernier ('Amrân, Khawlân, al-Maḥwît, Rayma, etc.), tandis que seuls 3 % affirment être originaires du quartier dans lequel ils se sont implantés.

Services

Les activités de services ne sont pas légion à Dâr Salm. L'édifice le plus ancien (1996) est une annexe du ministère de l'Électricité transformée en simple bureau de paiement des factures et de règlement des problèmes techniques, comme il en existe quelques autres à Sanaa. Il n'en est pas moins l'illustration d'une volonté avant-gardiste du gouvernement de raccorder ce secteur de Sanaa, alors à peine construit, aux réseaux techniques. Le processus semble être toutefois incomplet, comme en témoigne la désorganisation du réseau de distribution d'eau.

L'originalité de Dâr Salm réside dans la mise en place de plusieurs services dédiés à l'éducation, impulsés par la construction de l'Université *al-Andalus* en 2003, consacrée aux sciences administratives et techniques ainsi qu'aux études islamiques. Dans un proche périmètre de l'Université, située légèrement en retrait des secteurs commerçants, au sud-est du rond-point, se sont successivement implantées une cité universitaire (logements et salles de sport), une école publique en 2004, une école technique privée en 2005 et une école pour filles en 2006, sans oublier la mosquée, à peine achevée en 2006.

On relève enfin la présence de deux cliniques privées, l'une généraliste, l'autre dentaire, implantées en 2004 et 2005 au bord de la route principale, respectivement au nord et au sud du rond-point.

Transports

Dâr Salm ne comporte pas de gare routière aussi importante que dans d'autres quartiers périphériques. Nous y avons dénombré seulement 33 véhicules (18 *dabbâb*, 6 bus longs, 9 taxis), répartis de part et d'autre du rond-point. Dâr Salm constitue

cependant un terminus pour quelques lignes de *dabbâb* : l'une, intra-urbaine, achemine la population vers le quartier Shumayla, l'autre, inter-urbaine, dessert la petite ville de Khawlân, située à 30 kilomètres au sud-est de Sanaa. En revanche, le quartier ne constitue qu'une étape parmi d'autres sur le parcours des longs bus qui effectuent l'aller et retour entre Bâb al-Yaman et Ḥizyaz, localité située encore plus au sud de Dâr Salm, et qui remplit désormais la fonction de terminus[486].

Figure 53 : Structures de fortune dédiées à la vente du *qât* dans une zone en chantier de Dâr Salm

[486] Cf. Ch. 4, III, C.

Figure 54 : Croquis du quartier Dâr Salm
(rond-point approprié par les ouvriers journaliers et établissements du souk)

© R. Stadnicki & F. Stadnicka, 2009

B. 'Aṣir : le « coude » de commerces et services[487]

1. Configurations

'Aṣir semble fonctionner, encore plus clairement que Dâr Salm, comme une entrée de ville. Situé à dix kilomètres du centre-ville sur la route d'al-Ḥudayda et au bout de l'avenue al-Zubayrî, 'Aṣir prend la forme d'un « coude » de commerces et de services[488]. L'élargissement de la chaussée en cet endroit n'est pas anodin dans la formation puis l'affirmation de cet espace. De larges trottoirs, sur environ deux cents mètres, dans le sens Sanaa-al-Ḥudayda (l'axe al-Ḥudayda-Sanaa en étant séparé par un terre-plein central[489]), permettent la mise en place de services aux piétons, l'extension des boutiques et l'apparition d'un commerce au sol (marchands de montres, cordonniers, etc.).

'Aṣir est l'un des principaux lieux de rupture de charge de la ville. C'est le terminus des deux lignes de *dabbâb* qui partent respectivement de la place al-Taḥrîr et de Bâb al-Yaman pour desservir différents quartiers du centre-ville et l'avenue al-Zubayrî en plusieurs points. 'Aṣir est également le point de départ des taxis collectifs pour al-Ḥudayda. On y trouve par conséquent un nombre important d'activités de services destinées à l'entretien des véhicules : pneumatiques, ponts de vidange, etc., mais aussi au repos des chauffeurs : *lûkanda*, *bûfiyya*, etc.

L'équipement commercial est continu tout le long du « coude ». On recense un grand nombre de garages, divers équipements de la route et *taxiphones* : services-types de la halte routière. On y observe de même un continuum de gargotes (avec terrasses) et d'épiceries de gros destinées au réapprovisionnement des petites échoppes du centre-ville. Le mouvement humain est presque continu, lié bien entendu au trafic automobile très dense.

Deux particularités retiennent enfin notre attention : l'ouverture récente d'un grand parc de loisirs à la sortie de 'Aṣir, en amont du « coude » de services, et le développement croissant du marché au *qât* (80 boutiques situées dans un renfoncement). Les habitants de Sanaa achètent de plus en plus leur *qât* à 'Aṣir, qu'ils disent bon marché et de bonne qualité ; certains le consomment même sur place, soit directement sous le toit de tôle qui protège le souk, soit perchés à flanc de Jabal 'Aṣir, lequel offre une vue imprenable sur toute la « cuvette » de Sanaa.

---

[487] Cf. Fig. 55, p. 286.

[488] Cf. Fig. 57, p. 288.

[489] L'axe des départs (de Sanaa) est nettement plus développé que l'axe des arrivées. Si les conditions du site l'expliquent en partie, nous avons également pu constater que les haltes marquées par les véhicules étaient beaucoup plus nombreuses dans un sens que dans l'autre.

Figure 55 : Organisation de l'espace de 'Aṣir

2. Transformations et originalités

Le développement de ʻAṣir ne semble pas aussi fulgurant que celui de Dâr Salm ou de Ḥadda, par exemple. Le site montagneux semble peu propice, il est vrai, mais est-ce pour autant la seule cause à la relativement faible diversification des activités – lesquelles sont majoritairement composées de commerces de proximité –, à l'absence de fonction résidentielle, ou encore à la faiblesse des équipements publics (deux écoles, deux mosquées) ? L'explication réside sans doute aussi dans le développement, fulgurant quant à lui, d'un quartier intermédiaire (al-Sunayna) sur les collines situées au nord-ouest de ʻAṣir et qui provoque un quasi-continuum urbain reliant ʻAṣir à Madhbaḥ, comme le montrent les photographies prises depuis les hauts de ʻAṣir[490]. Ce quartier semble à son tour attirer de nombreuses fonctions urbaines diversifiées, autour de son souk très étendu.

Malgré la montée de cette « concurrence », ʻAṣir ne connaît pas de déclin à proprement parler. Le quartier est même en passe d'être définitivement relié au centre-ville de Sanaa. L'effet de seuil s'y estompe progressivement sous l'effet de la prolongation de l'équipement commercial sur l'axe al-Zubayrî, phénomène dû à la fois à la poussée de l'urbanisation depuis les quartiers centraux et à la dynamique de développement économique générée par le quartier ʻAṣir lui-même. L'absence de rupture de charge entre la place al-Taḥrîr et ʻAṣir favorise les possibilités de liaisons régulières entre ces deux espaces. Ce constat n'est pas sans impact sur l'accroissement de l'affluence dans le souk et le marché au *qât* – ainsi la réalisation, en 2006, de travaux de réfection de la voirie montre que ʻAṣir se maintient bien au rang des pôles de développement du Grand Sanaa.

Une autre particularité de ʻAṣir réside enfin dans l'occupation symbolique qui est faite des hauts du quartier. Outre l'ouverture en 1998 d'un parc d'attractions/loisirs, la construction de deux monuments aux morts, l'un à la mémoire des ouvriers chinois morts sur les différents chantiers périlleux de construction des routes yéménites, l'autre à celle des Égyptiens, accroît la fonction symbolique des lieux. Ces monuments offrent une vue des plus spectaculaires sur le site en cuvette de Sanaa et accueillent, plus fortement que le parc de loisirs dont l'entrée est fixée à 200 riyals[491], des dizaines de badauds, piétons ou motorisés, venus se livrer à la consommation de *qât* en se postant sur les flancs du *Jabal*.

[490] Cf. Fig. 56, p. 288.
[491] Environ 1 $ en 2006.

Figure 56 : 'Aṣir : vue générale (établissements du souk, « coude » et gare routière)

Figure 57 : 'Aṣir : départ du « coude » d'activités (au loin, monument aux morts)

3. Fonctions centrales

Souks

Le souk de ʻAṣir offre deux originalités, l'une qui lui est économiquement profitable, l'autre qui joue plutôt en sa défaveur. Il rassemble sur le même site la vente des produits traditionnellement négociés en souk et la vente du *qât*. Cette concentration de l'offre engendre une affluence constante, des premières heures du matin jusqu'au début de l'après-midi (moment de la journée où s'achète habituellement le *qât*), tout en évitant que la clientèle ne se disperse entre plusieurs sites et, donc, qu'une concurrence puisse s'installer. Mais l'emplacement du souk pose quelques problèmes, sur deux points : premièrement, il est situé tout à fait en haut du « coude », à la sortie de ʻAṣir, avant l'amorce de la côte qui aboutit aux hauteurs du quartier, sur la route d'al-Ḥudayda. Or, la desserte des transports en commun se faisant à l'entrée du « coude », bon nombre de clients s'approvisionnent dans les échoppes du bord de route avant d'accéder au souk. Deuxièmement, le souk a été construit dans un renfoncement, selon le schéma « classique » d'aménagement des souks périphériques des années 1990 – disposition des boutiques autour d'une vaste cour centrale, le tout légèrement en retrait de la rue principale[492]. L'agencement semble ainsi quelque peu inapproprié à une clientèle principalement routière qui préfère ne pas trop s'éloigner du véhicule lorsqu'elle effectue des achats. De même, les marchands des boutiques de ce souk sont exposés à une rude concurrence, engendrée par l'installation des vendeurs au sol à l'entrée de la cour centrale, lesquels captent le chaland avant même qu'il ne pénètre dans le souk.

ʻAṣir sûq a été construit au milieu des années 1990, en partie grâce à la contribution financière d'un investisseur du quartier, pour accueillir les marchands du précédent souk aujourd'hui disparu – alors situé à l'entrée du « coude » – qui étaient rassemblés sous un hangar de tôle que les services municipaux ont souhaité détruire parce que trop insalubre. Bilan de l'opération : nombre de marchands n'ont pas suivi, prétextant l'éloignement du nouvel emplacement et l'augmentation du prix des loyers commerciaux. Ils ont par contre contribué, en s'extrayant du cadre soukier, au développement du commerce hors souk dans le quartier, en boutique ou au sol. L'effort de régularisation des activités soukières qui a été entrepris à ʻAṣir ne semble pas avoir porté ses fruits en termes de relance de l'activité économique. En définitive, l'actuel *ʻAṣir sûq* comporte une soixantaine de boutiques, mais l'activité semble être maintenue dans une seule moitié d'entre elles, une dizaine de boutiques étant dédiées à la vente de produits d'alimentation et une vingtaine au commerce du *qât*. La cour centrale est également et presque exclusivement réservée aux marchands de *qât*, qui y sont plus de 30.

[492] Cf. Fig. 56, p. 288.

À l'entrée de cette cour, plus de 15 vendeurs disposent, sans autorisation, divers fruits et légumes sur des bâches en plastique.

Commerces

Les contraintes du site de 'Aṣir ont limité l'implantation des boutiques sur les bas-côtés du « coude ». L'équipement est très dense entre la gare routière de taxis collectifs située à l'entrée du quartier et *'Aṣir sûq*, à sa sortie. Il est toutefois inégal selon les secteurs : les trois quarts des échoppes se situent sur le côté des départs de Sanaa, où les trottoirs sont les plus larges et les possibilités de parking plus nombreuses, tandis que le quart restant est réparti entre le côté des arrivées et le terre-plein central séparant ces deux voies.

Les statistiques ont été produites à partir de questionnaires réalisés auprès de 57 commerces situés à ces trois endroits. Le nombre total de boutiques dans le quartier ne dépasse pas la centaine. Les statistiques montrent l'assez faible diversité du secteur. Celui-ci est largement dominé par les épiceries généralistes ou spécialisées (confiseries, épices, etc.), qui totalisent 44 % des boutiques. La fonction de rupture de charge, invitant les usagers de la route à s'approvisionner avant un trajet qui peut parfois durer plusieurs heures, n'est pas étrangère à la forte proportion de ces commerces. L'explication vaut aussi pour la part importante de locaux occupés par les restaurants et gargotes (16 % contre 9 % pour l'ensemble des quartiers) et, dans une moindre mesure, par les *taxiphones* (9 %). On relève également un grand nombre d'échoppes dédiées à la vente du *qât* (14 %), fait relativement rare en dehors des périmètres des souks spécifiques, qui illustre la volonté de certains marchands de s'extraire des circuits soukiers habituels et rappelle les mésaventures causées par le « déménagement » du souk dans les années 1990. Les quelques échoppes restantes sont occupées, ponctuellement, par les mécaniciens – dont la clientèle est exclusivement constituée de chauffeurs de taxis collectifs – et autres boulangers, marchands de chaussures, blanchisseurs, papetiers, coiffeurs, pharmaciens, pour lesquels la concurrence est tout à fait anodine.

En ce qui concerne les formes et structures des boutiques, nous ne relevons pas d'écart majeur à la moyenne, si ce n'est que la proportion des boutiques de grandes dimensions est infime (5 %), ce qui rend le paysage commercial relativement uniforme, composé qu'il est, à 55 %, de petites échoppes et à 40 % de boutiques de dimensions moyennes. La part des boutiques vétustes (44 %) demeure quant à elle sensiblement similaire à celle des autres quartiers, tout comme celle des échoppes à l'état moyen (26 %) ou neuf (30 %). Par ailleurs, si le nombre d'échoppes à vendeur unique est aussi élevé qu'à Dâr Salm (60 % environ) et donc largement supérieur à la moyenne, on relève une part non négligeable de structures à un employé (29 %), bien souvent un membre de la

famille du gérant/propriétaire, ce qui confirme l'importance des réseaux familiaux dans le principe de fonctionnement du petit commerce de détail[493].

Des singularités résident en revanche dans l'origine des commerçants et dans la période d'implantation des boutiques. La très forte proportion des personnes originaires d'Ibb (38,5 %) peut effectivement intriguer, ʻAṣir n'étant pas situé sur la sortie méridionale de Sanaa. La provenance de travailleurs migrants est pourtant habituellement corrélée à la localisation d'un quartier sur tel ou tel axe régional. Le cas de ʻAṣir révèle cependant que la province d'Ibb, mais aussi celle de Taʻizz (dont 18,5 % des commerçants de ʻAṣir sont originaires) et, dans une moindre mesure, celles de Yarîm (6,5 %) et Dhamâr (4,5 %), constituent le principal foyer d'émigration vers la capitale. Dans les environs de Sanaa, les localités de Rayma et ʻAmrân sont représentées chacune par 6,5 % des commerçants, ce qui reste conforme à la moyenne. Quant aux marchands originaires de ʻAṣir, ils sont un peu moins de 7 %, mais ce n'est pas totalement négligeable, comparativement à la part des individus originaires de leur quartier d'activité dans certains autres quartiers de Sanaa (Dâr Salm, Madhbaḥ, Ḥadda). Les 10 % restants proviennent essentiellement d'autres provinces voisines du Gouvernorat de Sanaa (ou incluses dans lui) : Banî Maṭar, Hajja, al-Maḥwît, etc.

L'occupation relativement ancienne des boutiques – plus de 43 % des commerçants se sont installés entre les années 1970 et 1990 (la moyenne est de 25 % environ) – est une autre singularité de ʻAṣir. Bien qu'il ne faille pas négliger les implantations des dernières années (15,5 % en 2004, 13 % en 2005, 10,5 % en 2006), le résultat de l'enquête met l'accent sur l'ancienneté (relative) de l'occupation du quartier dont les fonctions de souk, de point de rupture de charge et de foyer de population périphérique préexistaient vraisemblablement à son avènement en tant que nouvelle centralité.

Services

Sur les hauts du quartier, le parc de loisirs est la seule activité de service, mais non des moindres, dans la mesure où Sanaa ne compte pas plus de cinq parcs et jardins ouverts au public. Il est, de surcroît, l'un des plus importants par la taille et par les activités proposées – quelques manèges (aujourd'hui hors service), une piscine, un grand restaurant syro-libanais, un bar et différents parcours de promenade – et, malgré la tarification de son droit d'entrée à 200 riyals, il est moins « sélectif » que le parc du quartier Ḥadda (entrée à 500 riyals) et moins délabré que celui de Ḥaṣaba au nord de la ville (entrée gratuite et attractions payantes).

[493] Cf. Ch. 5, II, A, 2.

Au départ du « coude » se développe depuis quelques années un complexe scolaire, constitué de l'école *al-Sadiq*, inaugurée en 1980, mais restaurée et complétée d'autres bâtiments en 2003, et de l'école *Ḥafsa*, construite également en 2003. Toutes deux sont publiques et mixtes – bien que disposant de classes qui peuvent, selon les cas, séparer les filles et les garçons. La première de ces écoles fait figure de pionnière dans le quartier 'Aṣir, quasiment vierge de tels établissements au début des années 1980. Sa fonction, à l'origine, était d'attirer les enfants des migrants pendulaires résidant dans les provinces voisines (Banî Maṭar, Hamdân, Harraz, etc.). L'école *al-Sadiq* est en quelque sorte un facteur du développement de 'Aṣir en tant que quartier composite. Son extension en 2003, de même que l'ouverture d'une seconde école, correspondent à la période de développement fulgurant des quartiers situés aux entrées de la ville de Sanaa ('Aṣir, Madhbaḥ et Dâr Salm). Aujourd'hui, les enfants proviennent pour la plupart de Sanaa et moins des campagnes environnantes.

Par ailleurs, la présence, depuis 1992, d'un grand hôpital privé, l'hôpital *Ibn Sîna*, logé dans un grand immeuble moderne situé à l'entrée du quartier 'Aṣir, au niveau du carrefour du boulevard Sittîn et de la rue al-Zubayrî, produit une certaine diversification des fonctions, notamment anomales, dans un quartier doté, avant cette date, d'une seule petite clinique ophtalmologique qui s'est installée là à la suite d'une opportunité foncière.

Mais, depuis le milieu des années 1990, 'Aṣir se développe aussi sur les plans industriel et tertiaire, notamment grâce à la présence de moyennes entreprises de construction, d'importation d'engins de chantier (1992) et de commercialisation/réparation de camions de marque Mercedes (1997). Attirées par un prix du terrain encore abordable à l'époque, ces quelques entreprises, arrivées postérieurement aux deux écoles susmentionnées, impulsent une seconde phase de développement au quartier.

Transports

Comme pour le souk, la gare routière de 'Aṣir est contenue en un seul site, situé à l'entrée du « coude », sur l'axe des départs de Sanaa. Elle offre trois services différents. Les taxis collectifs, d'abord, font quotidiennement la route entre Sanaa et al-Ḥudayda. On en dénombre 90 en stationnement[494], mais diverses sources nous ont indiqué qu'un millier de véhicules y transitait chaque jour. Les *dabbâb*, ensuite, desservent la place al-Taḥrîr et Bâb al-Yaman, à l'aide de deux lignes distinctes. 'Aṣir se constitue donc en terminus pour ces dernières. Toutefois, les véhicules ne marquent pas de longs arrêts. À 'Aṣir, ce sont les clients qui attendent les *dabbâb* et non le contraire. Les relevés effectués sur le terrain donnent environ six véhicules présents en permanence, qui se relaient toutes les dix

[494] Cf. Fig. 58, p. 293.

minutes environ. Enfin, 15 *pick-up* proposent un service de transports d'hommes et de marchandises vers les petites villes voisines de Manâkha et Bâjil, principalement destiné aux paysans qui viennent vendre leurs produits au souk ou encore aux migrants ruraux travaillant à Sanaa mais n'y résidant pas, si ce n'est, éventuellement, à temps partiel, en *lûkanda*, dans les deux établissements du quartier situés le long du « coude » de ʻAṣir.

Figure 58 : Parking de taxis collectifs (Peugeot 505 break) à ʻAṣir

Figure 59 : Croquis du quartier ʻAṣir, au départ du « coude »
(taxis collectif pour al-Ḥudayda et école *al-Sadiq*)

© R. Stadnicki & F. Stadnicka, 2009

C. Madhbaḥ : un *janus bifrons* ?[495]

1. Configurations

Madhbaḥ se situe à une quinzaine de kilomètres du centre-ville, à la bifurcation des routes de ʻAmrân et de Shibâm-Kawkabân, deux villes des provinces des montagnes du nord de Sanaa. Madhbaḥ se différencie de ʻAṣir et Dâr Salm en ce qu'il n'est pas situé sur un axe national aussi important que Sanaa-Taʻizz (Dâr Salm) ou Sanaa-al-Ḥudayda (ʻAṣir). Madhbaḥ n'est donc pas une étape pour grands voyageurs et l'organisation du réseau national n'explique pas sa localisation et son développement. Madhbaḥ semble en effet être plus le résultat d'une demande locale de services de proximité, pour une population composée majoritairement d'individus d'origine rurale vivant dans cette zone périphérique.

Contrairement à Dâr Salm, l'aménagement ne s'est pas fait autour d'un grand rond-point, pourtant existant. À l'inverse, le rond-point marque ici une rupture ; il constitue un effet de seuil. La particularité de l'organisation générale du quartier est de s'être faite de manière linéaire, sur le modèle des grandes artères soukières traditionnelles. C'est donc le long de la rue qui porte le même nom, la rue Madhbaḥ, que se déploie un souk qui s'enfonce dans le tissu résidentiel (assez important, à la différence encore des deux sites précédents). Cette rue aboutit, d'un côté, à un grand hangar qui sert d'entrepôt pour des marchandises encombrantes et de marché légumier et, de l'autre côté, au marché au *qât* surpeuplé l'après-midi.

Madhbaḥ dispose aussi d'une petite gare de taxis collectifs à destination de Sanaa au Sud et de Shibâm-Kawkabân au Nord, et de plusieurs autres petites stations de transport en commun. Cependant, Madhbaḥ est très mal adapté aux véhicules (pas de parking, bas-côtés très étroits), et ceux-ci sont contraints de stationner au milieu des rues, gênant ainsi les marchands du souk.

[495] Cf. Fig. 60, p. 296.

Figure 60 : Organisation de l'espace de Madhbaḥ

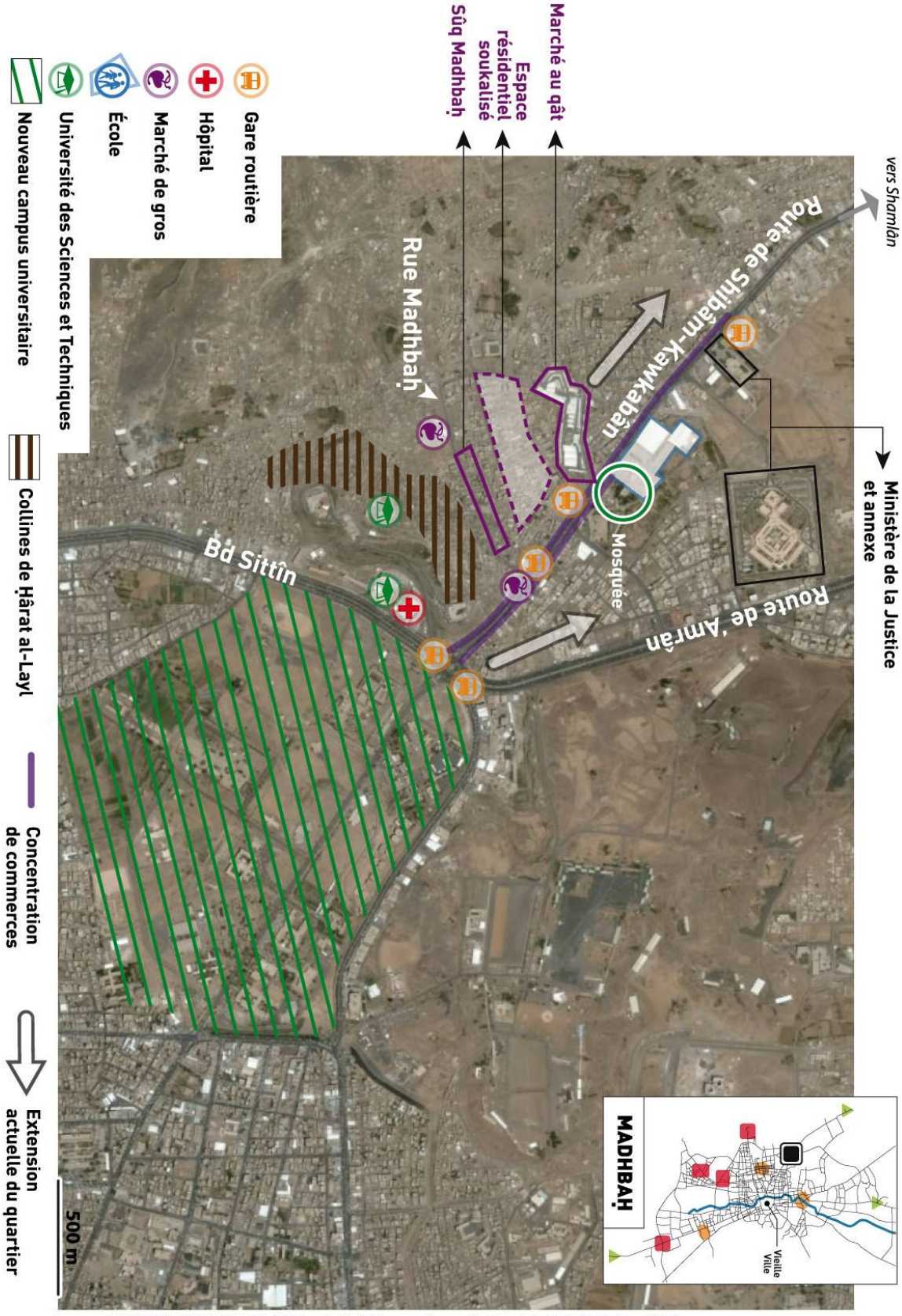


Image GOOGLE EARTH 2004 / Altitude 5,39 km • Ajouts R. Stadnicki & F. Troin, 2009.

2. Transformations et originalités

L'espace de Madhbaḥ semble être aujourd'hui pris en étau entre deux processus : modernisation d'un côté, avec le développement de fonctions du secteur tertiaire supérieur ; soukalisation/*dukkân*-isation de l'autre côté, sous l'effet du développement des zones d'habitat non réglementaire et du commerce soukier et de détail. Cette spécificité est due à la situation de Madhbaḥ. Surplombant le virage occidental du boulevard circulaire Sittîn contre lequel se dressent les nouveaux bâtiments du campus universitaire de Sanaa, le quartier Madhbaḥ se déploie, parallèlement, autour de deux collines occupées par les habitations précaires des classes défavorisées, à la fois actrices et usagères des nombreux espaces marchands dont dispose le quartier.

L'agrandissement du secteur universitaire figure parmi les moteurs de la modernisation générale du quartier Madhbaḥ. Il s'est manifesté par l'ouverture de nouveaux établissements privés spécialisés en ingénieries diverses et par la construction de résidences universitaires, et s'accompagne d'opérations d'embellissement du site et d'aménagement paysager. L'édification d'un rond-point enrichi d'une sculpture monumentale et la construction d'un hôpital moderne équipé aux normes internationales sont autant d'autres illustrations symptomatiques de ce processus actuel de modernisation[496].

Le contraste demeure cependant saisissant entre les franges de Madhbaḥ, composées d'infrastructures modernes et de fonctions tertiaires, et le « cœur » du quartier, marqué par une très forte croissance de la population pauvre d'origine rurale, une densification de l'habitat non réglementaire et une augmentation de la surface soukière. Les habitants des collines alimentent les souks et le marché au *qât*, tout en se livrant à un jeu spéculatif sans précédent : apparition des fondations de futures constructions, alignement de *dukkân*, dont la plupart ne sont pas encore investis par les commerçants (porte bleue fermée et cadenassée). L'étalement du souk et du commerce de détail hors souk, jusqu'alors contenus dans la rue principale du quartier et le long de l'avenue qui la dessert, est ici caractéristique du phénomène de soukalisation[497].

[496] Cf. Fig. 62, p. 298.
[497] Cf. Fig. 61, p. 298.

Figure 61 : Madhbaḥ : abords du souk principal

Figure 62 : Madhbaḥ : vue sur le rond-point depuis *University of Science and Technology*

3. Fonctions centrales

Souks

Pas moins de quatre souks distincts se partagent l'espace de Madhbaḥ : l'un des souks polyvalents les plus denses de la périphérie sanaanie, deux marchés de gros non moins imposants et un marché au *qât* qui semble ne jamais désemplir. La frontière entre ces quatre marchés est relativement floue, atténuée par la soukalisation, mais ils jouissent pourtant d'une gestion autonome et d'une existence tout aussi autonome dans les représentations des usagers. Tous les quatre se situent à l'ouest de la route qui mène à Shamlân et aux provinces rurales du nord-ouest du Gouvernorat de Sanaa.

Sûq Madhbaḥ est le marché incontournable du quartier, qui n'a cessé de se développer depuis la fin des années 1980, époque de sa création. D'après certaines sources locales, les premiers marchands arrivèrent du marché de Ḥaṣaba – dont l'activité battait déjà son plein à l'époque[498] –, rejoints seulement dans les années 1990 par les migrants ruraux qui le composent en majorité aujourd'hui[499]. Le souk est aujourd'hui en pleine restructuration, laquelle a été provoquée par sa récente privatisation, un phénomène qui touche de nombreux établissements sanaanis depuis quelques années[500]. En fait, le Secrétariat de la capitale, ayant rencontré quelques problèmes de gestion, a décidé de vendre la concession du marché à un investisseur privé. Ce dernier a le pouvoir, en accord avec les agents municipaux qui conservent la juridiction du marché, d'intervenir comme bon lui semble sur la structure des bâtiments, les produits négociés et même sur la présence des marchands (attribution d'un emplacement ou expulsion). On a ainsi pu assister à une série d'expulsions de marchands en retard de loyer et à des tentatives d'éviction de certains vendeurs à la sauvette (contraints de se déplacer, pour certains, dans le marché plus éloigné de *'Alî Muḥsin*), ce qui dénote le laisser-faire de la Municipalité dans les marchés dont elle a conservé la juridiction. En s'en tenant aux limites « officielles » du marché, c'est-à-dire en écartant les espaces soukalisés, on dénombre une centaine d'échoppes, dont la moitié sont consacrées à la vente de produits alimentaires transformés, un quart au commerce de vêtements/chaussures et l'autre quart à l'équipement de la maison (petit mobilier, quincaillerie, vaisselle, etc.), à des services variés (coiffure, serrurerie, etc.) et à quelques locaux d'artisans. Près de 120 vendeurs au sol jalonnent enfin le parcours du souk, avec une plus forte concentration au croisement

[498] Cf. Ch. 4, I, B, 3.

[499] On a là la preuve que les quartiers des marges de Sanaa ne sont pas seulement le produit des vagues migratoires mais aussi celui d'un mouvement centrifuge de populations possédant déjà une certaine expérience de la vie urbaine (cf. Ch. 6, I, A).

[500] Cf. Ch. 5, II, A, 1.

de la route de Shamlân et de la rue Madhbaḥ, où l'on trouve en abondance, fruits, légumes, épices, confiseries, etc.

En s'enfonçant vers l'Ouest, on trouve l'un des plus grands marchés de gros de la capitale, un lieu couvert d'un toit de tôles depuis 1986. Outre une vingtaine d'échoppes, on y dénombre une centaine de camionnettes (dont le nombre peut aller jusqu'à 300 à certains moments de l'année) contenant des caisses de fruits et légumes récoltés dans les campagnes voisines. Avant sa récente privatisation, il était l'un des marchés de gros de paysans les plus importants de la région. La fermeté de la politique du nouvel investisseur acquéreur, proche de celle du nouveau « patron » de *Sûq Madhbaḥ*, a poussé certains marchands à rejoindre le mouvement de délocalisation vers le souk *'Alî Muḥsin*. La présence de quelques ouvriers journaliers en attente d'un travail, comme souvent à proximité des souks majeurs, est un signe de la renommée de ce souk et de sa « marque de fabrique » rurale.

Le second marché de gros est également circonscrit sous un hangar coincé entre le pied de la colline de Ḥârat al-Layl, qui abrite un quartier d'habitat précaire, et *Sûq Madhbaḥ*. Il porte le nom – *Sûq al-'Amrâniyya* – de la femme qui l'a fait construire en 1998[501]. Veuve d'un riche exploitant agricole des environs de Sanaa (Gouvernorat de 'Amrân), al-'Amrâniyya coordonne aujourd'hui le négoce de la mangue qui se fait dans une vingtaine de boutiques et, spécificité locale, dans le coffre d'une cinquantaine de *pick-up* stationnant sous le hangar. La plupart des gargotes de Sanaa, utilisant les mangues pour faire des jus de fruits, viennent s'approvisionner ici, au moins une fois par semaine.

Enfin, à l'extrême Nord du quartier, dans un léger renfoncement situé à l'ouest de la route de Shamlân, se trouve le marché au *qât*. Celui-ci est partiellement couvert, aménagé selon le schéma habituel (emplacements individuels marqués par des sculptures en béton), et de concession privée. Il accueille quotidiennement 185 vendeurs mais paraît véritablement saturé, notamment parce qu'une trentaine de vendeurs au sol y disposent leurs diverses marchandises à chaque coin, pour profiter de la chalandise. Des poissonniers et quelques gargotes ont également pris leurs quartiers à l'entrée de ce souk, engendrant une continuité de l'occupation commerciale entre le souk principal, *Sûq Madhbaḥ*, et ce dernier.

Commerces

Il paraît particulièrement délicat de donner une estimation précise du nombre de commerces présents en dehors des périmètres soukiers, étant donné, comme nous l'indiquions plus tôt, l'importance des phénomènes de soukalisation/*dukkân*-isation qui font s'imbriquer les souks entre eux, s'estomper les frontières entre souk et commerce de

[501] Cf. Fig. 63, p. 304.

détail hors souk ; étant donné également la part importante de locaux commerciaux encore fermés qui occupent les rez-de-chaussée de chaque nouvelle construction. Nous espérons cependant que les enquêtes que nous avons menées auprès de 109 commerces du quartier sont susceptibles de donner un aperçu fiable de la complexité du secteur commercial à Madhbaḥ, lequel semble occuper la moindre parcelle d'espace disponible, du bord de la route de Shamlân aux ruelles résidentielles de la colline de Ḥârat al-Layl, en passant par les espaces interstitiels présents entre deux souks.

Avec plus de 40 % d'épiceries (détail et gros), Madhbaḥ est l'un des quartiers les plus équipés en commerces banals de proximité de ce type, du fait du poids de la fonction résidentielle des lieux. Parmi ces commerces, plus d'un sur deux est spécialisé dans la vente en gros, ce qui reflète la spécificité des deux souks susmentionnés tout en attestant du phénomène de soukalisation/*dukkân*-isation et de l'influence du souk en général sur le commerce de détail environnant. Le nombre de *taxiphones* et d'artisans/constructeurs est proche de la moyenne des quartiers de Sanaa et confirme en cela la place prépondérante de ces établissements dans les espaces marchands de la périphérie sanaanie. Avec un pourcentage relativement faible, les pharmacies, restaurants/gargotes, mécaniciens, vendeurs de prêt-à-porter (de 5 à 6 % chacun), révèlent néanmoins un taux de diversification assez élevé de l'activité commerciale. La présence de quelques boutiques d'ameublement, papeteries et salons de coiffure le confirme également.

La structure des formes commerciales est marquée par un nombre considérable d'échoppes de taille moyenne (près de 60 %), en raison de l'adoption du modèle du *dukkân* par les constructeurs du quartier et de son amélioration/modernisation, des aménagements qui permettent notamment de plus grandes capacités de stockage, comme le requiert le commerce de gros. Bien qu'il n'y ait pas de corrélation évidente, le nombre d'employés s'en trouve relativement plus hétérogène ; autrement dit, on ne constate pas d'écart flagrant entre la part de boutiques sans employé (44 %) et la part de celles qui en embauchent un (32 %), deux (14 %) ou plus (10 %).

Les enquêtes révèlent que 41,5 % des marchands se sont implantés à Madhbaḥ entre 2004 et 2005 (la moyenne est à 33 %), ce qui indique la forte attraction de ce quartier sur les marchands, venus du monde rural, bien sûr, mais aussi quelquefois, d'autres quartiers de Sanaa. En revanche, seuls 10 % d'entre eux se sont installés à Madhbaḥ entre 2002 et 2003 (contre près de 20 % en moyenne). Le vide de ces années semble correspondre à l'application de certains règlements visant à durcir les conditions tarifaires pour les marchands du souk[502] : bon nombre d'entre eux reconnaissent rencontrer des difficultés économiques depuis le départ de certains de leurs collègues vers

[502] Cf. *Supra*.

le souk *'Alî Muḥsin*. On observe par contre une arrivée plus constante de marchands au début des années 1990, époque de la construction des premières maisons du quartier. Notons enfin que le taux d'implantation de marchands en 2006 s'élève à 14 %, alors qu'il est de 18 % en moyenne. La densification, jusqu'à saturation, du tissu commercial, aisément perceptible au cœur du quartier, explique-t-elle cette légère baisse du nombre de nouveaux arrivants sur le marché ? Le nombre de nouveaux locaux en cours de construction devrait vite renverser la tendance.

Nos enquêtes montrent en dernier lieu que Madhbaḥ est vraisemblablement le foyer principal des populations néocitadines provenant des différentes provinces voisines de Sanaa, situées notamment au nord-ouest de la capitale : Hamdân (18 %), al-Maḥwît (13,5 %), Rayma (15 %), etc. Exceptionnellement, les principaux bassins d'émigration du Yémen sont ici faiblement représentés, avec seulement 12 % de gens originaires d'Ibb et environ 20 % répartis équitablement entre Ta'izz et Dhamâr. Est-ce une preuve que les quartiers du nord de Sanaa ne parviennent pas à capter les populations du sud du pays autant que les quartiers méridionaux, ce qui reviendrait à confirmer que les quartiers se peuplent en majorité de gens provenant de localités situées dans la direction de ces derniers ? Le cas de Hâyil nous invite en revanche à discuter cette hypothèse[503].

Services

Le nouveau campus universitaire de Sanaa, qui fait la jonction entre les quartiers Hâyil et Madhbaḥ, constitue le principal pôle de services, dont l'aire d'influence s'étend sur tout le quartier Madhbaḥ, notamment grâce à l'apport de services connexes (transports en commun, écoles privées, etc.) à proximité. Outre les établissements du campus, un certain nombre de bâtiments universitaires ont été édifiés dans l'enceinte même du quartier, c'est-à-dire au nord du campus, entre les maisons et les commerces de Madhbaḥ. L'exemple le plus probant est l'annexe de l'université privée des Sciences et Techniques dont le bâtiment a été construit au sommet d'une des deux collines de Ḥârat al-Layl, urbanisées informellement depuis le début des années 1990. La maison-mère se trouve quant à elle au pied de cette même colline, face à l'entrée principale du campus. Toutes deux datent de 1992-1993. Elles sont donc antérieures à l'extension du campus en ces lieux, mais semblent aujourd'hui plus ou moins fonctionner en synergie, comme le montrent les allées et venues quotidiennes de nombreux professeurs et étudiants entre les deux sites qui se font face.

La rénovation et l'agrandissement de l'école publique pour filles *al-Ruqî* en 2003 (dont les bâtiments dataient de 1985), tout comme la construction, la même année, d'une autre école publique, l'école *al-Ḥasûn*, destinée quant à elle aux jeunes garçons, semblent

[503] Cf. Ch. 4, I, C.

être des conséquences directes de la reconnaissance unanime de la fonction éducative de Madhbaḥ. En effet, les directeurs de ces écoles – celui de la seconde d'entre elles affirme y accueillir 2000 élèves – admettent que le nombre d'écoliers et d'étudiants dans le quartier est en constante augmentation. Ceux-là proviennent, toujours d'après ce directeur, des quartiers qui jalonnent le bord du boulevard Sittîn, ou encore des villages situés près de Shamlân.

La fonction médicale n'est pas en reste dans le quartier, lequel ne compte pas moins de deux hôpitaux privés, datant de 1996 et de 1998, et cinq cliniques, dont deux spécialisées (cœur et dents), qui ont ouvert entre 2003 et 2006. Il ne s'agit ici que d'établissements privés, attirés par l'augmentation démographique du quartier, la position de carrefour régional qui le caractérise et la présence des universités.

Notons enfin la présence symbolique d'un bâtiment gouvernemental, annexe du ministère de la Justice, situé à quelques dizaines de mètres derrière ce dernier, à l'architecture audacieuse, qui semble surveiller l'agitation du quartier depuis le côté Est de la route de Shamlân. Tout aussi symbolique, l'existence de quelques cafés internet révèle la présence d'une population à capital culturel relativement élevé.

Transports

En quelques années, Madhbaḥ s'est constitué en un véritable pôle d'échanges à l'échelle de l'agglomération. Outre l'acheminement quotidien de marchandises vers les différents marchés au gros du quartier, le transport de personnes s'effectue non pas par une unique gare routière qui centraliserait tous les déplacements, mais grâce à la constitution spontanée de cinq sites éloignés de quelques centaines de mètres les uns des autres. Ils ont été créés de façon à optimiser la desserte et l'embarquement des passagers en fonction de leur provenance/destination. Deux d'entre eux se trouvent juste à l'entrée du souk principal, au croisement de la rue Madhbaḥ et de la route de Shamlân, deux autres au niveau du rond-point « monumental » et le dernier face au bâtiment du ministère de la Justice, au nord du quartier.

Le mode de transport par taxi collectif l'emporte sur les liaisons assurées par les *dabbâb*, nombreux dans les quartiers péricentraux mais plus rares vers la périphérie plus éloignée du centre-ville. Au niveau du souk principal, près de 40 véhicules – tous des taxis collectifs (berlines standard ou *break*) – sont alignés, tant bien que mal, le long des deux bas-côtés de la route de Shamlân. Sur le côté des départs de Sanaa, 25 voitures desservent les localités d'al-Maḥwît, d'al-Ṭawîla et de Shibâm-Kawkabân, situées à une distance allant de trente minutes à une heure de route. Sur le côté du souk, les 15 autres voitures, dont le temps d'arrêt à Madhbaḥ est nettement plus court que celui des précédentes, prennent en charge les clients se rendant au centre-ville (al-Taḥrîr ou Bâb al-Yaman), ou encore à Ḥaṣaba.

Le rond-point de Madhbaḥ est également investi par les véhicules de transport en commun. On n'en compte pas moins d'une trentaine, des *dabbâb* « grand format » (quinze places), parmi lesquels se sont glissés 10 taxis standard, dont certains appartiennent à la nouvelle compagnie *Raha*[504]. Tous les *dabbâb* desservent le quartier résidentiel d'al-Rawḍa, mais, pour une poignée d'entre eux, Madhbaḥ n'est qu'une escale sur leur parcours qui part de Shumayla, au sud de la ville.

Quant au dernier site, il s'apparente plus à une « station » à proprement parler, puisqu'il prend la forme d'un parking dégagé sur lequel stationnent en permanence une dizaine de taxis, autant de *dabbâb*, lesquels desservent Shumayla en passant par Hâyil, et même quelques motos-taxis. Tous ces véhicules semblent répondre à une demande grandissante des usagers, tout en leur brouillant les pistes. Ces derniers ont en effet bien du mal à savoir où ils doivent prendre leur moyen de transport, et lequel ils doivent utiliser. Il y a visiblement là un déficit d'aménagements idoines, symptomatique de ces quartiers périphériques qui se sont très rapidement mués en pôles d'échanges importants à l'échelle du Grand Sanaa, et même de la région des hauts plateaux.

Figure 63 : Petits porteurs du souk al-'Amrâniyya à Madhbaḥ

[504] Cf. Ch. 5, II, B, 1.

Figure 64 : Croquis du quartier Madhbaḥ, depuis la colline de Ḥârat al-Layl (rond-point « monumental » et, derrière la clôture, bâtiments du nouveau campus universitaire)

© R. Stadnicki & F. Stadnicka, 2009

D. Ḥadda : *le* nouveau centre moderne !

1. Configurations

Le toponyme de Ḥadda désigne à la fois l'ancien village périurbain situé au sud-ouest de la ville sur les contreforts méridionaux de Jabal 'Aṣir[505] ; un quartier résidentiel prisé par les catégories sociales aisées, inscrit dans un triangle constitué par trois axes le ceinturant ; la rue principale qui relie le village susmentionné à Bi'r al-'Azab ; et, enfin, les centres d'activités présents dans ce vaste ensemble, identifiés sur deux cartes distinctes[506], qu'il nous importe de décrire ici.

La rue Ḥadda, après la rue de Ta'izz, est l'axe sur lequel sont apparus, très tôt, le plus grand nombre de signes du développement urbain, ce qui peut paraître paradoxal dans la mesure où elle n'est pas un axe régional fondamental et où elle vient buter sur le village haut-perché de Ḥadda. En réalité, la dynamique de développement trouve ici son origine dans l'investissement opéré par les premières populations qui s'installèrent dans ce secteur de l'agglomération, lesquelles sont principalement de riches Sanaanis ayant fait le choix de quitter la vieille ville au profit de villas modernes offrant un meilleur confort domestique. Ces déplacements des populations riches marquent le début d'un processus de valorisation des quartiers desservis par la rue Ḥadda, qui se traduit par des implantations d'entreprises nationales et internationales et de commerces fortement occidentalisés, des constructions de bâtiments officiels (ministères, ambassades, etc.) et une multiplication des projets immobiliers. Dans les années 1980 et 1990, la rue Ḥadda devient l'un des axes qui compte le plus grand nombre de *dabbâb*, tandis que, aux mêmes époques, le commerce de détail s'y installe massivement, en continuité de trame, sur la partie Nord du tronçon – laquelle s'étire entre le carrefour de la rue al-Zubayrî et celui du boulevard Dâyirî – et, sur sa deuxième partie, de façon plus concentrée, au niveau des grands carrefours routiers.

Au fil de la progression de l'urbanisation dans cette direction sont apparus, le long de l'axe Ḥadda, une série de centres d'activités polyvalents, à la fois points de rupture de charge, lieux de concentration du commerce de détail – et, dans une moindre mesure, d'activités soukières –, et, même, espaces de sociabilités. Fixé au départ (jusque dans les années 1980) au niveau du croisement des rues Ḥadda et al-Jazâ'ir, le centre

---

[505] L'urbanisation, qui s'est étendue jusqu'au pied du village, ne semble pas avoir d'effet sur la morphologie de celui-ci. En tournant le dos à la ville, les signes de la ruralité dominent : les rues du village ne sont pas asphaltées et les constructions en pierres n'ont que très peu été modifiées – ce qui a d'ailleurs valu au village d'être retenu comme site à sauvegarder par le nouveau plan de sauvegarde du Grand Sanaa (cf. Ch. 3, I, B). Seule la présence de quelques *dabbâb* assurant la ligne Ḥadda-Taḥrîr et la vue imprenable sur la cuvette urbanisée de Sanaa rappellent l'extrême proximité de la ville.

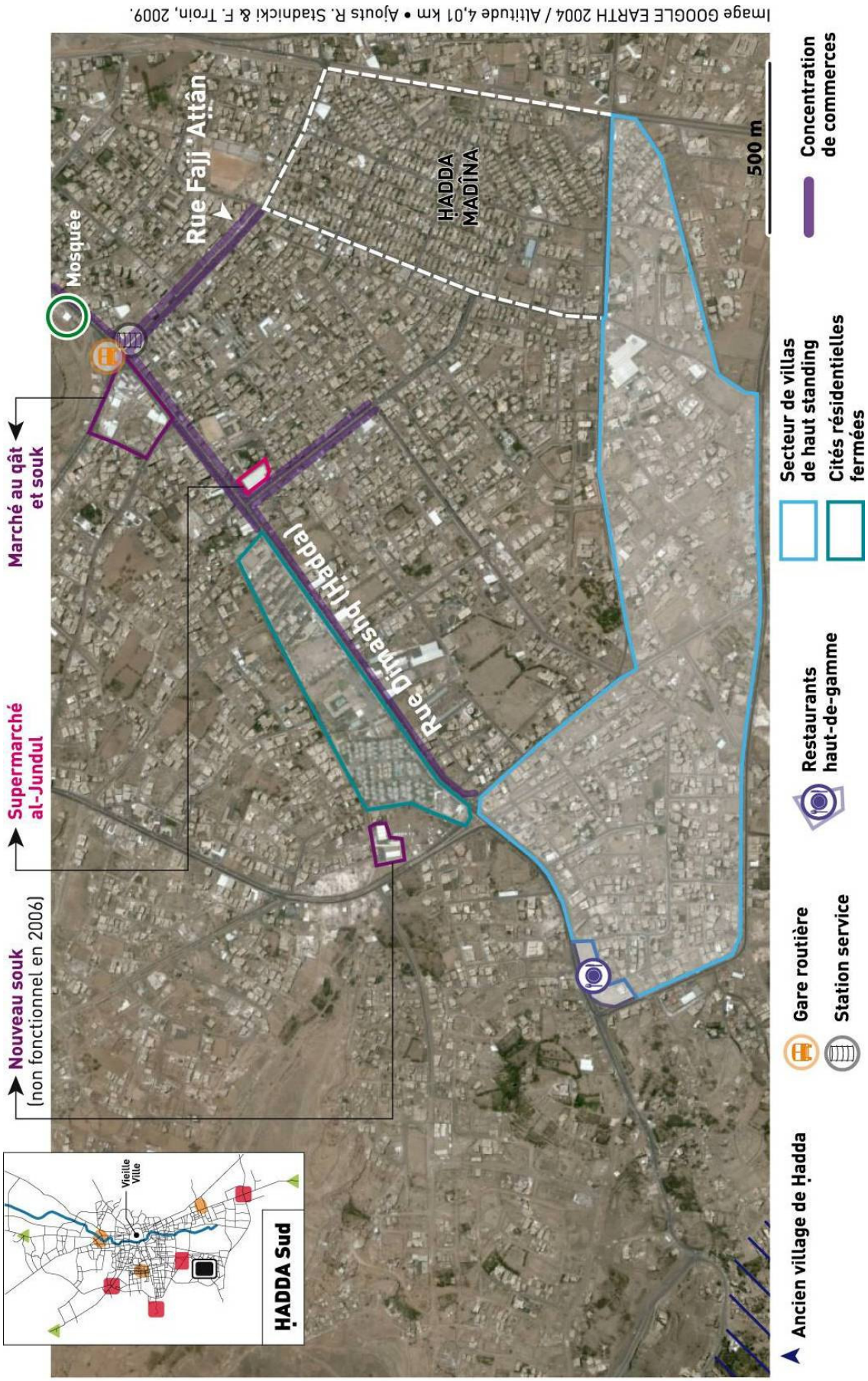
[506] Cf. Fig. 65 & 66, p. 308 & 309.

composite initial ne s'est pas tant, dans les décennies suivantes, déplacé vers la périphérie que démultiplié, produisant ainsi un schéma de juxtaposition de points de centralité, qui rappelle, dans une certaine mesure, la configuration du quartier Hâyil et qui, plus largement, constitue un mode opératoire récurrent de l'urbanisation du Grand Sanaa. La localité, qui semble aujourd'hui afficher la dynamique de développement la plus vigoureuse de l'agglomération, est inscrite sur un vaste site au croisement des rues Ḥadda (qui revêt le nom de Dimashq à cet endroit) et Fajj ʻAṭṭân, et « s'appuie » ainsi sur deux autres sites présentant des indicateurs similaires de développement, situés aux intersections des deux boulevards circulaires, Dâyirî d'un côté et Sittîn de l'autre, et de la rue Ḥadda.

C'est précisément entre les deux carrefours routiers situés au sud de cet axe que se manifeste aujourd'hui le développement le plus intense, ce qui confère une forte dynamique au quartier Ḥadda-Madîna, longtemps relégué au rang de quartier résidentiel excentré et auto-ségrégué. Le bord de route, qui bénéficie d'un net élargissement à cet endroit, héberge aussi bien quelques villas luxueuses, de hauts immeubles de bureaux, des parkings, de larges trottoirs propices à la déambulation devant les vitrines des magasins, des cafés, hôtels et hôpitaux, etc. Les deux carrefours qui bornent cet espace sont par ailleurs suffisamment larges pour pouvoir à la fois concentrer ces fonctions et équipements et accueillir véhicules de transports en commun et souks. À l'intérieur du quartier – entre les rues Ḥadda et Arbaʻtʻâshar uktûbar (prolongation de la rue ʻAbd al-Mughnî) –, les commerces et services laissent assez brutalement leur place aux institutions diplomatiques (à la pointe Nord du « triangle ») et au tissu résidentiel en damier constitué de villas et de quelques petits immeubles de haut standing (à la base du « triangle »). Au sud de ce quartier, l'urbanisation continue de se diffuser sans que n'émerge – du moins pour le moment – de pôle de développement ou quelque autre manifestation de centralité.

Figure 65 : Organisation de l'espace de Ḥadda Nord

Figure 66 : Organisation de l'espace de Ḥadda Sud



2. Transformations et originalités

Ḥadda est le seul site de Sanaa qui supporte de véritables projets d'aménagement, aussi bien dans les secteurs de l'immobilier (construction de cités résidentielles fermées au bord de la rue Dimashq, mise à disposition des promoteurs/constructeurs de lots de terrain à bâtir) que du commerce (ouverture du grand supermarché *Shumayla-Hari* près du croisement entre les rues Ḥadda et Jîbutî). La présence de quelques puissantes entreprises privées appartenant notamment au secteur du bâtiment et la visibilité que s'offrent certains riches investisseurs yéménites dans le quartier (à travers quelques enseignes commerciales prestigieuses par exemple), ajoutées aux efforts déployés par les pouvoirs publics pour s'y imposer (création d'une véritable cité administrative, construction de la Grande mosquée du Président Ṣâliḥ près du parc *al-Sab'în*), accroissent le nombre de projets en tous genres, portés autant par les acteurs publics que privés[507]. Dans son organisation générale, Ḥadda constitue même le lieu privilégié où s'ébauche une planification urbaine, perceptible dans le tracé en quadrillage des routes du quartier résidentiel Ḥadda-Madîna. Ḥadda, comme nous le verrons, est par ailleurs l'un des seuls espaces de la ville de Sanaa à avoir bénéficié, dès l'origine, d'un programme municipal complet de lotissement. Les habitants y sont nettement favorisés par rapport à ceux des autres quartiers de Sanaa, comme le montrent les facilités d'accès aux divers services urbains (notamment l'eau et l'électricité) dont jouit chaque maison.

La pérennisation d'un processus général de valorisation du grand quartier Ḥadda est à la fois cause et conséquence de la multiplication des différents projets réalisés de part et d'autre de la rue Ḥadda. Le quartier bénéficie désormais d'une image « chic » et moderne, véhiculée par une population à fort capital économique qui s'expose volontiers dans les cafés et restaurants hauts de gamme des alentours. Ainsi, pour comprendre les dynamiques locales, le paramètre de la différenciation sociale est-il fondamental, ce processus étant de plus en plus marqué dans l'espace du quartier. Au sud de Ḥadda-Madîna, le ton est donc donné : de nombreuses villas y sont en construction, bien distantes les unes des autres, disposant de jardins verdoyants et de portails télécommandés à distance. La hausse des prix dans les commerces, par ailleurs de plus en plus spécialisés dans les produits haut de gamme (téléphonie mobile, miel[508], vêtements de marque, etc.), participe également de cette différenciation sociale.

[507] Cf. Ch. 5, I, A, 2 & C, 2 ; Ch. 5, II, A, 3.

[508] Le miel, notamment celui qui est récolté dans la région du Ḥaḍramawt, réputé pour ses innombrables vertus, est bien considéré, à Sanaa, comme un produit de luxe.

Figure 67 : Ḥadda Nord : carrefour entre les rues Ḥadda et al-Jazâ'ir

Figure 68 : Ḥadda Sud : vue sur la Mosquée du Président depuis le *fast food* KFC

3. Fonctions centrales

Souks

Ḥadda n'est pas à proprement parler un espace soukier ! Avec les ébauches de planification dont il a fait l'objet, c'est là l'autre particularité du quartier. L'absence d'un souk à son origine a vraisemblablement offert aux pouvoirs publics une meilleure prise en main du développement urbain, comme nous le verrons[509]. L'exemple de Ḥadda remet par ailleurs en question l'hypothèse selon laquelle le souk constitue l'unique moteur du développement d'un quartier et même la condition de son émergence en tant que centralité, hypothèse apparaissant en filigrane dans nos précédents développements. Laissons ces aspects analytiques de côté pour le moment et apportons une nuance capitale. Un marché s'est bel et bien constitué au niveau du carrefour principal du quartier, entre les rues Ḥadda et Fajj ʻAṭṭân. Sa fonction est le commerce du *qât*, qui semble ici échapper aux lois de la différenciation sociale : les petites feuilles vertes sont en effet mastiquées indifféremment par les individus de toutes les catégories sociales. Ce marché, né au tout début des années 1990, alors que le quartier n'avait pas encore atteint son niveau actuel de développement, compte aujourd'hui environ 200 vendeurs, installés soit dans des petits baraquements en béton alignés les uns à côté des autres, soit sur les traditionnelles tables en tôles surélevées disposées au milieu des rangées étroites créées par les baraquements, soit encore plus simplement au sol. Le souk est très ramassé et, fait plus marquant, entouré d'un muret qui le rend quasiment invisible depuis le carrefour, comme si l'on avait voulu le dissimuler. Pénétrer dans ce souk exige même une certaine contorsion de la part des clients puisque cela nécessite de passer par une simple brèche dans ledit muret. Pour autant, la soukalisation n'a pas épargné le marché au *qât* de Ḥadda. Une vingtaine de petites échoppes de produits ruraux bruts, de produits alimentaires transformés et de vêtements/chaussures sont apparues dans le renfoncement occidental de ce souk. Elles ont été rejointes par une quinzaine de vendeurs au sol, dont la présence, bien que discrète, est plus fortement réprimandée que dans n'importe quel autre espace marchand de la ville. Il n'en reste pas moins que ces processus de soukalisation et de diversification de l'offre soukière demeurent *in fine* relativement faibles, eu égard à la forte pression démographique dans le quartier et comparativement à l'ampleur prise par ces mêmes processus dans les autres grands quartiers de Sanaa.

Commerces

Du secteur commercial hors souk à Ḥadda, nous retiendrons trois caractéristiques principales : la réunion, au sein du même quartier, de deux supermarchés, le monopole

[509] Cf. Ch. 5, I, A, 2 & C, 2.

exercé par certains commerces haut de gamme et la grande diversité du petit commerce de détail.

Si, d'une part, le supermarché le plus récent, *al-Jundul*, situé au sud de la rue Dimashq, demeure assez confidentiel – les clients y semblent encore assez rares, malgré le parking privé qui est mis à leur disposition –, *Shumayla-Hari*, situé au sud du croisement entre les rues Ḥadda et Jîbutî, a acquis une réputation nationale. Il a été créé en 2000 à la suite d'un investissement croisé entre deux entrepreneurs, l'un Yéménite, l'autre Indonésien[510]. Le nom du supermarché n'est d'ailleurs rien d'autre que la fusion du nom de ces deux individus[511]. Le supermarché a été construit à l'emplacement d'un hall d'exposition, dont Ḥusayn Shumayla était également le propriétaire. Ce supermarché, avec le *Sanaa Trade Center*, vaste *mall* situé à l'ouest de la ville, au bout de la rue al-Jazâ'ir, marque le début de l'internationalisation de l'économie marchande au Yémen ; le personnel a en effet été d'abord exclusivement indonésien, ceci pour faciliter la formation des Yéménites à cette nouvelle forme de vente. L'établissement repose par ailleurs sur un principe de sélection de la clientèle, encouragé par la présence de portiers-videurs dont la tâche est de refuser l'entrée aux jeunes hommes qui « présentent mal », en invoquant pour cela le motif d'un accès restreint aux familles. Ce supermarché comporte plus de vingt caisses alignées à l'entrée. Sur leurs tapis roulants se bousculent des produits alimentaires importés, disponibles au rez-de-chaussée, ou des produits d'habillement fabriqués en Indonésie, habilement présentés au premier étage.

D'autre part, Ḥadda se démarque des autres quartiers par la valeur ajoutée des produits qui y sont commercialisés dans ses différents magasins. Presque toutes les enseignes internationales implantées à Sanaa sont concentrées dans le quartier (Sony, Porsche, *Pizza Hut*, *Kentucky Fried Chicken*, etc.), tandis que d'autres riches commerçants yéménites y ont fait construire des magasins modernes spécialisés dans la concession automobile, les vêtements de marques européennes, etc. Si une offre similaire peut ponctuellement être proposée ailleurs dans la ville – notamment au *Sanaa Trade Center* ou dans les autres supermarchés –, Ḥadda est le seul endroit où elle bénéficie d'une très forte concentration. Ce sont principalement les habitants des villas voisines qui en constituent la clientèle, mais il n'est pas rare d'y trouver des clients ne résidant pas à Ḥadda-Madîna, mais dans les quartiers du centre-ville par exemple.

Enfin, le commerce de détail y est particulièrement diversifié, comme le montrent les enquêtes réalisées auprès de 70 établissements. Seuls les restaurants/gargotes et les

[510] Les deux pays, Yémen et Indonésie, avaient auparavant signé un accord de coopération économique (1994).

[511] Ḥusayn Shumayla, l'investisseur yéménite, s'affirme grâce à ce nouveau projet, comme l'un des acteurs économiques les plus puissants du pays. Le développement commercial du quartier Shumayla – qui porte également son nom – lui est également dû, en partie (cf. Ch. 4, I, A).

épiceries (ici, plutôt des superettes à rayons multiples) dépassent le seuil des 10 %, notamment grâce à une implantation massive sur les deux grands carrefours du quartier. Viennent ensuite quatre types de commerces différents, qui totalisent chacun entre 7,5 % et 9 % des boutiques : les *taxiphones*, les magasins d'équipement de la maison – dont le taux, supérieur à la moyenne, s'explique par l'accroissement de la fonction résidentielle au sud du quartier –, les vendeurs de matériaux de construction – qui prouvent ici que l'auto-construction régit également les quartiers modernes de villas –, et les primeurs – qui traduisent aussi, à leur manière, la hauteur du pouvoir d'achat des rares clients qui peuvent acheter des fruits et légumes en boutique, forcément plus chers que dans les souks, dans lesquels ils sont pourtant abondants, partout ailleurs dans la ville[512]. Puis, dans le bas du tableau et par ordre décroissant, l'on peut trouver pharmacies, grossistes alimentaires, tailleurs, cafés internet, coiffeurs, prêt-à-porter, magasins de téléviseurs, parfumeurs, photographes, changeurs de devises, papetiers, magasins de vélos et de musique, etc. ; ce qui confirme que l'offre marchande est extrêmement variée.

L'état général et la dimension des structures commerciales rendent compte de la mise en valeur du commerce de détail dans le quartier. Près de 80 % des établissements paraissaient neufs en 2006, un taux deux fois supérieur à la moyenne. De même, les petites structures ne représentent que 18,5 % des établissements, tandis que presque 30 % des établissements possèdent des grandes surfaces de plusieurs pièces (avec arrière-salle, réserve, etc.), contre 15 % en moyenne urbaine. Ces pourcentages montrent que le magasin d'inspiration occidentale (vitrine, rayonnage, etc.) tend progressivement à supplanter le modèle traditionnel du *dukkân*, du moins sur l'espace de la rue Ḥadda, les quartiers résidentiels conservant toujours une large part de ces petits commerces de proximité typiquement yéménites.

Il faut enfin souligner la relative ancienneté de certaines boutiques, non pas parce que le développement économique est ici réellement antérieur aux autres quartiers du Grand Sanaa, mais parce que le processus de rotation y semble bien moins rapide. 35 % des établissements de Ḥadda étaient présents avant l'an 2000 (contre 25 % en moyenne). Ce taux ne contredit pas la fulgurance du développement commercial de Ḥadda au cours de ces dernières années mais il met en avant le fait que les commerçants, bien souvent satisfaits de leur propre exercice budgétaire, ne cherchent pas à changer d'emplacement ou à vendre leur pas de porte, comme c'est plus fréquemment le cas ailleurs. Il est un point sur lequel Ḥadda ne se distingue pas vraiment des autres quartiers périphériques, celui de l'origine géographique des acteurs du commerce de détail. Avec 30 % de gens venus de Ta'izz, le quartier est même l'un des principaux foyers de population originaire du sud du pays.

[512] Les primeurs représentent près du tiers des épiceries de Ḥadda.

Services

Plus de la moitié des institutions diplomatiques de la ville se trouvent aujourd'hui à proximité de la rue Ḥadda, dans un secteur compris entre le carrefour de la rue al-Jazâ'ir et celui de la rue Fajj 'Aṭṭân : du Nord au Sud, les ambassades française, koweïtienne, pakistanaise, saoudienne, tchèque, marocaine, émiratie, tunisienne, coréenne, libyenne, indienne, palestinienne, iranienne, hollandaise, indonésienne, allemande, jordanienne. Elles ont, pour la plupart, déménagé leurs locaux dans les années 1980-1990, au moment du développement de Ḥadda en tant que quartier de commerces et d'affaires fortement capitalisés ; elles étaient préalablement installées à Bi'r al-'Azab, qui accueillait la plupart des représentations diplomatiques. Les grandes villas de Ḥadda offrent désormais aux ambassades une visibilité plus évidente, une meilleure accessibilité dans un bâtiment au confort plus moderne que celui qu'offrent les maisons ottomanes, et des conditions sécuritaires renforcées. La forte présence étrangère dans le quartier implique d'ailleurs la création de services adaptés à cette clientèle internationale (agences de voyage, restaurants de luxe, hôtels et hôpitaux modernes, etc.).

Le gouvernement prend également part à ce mouvement de délocalisation. On assiste à l'installation de plusieurs bâtiments officiels – ministère de la Jeunesse et des Sports et ministère des Travaux publics au nord du carrefour de la rue Sittîn, bureau des Affaires maritimes et Sécurité sociale au sud – qui placent Ḥadda au rang des quartiers périphériques les plus investis par le gouvernement, après Ḥaṣaba, au nord de la ville. Le projet de création d'une véritable cité administrative dans le quartier annonce la poursuite de cette dynamique.

Ce qui fait par ailleurs la renommée de Ḥadda à l'échelle de l'agglomération est la forte proportion de fonctions commercialo-ludiques, espaces de sociabilités d'inspiration occidentale pour les populations étrangères, mais aussi, et surtout, pour les gens du quartier et les Yéménites issus des classes sociales favorisées en voyage dans la capitale[513]. Le parc *al-Sab'în*, espace de promenade et d'attractions mécaniques ouvert aux familles, les restaurants *Pizza Hut* et *KFC*, qui disposent de jardins-terrasses imposants, et la Grande mosquée du Président Ṣâliḥ forment un complexe géant de loisirs/sociabilités où déambulent des centaines d'individus, voire des milliers, les jeudis et vendredis. L'alliance du religieux, de la restauration rapide et des espaces verts, sur un modèle d'aménagement largement inspiré de l'Arabie Saoudite[514], semble avoir ici masqué la fermeture du seul cinéma moderne de Sanaa, situé à l'ouest du parc, sur la rue Ḥadda. La présence, à l'est du parc *al-Sab'în*, du stade omnisport de l'Unité (*Mal'ab al-Waḥda*) confirme qu'une place majeure est accordée aux loisirs dans ce secteur de l'agglomération. Signalons enfin le

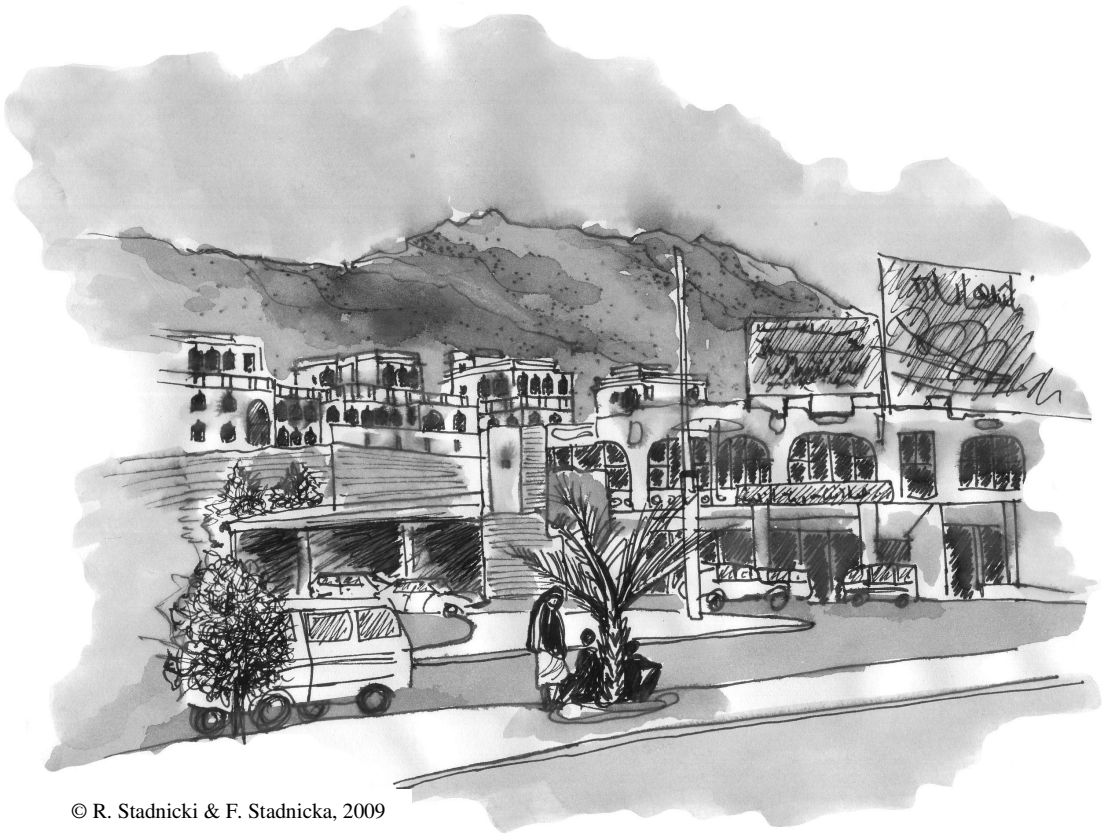
[513] Cf. Ch. 7, I, B, 3.
[514] Cf. Fig. 68, p. 311.

nombre considérable de restaurants libanais, de *fast food*, d'hôtels hauts de gamme et de résidences de luxe qui constellent l'axe Ḥadda, entre les deux carrefours principaux du quartier.

Transports

Si, au carrefour de la rue Ḥadda et du boulevard Sittîn, nombre de bus et de *dabbâb* marquent un arrêt relativement long pour optimiser leur passage à ce qui est l'un des carrefours routiers au trafic le plus dense de la ville, une véritable station de transports s'est constituée, au début des années 2000, au carrefour de la rue Fajj ʻAṭṭân, lequel fait montre, du reste, d'une forte polarisation. Les véhicules sont stationnés aux deux opposés de ce carrefour. Sur le côté Ouest, pratiquement à l'entrée du marché au *qât*, 40 bus environ attendent les clients qui se rendent à Ḥaṣaba ou à une autre localité située sur le parcours, lequel emprunte le boulevard Sittîn et passe non loin de ʻAṣir. Un chauffeur présent au moment de l'enquête nous informe qu'environ 500 véhicules assurent chaque jour la liaison entre ces deux quartiers, ce qui placerait Ḥadda parmi les gares routières majeures de Sanaa. Sur le côté Est, à l'entrée de la station-service (pompes à essence et atelier de réparations mécaniques) – qui constitue le premier équipement du quartier, construit en 1985 –, on compte une trentaine de *dabbâb* assurant la liaison Ḥadda-Bâb al-Yaman par les rues Ḥadda et al-Zubayrî. Quant aux *dabbâb* en provenance de la place al-Taḥrîr, qui sont largement majoritaires le long de la rue Ḥadda (entre 400 et 700 véhicules, selon des sources diverses), ils ne possèdent pas de terminus à proprement parler : certains d'entre eux font une boucle à l'intérieur des rues résidentielles de Ḥadda-Madîna, tandis que les autres effectuent un simple demi-tour sur la rue Ḥadda, en général à la fin des deux fois deux voies, au niveau du restaurant *al-Fakhîr*, après que tous les clients furent descendus du véhicule ; ils peuvent alors prendre de nouveaux passagers à destination du centre-ville.

Figure 69 : Croquis du quartier Ḥadda Sud, au carrefour des rues Ḥadda et Sittîn (commerces haut de gamme et villas luxueuses accrochées à flanc de *jabal*)



© R. Stadnicki & F. Stadnicka, 2009

III. Les centres elementaires

Sur les marges physiques de l'agglomération sanaanie apparaissent aujourd'hui d'autres manifestations de centralité, sous la forme de petits pôles d'activités commerciales bénéficiant d'une situation avantageuse[515]. Dâris, Shamlân et Ḥizyaz (classés ici par ordre d'importance de leurs dimensions spatiales), respectivement situés dans le prolongement de Ḥaṣaba, Madhbaḥ et Dâr Salm, présentent un fort potentiel de développement. Eu égard au caractère répétitif de l'urbanisation (par juxtaposition de noyaux de centralité), ils pourraient bien prochainement être le théâtre d'une importante dynamisation. En attendant, selon une classification des centres secondaires du Grand Tunis établie par N. Hamzaoui-Oueslati (1998), ces espaces correspondent bien à des « centres élémentaires », c'est-à-dire des petites concentrations d'activités développées à partir de petits pôles commercialo-résidentiels. « Souffrant » encore de leur éloignement du centre-ville (Shamlân au Nord-Ouest, Ḥizyaz au Sud) et des grands axes, ou encore de leur aspiration par l'aire d'influence des centres périphériques susmentionnés ou des espaces péricentraux (Dâris, au Nord), les centres « élémentaires » sont aujourd'hui secondaires dans l'agglomération et constituent ce que l'on pourrait encore appeler des « micro-centralités » fonctionnant en synergie avec d'autres centralités (péricentrales ou périphériques) de dimensions plus importantes.

A. Dâris : dernière (première ?) étape urbaine[516]

1. Configurations

En partant du centre-ville, Dâris est le dernier espace d'activités composite avant d'atteindre l'aéroport international de Sanaa, qui constitue la limite septentrionale de l'agglomération. Les constructions se déploient, une fois encore, à partir d'un vaste carrefour formé par la rue al-Maṭâr et la rue Arba'în, rocade en demi-cercle qui ceinture les quartiers du nord-est de Sanaa, reliant Bâb Shu'ûb à la route de 'Amrân (grand axe desservant une série de villages et villes situés au nord-ouest de Sanaa). Dâris est situé à cinq kilomètres environ au nord de Ḥaṣaba. Cette proximité avec le quartier péricentral le plus dynamique de la ville – qui plus est, en l'absence de véritable centralité périphérique pouvant jouer le rôle de relais entre le péricentre et ce centre élémentaire, contrairement aux situations de Shamlân et Ḥizyaz – n'est pas anodine dans l'expansion récente de Dâris. Une expansion qui semble également dépendre de la présence de deux quartiers résidentiels voisins, al-Rawḍa au Nord-Est, ancien quartier de villégiature des

[515] Cf. Fig. 34, p. 241.
[516] Cf. Fig. 71, p. 320.

imams aujourd'hui réinvesti par une population plutôt pauvre et ne disposant que de peu de ressources économiques (marché uniquement hebdomadaire, échoppes peu nombreuses, etc.)[517], et Wâdî Aḥmad, à l'Ouest, quartier construit en zone inondable et occupé par des populations très défavorisées.

L'essentiel des activités est concentré sur l'espace immédiatement adjacent au carrefour, où un marché au *qât* est implanté et où les véhicules de transport en commun stationnent. Le développement commercial du quartier a provoqué une extension de l'équipement en continuité de trame sur plusieurs centaines de mètres le long d'un axe Nord-Sud d'abord, puis Est-Ouest plus récemment, sous l'impulsion des travaux de rénovation de voirie sur la rue Arba'în et de la construction de nouveaux îlots d'habitations le long de celle-ci. Ici, l'extension du bâti n'excède pas les deux cents mètres dans chacune des deux directions. Dâris se présente donc comme un noyau d'activités très ramassé où sont rassemblés les souks, le commerce de détail installé dans des constructions idoines primaires – on ne trouve que peu d'immeubles d'habitation aux rez-de-chaussée « *dukkân*-isés » –, quelques activités de service (postes à essence, cliniques, hôpital, etc.) et quelques véhicules de transport en commun, activités entre lesquelles vont et viennent quotidiennement plusieurs milliers de piétons.

Figure 70 : Entrée du petit souk municipal al-Rawḍa à Dâris

[517] Cf. Ch. 7, II, A, 3.

Figure 71 : Organisation de l'espace de Dâris

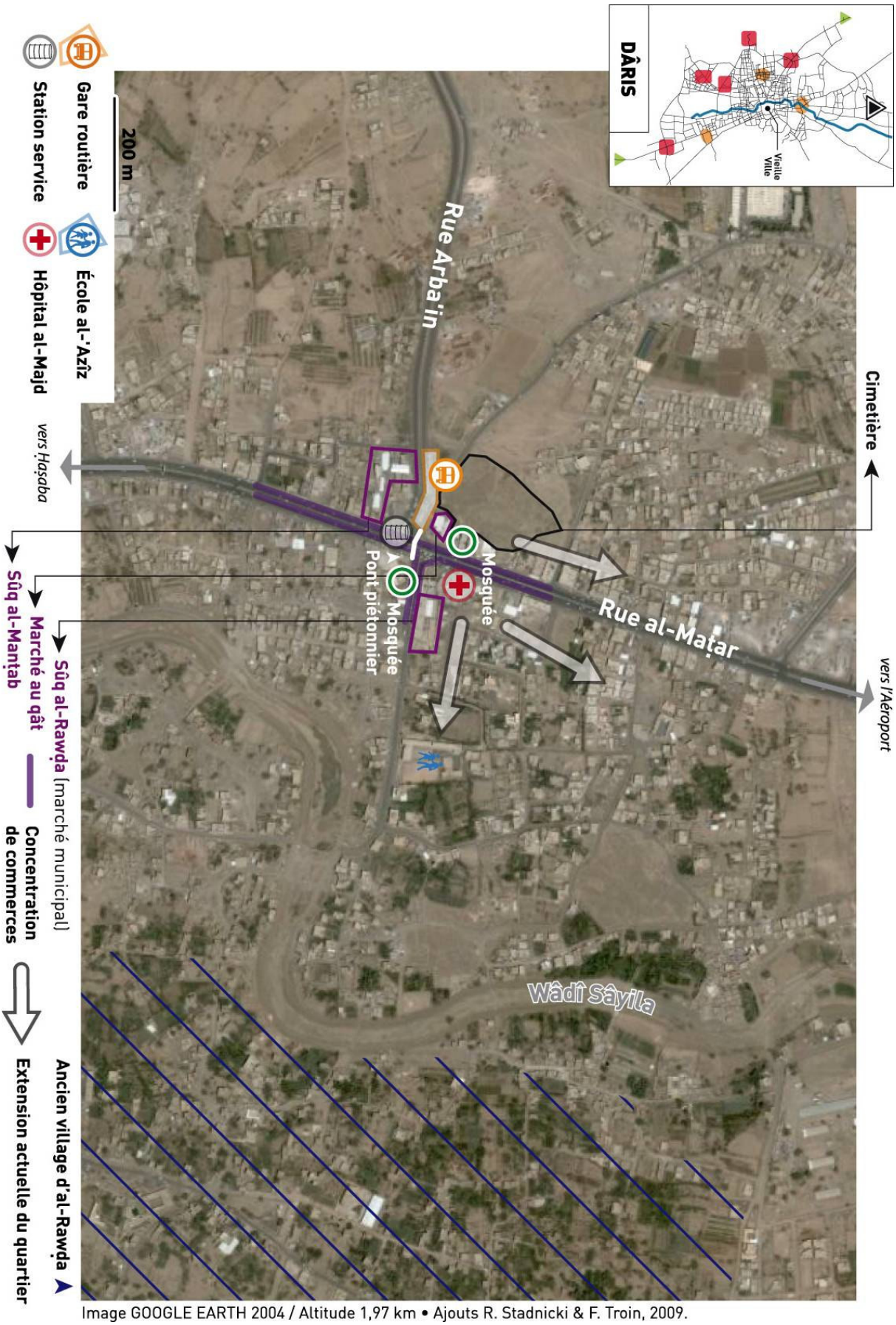


Image GOOGLE EARTH 2004 / Altitude 1,97 km • Ajouts R. Stadnicki & F. Troin, 2009.

2. Transformations et originalités

Depuis le début des années 2000, l'activité soukière a été renforcée à Dâris, notamment grâce à l'ouverture de petits complexes privés, bien individualisés, affichant chacun une spécialité plus ou moins prononcée. L'un d'eux a ainsi gagné sa renommée par la commercialisation de petits mobiliers domestiques, moquettes et literies. Cet exemple montre que le quartier se dote progressivement d'une identité soukière forte, alors qu'il n'est pas situé dans un espace pourvu à l'origine d'établissement soukier généraliste. Il est en outre encore marqué d'un cachet populaire : présence quotidienne d'une quarantaine d'ouvriers journaliers au centre du carrefour, petits établissements industriels sous-capitalisés, etc.

Dâris fait par ailleurs l'objet, depuis quelques années, d'une série d'interventions/aménagements destinés à accroître la visibilité du quartier. On peut ainsi noter la présence d'un pont piétonnier, unique en son genre à Sanaa, construit en plein centre du carrefour à la fin des années 1990, pour relier les deux côtés de la rue al-Maṭâr, où la vie sociale et économique s'est organisée[518]. La signalétique urbaine y est en outre abondante. Elle indique, sur de géants panneaux verts, non seulement les principaux quartiers de Sanaa, mais aussi les directions à suivre pour se rendre dans les autres villes du pays. Par ces quelques mesures, les pouvoirs publics semblent avoir réalisé qu'il s'était constitué, à Dâris, le premier véritable espace fortement densifié de Sanaa lorsque l'on vient de l'aéroport. Dâris ne constitue pas franchement une entrée de ville, au même titre que Dâr Salm ou ʻAṣir, la voie aérienne ne pouvant pas à elle seule constituer un accès majeur à l'agglomération. Toutefois, le quartier revêt bien, pour les voyageurs atterrissant à l'aéroport international et se rendant ensuite au centre de la ville, la fonction de première synthèse urbaine de Sanaa. On comprend dès lors la stratégie des acteurs publics qui consiste à modifier légèrement, à l'aide de ces équipements volumineux, l'aspect général du site façonné par les habitants eux-mêmes, dont le capital social et économique est, comme nous l'avons déjà dit, relativement faible. À quelques centaines de mètres au nord de Dâris, la construction d'un autopont, symbole du savoir-faire des équipementiers yéménites, participe également de ce processus.

[518] Cf. Fig. 73, p. 322.

Figure 72 : Dâris : vue sur le carrefour (direction Nord) depuis le pont piétonnier

Figure 73 : Dâris : marchands postés sous le pont piétonnier, à l'entrée du souk au *qât*

3. Fonctions centrales

Souks

Le marché au *qât* est le plus ancien souk de Dâris, d'ailleurs longtemps demeuré l'unique marché du quartier jusqu'au début des années 2000. Né spontanément en 1990, de la rencontre entre plusieurs marchands venus des provinces voisines où l'on cultive le *qât*, le souk a progressivement été équipé en échoppes de béton pour accueillir des marchands supplémentaires. Il en compte aujourd'hui 80, regroupées dans un emplacement discrètement coincé entre le cimetière, situé à l'ouest du carrefour, et les boutiques alignées en bordure des rues Arba'în et al-Maṭâr. Les vendeurs de *qât* installés au sol demeurent toutefois majoritaires (90 environ). Dans les années 1990, ce souk a induit, sur le principe de la soukalisation, la construction de nombreuses échoppes alimentaires à proximité de son entrée principale. Malgré l'ouverture de deux établissements soukiers dans le quartier au début des années 2000, ces petites échoppes subsistent aujourd'hui ; elles ont même été rejointes par une quinzaine de vendeurs de fruits et légumes sur brouettes et au sol.

Témoins de la diversification de ce souk au *qât*, les pouvoirs publics ont décidé de construire en 2003 un souk en site propre, situé sur la rue Arba'în en direction d'al-Rawḍa, à cent mètres environ du carrefour[519]. Ce souk, qui porte le nom du village voisin al-Rawḍa, est formé d'un petit réseau de quelques ruelles et placettes cernées de petits *dukkân*. L'objectif, confirmé par le Cheikh du souk, 'Abd Allâh Nâṣir al-'Ansî, était bien de désengorger le souk au *qât* et d'attirer les marchands non spécialisés dans le commerce de l'or vert. Toutefois, sur les 50 boutiques que compte le souk, 30 étaient fermées au moment de l'enquête. Il semblerait que la régularité des contrôles effectués par les agents municipaux et la relative excentration du site par rapport au carrefour de Dâris dissuadent les marchands de s'y installer. Les boutiques ouvertes sont essentiellement consacrées à la vente de fruits, légumes et viandes, sans oublier les quelques magasins vestimentaires. Malgré les contrôles fréquents, environ 25 vendeurs au sol ponctuent les différents espaces du souk.

Enfin, à l'ouest du carrefour, juste en face du souk au *qât*, derrière la station-service du quartier, un petit marché privé a été édifié au même moment. Il regroupe plus de trente petites échoppes exclusivement consacrées à la vente de mobiliers domestiques, moquettes et literies. *Sûq al-Manṭab*, construit par l'investisseur al-Sanḥânî, a acquis une réputation dans toute la ville, fondée, d'après les clients, sur le bon rapport qualité/prix des produits. Il confère à Dâris une singularité et illustre de manière caractéristique la

[519] Cf. Fig. 70, p. 319.

tendance à la banalisation des petits souks privés et spécialisés qui se profile dans la périphérie du Grand Sanaa.

Commerces

Le secteur du commerce de détail est uniquement constitué de petites et moyennes échoppes alignées en croix dans chaque direction du carrefour. Concentré sur quelques centaines de mètres seulement, il se compose d'à peine 200 établissements. Les enquêtes réalisées auprès de 110 d'entre eux montrent que le secteur est assez diversifié et qu'il n'y a pas un type de produits qui domine véritablement le marché. L'implantation tardive des souks dans le quartier a en effet limité les risques de concurrence entre les formes commerciales tout en laissant le champ libre à toutes les spécialités. En outre, la situation de Dâris, ultime espace marchand avant l'aéroport, favorise la concentration des types d'activité : du *taxiphone* au bureau de change, du tailleur au vendeur de miel, rien n'a été délaissé. Le taux de diversité du commerce de détail y est inversement proportionnel à la surface occupée par le secteur. Les statistiques sont donc peu ou prou fidèles à la moyenne. Les épiceries, confiseries et vendeurs d'épices totalisent près de 20 % des établissements. Les vendeurs de matériaux de construction et artisans (ici, principalement des électriciens), les gargotes/restaurants, les mécaniciens et les *taxiphones*, par ordre d'importance, ont également un taux de représentation très proche de la moyenne. La présence, à part quasiment égale, de boutiques de vêtements, de quincailleries et autres petits équipements pour la maison, de tailleurs/blanchisseurs et de coiffeurs (entre 5 et 6 % chacun) confirme que le commerce de détail est fortement diversifié. La présence, à hauteur de 3 % environ, de pharmacies, drogueries, boulangeries, photographes, n'est pas non plus négligeable.

Concernant la structure par taille, il faut souligner que les trois quarts des établissements présentent un état général vétuste (contre 46 % en moyenne), ce qui n'a rien d'étonnant eu égard à la forte densité d'individus appartenant aux classes sociales largement défavorisées présentes dans ce secteur de l'agglomération, lui-même très faiblement capitalisé. En toute logique, la part des établissements à travailleur unique y est également majoritaire (plus de 50 %).

Quant aux principales périodes d'implantation du commerce de détail, il est important de souligner deux faits. D'abord, le nombre d'établissements présents dans le quartier avant 1996 est dérisoire (8 % seulement, contre 13 % pour l'ensemble des quartiers), ce qui montre qu'avant cette date – qui ne correspond pas à un événement en particulier – il était impossible de prédire le développement du quartier, marqué, rappelons-le, par la seule présence du marché au *qât*. Ensuite, les arrivées de commerçants entre 1996 et 2006 ont crû de manière relativement régulière, sans qu'il n'y ait de véritable pic dans les années 2000 (autour de 10 % de nouvelles installations chaque

année). Le développement commercial de Dâris s'est donc déroulé en marge de celui des pôles de développement majeurs, simultanément au gonflement démographique des quartiers résidentiels environnants.

Ces commerçants sont pour la plupart originaires de 'Amrân, ville située à vingt kilomètres de Dâris et, dans une moindre mesure, des autres petites villes des proches environs de Sanaa (Rayma, Hajja, al-Maḥwît, etc.). Les commerçants originaires des trois grandes villes du sud du Yémen y sont moins nombreux que dans tous les autres quartiers périphériques du Grand Sanaa (38 % contre 55 % en moyenne) ; la situation fortement septentrionale de Dâris suffit probablement à l'expliquer.

Services

L'école *'Umar bin 'Abd al-'Azîz*, construite en 1989-1990, est le premier service implanté à Dâris et l'unique service public du quartier. Comme cela s'est également produit à 'Aṣir, le gouvernement, témoin de l'intensification des mouvements migratoires vers Sanaa, décide de mettre à disposition des enfants provenant des provinces du nord de Sanaa un établissement scolaire. Celui-ci fut rénové et agrandi en 2004 afin d'accueillir de nouveaux enfants de migrants mais aussi des élèves aux origines aujourd'hui variées.

En 1997, alors que le souk au *qât* a déjà quelques années d'existence, une imposante station-service s'installe à l'angle de la rue al-Maṭâr et de la rue Arba'în, à l'ouest du carrefour, lequel revêt à cette époque une fonction importante sur le plan de la circulation automobile[520]. Dâris s'affirmant par la suite comme un lieu de concentration d'ouvriers journaliers en quête d'un emploi à Sanaa, une *lûkanda* a été ouverte en 2000, sur la rue al-Maṭâr, à quelques dizaines de mètres au nord du carrefour. Les marchands de *qât* du quartier en sont des clients réguliers.

À ces services spécifiques et relativement anciens, il faut ajouter les quatre cliniques privées, généralistes et dentaire, qui ont ouvert leurs portes dans le quartier au milieu des années 2000, pour la plupart, ainsi que l'hôpital *al-Majd* logé dans le seul immeuble du quartier, situé sur la partie Est du carrefour. Ouvert en 2006, l'hôpital accueille principalement les accidentés de la route, dont le nombre est en constante progression à cet endroit[521], et des patients originaires des provinces septentrionales, pour lesquels Dâris s'affiche comme le véritable lieu de rencontre et de sociabilité.

Transports

Dâris n'est pas un centre majeur en ce qui concerne l'activité de transport des personnes. Il n'y a par exemple pas de station de *dabbâb*. Ceux qui assurent la liaison

[520] Cf. Fig. 74, p. 326.

[521] Environ 20 véhicules traversent le carrefour toutes les minutes, dans le sens Nord-Sud, et presque autant dans le sens inverse. Le comptage a été réalisé un jour de semaine à une heure de pointe (18 heures).

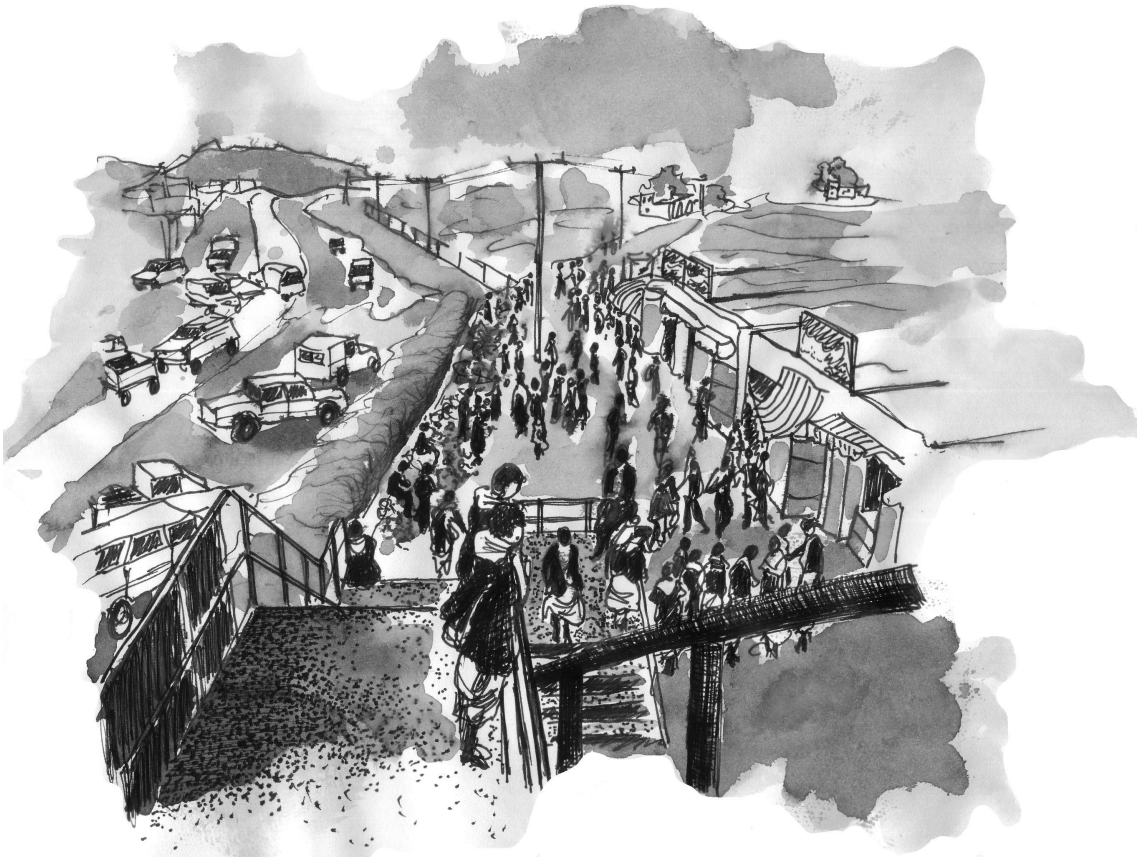
entre Ḥaṣaba et l'aéroport y marquent néanmoins un arrêt de plusieurs minutes, qui conduit à la création d'une courte file de trois à cinq véhicules au plus, qui s'arrêtent en bordure du carrefour, sur le côté Est ou Ouest selon le sens du trajet.

Toutefois, sur la rue Arba'în, en direction de 'Amrân, avant l'entrée du cimetière, une vingtaine de taxis stationnent sur une place improvisée, un phénomène assez rare dans le reste de l'agglomération, où les *dabbâb*, moyens de transport nettement moins onéreux, desservent des localités multiples. Ici, les taxis semblent profiter de l'absence de *dabbâb* pour proposer un service quasi monopolistique aux clients du quartier. La présence de 7 ou 8 motos-taxis sur cette même place confirme que le mode de transport y est principalement individuel.

Figure 74 : Station-service et véhicules à l'arrêt à Dâris

© R. Stadnicki, 2006

Figure 75 : Croquis du quartier Dâris, depuis le côté Ouest du pont piétonnier (marchands et badauds à l'entrée du souk au *qât*)



© R. Stadnicki & F. Stadnicka, 2009

B. Shamlân : un avant-poste ?[522]

1. Configurations

À première vue, Shamlân n'est que l'un des nombreux anciens villages situés sur les contours du bassin de Sanaa, aux abords duquel se sont agglomérés quelques dizaines de commerces et de services de proximité. Mais, à y regarder de plus près, le village semble se muer en quartier résidentiel intégré à la périphérie du Grand Sanaa, séparé de quelques centaines de mètres seulement du continuum urbain qui progresse le long de l'axe Nord-Ouest de la capitale marqué par la présence de Madhbaḥ, pôle majeur de développement depuis le début des années 2000[523]. Toutefois, si les potentialités de développement de Shamlân semblent réelles, considérant l'intensité du développement urbain dans ce secteur de l'agglomération, le dynamisme général du quartier demeure jusqu'à présent très relatif.

Situé à environ cinq kilomètres au nord-ouest de Madhbaḥ, les habitations originelles de Shamlân ont été construites au croisement de deux axes régionaux, l'un desservant les petites villes d'al-Maḥwît et de Shibâm-Kawkabân, l'autre Wâdî Dhâr[524]. Comme ailleurs, un vaste rond-point – ici, à trois directions seulement – a été aménagé audit croisement[525]. Il accueille sur ses abords un souk, relativement ancien, quelques écoles et des petits commerces banals, dont le nombre est en augmentation constante. Le quartier résidentiel se déploie quant à lui vers l'Ouest. Il se compose d'habitations anciennes, construites en pierres, et de maisons assez récentes, construites en béton par les nouveaux arrivants issus de l'exode rural. Sur les franges occidentales du quartier, au bord de la route d'al-Maḥwît, se trouve l'un des bidonvilles de Sanaa, peuplé par des *akhdâm*, dont l'organisation rappelle celui de Dâr Salm[526].

[522] Cf. Fig. 76, p. 329.
[523] Cf. Ch. 4, II, C.
[524] Village qui abrite entre autres l'ancien palais des imams, aujourd'hui principale curiosité touristique de la région.
[525] Cf. Fig. 77, p. 331.
[526] Cf. Ch. 4, II, A.

Figure 76 : Organisation de l'espace de Shamlân

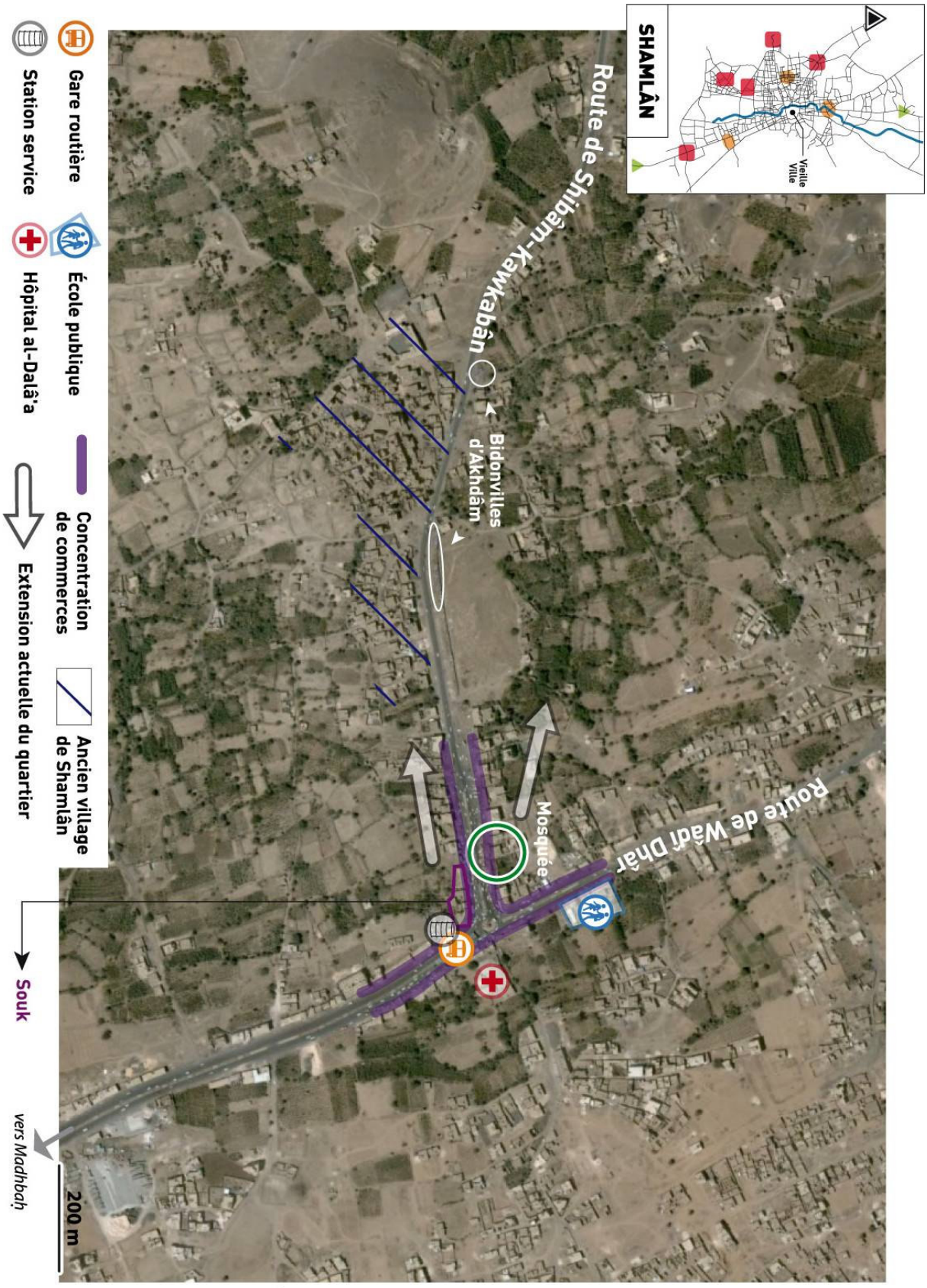


Image GOOGLE EARTH 2004 / Altitude 2,23 km • Ajouts R. Stadnicki & F. Troin, 2009.

2. Transformations et originalités

L'émergence de Shamlân en tant que pôle de développement économique ne peut se concevoir qu'à travers le rôle que joue et que va jouer Madhbaḥ dans ce processus. Deux scénarios sont possibles : premièrement, le développement de Shamlân s'appuie sur celui de Madhbaḥ pour en constituer son « antichambre », ce qui, à plus long terme, favoriserait la jonction fonctionnelle des deux sites qui pourraient faire système à l'échelle du Grand Sanaa ; deuxièmement, la polarisation excessive de Madhbaḥ ne permet pas à Shamlân de diversifier ses fonctions centrales et donc d'inciter à l'attraction/renouvellement des populations dans le quartier.

Shamlân fait partie des derniers quartiers à avoir été intégrés au champ de compétences du Secrétariat de la capitale. Alors que le chef du souk affirme observer depuis déjà plusieurs années une évolution favorable de la mixité sociale à Shamlân, cette récente mesure politique – preuve, en outre, de l'ajustement tardif mais concret des pouvoirs publics aux nouvelles configurations spatiales qui se mettent en place dans la ville – pourrait nous faire pencher en faveur du premier scénario. Celui-ci semble même avoir débuté en 2006 avec la programmation d'un certain nombre de lotissements résidentiels par différents organismes privés, annoncée par différentes pancartes placées sur les quelques terrains demeurés vierges entre Madhbaḥ et Shamlân. L'actuelle recherche, par les promoteurs, de plus faibles densités que celles qui caractérisent le cœur de Madhbaḥ, pourrait bien faire de Shamlân un petit centre économique polyvalent tout désigné pour ces futurs habitants.

Figure 77 : Shamlân : rond-point central

Figure 78 : Shamlân : vue sur le souk depuis le centre du rond-point

3. Fonctions centrales

Souks

Shamlân possède l'un des souks les plus anciens du Grand Sanaa. Si la concentration des activités commerciales de base (produits de première nécessité) s'est opérée simultanément à l'édification du village, l'identification du souk en tant que tel – par les habitants et par les équipes du Gouvernorat de Sanaa, qui en ont assuré la gestion jusqu'en 2006 – date des années 1970, décennie où celui-ci s'est par ailleurs considérablement agrandi.

Il est situé près du rond-point, sur le côté Ouest de la route qui mène à al-Maḥwît et Shibâm-Kawkabân[527]. Il se compose de plusieurs dizaines de petites échoppes (baraquements en tôles et béton) disposées aléatoirement à ciel ouvert. Il est extrêmement polyvalent, puisque s'y côtoient les échoppes alimentaires, majoritaires (20 établissements environ), les échoppes de vêtements (6 établissements), de quincaillerie (3 établissements), d'artisanat divers (3 établissements) et de petits services à la personne tels que les barbiers, coiffeurs, tailleurs, etc. (8 établissements). Le souk de Shamlân n'a pas non plus été épargné par les dynamiques de développement soukier actuelles : pour une échoppe, il y a environ un vendeur au sol, qui vient diversifier l'offre soukière grâce à la commercialisation de lots variés de produits importés. Par ailleurs, le souk de Shamlân est bien approvisionné en *qât*, les premiers terrains où l'on cultive la petite plante euphorisante étant situés à quelques dizaines de kilomètres seulement de Shamlân. Il contient une quarantaine de petites boutiques environ, bien qu'elles ne soient pas toutes ouvertes chaque jour.

Commerces

L'organisation du commerce de détail rappelle celle de Dâris – alignement de petits *dukkân* sur quelques dizaines de mètres le long des grandes voies en partant du rond-point –, si ce n'est que cette activité y est nettement moins représentée. Le nombre d'établissements n'excède en effet pas la centaine. Contrairement à Dâris où sont concentrées toutes les familles de commerces, seuls quelques produits/services sont disponibles dans les boutiques de Shamlân. Le secteur est ainsi largement dominé par les petites épiceries généralistes (39 % contre 23,5 % en moyenne), qui s'adressent principalement à une clientèle de proximité. Les taux de *taxiphones* et d'échoppes de matériaux de construction, proches de la moyenne (12 % et 10 %), prouvent que Shamlân résulte d'un processus d'équipement commercial qui concerne l'ensemble des quartiers de Sanaa qui en sont à un stade de développement encore liminaire. On

[527] Cf. Fig. 78, p. 331.

retrouve ensuite les pharmacies, les mécaniciens, les magasins de vêtements/chaussures et les petits équipementiers pour la maison, qui totalisent chacun 6 % des établissements – un taux, une nouvelle fois, très proche de la moyenne. Rien de très original dans la composition du secteur commercial en somme, si ce n'est l'absence de gargotes/restaurants, qui peut s'expliquer par la forte proportion de résidents dans le quartier et le faible nombre de migrants temporaires, population qui a habituellement recours à ce type de service.

Le caractère le plus original du secteur du commerce de détail réside dans sa structure, à propos de laquelle l'enquête fait apparaître une domination sans appel des petits *dukkân* (73 %), à l'état sensiblement vétuste (82 %), et dans lesquels un seul individu travaille (75 %). Ces taux très élevés – et tous largement supérieurs à la moyenne[528] – traduisent une très forte homogénéité du tissu commercial, lequel n'est pas encore tout à fait soumis à un processus de diversification.

Les dates d'implantation des établissements actuels montrent cependant que l'activité commerciale s'est fortement développée au cours de ces dernières années. Quatre boutiques sur cinq ont en effet vu le jour durant les années 2000. Cela montre, d'une part, que le souk centralisait vraisemblablement, avant cette période, la plupart des activités commerciales de Shamlân, d'autre part que le quartier subit depuis quelques années une forte attraction qui n'a *a priori* pas de raison de faiblir.

Shamlân ne fait finalement pas partie des quartiers où l'on trouve la plus grande diversité des origines géographiques des occupants. En dehors des 30 % de gens originaires de Ta'izz, taux légèrement supérieur à la moyenne, les acteurs du commerce de détail proviennent à plus de 40 % des proches environs de Sanaa, Hamdân et al-Maḥwît principalement. Notons que 25 % des commerçants qui travaillent à Shamlân y vivent et en sont natifs – un taux record de « locaux », dans un espace assez peu caractérisé par la mobilité de ses occupants.

Services

Autre preuve de l'existence ancienne de Shamlân en tant que village périurbain densément peuplé, deux grandes écoles publiques ont été ouvertes sur la route qui mène à Wâdî Dhâr en 1965, bien avant que n'apparaissent les premiers équipements des grands pôles de développement de la périphérie du Grand Sanaa. L'école *al-Hamdânî* et l'école *'Alî bin Abî Ṭâlib* accueillaient à l'origine les enfants du quartier, mais aussi ceux des villages voisins non équipés. La provenance des élèves s'est aujourd'hui diversifiée : nombre d'entre eux vivent par exemple à Madhbaḥ. À elles deux, ces écoles emploient 60 personnes. Pour autant, elles ne suffisent pas à répondre à la demande locale, comme en

[528] Cf. Fig. 85, p. 345.

témoigne l'ouverture de deux nouveaux établissements, également publics, en 2002 et 2004, l'école *al-Salâm*, exclusivement réservée aux jeunes filles et l'école *al-Qashmî*. Par ailleurs, l'ancien hôpital public *Ḍalâ'a*, dont les premiers bâtiments datent de 1970, fait lui aussi partie des forces motrices du développement du quartier : des étudiants de la faculté de médecine de Sanaa et des jeunes médecins des grands hôpitaux modernes de Madhbaḥ viennent même s'y faire la main, comme stagiaires.

L'ancien statut de village périurbain de Shamlân offre au nouveau quartier de la périphérie urbaine qu'il est devenu un lot d'infrastructures publiques qui, bien qu'en mal de rénovation, constituent une possible base au développement des services à cet endroit de l'agglomération, base que ne possèdent pas la plupart des autres quartiers en développement de Sanaa.

Le quartier possède enfin une grande station-service, située à l'entrée du rond-point pour qui vient de Sanaa, qui permet aux bus en provenance de Madhbaḥ d'effectuer leur ravitaillement, avant de faire demi-tour. Les chauffeurs à destination d'al-Maḥwît et de Wâdî Dhâr s'y arrêtent aussi très régulièrement.

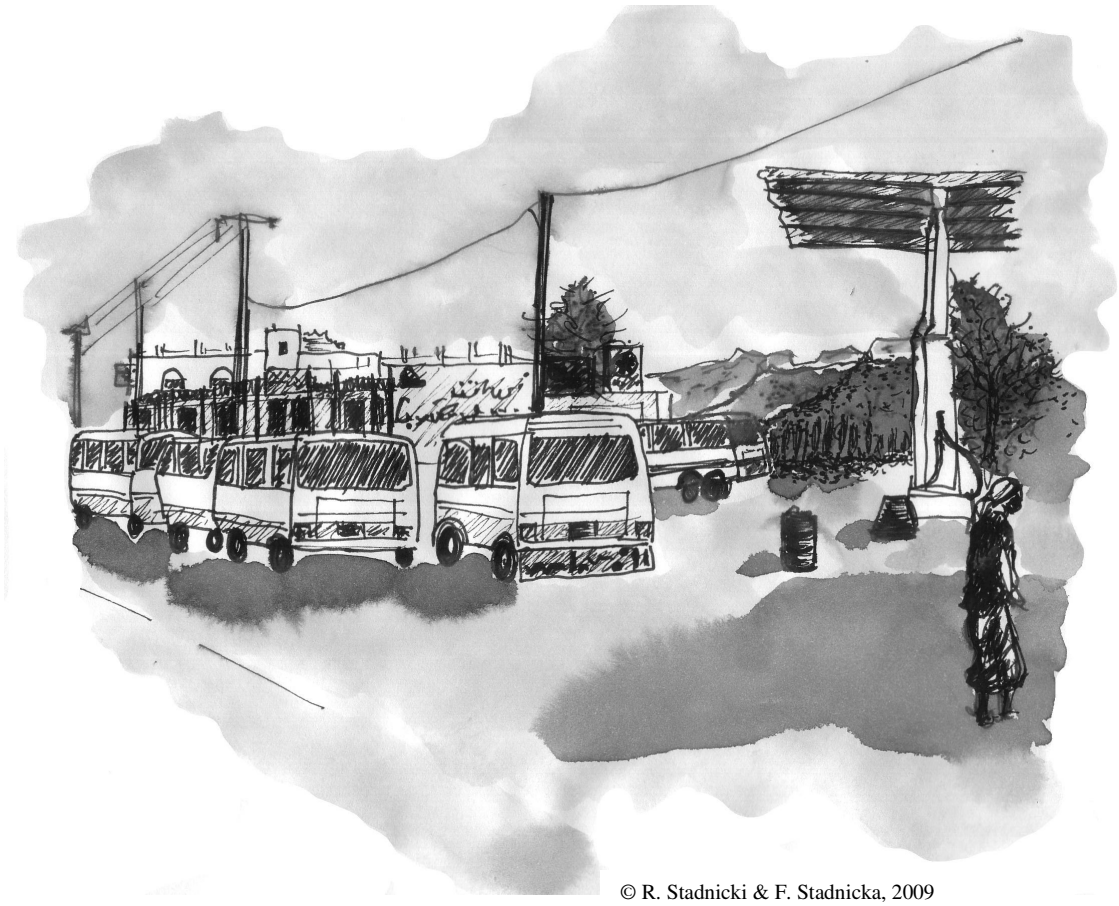
Transports

La station-service a joué un rôle essentiel dans la mise en place d'une véritable petite gare routière à Shamlân puisque, fait rarissime qui repose sur un accord tacite entre le propriétaire de la station-service et les chauffeurs, c'est le propre parking de la susdite qui accueille les véhicules de transport en commun[529]. Ces derniers peuvent ainsi stationner tout le temps de l'attente entre deux embarquements de passagers, sans gêner la circulation. Outre les bus qui desservent Madhbaḥ puis Bâb al-Yaman, au nombre de sept sur le parking, d'autres véhicules viennent profiter de cette opportunité de stationnement sans qu'ils n'aient de taxe à verser en contrepartie : quelques *pick-up* transportant hommes et marchandises vers les terres de Wâdî Dhâr, une dizaine de taxis et autant de motos-taxis, que seule la lointaine périphérie semble encore tolérer[530].

[529] Cf. Fig. 79, p. 335.

[530] Un décret municipal datant du début de l'année 2006 a en effet interdit la circulation des motos-taxis au sein des limites du Secrétariat de la capitale.

Figure 79 : Croquis du quartier Shamlân (station-service et gare routière)



© R. Stadnicki & F. Stadnicka, 2009

C. Ḥizyaz : ultime centre sur la route de Ta'izz ?[531]

1. Configurations

La distance qui sépare Dâr Salm de Ḥizyaz est la même que celle qui sépare Madhbaḥ de Shamlân. L'axe de liaison est toutefois plus densément urbanisé au Nord qu'au Sud, ce qui nous permet de penser que les secteurs septentrionaux de Sanaa ont largement rattrapé le retard accumulé en termes d'expansion urbaine sur les secteurs méridionaux au moment des deux grandes périodes d'explosion urbaine (années 1970 et années 1990). Les deux quartiers, Ḥizyaz et Shamlân, sont par ailleurs comparables à plus d'un titre : localisation sur les ultimes franges de l'agglomération, commerce de détail encore peu développé et peu diversifié et, enfin, forte influence exercée par le pôle de développement « référent » (Dâr Salm pour le premier et Madhbaḥ pour le second).

La particularité du quartier de Ḥizyaz tient au fait qu'il n'est pas situé à l'intersection d'axes régionaux majeurs mais qu'il s'est constitué, tout comme 'Aṣir, à partir d'une petite concentration d'activités commerciales en bordure de chaussée de la route de Ta'izz, légèrement élargie à cet endroit. Ici, c'est le marché au *qât*, vieux de quarante ans, qui a fait office de point d'appel de l'urbanisation du site. Un petit souk linéaire s'est constitué à l'entrée de ce grand marché, tandis que des îlots d'habitation se sont construits de part et d'autre de la chaussée, selon un processus d'étalement relativement prononcé qui permet de relier entre eux les quelques petits hameaux qui préexistaient ici à la croissance de la ville de Sanaa. L'activité de construction semble toutefois plus vigoureuse aujourd'hui à l'ouest du quartier, où les bâtiments possèdent de surcroît un ou deux niveaux supplémentaires que ceux situés dans la partie orientale, ce qui laisse apparaître les prémisses d'un phénomène de *dukkân*-isation qui touche les rez-de-chaussée des principaux bâtiments.

[531] Cf. Fig. 80, p. 337.

Figure 80 : Organisation de l'espace de Ḥizyaz

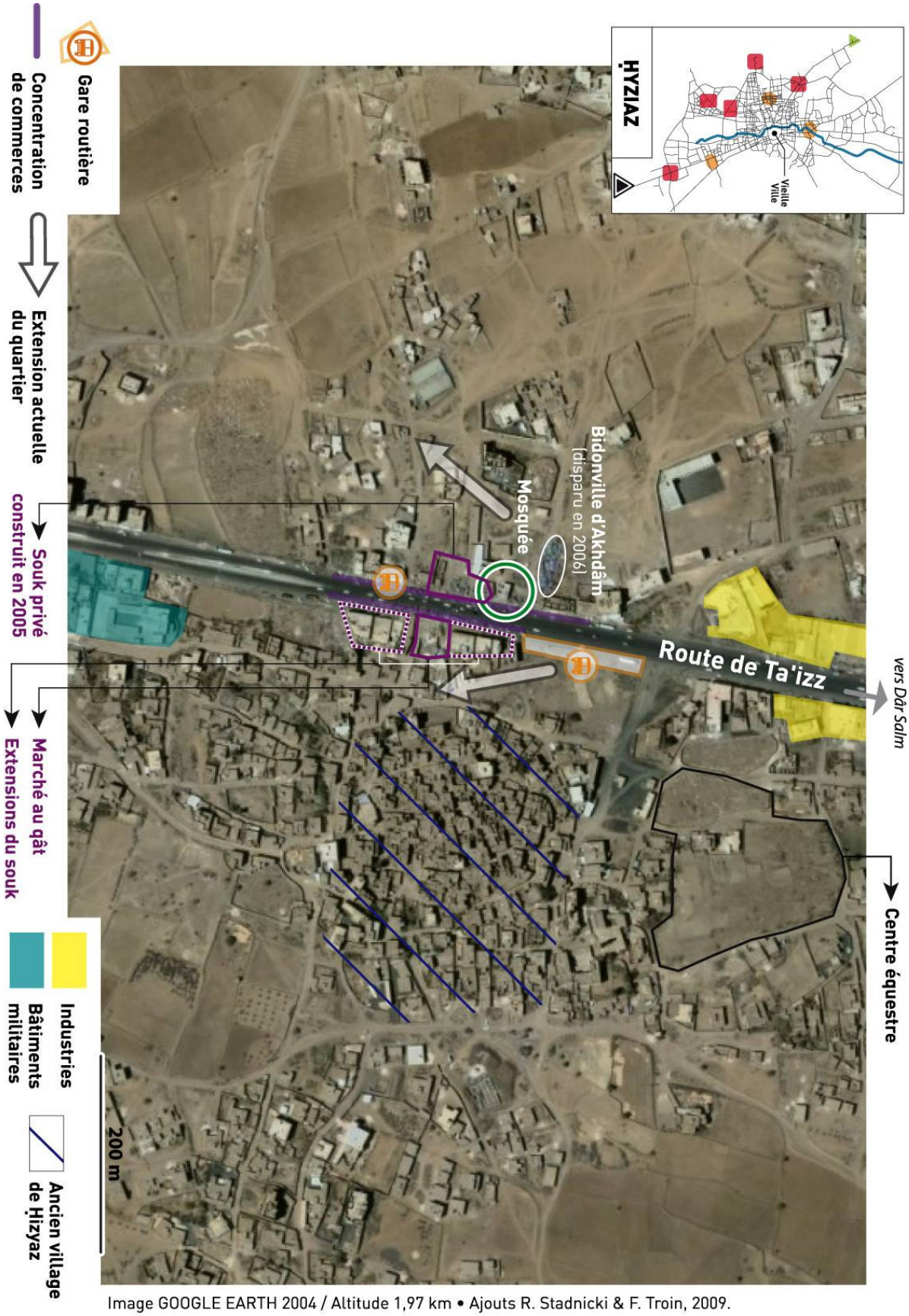


Image GOOGLE EARTH 2004 / Altitude 1,97 km • Ajouts R. Stadnicki & F. Troin, 2009.

2. Transformations et originalités

Dans le paysage en formation de Ḥizyaz, une série d'indices tend à nous faire supposer qu'un glissement de l'entrée de ville est en train de s'opérer de Dâr Salm vers Ḥizyaz. Il n'est pas que le fait du recul des limites du Grand Sanaa qui, bien entendu, en facilite la manifestation, mais il est surtout dû à l'abondance de signaux qui annoncent clairement la pénétration dans le monde urbain : multiple signalétique urbaine (comme à Dâris), façades plaquées de panneaux publicitaires géants, modification de la chaussée qui revêt des attributs autoroutiers sitôt après la traversée du quartier du Nord au Sud, etc. La présence de bâtiments de l'armée et de postes de contrôle policier ajoute à cette impression de bornage symbolique du territoire urbain, de même que le mitage de l'espace par des établissements industriels volumineux. Ḥizyaz présente donc de plus en plus les signes d'une entrée de ville, dont Dâr Salm conserve néanmoins – pour combien de temps encore ? – les privilèges, tant au plan de la densité des constructions, que de la diversité des fonctions (souks, rupture de charge, activités du secteur tertiaire supérieur, etc.) et de la localisation, sur un carrefour majeur de l'agglomération.

Le site de Ḥizyaz, où le relief ne crée guère de contraintes et où les portions d'espaces non bâti sont encore nombreuses, accueille un certain nombre d'activités industrielles, en augmentation depuis le début des années 2000 – fait marquant dans la mesure où les autres grands quartiers de la ville affichent une tendance plutôt inverse[532]. Plusieurs dizaines d'entreprises sont ainsi identifiables, principalement au sud du quartier. Elles sont spécialisées dans la fabrication d'ustensiles en caoutchouc, de carrelages ou de citernes à eau, dans la taille du granit et la fabrique des parpaings, etc. La dimension des établissements et les quantités produites distinguent ces industries des petits établissements « artisanaux » qui prévalent dans les autres pôles périphériques de la ville. L'émergence de Ḥizyaz en tant qu'espace industriel méritait d'être soulignée ici ; il faut se rendre au nord de la ville, dans le prolongement de la route de Ma'rib, pour retrouver une fonction similaire, dans un secteur nettement moins polarisant.

[532] Cf. Ch. 2, II, A.

Figure 81 : Ḥizyaz : entrée du marché au *qât*

Figure 82 : Ḥizyaz : bus en attente de clients pour Shumayla

3. Fonctions centrales

Souks

Le souk au *qât* de Ḥizyaz, *Sûq al-Sa'îd*, situé au centre de la partie la plus animée de la rue, sur son côté oriental, est l'un des plus anciens du Grand Sanaa, quartiers historiques mis à part[533]. Sa construction – de simples boxes en tôle dissimulés derrière une façade en béton – remonte au milieu des années 1960. Ce marché répond à une demande locale des habitants des fermes et hameaux des alentours et se développe grâce aux voyageurs et marchands qui se ruent à Sanaa dans les années postrévolutionnaires. Son relativement faible volume – 35 marchands environ – est inversement proportionnel à sa force d'attraction, étant entendu le rôle qu'a joué ce marché sur le développement du quartier tout entier. Il suffit, pour s'en convaincre, de voir le nombre de petites échoppes qui se sont établies à l'entrée de ce dernier, lieu où la densité de constructions est par ailleurs plus élevée qu'ailleurs dans le quartier.

Preuve de l'impulsion communiquée par le souk au *qât* à l'économie locale, un petit souk d'initiative privée a vu le jour, sur le trottoir d'en face, en 2005. Construit sur le modèle des souks de Dâr Salm ou de Ḥaṣaba, il contient 80 boutiques, mais 50 d'entre elles n'avaient toujours pas trouvé acquéreur en 2006. Seuls une quinzaine de marchands de vêtements et chaussures, cinq ou six vendeurs de produits ruraux bruts et quelques échoppes alimentaires s'y sont jusqu'à présent installés. Si le dynamisme du souk à proprement parler semble encore balbutiant, ce n'est pas le cas du phénomène de soukalisation qui s'illustre, à l'entrée de ce dernier, par la présence d'une vingtaine de vendeurs « en brouette » de fruits, légumes, confiseries et petite quincaillerie – caractéristiques de l'ampleur de l'économie informelle dans ces nouveaux espaces urbains – et, surtout, par celle d'une petite centaine de marchands de *qât*, installés à même le sol, victimes de la saturation du souk au *qât* originel.

Commerces

Le nombre d'établissements est à peu près équivalent à celui de Shamlân (une centaine environ). Si l'on s'en tient à ceux que l'on dénombre le long de la rue de Ta'izz, sur un segment de cent mètres environ de part et d'autre des deux souks du quartier, il y est même inférieur. En revanche, si l'on inclut les *dukkân* qui s'implantent au pied de la plupart des nouvelles constructions de l'ouest du quartier – ce que nous avons fait pour réaliser nos enquêtes –, il le dépasse légèrement.

Malgré la multiplication actuelle des établissements commerciaux par le biais de la *dukkân*-isation, le commerce de détail demeure relativement peu diversifié. Les épiceries et

[533] Cf. Fig. 81, p. 339.

les *taxiphones* (21,5 % chacun) sont très largement majoritaires. Le taux élevé des *taxiphones*, la moyenne étant à moins de 13 %, s'explique aisément par la situation de Ḥizyaz aux confins du Grand Sanaa, dont profitent parfois les voyageurs pour régler certaines affaires d'ordre professionnel ou domestique avant de prendre la route à destination de la province. Le taux relativement élevé de pharmacies (9 %) et de magasins de vêtements et chaussures (12 %) – largement supérieurs à la moyenne qui avoisine les 6 % pour ces deux commerces – signale les prémisses d'une diversification de l'offre marchande dans le quartier, processus plus délicat à constater à Shamlân par exemple. On notera enfin le faible nombre de mécaniciens (3 % des établissements), qui foisonnent habituellement aux entrées de ville de la capitale, ainsi que l'absence des vendeurs de matériaux de construction (au sein du petit commerce de détail), vraisemblablement trop concurrencés par les moyennes industries du quartier.

La structure des établissements commerciaux de Ḥizyaz ne présente pas de véritable signe particulier. On n'y identifie par exemple pas de « grandes » surfaces, tandis qu'elles représentent en moyenne 15 % des établissements, et pas plus de commerces dont le patron emploie plus de trois personnes, lesquels sont 7 % en moyenne. Le tissu commercial apparaît donc comme relativement homogène, composé à 60 % de petites surfaces à travailleur unique. Les établissements de Ḥizyaz diffèrent toutefois de ceux de la plupart des autres quartiers périphériques de Sanaa dans la mesure où une majorité présente un état général considéré comme neuf par l'enquêteur (contre 40 % en moyenne), ce qui traduit ici l'extraordinaire jeunesse du secteur commercial en général. Les informations dont nous disposons quant aux époques d'implantation des établissements en attestent également : 97 % d'entre eux ont été ouverts après 2002, un taux deux fois plus élevé que la moyenne. 43 % de ces boutiques sont nées au cours de la seule année 2006, année d'une étonnante vitalité sur le plan du commerce de détail.

Les informations obtenues quant aux origines géographiques des acteurs de ce secteur révèlent, sans grande originalité, que la part des individus provenant des trois grandes villes de l'ancienne *Arabie heureuse*, Dhamâr, Ibb et Ta'izz, constitue une écrasante majorité (près de 70 %, contre 55 % en moyenne), ce qui s'explique facilement par la localisation de Ḥizyaz au sud de l'agglomération de Sanaa, sur l'axe national qui mène directement à ces villes. Ḥizyaz est ainsi peuplé de nouveaux arrivants qui voient leur intégration à la ville, saturation du marché du travail dans les quartiers plus centraux oblige, repoussée sur les ultimes franges de celle-ci. On notera pour finir que la part des commerçants « locaux » (originaires de Ḥizyaz ou des proches environs) est relativement importante (17 %). Ce taux confirme que Ḥizyaz est situé dans un environnement relativement dense sur le plan démographique, partagé par une quantité non négligeable d'anciens hameaux périurbains.

Services

Le nombre d'activités de service est loin d'égaler celui des industries du quartier. Outre un club d'équitation, le seul de la ville, qui se situe au nord-est de Ḥizyaz, le quartier ne contient qu'une seule petite mosquée et une seule école publique ; cette dernière date de 1990 et présente un état de délabrement avancé. L'investissement des pouvoirs publics semble donc ici mineur. Seul le secteur médical privé paraît s'être relativement bien développé à Ḥizyaz, notamment sous l'impulsion d'un petit hôpital construit en 1996, qui emploie aujourd'hui une vingtaine de personnes. Quatre petites cliniques généralistes ont effectivement ouvert leurs portes entre 2002 et 2006, afin de profiter, selon le discours des médecins-gérants, de la pression démographique d'un espace encore assez peu équipé en services médicaux.

Transports

Les services de transports se sont implantés sur trois sites distincts du quartier. La longue file indienne – non visible sur la photographie aérienne –, comprenant une quinzaine de longs bus installés au nord du quartier le long de la route de Ta'izz, est le plus remarquable au plan visuel (cf. Fig. 82, p. 339). Tous ces véhicules desservent la gare routière de Shumayla, tandis que certains d'entre eux prolongent leur parcours jusqu'à Bâb al-Yaman. La longueur de cette file indienne sur la chaussée donne une idée assez précise de la fréquence des liaisons intra-urbaines qui ont lieu entre le centre-ville et Ḥizyaz, tout en révélant les faibles dispositions du site au développement de cette fonction.

À l'opposé du quartier, en direction de Ta'izz, au bord de la chaussée également, se trouve le second site important du quartier. Il réunit plus de quinze *dabbâb* et moins de cinq *pick-up* qui sont tous à destination de Qâ' al-Kidhî, petit village situé à sept kilomètres au sud de Ḥizyaz. Beaucoup d'habitants de ce village, lequel ne possède pas de marché au *qât* et très peu d'activités commerciales, se rendent quotidiennement à Ḥizyaz pour y travailler dans les quelques établissements industriels ou encore dans le but de s'approvisionner dans les souks du quartier. L'urbanisation de Ḥizyaz et l'arrivée d'activités économiques dans le quartier représentent une nouvelle opportunité pour ces villageois dont les maisons se trouvent désormais aux portes du Grand Sanaa.

Il faut enfin relever la présence de trois ou quatre *pick-up* qui stationnent derrière le nouveau petit souk privé. Ils transportent matin et soir des marchands provenant du petit village de 'Ans, situé à quelques kilomètres au nord de Dhamâr – elle-même à moins de cent kilomètres de Sanaa –, village dont proviennent certaines marchandises alimentaires de ce souk. La progressive mise en place de ce type de service marchand est la preuve de l'importance de l'économie annexe générée par ce souk moderne, dont l'activité n'est pourtant encore que balbutiante.

Figure 83 : Croquis du quartier Ḥizyaz
(badauds attendant le bus à la sortie du souk au *qât*)

© R. Stadnicki & F. Stadnicka, 2009

Figure 84 (tableau) : Répartition des commerces par type dans les nouveaux centres (Sources : enquêtes personnelles)

	Shumayla	Ḥaṣaba	Hâyil	Dâr Salm	ʻAṣir	Madhbaḥ	Ḥadda	Dâris	Shamlân	Ḥizyaz	**Moyenne**
Epiceries (+épices & primeurs)	17,5%	14,5%	13,0%	23,0%	44,0%	17,5%	25,0%	19,5%	39,0%	21,5%	**23,5%**
Taxiphones	12,5%	11,5%	13,5%	20,0%	9,0%	12,5%	7,5%	7,5%	12,0%	21,5%	**12,8%**
Gargotes/restaurants	2,5%	16,5%	11,0%	9,0%	16,0%	6,0%	10,5%	10,0%	0,0%	9,0%	**9,1%**
Matériaux de construction	15,0%	14,5%	2,5%	13,0%	0,0%	11,0%	9,0%	15,5%	10,0%	0,0%	**9,1%**
Pharmacies	5,0%	6,5%	9,0%	12,0%	2,0%	5,0%	5,5%	2,5%	6,0%	9,0%	**6,3%**
Vêtements/chaussures	7,5%	0,0%	16,0%	0,0%	2,0%	5,5%	3,0%	5,5%	6,0%	12,0%	**5,8%**
Mécanique automobile & accessoires	2,5%	8,5%	2,5%	12,0%	3,0%	5,5%	0,0%	8,5%	6,0%	3,0%	**5,2%**
Blanchisseries/tailleurs	12,5%	8,5%	4,5%	7,0%	2,0%	1,0%	4,0%	5,5%	0,0%	0,0%	**4,5%**
Equipement maison	5,0%	0,0%	7,0%	2,5%	0,0%	3,0%	9,0%	6,5%	6,0%	0,0%	**3,9%**
Epiceries de gros	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	26,5%	4,5%	0,0%	0,0%	3,0%	**3,4%**
Boulangeries/pâtisseries/confiseries	5,0%	6,5%	2,5%	0,0%	2,0%	1,0%	1,5%	3,5%	3,0%	6,0%	**3,1%**
Salons de coiffure	2,5%	0,0%	2,5%	0,0%	2,0%	2,0%	4,0%	5,5%	6,0%	6,0%	**3,1%**
Photographes	2,5%	3,5%	2,5%	0,0%	0,0%	0,0%	2,0%	2,5%	3,0%	3,0%	**1,9%**
Parfumeries/drogueries/bijouteries	2,5%	3,5%	6,5%	0,0%	0,0%	0,0%	2,0%	3,5%	0,0%	0,0%	**1,8%**
Librairies/papeteries	5,0%	2,0%	4,5%	0,0%	2,0%	1,0%	2,0%	0,0%	0,0%	0,0%	**1,7%**
Magasins de musique	2,5%	2,0%	0,0%	1,5%	2,0%	0,0%	2,0%	1,0%	0,0%	3,0%	**1,4%**
Magasins de *qât*	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	14,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	**1,4%**
Boucheries/poissonneries	0,0%	0,0%	2,5%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	3,0%	3,0%	**0,9%**
Cafés Internet	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	1,0%	4,5%	1,0%	0,0%	0,0%	**0,7%**
Magasins de jouets	0,0%	2,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	2,0%	0,0%	0,0%	0,0%	**0,4%**
Bureaux de change	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	2,0%	1,0%	0,0%	0,0%	**0,3%**
Magasins de *jambiyya*	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	1,5%	0,0%	1,0%	0,0%	0,0%	**0,3%**

Figure 85 : Répartition des commerces dans les nouveaux centres selon…

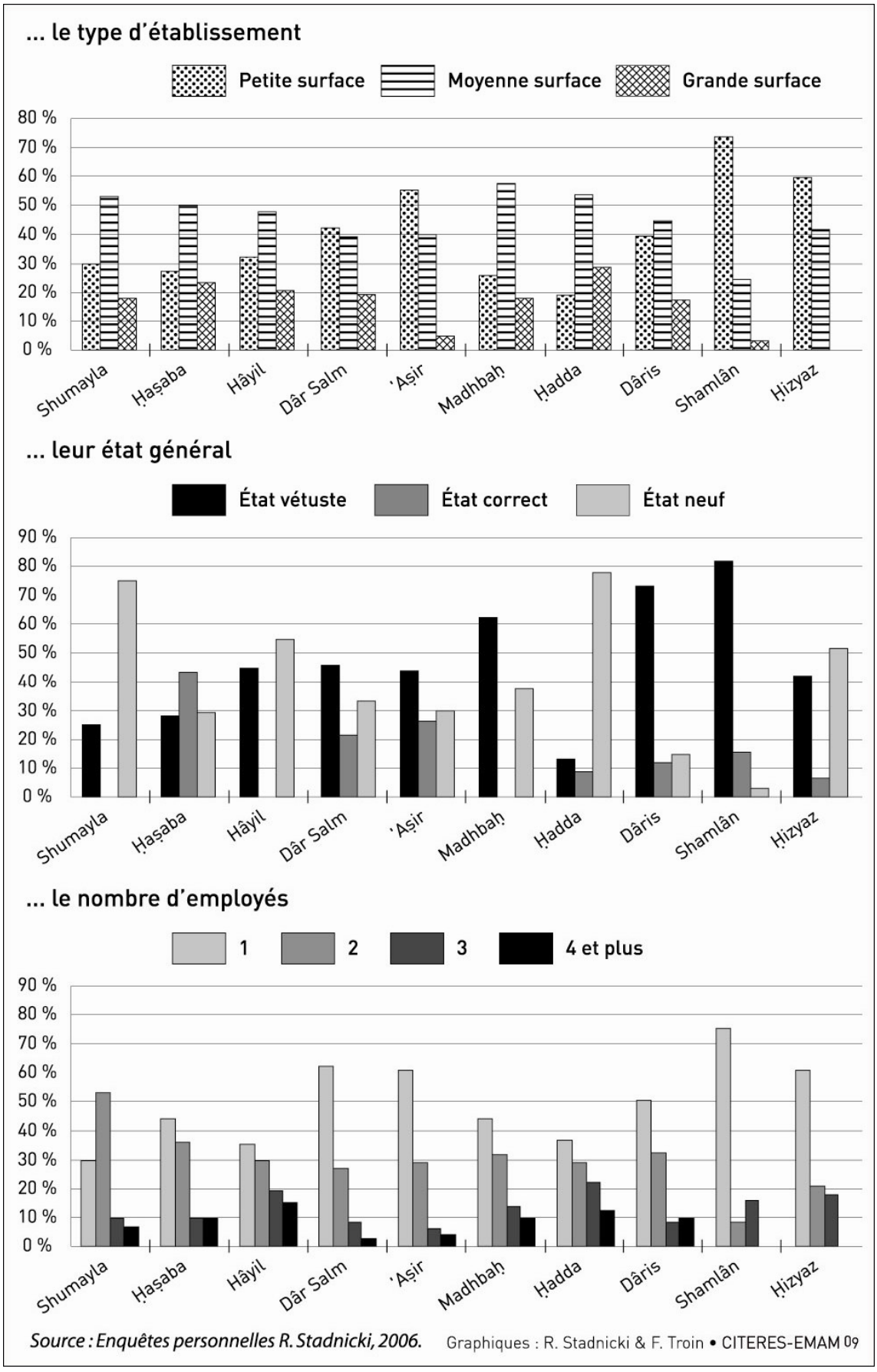
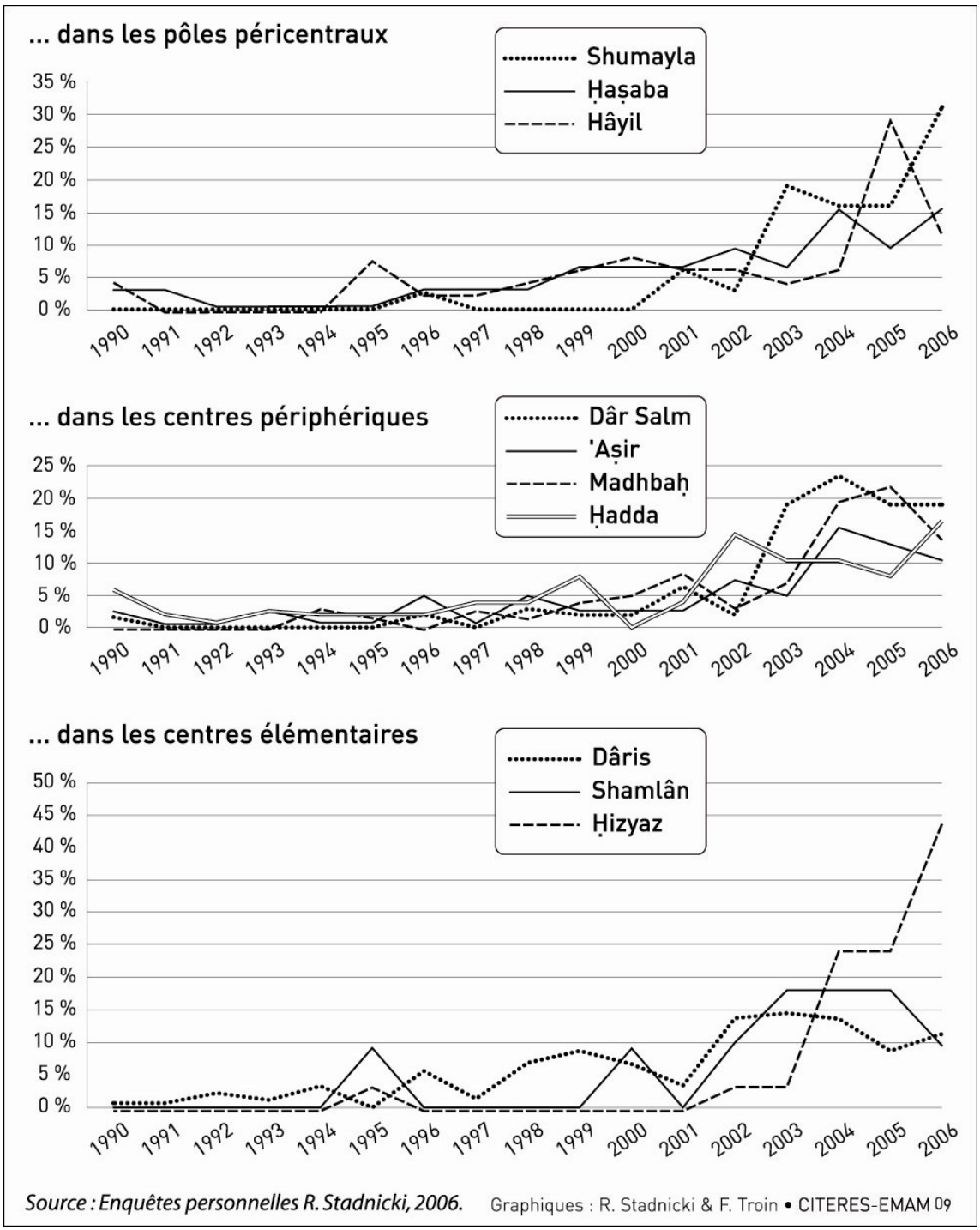


Figure 86 : Années d'implantation des commerces dans…



CHAPITRE 5
LE ROLE DES ACTEURS PUBLICS ET PRIVES DANS LA PRODUCTION DES NOUVELLES CENTRALITES

L'étude des centralités urbaines exige, comme le rappellent W. Coffey, C. Manzagol et R. Sheamur (2000), un investissement méthodologique à « quatre dimensions » : économique (concentration en un lieu stratégique des acteurs et des activités tirant parti de l'accessibilité, des moindres coûts d'installation, des avantages de l'agglomération, de la richesse de l'information, etc.) ; politique (localisation et interventions des différents organes du pouvoir) ; sociale (intensité et variété des formes de sociabilités) et symbolique (charge des significations).

Ce quatrième chapitre privilégie l'analyse des deux premières dimensions, politique et économique ; ceci pas seulement par simplicité rédactionnelle, mais parce que le cahier des charges méthodologique s'accorde relativement bien à ce « découpage ». Ce chapitre est en effet construit à partir d'entretiens réalisés avec un certain nombre d'acteurs publics et privés de la vie politique et économique dont le rôle, en tant que professionnels, dans le développement des différents quartiers périphériques puis dans leur accession au rang de centres, nous a semblé déterminant. L'analyse des dimensions sociale et symbolique appelle quant à elle un changement d'échelle et d'approche. Elle implique de voir, à l'échelle *infra*, en quoi les pratiques spatiales individuelles des habitants donnent véritablement du sens à ces centralités, comment les rapports sociaux s'y déploient, comment s'y caractérise le processus de territorialisation et quelles représentations en ont les usagers. La temporalité diffère également, puisqu'il ne s'agira plus alors d'analyser le processus de formation de la centralité sur le temps relativement long de la progression de la croissance urbaine, mais de voir, au quotidien, quel type de vie urbaine s'organise dans ces nouveaux territoires, quelle(s) identité(s) urbaine(s) s'y façonne(nt), etc. Un programme minutieux autant qu'ambitieux auquel nous tenterons de répondre dans notre troisième partie.

Dans le présent chapitre, l'analyse des stratégies d'acteurs politiques et économiques devrait révéler le faible rôle, bien que non négligeable, des pouvoirs publics et la part fondamentale des acteurs privés dans les processus d'émergence et de renforcement des nouvelles centralités sanaanies. Tout laisse *a priori* penser en effet que celles-ci appartiennent à la catégorie des centralités « spontanées » évoquées dans notre

premier chapitre[534], c'est-à-dire des centralités induites par les acteurs privés et, surtout, par les « citadins ordinaires » (Berry-Chikhaoui, Deboulet, 2000). Mais, à l'examen plus précis des stratégies d'acteurs, nous verrons qu'elles sont en réalité le fruit de la conjugaison d'actions variées, non pas réduites aux stratégies d'un seul type d'acteur de la production urbaine mais étendues à tous ceux qui, par leurs pratiques, professionnelles en l'occurrence, contribuent à la fabrication de ces espaces. La convergence d'actions diverses constitue d'ailleurs le fondement du principe même de centralité[535], comme l'a notamment indiqué J.-S. Bordreuil (1987).

On pourra s'étonner que ce chapitre démarre par le rôle des acteurs publics, alors que ceux-ci sont sans aucun doute, comme nous venons de le dire, les moins agissants dans les processus étudiés. Est-ce par respect de certaines conventions de la démarche « actorielle », qui accorde au politique une place généralement prépondérante[536] ? L'explication réside surtout dans le fait qu'il nous est apparu illusoire de vouloir comprendre et interpréter la dynamique du secteur privé sans comprendre et interpréter au préalable la « mécanique » de l'État et des acteurs publics locaux. Le règne de l'initiative privée, dont parle également J.-F. Troin (2006) dans un chapitre éclairant sur les composantes, les acteurs et les politiques de la ville maghrébine, s'explique en effet par l'atermoiement de la mise en place des équipements et des services, et plus généralement de politiques urbaines, par les pouvoirs publics[537].

Le travail d'identification des acteurs et le décryptage de leurs modes de faire imposent de mettre en œuvre une méthodologie qui plonge délibérément dans leur intériorité – comme nous invitent à le faire M. Crozier et E. Friedberg (1977) dans leur « analyse stratégique » – pour reconstruire les logiques des différentes situations observées. C'est donc par les techniques de l'observation des actes concrets et, surtout, de l'entretien, parfois informel, souvent semi-directif et encore plus souvent « compréhensif » (Kaufmann, 1996), que nous avons tenté de nous approprier cette méthodologie. Il nous a semblé nécessaire de varier les cadres formels des entretiens, seule façon d'exploiter chaque situation de rencontre avec un acteur, de la plus inattendue (bref échange sur le terrain avec un promoteur immobilier) à la plus organisée (rendez-vous avec un haut

---

[534] Cf. Ch. 1, III, B, 2.

[535] L'étude des stratégies d'acteurs qui conduisent à la reconfiguration de la ville de Sanaa sous l'effet de l'émergence de nouvelles centralités est une nouvelle occasion de montrer ici que l'espace est *produit* et non fait de nature ou de culture plus ou moins modifiées (Lefebvre, 1974).

[536] « L'action territorialisée implique l'analyse des pouvoirs, du politique et des interactions » (Gumuchian *et alii*, 2003 : 36).

[537] J.-F. Troin (2006 : 96) explique que, au Maghreb, l'initiative privée parvient à concurrencer largement les acteurs publics en matière de gestion urbaine « Certains espaces périphériques dits illégaux arrivent à fournir une densité d'équipements égale ou supérieure à celle des quartiers légaux, par une accumulation d'initiatives privées ». L'inefficacité et/ou le désengagement des pouvoirs publics se présentent même parfois comme un « tapis rouge » à l'équipement par le secteur privé des espaces urbains.

fonctionnaire). L'approche compréhensive s'est vite imposée à nous, de façon à faire de chaque réalité subjective un élément important de l'analyse. Eu égard à la faible quantité des informations objectivables sur la place des acteurs dans les systèmes politique et économique à Sanaa, il nous est apparu capital de laisser tout le loisir aux interviewés de s'exprimer librement sur leurs propres perceptions des phénomènes.

Malgré cet impératif d'ouverture, une grille a été élaborée lors de la conduite d'entretiens semi-directifs.

Encadré 3 : Grille d'entretien (acteurs publics et privés)

Dans le cas des entretiens avec les acteurs publics, elle se constitue de trois parties principales au sein desquelles s'inscrivent des séries de questions/commentaires et, bien entendu, des éléments de relance :

- Actions concrètes menées par l'individu/institution et principales difficultés rencontrées dans les espaces périphériques ;

- Relations entre l'individu/institution et les autres acteurs publics/privés (collaborateurs ou « adversaires »), situations de partenariats/conflits ;

- Projets de l'individu/institution et visions à court, moyen et long terme de l'organisation de l'espace urbain de la capitale, en général, et des nouveaux pôles de développement périphériques, en particulier.

Dans le cas des acteurs privés, la grille d'entretien s'organise également en trois grands axes :

- Identification précise de l'interviewé et raisons d'implantation dans le quartier/secteur/ville ;

- Implications de l'interviewé dans le tissu urbain et économique local et relations avec les autres acteurs ;

- Impacts de l'activité de l'interviewé sur l'organisation/environnement/population du quartier/secteur/ville.

Si les informations apportées par les interviewés s'avèrent fondamentales à la compréhension des logiques d'action, elles peuvent également éclairer « factuellement » certains phénomènes. L'interviewé est donc à la fois producteur de discours et source d'informations. Le traitement des entretiens consiste par conséquent en une série d'arbitrages : prendre du recul, d'une part, vis-à-vis de certains discours pour en dégager une dimension critique, exploiter, d'autre part, certains contenus discursifs pouvant apporter des renseignements concrets sur les phénomènes sociaux, politiques et économiques. Cette recherche est, en somme, construite à partir d'arbitrages, effectués entre les différents discours d'acteurs, mais aussi, plus généralement, au sein du matériau de recherche – observations directes, entretiens, sources officielles – convoqué pour l'écriture de ces pages.

I. La valse-hesitation des acteurs publics

Si dire que la part des acteurs publics dans la gestion de la chose urbaine est faible est un signe de prise de conscience des réalités sanaanies, affirmer que ces derniers sont totalement inanimés serait une idée reçue, tout comme dire qu'ils illustrent l'incurie généralisée de l'action publique serait un raccourci analytique et un parti pris inopérant. Méfions-nous donc des apparences. L'analyse des modes de production des nouvelles centralités montre bien que si les acteurs publics jouent un rôle mineur dans l'apparition de ces espaces (désengagement de l'État, règne des acteurs privés, impuissance des acteurs locaux, etc.), en dehors de la réalisation *ex nihilo* d'embryons de projets urbain qui fonctionnent aujourd'hui comme des centres[538], ils se « rattrapent » plus ou moins largement une fois que ceux-ci se structurent. L'opportunisme succède en effet à l'attentisme et des actions sont alors entreprises, ici d'équipements en réseaux techniques, là de « cosmétique urbaine » ou encore de régulation sociale, permettant aux acteurs publics de marquer ces espaces en émergence de leur sceau. Les formes de « territorialisation par le haut » (Iraki *et alii*, 2009) – logiques de projet, logiques de planification, « urbanisme d'opportunité » – ne sont donc pas totalement étrangères au contexte politique sanaani. Il semblerait même que les acteurs gouvernementaux et municipaux aient récemment pris conscience des enjeux et des potentialités de développement qui caractérisent les nouveaux centres de Sanaa et des innombrables possibilités de « relégitimation » politique qui s'offrent à eux en exploitant les ressources territoriales de ces derniers[539]. La production de nouveaux instruments juridiques ou la réalisation *a posteriori* d'équipements emblématiques en plein cœur des nouveaux centres en atteste.

La position des acteurs publics, en retrait du processus de création des nouvelles centralités, serait donc à relativiser, si elle n'était pas analysée dans ce chapitre dans sa relation synchronique avec le rôle des acteurs privés, lesquels se montrent plus immédiatement et intensément productifs en la matière. Tout l'intérêt réside donc dans l'analyse conjointe de la redéfinition des acteurs publics et privés, des « identités d'action » (Lascoumes, Le Bourhis, 1998), en fonction des rôles des uns et des autres, des uns par rapport aux autres.

---

[538] Cf. Ch. 5, I, A, 2.

[539] Dans sa thèse, F. Moncomble (1983 : 218) a analysé le rôle des acteurs publics dans la mise en place des « contrats de pays » en France. Elle en fait une analyse que nous nous réapproprions ici tant elle pourrait s'appliquer au cas sanaani, comme nous le verrons à l'issue de ce chapitre : « La volonté d'encadrement de la périphérie entraînerait le jeu subreptice, travesti d'un déplacement souterrain des formes de la centralité étatique, tandis que les forces centripètes impulsées par les zones périphériques, les marges, forceraient le centre au voilement de ses moyens, au détournement du rapport de force frontal, à des stratégies de neutralisation et en fin de compte à l'incorporation d'un certain niveau de marginalité centrale ».

A. Des acteurs subalternes de la production urbaine ?

1. Des compétences peu étendues

Si la formation de Sanaa-capitale résulte bien, à l'origine, d'une logique politique, l'essor actuel des périphéries n'est quant à lui pas le résultat d'un aménagement planifié par l'État[540]. Le cas de Sanaa montre ici que l'État n'est pas, loin de là, le seul à agir dans l'espace urbain. On assiste en outre, dans le Monde arabe, à un désengagement de ce dernier, perceptible au niveau de ses missions dans le champ urbain, qui sont principalement : la production de différents règlements, la conduite de politiques économiques et sociales dans certains secteurs d'activité et la fonction de maître d'ouvrage qu'il assure en application de ses propres politiques et des corps de règles qu'il a énoncés (Signoles, El Kadi, Sidi Boumedine, 1999). Bien que les analyses regroupées dans l'ouvrage dirigé par P. Signoles, G. El Kadi et R. Sidi Boumedine aient été produites à partir de terrains maghrébins et égyptiens, elles s'appliquent relativement bien au contexte yéménite[541]. Commençons par nuancer : l'État yéménite demeure très actif dans « la production de règles (du jeu) » (*op. cit.* : 8), ce qui correspond à la première des missions précitées. Il est notamment à l'origine de l'émergence de « nouveaux acteurs » (agences spécialisées) et définit, comme on l'a vu à Sanaa, les contours des interventions de la plupart des collectivités locales et administrations décentralisées (Municipalité, Gouvernorat, etc.), posant ainsi, du moins pour ces dernières, la question de l'efficience du processus de décentralisation. Ainsi, si l'État central n'est plus, officiellement, l'unique acteur/décideur de la planification urbaine – l'a-t-il seulement, dans les faits, jamais été au Yémen ? –, il continue d'exercer, par le truchement des institutions décentralisées et des collectivités locales, le contrôle de la législation et de la réglementation mises en œuvre dans le champ urbain – ce qui donne lieu à des enjeux de pouvoir particulièrement sensibles en périphérie de Sanaa[542], qui retardent parfois la progression des différents projets d'aménagement.

En matière de politique économique et sociale, l'engagement de l'État yéménite s'avère nettement plus faible qu'en termes de production des règles du jeu urbain. Certes, il fixe toujours les grands objectifs économiques et sociaux et négocie lui-même certains

---

[540] Contrairement aux villes algériennes par exemple, où la part prise par le privé dans le développement des périphéries fut moindre que la participation publique, répondant à une volonté politique centralisée de développement se traduisant par l'implantation de zones industrielles, de cités administratives, de grands ensembles et de divers services dans la plupart des « nouvelles périphéries » (Prenant, Semmoud, 1982).

[541] La comparaison implique ici une légère précision. La notion même de désengagement, employée par les spécialistes du Maghreb, nous semble difficilement applicable au Yémen, en ce qu'elle sous-tend que l'État ait déjà été engagé, par le passé, dans le champ urbain. Ce qui se vérifie au Maghreb, notamment à l'époque des grandes politiques de logement ou de requalification urbaine, ne s'applique pas toujours au Yémen. On parlera ainsi plus simplement de faible engagement que de désengagement.

[542] Cf. Ch. 3, II, B.

accords internationaux et l'adhésion à des conventions internationales. Cependant, la faiblesse de ses ressources financières le rend de plus en plus dépendant des bailleurs de fonds tels que la Banque mondiale, qui impose de fait sa doctrine. La réforme des institutions publiques visant à réduire le poids des administrations centrales est ainsi engagée suivant les consignes de la Banque mondiale. Le processus de décentralisation administrative qui touche les États arabes, et dont l'actualité est saisissante au Yémen depuis la loi sur les collectivités locales de 2000[543], est également une conséquence de la soumission de l'État aux injonctions de la Banque mondiale.

Qu'en est-il enfin de la fonction de maître d'ouvrage traditionnellement assurée par l'État ? Là encore, on assiste, depuis les années 1980 au Maghreb, à l'émergence de « nouveaux opérateurs » (*op. cit.*) assurant la mise en œuvre des programmes urbains. De nombreux organismes apparaissent ainsi, sous la forme d'agences publiques ou parapubliques. Ils prennent en charge diverses opérations de réhabilitation de quartiers ou encore de gestion de l'habitat insalubre. Il a toutefois été démontré que le transfert de compétences de l'État vers les collectivités locales est resté minime, en raison de l'étroitesse du lien entre le pouvoir central et ces nouveaux organismes. « Il ne serait donc pas illégitime de penser, plus généralement, que le désengagement de l'État dans la conduite des politiques – en l'occurrence, ici, urbaines – dissimulerait et préserverait l'emprise de l'État central sur l'ensemble du processus de prise de décisions, sur le contenu de celles-ci, en même temps qu'il lui permettrait de se 'débarrasser' de la gestion directe des crises ou des tensions liées à la faiblesse des ressources disponibles au niveau central, le tout lui garantissant en prime, le satisfecit des bailleurs de fonds » (Signoles, El Kadi, Sidi Boumedine, 1999 : 11). Précisons que le cas yéménite diffère ici sensiblement de ce qui est observé au Maghreb. Le nombre de ces organismes y est en effet plus réduit, en raison, d'une part, d'une décentralisation encore balbutiante et, d'autre part, de la faible part prise par la question urbaine dans les politiques gouvernementales. À Sanaa, les quelques organismes existants[544] se chargent en outre plutôt de programmes relatifs à la sauvegarde du patrimoine – principale préoccupation du pouvoir en matière de gestion urbaine[545] – et moins du problème des quartiers d'habitat insalubre en périphérie, comme c'est par exemple le cas au Maghreb.

Quoi qu'il en soit, on observe, au Yémen comme dans d'autres pays du Monde arabe, un faible engagement de l'État dans le champ urbain. Censé s'opérer au profit des collectivités locales et autres organismes/agences spécialisés, le désengagement n'est cependant pas total, comme le révèle la volonté du pouvoir central de contrôler

[543] Cf. Ch. 3, II, A.

[544] GOPHCY, GOAM, Conseil Supérieur de la Planification (cellule du ministère du Plan), Fonds Social pour le Développement, etc.

[545] Cf. Ch. 3, I, B.

l'ensemble des institutions publiques et des collectivités locales et de rester maître de la production des règles et des codes de conduite. Finalement, de cette situation politico-administrative complexe naissent de nouveaux enjeux de pouvoir tout aussi complexes. Les collectivités locales sont malgré tout dotées d'un statut officiel et de compétences théoriquement propres. Se pose alors le problème épineux de la répartition des attributions ou, dit plus simplement, de savoir qui fait quoi. Reste qu'à Sanaa, cette reconfiguration du paysage politique est concomitante d'une croissance urbaine des plus fortes. La planification s'en trouve inévitablement bouleversée. Nous formulons donc l'hypothèse que la réduction des interventions publiques dans le champ urbain depuis les années 1980 est le résultat de l'échec du transfert de compétences de l'État vers les collectivités locales et de l'inexistence de missions clairement prédéfinies au sein de chaque institution (parmi lesquelles, les agences gouvernementales spécialisées issues de la décentralisation) impliquée dans le champ urbain.

Précisément, ce contexte politique n'a pas rendu possible l'autonomisation d'un pouvoir municipal à Sanaa. L'actuel Secrétariat de la capitale, tout comme l'institution qui l'a précédé – la *Baladiyya* –, ne se sont pas réellement constitués en acteurs principaux de la production urbaine[546]. Nous pouvons identifier trois facteurs expliquant les carences du pouvoir municipal : premièrement, il est pris dans des relations complexes, voire conflictuelles, avec les autorités centrales et les autres collectivités territoriales, comme cela a déjà été montré[547] ; deuxièmement, il a très nettement sous-estimé les pressions démographiques et foncières qui caractérisent les principaux quartiers de la ville ; troisièmement, en l'absence de politique urbaine *stricto sensu*, les autorités municipales se lancent dans une recherche de moyens pour résoudre *a posteriori* les problèmes/dysfonctionnements engendrés par l'urbanisation, négligeant ainsi le volet prospectif de leur fonction de planificateur. Il est entendu que, du rôle ambigu de l'État, lequel oscille entre faible engagement dans le champ urbain et ingérence dans les affaires municipales, provient l'essentiel des difficultés rencontrées par le Secrétariat de la capitale à affirmer sa propre légitimité et à mener une action cohérente. Les deux derniers directeurs de ce Secrétariat que nous avons rencontrés, al-Kuḥlânî (1999-2005) et al-Shu'aibî (2005-), ont ainsi été jusqu'à confesser, sans forcément invoquer les causes précitées, l'impuissance de l'institution à gérer la ville et ses habitants[548]. Le premier, dont le mandat s'est achevé une année avant la date de l'entretien, s'est montré désarmé par la mauvaise qualité des relations entre le Secrétariat de la capitale et le gouvernement central, contre-productives, d'après lui, dès qu'il s'agit d'envisager une action politique

[546] Pour les statuts, rôles et missions de l'institution municipale, cf. Ch. 3, II, A.

[547] Cf. Ch. 3, II, B.

[548] La vision concrète et actuelle des directeurs du Secrétariat de la capitale sera développée un peu plus loin (cf. Ch. 5, I, A, 3).

globale : *« Nous avons mené notre politique sans schéma directeur*[549]*. Nous en avons esquissé un mais il est maintenant aux mains de la nouvelle municipalité qui, semble-t-il, a souhaité faire table rase (…). D'ailleurs, c'est le ministère des Travaux publics qui aurait dû se charger de sa préparation, étant donné qu'il ne respecte pas notre travail et qu'il ne le prend presque jamais en compte (…). Sanaa se développe dans tous les domaines sans choix stratégiques (…). Il faut vraiment que la ville trouve sa fonction, son identité ».* Al-Shu'aibî, directeur en poste en 2006, s'appesantit quant à lui sur la longue série de problèmes qui mobilise son équipe à plein temps. Son discours montre que les préoccupations du directeur du Secrétariat de la capitale concernent plus les conséquences de l'urbanisation passée que la conception de nouvelles voies de développement. De fait, la majeure partie des actions des fonctionnaires du Secrétariat de la capitale consiste à dresser des procès-verbaux aux usagers non respectueux de la réglementation en vigueur : *« Nous avons beaucoup de problèmes avec les gens qui travaillent dans la rue (…). Les constructions ont provoqué la disparition des espaces verts (…). Il faut déplacer certains marchés encombrants et nuisibles à l'extérieur de la ville »*, propose al-Shu'aibî.

Pour autant, on ne peut pas dire que, à Sanaa, les acteurs publics soient totalement absents de la scène urbaine, ni qu'ils soient totalement non impliqués dans le processus de réorganisation de la ville, si l'on en juge par la réalisation de deux programmes d'urbanisation « modernes » entre les années 1960 et 1980.

2. Les pouvoirs publics en action : deux programmes d'urbanisation modernes (al-Taḥrîr et Ḥadda-Madîna)

Sanaa fait partie des rares capitales du monde arabo-musulman à ne pas avoir fait l'objet d'un plan d'urbanisme moderne affectant l'ensemble de son espace urbain. Il est donc vain d'y chercher l'équivalent de l'œuvre d'un Lyautey au Maroc ou de celle d'un Écochard au Proche-Orient. La résistance de l'ex-Yémen du Nord à la colonisation explique largement cette particularité. La situation est très différente à Aden, où le paysage urbain révèle les vestiges du protectorat britannique ainsi que les aménagements « quelque peu soviétiques » réalisés par les Russes, comme l'explique E. Mercier (1997).

À Sanaa, l'action gouvernementale se limite essentiellement à la densification du réseau routier, à l'apport de services urbains dans certains endroits de la ville, mais aussi à la réalisation de quelques programmes de logements collectifs pour classes moyennes[550]. Nous assistons ainsi plutôt, pour reprendre l'expression de B. Semmoud (1998) à propos des villes algériennes, à une action qui s'apparente plus au « bricolage » qu'à la planification *stricto sensu* ou, du moins, pour nuancer, à un rôle d'ajustement progressif et

[549] Rappelons qu'il existe bien un *Master Plan*, datant de 1978 (cf. Ch. 3, III, B).
[550] Cf. Ch. 5, I, B, 3.

empirique aux reconfigurations territoriales et moins à celui de prospective attendu par la conduite d'une politique urbanistique ou planificatrice globale.

Cependant, les pouvoirs publics ont fait preuve, à deux reprises, d'une capacité à aménager l'espace urbain selon un plan prédéfini. Al-Taḥrîr et Ḥadda sont les deux quartiers de la ville qui ont émergé sous l'impulsion des pouvoirs publics. Ce sont eux qui, encore aujourd'hui, concentrent la plupart de leurs actions, mise à part la vieille ville.

Après la Révolution de 1962, le Yémen passe progressivement d'une économie tribale et rurale à une économie capitaliste. Si l'affirmation des ports et des villes secondaires de l'intérieur du pays et le développement de quelques marchés routiers importants sont des manifestations de cette transition économique aux échelles nationale et régionale, la réalisation d'un nouveau centre-ville à Sanaa en est tout aussi symptomatique. J.-C. David (1996 : 33) écrit, au sujet d'Alep, que le nouveau centre-ville de Bâb al-Faraj est né au début du XX^{ème} siècle, en réponse à un début d'ouverture économique et politique : « Le nouveau centre, qui regorge aussi de signes de modernité, est le produit d'une réorganisation logique de l'espace, en fonction des nouveautés technologiques et sociales, de nouveaux fonctionnements économiques : il est plus opérationnel, même dans le choix de ces signes ». À Sanaa, Maydân al-Taḥrîr, conçue de toutes pièces par les experts égyptiens auprès du ministère des Travaux publics à la fin des années 1960, illustre ce dessein de réorganiser la centralité en fonction des nouvelles possibilités économiques, lequel s'inscrit par ailleurs en opposition au schéma spatial de la ville ancienne[551]. Le projet al-Taḥrîr s'articule autour d'une vaste place rectangulaire très largement ouverte sur l'extérieur, située à la jonction entre la vieille ville et le quartier Bi'r al-'Azab. Celle-ci accueille, sur son pourtour, des bâtiments de plusieurs étages construits en béton sur le modèle de l'architecture fonctionnelle cairote des années 1960 (Maréchaux, 1980 ; Arnaud, 1995) [552], abritant des bureaux gouvernementaux, la Poste et la Banque centrale, une école, quelques sociétés internationales, ainsi que quelques appartements, commerces et services anomaux (librairies, boutiques d'orfèvres, cabinets d'affaires et de médecins, etc.)[553]. Ces fonctions constituent des signes urbains forts, symboles laïcs, fonctionnels et modernes, qui prennent le pas sur les éléments constituants de l'urbanité traditionnelle. Dans son diplôme d'architecture, P.

[551] D'après R.-B. Serjeant et R. Lewcock (1983), cet ensemble architectural constitue même un « corps étranger » dans la ville.

[552] J.L. Arnaud (1995 : 172) décrit avec précision l'architecture de ces immeubles d'habitat et de bureaux : « Il s'agit le plus souvent de bâtiments de trois ou quatre niveaux et de cinq travées en façade. Ils comptent deux logements situés de part et d'autre d'une cage d'escalier centrale par étage. La façade de ces immeubles est composée autour d'un motif vertical de béton qui correspond à l'escalier. Deux séries de balcons occupent les travées extrêmes de chaque immeuble. Chaque logement est organisé autour d'une pièce centrale (la *ṣâla*) qui distribue les autres pièces. Ces bâtiments, dont le modèle a été imposé par l'État, correspondaient à une demande politique plutôt qu'à la nécessité de résoudre un problème de logement ».

[553] Cf. Fig. 87 & 88, p. 357.

Maréchaux (1980 : 40) décrit les différents modes d'occupation de cette vaste place centrale, qui s'inscrivent également en rupture avec les sociabilités d'usage dans la vieille ville : « La place avec son kiosque pompeusement appelé *casino*, réfugié au milieu de la circulation automobile dans un espace grillagé protégeant quelques plantes poussiéreuses où l'on débite thé ou sodas aux oisifs. À coté les photo-stoppeurs vous tirent le portrait parmi les fleurs en plastique montées sur une bicyclette casée entre les taxis-motos ou autos où l'on s'entasse. Il y a le *Luna-Park* qui vient de fermer, le parking où l'on essaie de réfugier son véhicule dans la crainte de retrouver ses pneus dégonflés par les policiers soucieux de faire respecter les interdictions récentes de stationner le long des voies principales ». La place al-Taḥrîr, qui n'est finalement rien d'autre qu'un projet de centre moderne comme en ont vu s'édifier la plupart des villes arabes dès les premiers temps de la colonisation, demeure à Sanaa la principale – pour ne pas dire l'unique – marque de fabrique du gouvernement en matière d'aménagement de l'espace. Aujourd'hui, al-Taḥrîr a su se maintenir en tant que centre économique de Sanaa[554] (toutefois largement concurrencé par les pôles de développement périphériques). Il correspond, de plus, aux toutes premières expériences d'importation de styles, de fonctions et de modes de vie d'Égypte, mais aussi, plus largement, d'Occident, lesquelles ne cesseront de se multiplier jusqu'au milieu des années 2000. Les acteurs privés s'inspireront même de l'aménagement de Maydân al-Taḥrîr dans l'utilisation qu'ils feront de l'espace des nouveaux quartiers périphériques. Pour résumer, la coopération politique entre le Yémen et l'Égypte, qui a largement dépassé le seul cadre des projets d'urbanisme[555], a laissé une trace indélébile à Sanaa, celle d'un nouveau centre « produit d'une modernisation, de l'implantation ou de la greffe de services et d'acteurs qui font partie plus ou moins précisément du système occidental, dans le cadre d'une certaine mondialisation », ainsi que l'avait également observé J.-C. David (1996 : 37) à Alep.

[554] La plupart des immeubles égyptiens sont aujourd'hui occupés par des bureaux, leurs attributs ayant d'ailleurs été rejetés par les constructeurs yéménites, dubitatifs quant à la pertinence du modèle de l'immeuble égyptien qui se donne à lire d'emblée comme un immeuble collectif (Arnaud, 1995).

[555] Soutien de Nasser aux Républicains (envoi de 70 000 hommes) au moment de la Révolution de 1962, aides au développement économique, diffusion du modèle culturel, etc.

Figure 87 : La place al-Taḥrîr à la fin des années 1960 (extrait de Burgat, 2004)

Figure 88 : La place al-Taḥrîr en 2006

La ville de Sanaa n'a, depuis lors, jamais plus été l'objet de réalisations de cette envergure. D'après A. al-Kabab (1991 : 158), d'autres projets ont pourtant été élaborés dès les années 1960-1970, sans qu'ils n'aient pu voir le jour, faute d'une politique générale de contrôle de l'urbanisation : « Although various sub-division and street plans were prepared by the Ministry of Public Works during this period these projects were not fully executed »[556]. Il faut attendre les années 1990 pour que les pouvoirs publics puissent à nouveau s'affirmer à travers des « gestes » architecturaux et urbanistiques forts. Ils jettent alors leur dévolu sur le quartier Ḥadda, au sud-ouest de la ville, qui attire, depuis plusieurs années déjà, des habitants fortunés qui s'y font construire des villas luxueuses. L'intervention du gouvernement se décline ici en deux types d'action : la construction d'une vaste cité résidentialo-administrative qui comprend des immeubles d'habitat collectif pour classes moyennes supérieures, des ministères et quelques autres administrations ; l'aménagement *ex nihilo* d'un quartier résidentiel (Ḥadda-Madîna) composé de villas individuelles construites quasiment à l'identique sur des lots viabilisés et séparés les uns des autres par un réseau de voies de desserte littéralement quadrillé. Si l'édification des villas a été assurée par des promoteurs et constructeurs privés, les pouvoirs publics (ministère des Biens communs – *al-Awqâf* – notamment) ont tenu à mettre à disposition[557] de cette population, représentative de la réussite socio-économique sanaanie, des terrains réglementaires qui présentent toutes les caractéristiques d'un quartier résidentiel moderne et bien équipé en services divers (réseaux de distribution d'eau, éclairage public, voies asphaltées, etc.)[558].

La production « officielle » d'un tel quartier résidentiel révèle deux faits : d'abord, la volonté des pouvoirs publics de montrer que Sanaa est en mesure d'assumer son tout nouveau rôle de capitale du Yémen unifié, en accueillant notamment les élites économiques venues de l'ex-Yémen du Sud et les hommes d'affaires locaux, hauts fonctionnaires, officiers militaires, etc., dans un espace projeté et conçu spécialement pour eux à partir d'un plan d'urbanisme digne de ce nom ; ensuite, leur souhait de contribuer à faire émerger dans cette ville – ou du moins dans sa périphérie méridionale – un nouveau mode d'habiter, qui répond aux préconisations du *Master Plan* de 1978 en termes de sectorisation fonctionnelle – éloignement des zones résidentielles des zones commerciales et industrielles – et qui se différencie de l'habitat traditionnel et du logement collectif « à l'égyptienne », tant dans l'organisation générale, régulière et aérée, que dans les valeurs sociales qu'il véhicule.

---

[556] « Malgré la conception à cette époque de plusieurs subdivisions et plans de rue par le ministère des Travaux publics, ces projets n'ont pas entièrement été mis en œuvre ».

[557] À l'aide de prix incitatifs notamment.

[558] Cf. Fig. 89 & 90, p. 360.

L'aménagement de Ḥadda-Madîna, qui repose sur une mise en commun des exigences des planificateurs (ici, le ministère des Travaux publics) et des intérêts des constructeurs/habitants, représente à l'échelle de la ville, comme l'a indiqué F. Navez-Bouchanine (1988, 2002 : 282) dans un article sur l'appropriation de l'espace dans les quartiers résidentiels « de luxe » au Maroc (Souissi à Rabat, Anfa à Casablanca, Plaisance à Meknès, etc.), « l'expression la plus achevée du modèle dit 'occidental' »[559]. On comprend donc que c'est ce désir d'occidentalisation – autrement dit, l'augmentation des références exogènes dans la culture urbaine des individus suite à l'inscription de la ville dans la mondialisation – qui a incité le gouvernement à mener à terme le projet de Ḥadda-Madîna (alors que la plupart des autres projets urbanistiques ont avorté), comme pour hisser Sanaa au rang des grandes métropoles. Mais alors que, dans les autres grandes villes arabes, l'essentiel des réalisations urbanistiques dans les quartiers périphériques est marqué par ce modèle d'habitat, les pouvoirs publics yéménites n'ont pas renouvelé l'expérience. Les problèmes intrinsèques à la gouvernance locale et la lutte contre le lotissement informel des terres (que ce soit pour la construction d'une villa ou d'une maison en béton par les habitants les plus pauvres), laquelle mobilise les pouvoirs publics, ne l'auront sans doute pas permis.

Plus généralement, il faut souligner le faible champ des interventions des acteurs publics, réduits à la rénovation sous prétexte de modernisation économique (al-Taḥrîr) et à l'habitat des classes sociales aisées (Ḥadda-Madîna). C'est un signe supplémentaire de leur impuissance à gérer le développement urbain et, plus précisément, les espaces où s'organisent l'activité commerçante et les sociabilités. Les autorités gouvernementales et municipales ne parviennent effectivement pas à imposer des principes urbanistiques modernes sur les logiques spontanées d'urbanisation à partir des souks. Les responsables du Secrétariat de la capitale semblent pourtant vouloir poursuivre dans cette voie, mais leurs discours ne parviennent pas à dissimuler leur inaction.

[559] L'auteur précise qu'il est insensé de vouloir positionner l'habiter actuel entre des modèles de références « traditionnels » et occidentaux, eu égard aux nombreux éléments convergents, traduisant un fonds culturel commun, qui apparaissent dans les modes d'appropriation de l'espace (*op. cit.*).

Figure 89 : Villa du quartier Ḥadda-Madîna 1

Figure 90 : Villa du quartier Ḥadda-Madîna 2

3. Le pouvoir municipal en question(s)

Depuis 1983, la gestion de la ville est sous la responsabilité du Secrétariat de la capitale, institution issue des lois de décentralisation. Malgré ses nombreuses attributions officielles, il n'a jusqu'à présent pas été en mesure de porter un projet pour l'agglomération de Sanaa, ni même un projet d'aménagement à l'échelle d'un quartier – l'institution a d'ailleurs été écartée de la réalisation de Ḥadda-Madîna, pourtant postérieure à sa création. Les raisons de cette « impuissance » ont été avancées précédemment[560]. N'y a-t-il pas cependant, dans le discours des responsables de cette institution – qui révèle leur vision actuelle de l'aménagement urbain et les stratégies à adopter –, d'autres éléments expliquant le rôle mineur qu'ils jouent dans la production urbaine ? Bien que des divergences les caractérisent, les positions des deux derniers responsables du Secrétariat de la capitale semblent relativement désaccordées aux réalités contemporaines, notamment lorsqu'il s'agit de prendre en considération les recompositions actuelles dans les quartiers périphériques en développement[561].

Les propos de ces hauts fonctionnaires, qui embrassent à eux deux presque dix ans de gestion urbaine, résonnent comme un aveu de leur impuissance ; c'est le point de convergence que nous retenons en tout premier lieu. La lourdeur de la tâche qui incombe au Secrétaire général du Secrétariat de la capitale est systématiquement soulignée, tout comme la complexité de donner une orientation politique générale au développement urbain. « *Je suis parti avant de trouver la solution* », reconnaît al-Kuḥlânî avec beaucoup de défaitisme, totalement désarmé par la multitude de fonctions représentées à Sanaa – « *culturelle, administrative, industrielle, commerciale, etc.* » –, comme si la cohabitation n'était pas envisageable dans une capitale moderne. Al-Shu'aibî reconnaît quant à lui, à demi-mot, la difficulté que rencontre l'institution à agir dans l'immédiat, à planifier des interventions imminentes : « *Tous les programmes que nous mettons en œuvre aujourd'hui, toutes les réflexions que nous menons, verrons le jour dans vingt ou vingt-cinq ans* » affirme-t-il, maquillant ainsi son aveu d'impuissance avec des propos donnant l'impression qu'il a assimilé le caractère prospectif de la planification urbaine ; ceci révèle malgré tout une certaine maîtrise de la rhétorique aménagiste.

En deuxième lieu, nous avons été frappé par la manière dont les directeurs du Secrétariat de la capitale semblent favoriser la vieille ville par rapport au reste de l'agglomération, alors que, rappelons-le, une organisation spécifique (GOPHCY) est en charge de sa gestion. Al-Kuḥlânî est, dans ce domaine, le plus explicite. Les références à la

---

[560] Voir Ch. 3, II, A et *supra*.

[561] Ces lignes sont le fruit d'un analyse croisée des entretiens réalisés avec M. al-Kuḥlânî, secrétaire général du Secrétariat de la capitale entre 1999 et 2005, à Aden en août 2006, et M. al-Shu'aibî, qui assume la même fonction depuis 2005, dans son bureau de Sanaa en septembre 2006.

vieille ville sont récurrentes dans son discours ; Sanaa y est essentiellement réduite à son périmètre de sauvegarde. Tandis que nous l'interrogions sur le bilan qu'il dresse de son mandat à la tête de l'institution, il rétorqua aussitôt : *« Sanaa est une ville très importante car très ancienne (...). Elle a besoin de règles pour être conservée telle qu'elle est »*. L'impératif de préservation l'emporte donc largement sur les autres priorités de l'aménagement de la capitale. De même, lorsque, nous avons interrogé al-Shu'aibî sur les missions actuelles de l'institution, il évoqua d'abord la protection de la vieille ville, avant que nous ne l'ayons personnellement invité à se pencher sur « le reste » de l'agglomération[562]. Dans un article récent (Stadnicki, 2010), nous avons montré que ce favoritisme des acteurs politiques à l'égard de la vieille ville était en partie responsable des incohérences en termes de hiérarchisation des priorités politiques et, par là-même, du « détournement » des autorités yéménites des enjeux actuels de l'urbanisation de Sanaa. On comprend aisément, précisions-nous, que pour les pouvoirs en place, qui appartiennent à un système politique à la conquête de crédibilité, l'enjeu de « vitrine » que représente la sauvegarde de la vieille ville l'emporte sur celui de la régulation sociale et politique des quartiers *extra muros*, impliquant seulement quelques acteurs de l'administration territoriale.

Force est de constater aussi, dans le discours des deux hauts fonctionnaires, le recours systématique à une rhétorique de l'anecdote lorsqu'il s'agit de justifier l'action générale du Secrétariat de la capitale. Questionnés sur les opérations majeures engagées au cours de leurs mandats respectifs, les directeurs dressent une liste de quelques chantiers relativement symboliques, pour ne pas dire accessoires, effectués sous leur responsabilité. Al-Kuḥlânî nous a ainsi fièrement annoncé être à l'origine de la plantation de *« 5000 arbres sur les grandes artères de la ville »*, mais aussi d'actions de sensibilisation de la population à l'environnement pour ne pas *« arracher ou dégrader les plantations »*. Mais pas un mot sur la pollution atmosphérique ou l'affaissement des nappes phréatiques, problèmes environnementaux admis pourtant par tous et qui requièrent des mesures d'urgence. L'inventaire se poursuit au fil des entretiens, avec la mention, faite par les deux fonctionnaires, du projet de construction d'une dizaine d'autoponts sur les principaux carrefours routiers, « mesurettes » au regard des dysfonctionnements qui touchent l'ensemble du système de transport (déréglementation, congestion, etc.). Si les problèmes fondamentaux en matière d'environnement ou de circulation semblent pris en compte par al-Kuḥlânî et son successeur, comme le montre la totalité des interviews qu'ils nous ont accordés, les réponses qu'ils leur apportent relèvent systématiquement de l'anecdotique, de l'ornementation. Les résultats, rapidement visibles, constituent

[562] L'occultation des banlieues par l'administration municipale n'est pas un phénomène d'une grande rareté dans les capitales des pays en développement. B. Hourcade (1997) nous apprend ainsi que l'annuaire statistique de la province de Téhéran ne cite aucune des villes de la banlieue de la capitale iranienne, alors que certaines (Eslâmshahr, Mehrshahr) contiennent près de 200 000 habitants chacune.

néanmoins les signatures des différentes équipes dirigeantes dont elles pourront se targuer des années durant. Mais l'arbre ne parvient pas toujours à cacher la forêt. Les problèmes ne semblent pas être attaqués par leur cœur et les actions sont souvent menées en surface seulement.

Il est intéressant de voir, par ailleurs, que les Secrétaires généraux de l'institution n'hésitent pas à faire la promotion de nouveaux modes de faire en matière de gouvernance, qui s'inscrivent dans un processus d'internationalisation et d'homogénéisation des pratiques politiques à l'échelle des agglomérations. Ils font ainsi montre d'une bonne connaissance de ce qui a récemment été regroupé et médiatisé sous l'appellation *best practices*. Ils tiennent donc volontiers un discours « dans l'air du temps » sur les différentes manières de gérer la complexité urbaine. Les propos d'al-Shu'aibî sur la protection de l'environnement sont ainsi largement imprégnés de la doxa internationale. Il insiste à deux reprises sur la nécessité de créer une *« green belt »* à Sanaa, *« comme cela se fait ailleurs »*. L'importance qu'il semble ensuite accorder à la participation des habitants aux décisions politiques est tout aussi significative : *« Il faut demander aux habitants ce qu'ils veulent (...). La ville décidera elle-même de son avenir »*. Nous avons cependant déjà montré l'écart qui existait entre les intentions des gouvernants en matière de participation et les réalisations effectives sur le terrain[563]. La création d'une ceinture verte autour de Sanaa, alors que les terrains vierges de constructions se font de plus en plus rares et que le chantier de la nouvelle grande rocade est aujourd'hui bien avancé, paraît, elle aussi, illusoire. Il semblerait alors que les décideurs (nationaux et internationaux), sans vérifier la conformité des « bonnes pratiques » avec les particularités du contexte local, expriment, comme le disent très bien F. Navez-Bouchanine et L. Valladares (2007 : 10), une « croyance dans un savoir-faire méthodologique qui générerait des apprentissages salvateurs pour faire face à la crise de gestion dans le développement urbain ».

La circulation de ce « savoir-faire » s'effectue notamment grâce au rôle diffuseur des organisations internationales, auxquelles nos deux interlocuteurs font d'ailleurs de nombreuses allusions, quitte à s'en remettre totalement à elles plutôt que d'avoir à se prononcer sur une quelconque stratégie qui émergerait de façon autonome. Al-Shu'aibî s'est ainsi montré serein depuis qu'il a fait appel à l'organisation *Cities Alliance* pour l'assister dans l'élaboration d'un *City Development Strategy*[564], censé l'aider à *« voir exactement quelle est la vision à adopter pour les vingt prochaines années »*, en cadrant le développement économique et les objectifs environnementaux, en réduisant la pauvreté et en augmentant la capacité du Secrétariat de la capitale à mener une politique globale

[563] Ch. 3, II, C.
[564] Budget total : 386 100 $.

de planification, selon les termes de l'organisation[565]. Al-Kuḥlânî n'a pas non plus manqué d'évoquer les nombreux *« ateliers »* qu'il a organisés en collaboration avec la Banque mondiale en vue de la préparation du nouveau *Master Plan*, lequel n'avait toujours pas été finalisé à son départ de Sanaa, comme il l'a lui-même précédemment rappelé[566]. S'il ressort des discours des deux hauts fonctionnaires une assez franche réappropriation des modèles idéologiques dominants et des modes de faire politiques, ces derniers traduisent une conception relativement lacunaire de la méthodologie à appliquer sur le terrain, terrain dont les originalités échappent d'ailleurs parfois aux organisations internationales (Navez-Bouchanine, Valladares, 2007). On peut ainsi plus facilement comprendre pourquoi al-Kuḥlânî et al-Shu'aibî se réfugient derrière la présence de ces organisations, *Cities Alliance* et Banque mondiale entre autres, au risque de s'en rendre excessivement dépendants. La manière dont al-Shu'aibî renvoie ses réponses (aux questions que nous lui avons posées sur l'évolution concrète du développement urbain) au contenu du *City Development Strategy* qui, au moment de l'entretien, n'était pas encore véritablement établi, le confirme. Dépendant, le Secrétariat de la capitale l'est également à l'égard de l'aide au développement. Nous retiendrons la réaction d'al-Shu'aibî, qui mentionna avant toute chose le programme de la coopération suisse pour la récupération des eaux de pluie lorsque nous l'interrogions sur l'actualité des projets portés à Sanaa en 2006. La diffusion des *best practices* par les organisations internationales et l'assistance technique offerte par l'aide au développement risquent finalement de rendre le Secrétariat de la capitale dépendant de modes de faire importés et d'empêcher que cette institution ne soit à l'initiative d'un projet de développement personnalisé construit par les acteurs locaux, à partir des enjeux locaux.

Enfin, les deux responsables successifs du Secrétariat de la capitale semblent fermer les yeux sur les dynamiques actuelles qui touchent les espaces périphériques de la ville. Leurs propos interpellent, non seulement parce qu'ils déconsidèrent souvent les quartiers d'origine spontanée habités par les familles modestes, mais surtout parce qu'ils s'inscrivent dans la négation de la dynamique d'ensemble qui touche çà et là ces mêmes quartiers, leur participation à l'économie urbaine, bref, leur recentrage actuel dans l'agglomération. Cette attitude révèle un penchant des acteurs politiques locaux pour la catégorisation des espaces habités de la ville. Les quartiers qui seraient apparus, non pas hors plans d'aménagement (ceux-là n'étant jamais véritablement entrés en vigueur à Sanaa), mais en marge du marché foncier et des réglementations officielles, mais aussi les quartiers dont la dynamique marchande n'a pu être refrénée ou contrôlée, ne représentent ainsi pas, d'après nos interlocuteurs, un enjeu majeur du développement de

[565] Cf. citiesalliance.org.
[566] Cf. Ch. 5, I, A, 1.

la ville. *« Nous ne voulons pas les* [les banlieues créées par les migrants d'origine rurale] *intégrer. Nous voulons qu'ils* [les migrants et les nouveaux arrivants] *rentrent chez eux ! »* Cette phrase, prononcée sur un ton volontairement provocateur par al-Shu'aibî au cours de l'entretien qu'il nous a accordé, en atteste. Tout laisse à penser, dans le discours des hauts fonctionnaires et notamment dans celui d'al-Shu'aibî, que ces espaces gangrènent le développement de la ville et qu'ils sont condamnés à évoluer à la marge spatiale autant que sociale de celle-ci. Or, il convient de rappeler que certains de ces quartiers sont en mesure, par le jeu des réseaux économiques et sociaux et sous l'effet de la poussée de l'urbanisation notamment, de changer pour devenir des « zones consolidées très denses de la ville », comme le prévoit entre autres C.-C. Petropoulou (2007) dans son essai de « définition dynamique » des quartiers d'origine spontanée des pays en développement. Rien, dans le discours des gouvernants, ne semble abonder dans le sens du changement, en ce qui concerne ces espaces. Quand l'un d'eux, en l'occurrence Ḥizyaz, est évoqué par al-Shu'aibî, c'est seulement dans le but de nous faire part du projet d'y créer un lieu de stockage/recyclage des déchets. Plus largement, l'ensemble de ces quartiers fait partie de ce que les hauts fonctionnaires nomment *« l'extérieur »* (*khârij*), un extérieur vers lequel il faudrait indifféremment refouler *« activités nuisibles, marchés et véhicules motorisés »*. Quant à al-Kuḥlânî, il affiche une position plus nuancée, évoquant les propositions des experts Berger et Kampsax, faites dans le *Master Plan* de 1978, de créer des *« centres secondaires »* à Ḥaṣaba et Shumayla. Pourtant, les acteurs privés et les habitants ne semblent pas avoir attendu que les politiques attestent officiellement de leur création pour s'y installer. Aujourd'hui, Ḥaṣaba et Shumayla ne sont plus vraiment « secondaires » dans l'organisation générale de la ville[567]. Aucune mention n'est par contre faite par nos interviewés des pôles qui ont émergé au-delà des deux quartiers susmentionnés. À l'inverse, c'est la place al-Taḥrîr qui semble être restée au cœur de leurs préoccupations, qui ne sont d'ailleurs autres que celles de l'UNESCO qui préconise de lui restaurer sa fonction « perdue » d'espace public (Nardella, 2004). Al-Kuḥlânî et al-Shu'aibî débordent donc de bonnes intentions, l'un affirmant qu'al-Taḥrîr est *« à gérer en priorité. Des études sont actuellement menées avec la coopération hollandaise. La ville s'étend de plus en plus mais le centre est toujours al-Taḥrîr. L'idée est de faire d'al-Taḥrîr la porte vers la vieille ville. Il faut donc ouvrir la place, contrairement à ce qui a été fait avec les barrières qui ont été posées de part et d'autre de la rue 'Abd al-Mugnî, créer un parking souterrain sous la place pour libérer la circulation piétonnière, favoriser l'accès à la vieille ville »* ; l'autre ajoute qu'il faudrait *« changer cet endroit pour qu'il devienne vraiment attractif, interdire les voitures, accueillir des cafés, supprimer les autres activités commerciales. Cette place va devenir un espace public. Ce sera une très grande place. Nous sommes en train d'en faire l'étude »*. Nous comprenons que l'ordre du jour soit à la

[567] Cf. Ch. 4, I, A & B.

réaffirmation de la centralité originelle de Sanaa, en fonction des tendances de l'aménagement urbain véhiculées par les organisations internationales, mais nous ne pouvons que relever le manque d'investissement, ne serait-ce que discursif, des responsables du Secrétariat de la capitale sur les espaces périphériques émergents et largement polarisants, comme en témoigne cet ultime extrait du dialogue que nous avons pu instaurer avec al-Shu'aibî. L'échange, qui a des allures de « dialogue de sourds », montre par ailleurs le refus du fonctionnaire de se prononcer sur une configuration spatiale pourtant aisément observable et la manière avec laquelle il parvient à se dédouaner en invoquant le recours à un schéma directeur qui détiendrait les réponses à nos questions, schéma qui, comme nous le savons, revêt tous les attributs d'une arlésienne depuis bientôt trente ans :

- « Pensez-vous que certains lieux de la périphérie puissent devenir de nouveaux pôles de développement ? »
- « *Le Master Plan le dira.* »
- « Lesquels, par exemple ? »
- « *Le Master Plan dira quelles parties de la ville doivent être développées et où s'installent les communautés qui viennent du Sud et des autres régions du Yémen.* »
- « La ville pourrait-elle être réorganisée en fonction des ces nouveaux pôles ? »
- « *Le Master Plan le dira* »

B. Saisir les opportunités : les pouvoirs publics en marche vers les périphéries urbaines

Mis à part la réalisation *ex nihilo* de deux projets d'aménagement « modernes », al-Taḥrîr et Ḥadda-Madîna – qui furent tour à tour de réelles expériences de centralités planifiées, l'une guidée par des objectifs économiques et l'autre par un principe de renouvellement des modes d'habiter dans la ville, mais tous deux par une volonté indiscutable de rompre avec l'héritage architectural et urbain –, les acteurs publics locaux n'ont pas été les instigateurs d'une politique de renforcement des nouveaux quartiers dynamiques en périphérie. Leur difficulté à élaborer une stratégie municipale à long terme, mais aussi leur fragilité structurelle[568], l'expliquent aisément. Pour autant, par un certain nombre d'actions variées, affectant tantôt les infrastructures, tantôt l'image des lieux, mais aussi par une attitude sur le terrain face aux espaces produits par les acteurs privés, plus difficilement décelable, parfois attentiste, souvent opportuniste, les acteurs

[568] Cf. Ch. 3, II, A.

publics ont eux aussi contribué, de manière « indirecte » pourrait-on dire[569], à la mise en place d'une structure urbaine multipolaire.

1. *L'affirmation actuelle des logiques opportunistes : laisser-faire et « urbanisme de rattrapage »*

En matière de production foncière, le laisser-faire ou ce que L. Nzuzi (1989) nomme « l'urbanisme de débrouillardise » est très répandu, nous le savons, dans les sociétés urbaines du monde en développement. Cela se traduit par une attitude relativement passive de l'administration face à la progression de l'urbanisation et au lotissement des terres. Cette passivité s'impose généralement de fait, les acteurs publics, déstabilisés par la forte croissance démographique et par l'absence d'instruments de planification appropriés, ne parvenant pas à limiter l'auto-construction et à contrôler la vente « en direct » des terrains. Mais elle peut aussi parfois constituer une part intégrante de la « stratégie » des acteurs municipaux et étatiques, autrement dit presque une tactique politique[570]. Il semblerait que le cas sanaani s'inscrive dans ce cas de figure. À la phase attentiste et passive des pouvoirs publics face à l'urbanisation spontanée des terres périphériques de la ville succède généralement un paquet de mesures visant finalement à « faire avec » ces nouveaux quartiers qui guident en quelque sorte les lignes de développement de la capitale et par là-même l'action des pouvoirs publics. Les projets de destruction sont ainsi rapidement abandonnés au profit d'un « urbanisme de rattrapage » (construction d'équipements routiers, apport ponctuel de services urbains, etc.), soit une pratique également observée par E. Ravalet et E. Bueno Cevada (2007) dans leur étude du système de transport collectif à Niamey et à Puebla. Le transfert tardif, voire hasardeux, de compétences de l'État vers les collectivités locales en serait, d'après les auteurs, en partie responsable, en plus des causes citées précédemment.

À Sanaa, l'exemple de Madhbaḥ illustre bien ce type de pratiques. Le quartier a été édifié en quelques semaines entre 1991 et 1992 par des rapatriés d'Arabie Saoudite. D'après l'ancien ministre du Logement, 480 maisons auraient été construites en une seule nuit sur des terrains appartenant au gouvernement, à proximité d'un souk (Touber,

---

[569] Nous ne pouvons faire ici l'économie de la référence aux travaux d'A. Reynaud (1981) sur ce qu'il nomme la « justice socio-spatiale ». L'auteur évoque le « rôle indirect des pouvoirs publics » dans cette « justice » qui consiste à atténuer les inégalités entre centre et périphérie, en faisant par exemple en sorte qu'une périphérie « délaissée » accède au stade de périphérie « intégrée ». Par « rôle indirect », l'auteur entend les différentes mesures incitatives ou au contraire contraignantes, encourageant ou dissuadant les entreprises de s'installer à certains endroits. Bien que les actions menées par les pouvoirs publics yéménites soient moins volontaristes que celles conduites par le gouvernement français dans le cadre d'une politique d'aménagement du territoire et analysées par A. Reynaud, elles reposent néanmoins sur un souci d'intégration des installations périphériques au reste de la ville (le centre).

[570] P. Melé (1996), qui a étudié le rôle de l'action publique dans la dynamique des centres-villes au Mexique, explique que le « laisser-faire » n'est pas la négation de la présence publique mais bien un type particulier du traitement des espaces par les pouvoirs publics.

2004). Ḥârat al-Layl (quartier de la nuit) se compose de maisons en béton bâties à flanc de colline, sur un environnement peu propice rappelant les implantations villageoises. La destruction de ce quartier a été envisagée dès le lendemain matin par le gouvernement, mais l'idée fut vite abandonnée, les habitants invoquant les principes de la loi islamique (*al-Sharî'a*) qui interdit aux individus de pénétrer sans autorisation dans un foyer occupé par des femmes et des enfants.

Si les tentatives d'éradication ne sont donc pratiquement jamais entreprises, les campagnes d'amélioration de l'habitat des quartiers non réglementaires ne sont pas non plus habituelles. Ces zones d'habitat, il est vrai, résultat du long savoir-faire des bâtisseurs yéménites, construites « en dur » sur des sites souvent peu propices à l'urbanisation (flancs de colline, zones inondables), constituent un tissu difficilement modifiable. Toutefois, la période de laisser-faire se solde bien souvent par deux types d'actions. D'une part, devant le fait accompli et l'impossibilité de procéder à des déguerpissements, les pouvoirs sont parfois contraints de « tolérer » en amenant certains services tels que l'électricité. D'autre part, comme pour changer au plus vite l'image de ces lieux et tirer avantage de leur localisation, les autorités municipales choisissent d'intervenir sur les abords immédiats de ces quartiers, dans un but qu'A. Vant (1986 : 19) nomme de manière générale une « perspective d'invisibilisation » des constructions originelles. Cette logique démontre l'existence d'une volonté des acteurs publics d'imposer un ordre contredit par les quartiers populaires auto-construits. À Madhbaḥ, une voie express borde ainsi le quartier, ornée d'un rond-point surmonté d'une sculpture monumentale. De même, un lot de services emblématiques de la ville moderne (école du campus universitaire, antenne du ministère de la Justice, etc.) a récemment été implanté sur les franges du quartier. Ces actions, ne visant ni à la réhabilitation à proprement parler des structures d'habitat ni à l'intégration immédiate des populations de ce quartier, contribuent pourtant à l'accentuation d'un phénomène de désenclavement général de ce secteur de l'agglomération.

Dès lors, n'est-il pas plus aisé pour une administration territoriale, dont on connaît les nombreux problèmes de structure et de stratégie, d'organiser quelques actions ponctuelles, tantôt de légalisation, tantôt d'« invisibilisation », sur un espace déjà bâti, plutôt que d'en envisager la destruction pour motif de non-conformité avec un hypothétique schéma directeur, destruction qui impliquerait par ailleurs de repenser de « A à Z » l'aménagement dudit site ? C'est en tout cas ce que nous pouvons supposer après avoir enquêté dans ces espaces périphériques. Les équipes d'experts des différents ministères (Travaux Publics, Habitat) et du Secrétariat de la capitale élaborent même des plans d'aménagement de quartier dans les espaces en proie à l'étalement urbain, après que les principales constructions y aient été édifiées. Ces plans, qui collent peu ou prou à l'approche moderne et standardisée de l'aménagement d'îlots d'habitation – autre

illustration de l'influence des organisations internationales dans les politiques locales –, se sont vite révélés inopérants en raison de l'absence d'informations fiables concernant les titres de propriétés, les baux, etc. La mise en œuvre de ces plans de quartier constitue l'un des principaux volets de la loi de planification urbaine de 1995 qui encourageait les propriétaires terriens à céder une petite partie de leurs biens pour permettre l'équipement et l'apport de services divers, en échange de quoi leurs terrains seraient « restructurés » et réévalués par la présence de ces services (Varanda, 1994). Pas un propriétaire n'a accepté de céder une part de ses terres au gouvernement et la loi de 1995 n'a jamais pu être appliquée, ce qui explique notamment le retard que présentent la plupart des quartiers en matière de services urbains (eau, voirie et électricité). Cette tentative malheureuse de réajustement territorial révèle plus largement, outre la crise de confiance qui s'instaure entre les habitants et le pouvoir, l'échec des mesures de contrôle de l'urbanisation, lequel s'explique à la fois par leur inadaptation au contexte local et par l'exclusion des acteurs publics du jeu spéculatif qui s'avère particulièrement vigoureux dans les nouveaux quartiers de Sanaa.

L'entretien que nous a accordé 'Abd al-Malik 'Alî 'Azzân, qui est l'un des rares ingénieurs spécialisés dans la planification urbaine vivant à Sanaa et travaillant pour le compte du GOPHCY, illustre bien toute la complexité du choix du laisser-faire dans les nouveaux quartiers : acceptation de la fatalité, manque de volonté politique, recours plus « confortable » à l'urbanisme de rattrapage (légalisation *in extremis*) ou à l'invisibilisation. *« Lorsque les gens sont arrivés des campagnes, le prix des terrains n'était pas très élevé mais on a réalisé peu de temps après qu'il était très difficile et très couteux d'amener infrastructures et services urbains dans ces quartiers d'habitat spontané peu accessibles »*, dit l'ingénieur avant de poursuivre : *« On peut encore agir mais la décision doit émaner d'en haut, des acteurs politiques. C'est une décision qui coûte d'ailleurs beaucoup d'argent. Il faut aller proposer une solution de relogement décente aux habitants des maisons les plus critiques »*. La solution paraît simple. Est-elle encore seulement réalisable maintenant que ces quartiers d'habitat non réglementaire se sont dotés, pour la plupart, de certains services de base, d'équipements commerciaux, etc. ? 'Abd al-Malik 'Alî 'Azzân semble en relativiser lui-même la faisabilité en mentionnant quelques raisons qui ont poussé les acteurs publics à manifester leur action d'une autre manière : *« Ils* [les pouvoirs publics] *utilisent ces quartiers qui sont situés près des axes majeurs de circulation pour construire des bâtiments modernes (universités, grands commerces) qui n'ont aucune connexion avec les quartiers eux-mêmes »*.

Le laisser-faire a ainsi plusieurs fondements explicatifs et plusieurs sources de légitimation. Il n'en demeure pas moins que si le développement des nouveaux quartiers fut si fulgurant, c'est bien parce qu'il n'y a pas eu de politique répressive ou coercitive de destruction, d'éradication, d'expulsion. Le laisser-faire, dans ses diverses déclinaisons, attentiste et opportuniste (donc stratégique) principalement, se situe en quelque sorte à la

base du développement des quartiers périphériques, du moins du point de vue de la part des acteurs publics dans celui-ci.

2. Quelles stratégies d'intégration des quartiers périphériques ?

L'action des pouvoirs publics, ministères et Secrétariat de la capitale, a donc essentiellement consisté à renforcer les structures préconstituées de façon spontanée, plutôt que d'en concevoir de nouvelles. Il est entendu que la difficulté d'intervention sur ces tissus urbains construits « en dur » et peu praticables n'a pas encouragé l'éventualité de l'éradication. Mais l'explication réside aussi sans doute dans le fait que les quartiers d'habitat non réglementaire qui ont émergé depuis les années 1970, construits en des lieux stratégiques du futur développement de la ville et à proximité de souks, pouvaient être vecteurs d'une urbanisation plus générale et servir de base à certaines actions de modernisation, sans pour autant que cela ne passe par une régularisation du quartier originel, mais en favorisant, sur les abords immédiats, un phénomène de spéculation foncière et immobilière qui pouvait radicalement modifier l'image du quartier. C'est donc bien vers un opportunisme quasi stratégique que s'orientent les acteurs publics à Sanaa. Deux différents types d'action sont initiés dans ce sens par les autorités municipales. Elles contribuent, plus franchement qu'à travers la simple politique de laisser-faire, à renforcer la position centrale de certains quartiers périphériques dans l'agglomération. Par leurs effets perceptibles sur les pratiques et les représentations, nous serions tenté de parler, au sujet de ces différentes actions, de mesures de « démarginalisation ».

Le tracé du réseau viaire est l'une des premières et principales mesures ayant contribué à relier les quartiers nés sur les marges de la ville aux espaces centraux. Dans le contexte de faible engagement de l'État dans les affaires de la cité, le tracé des axes de circulation n'en constitue pas moins le principal axe d'intervention des pouvoirs publics. Officiellement, c'est le ministère des Transports, avec l'appui du Secrétariat de la capitale[571], qui élabore la politique générale de création des infrastructures, et c'est le ministère des Travaux publics qui la met en œuvre. Celle-ci se décompose en deux grandes étapes. Le réseau a d'abord été conçu en étoile pour desservir les différents villages périurbains et/ou souks périphériques du bassin de Sanaa, avant d'être complété, à partir des années 1970-1980 seulement, par un système de boulevards circulaires. Jusqu'à cette période et même un peu après, les voies routières furent fabriquées après que des zones d'habitat aient été édifiées entre le centre-ville et les différentes localités villageoises et/ou soukières, lesquelles se sont par la suite muées en quartiers à part

[571] Faute de répartition précise des attributions, la relation entre ces deux institutions vire parfois au conflit, chacun des responsables reprochant aux autres de « marcher sur leurs plates-bandes » (cf. Ch. 3, II, B).

entière. La mise en place d'une véritable structure radiale du réseau routier accélère le développement de ces zones périphériques et permet aux activités commerciales de se déployer le long de chacun de ces axes, que l'on connaît aujourd'hui sous les noms de rue de Ta'izz, rue al-Zubayrî, rue Ḥadda, rue al-Maṭâr, etc. Quant aux voies secondaires, les consultants britanniques, auteurs du *Master Plan* de 1978, indiquent : « The design of the local road system usually reflects tracks and agricultural field boudaries and/or the desires of the land owners who can put pressure on the surveyors of the Municipal Office »[572] (*in* al-Kabab, 1991 : 165). Bien que ne répondant pas à une véritable planification, l'amélioration du réseau routier urbain stimule les activités économiques dans les espaces périphériques de la ville.

La rupture se situe donc en 1974, avec le lancement du chantier de la première ceinture périphérique de Sanaa, rue Dâyirî ou *Ring road*, qui forme un carré autour de l'actuel péricentre de la ville[573]. L'objectif de ce projet, qui apparaît comme « l'équivalent moderne de la muraille de Sanaa » (Varanda, 1994 : 193), est à la fois de cadrer le développement urbain et de redistribuer le trafic (qui s'avère rapidement à l'origine de forts encombrements) sur les axes radiaux susmentionnés. Mais l'augmentation constante du taux de motorisation de la population locale et la tendance généralisée à la construction d'habitations de part et d'autre du boulevard contredisent ce double projet. La bonne accessibilité des espaces traversés par le *Ring road* est même à l'origine de l'implantation d'activités économiques (commerces et services) sur son trajet. La réalisation du nouveau boulevard périphérique Sittîn dans les années 1990 est une réplique de ce projet, et il semble bien qu'il ait eu les mêmes effets[574]. Inspiré par les modes de faire internationaux, le ministre des Transports ordonne de mettre en œuvre un véritable « Ring road system » (Varanda, 1994 : 208). Le chantier du boulevard Sittîn fut ainsi l'un des plus importants jamais ouvert à Sanaa. Il relie Shumayla à la route de l'aéroport, en passant à proximité de 'Aṣir et au cœur de Madhbaḥ. Dix ans après sa réalisation, Sittîn ne constitue pas la nouvelle limite du Grand Sanaa, contrairement à la volonté gouvernementale, car, en plus d'avoir mis concrètement et matériellement en réseau la plupart des nouveaux quartiers périphériques, il leur a insufflé un dynamisme sans précédent, tout en entraînant la propagation zonale de l'équipement, autour de ces différents pôles, et linéaire, dans le prolongement des grands axes radiaux de la ville, à partir de leur intersection avec le boulevard. La mise en place d'un « Ring road system » ne s'en est pas moins poursuivie au milieu des années 2000, avec le lancement des travaux

[572] « L'agencement de la circulation routière locale épouse généralement les chemins, les délimitations des champs agricoles, et/ou le souhait des propriétaires, qui peuvent faire pression sur les experts du Secrétariat de la capitale ».

[573] Cf. Fig. 91, p. 372. Nous remercions Alain Bertaud de nous avoir autorisé à reproduire cette photographie.

[574] Cf. Fig. 92, p. 373.

d'une troisième rocade qui devrait contourner, par l'extérieur, les nouvelles centralités périphériques, comme le montre la réalisation du tronçon occidental en 2006, qui relie le sommet de Jabal 'Aṣir au pied du village Ḥadda[575]. Les travaux devraient se poursuivre vers le Sud-Est et vers le Nord. Une fois achevée, cette nouvelle rocade, moins conçue comme une ultime barrière au développement urbain que comme un moyen pour les transporteurs nationaux et internationaux de contourner Sanaa[576], constituera le point d'orgue du processus de structuration radio-concentrique du réseau de voies de communication.

Figure 91 : L'ingénieur-urbaniste français Alain Bertaud en train d'effectuer le relevé topographique pour le tracé du *Ring Road* à Sanaa, en 1971

[575] Cf. Fig. 93, p. 373.

[576] Dans l'entretien qu'il nous a accordé en 2006, al-Kuḥlânî a précisé quel était l'objectif de cette nouvelle rocade, tout en se disant être à l'initiative de ce projet : *« Il est nécessaire de créer des voies périphériques car Sanaa est au carrefour de tous les grands axes. Les gens qui viennent d'Arabie Saoudite ou de Ṣa'da et qui se rendent au sud du Yémen passent par le centre-ville. Tout comme ceux qui se rendent à Ma'rib ou dans le Jawf. Il faut qu'ils contournent la ville par un périphérique extérieur pour leur faire éviter le centre-ville ».*

Figure 92 : Boulevard Sittîn, entre ʻAṣir et Madhbaḥ

Figure 93 : Nouvelle rocade (inachevée en 2006) reliant les hauts de ʻAṣir au pied du village Ḥadda (ici sur la photo)

On assiste, dans un second temps, à l'investissement concret des pouvoirs publics dans certains des nouveaux quartiers périphériques, par le biais de la construction/délocalisation de bâtiments publics et représentations gouvernementales. Outre la présence des « antennes » du Secrétariat de la capitale et de certains bureaux des services techniques (eau, électricité) dans chacun des districts de la ville, qui est la conséquence des lois successives de décentralisation administrative, certains sièges de ministères se situent par exemple aujourd'hui dans les quartiers Ḥaṣaba et Ḥadda. Ce choix semble être le résultat d'une volonté politique de marquer du sceau officiel l'espace de ces quartiers qui se sont développés sans l'intervention ou presque des acteurs publics. On peut même y voir, par extrapolation, les signes d'une politique de valorisation de l'espace et de la mise en place d'une « stratégie d'image », qui constituent habituellement les piliers de l'action publique dans les espaces centraux (Melé, 1996). Il y a donc à travers ces différentes actions la preuve de la reconnaissance des potentialités de développement et de l'intensité des espaces périphériques, traités ici « à la manière » des espaces centraux[577].

Le quartier Ḥaṣaba est donc l'un des plus concernés par les implantations de bâtiments publics[578]. Qu'est-ce qui a bien pu motiver le gouvernement à y faire construire les ministères de l'Intérieur, de la Culture et de l'Administration locale, la Chambre de Commerce et d'Industrie, les bureaux de la principale agence de presse yéménite et le bureau du Cadastre ? L'impulsion semble avoir été donnée par le *Master Plan* de Berger et Kampsax qui recommandait que Ḥaṣaba soit appréhendé en tant que « centre secondaire ». Bien que ce schéma directeur n'ait pas été, comme nous l'avons déjà souligné, mis en œuvre dans sa globalité, il aura encouragé les pouvoirs publics à décentraliser certaines institutions. Le ministère de l'Intérieur s'installe en premier dans le quartier, en 1978. Vingt ans plus tard, un centre d'entraînement de la Police nationale ouvre ses portes à Ḥaṣaba, considéré comme *« un nouveau quartier administratif »* par l'un de ses directeurs actuels que nous avons rencontré en 2006. Durant cette période, les constructions de ministères se sont multipliées (Électricité et Télécommunications, en face du parc *al-Thawra*), tout comme les ouvertures de diverses agences gouvernementales, comme pour revendiquer une certaine officialisation du développement du quartier en général et des services en particulier. Concomitamment à l'arrivée de ces bâtiments, le souk et les habitations se sont développés massivement, ce qui a fait dire à al-Kuḥlânî, lors de l'entretien qu'il nous a accordé, que *« le projet de centre secondaire n'a pas pu voir le jour en raison de la forte auto-construction des lieux et du développement du souk, qui ont saturé l'espace »*,

[577] Ces actions contredisent en quelque sorte les discours des responsables du Secrétariat de la capitale qui négligent explicitement la question du développement des espaces périphériques (cf. Ch. 5, I, A, 3), ce qui prouve que la contradiction domine largement l'action publique locale.
[578] Cf. Ch. 4, I, B.

une citation qui montre assez clairement le peu de considération accordée aux initiatives privées, alors qu'elles ont pourtant puissamment contribué au renforcement de la centralité de Ḥaṣaba escompté par les consultants britanniques.

On observe une dynamique semblable à Ḥadda, bien que relativement plus récente. Dans les années 1980-1990, les ambassades et ministères quittent Bi'r al-'Azab pour s'installer le long de la rue Ḥadda, puis près des villas de Ḥadda-Madîna. Le quartier étant déjà au cœur d'un processus de différenciation socio-spatiale sans équivalent (construction de villas modernes, implantations d'entreprises internationales, etc.[579]), les pouvoirs publics jouent facilement le jeu de sa valorisation, en y édifiant certaines institutions motrices tel le ministère des Travaux publics. Ce dernier est d'ailleurs situé au centre d'une cité administrative dont l'aménagement, encore inachevé en 2006, fut planifié par le gouvernement. Affirmer la présence gouvernementale dans un espace à forte valeur (spatiale) ajoutée[580] est vraisemblablement une priorité pour les acteurs publics à qui semble échapper, par ailleurs, le contrôle de l'urbanisation.

Ces stratégies gouvernementales de valorisation de l'espace par l'apport de bâtiments/services officiels – qui sont en réalité des stratégies d'auto-valorisation par l'exploitation de la ressource territoriale, mais qui n'en contribuent pas moins à l'intégration de ces territoires aux circuits urbains officiels – sont bien souvent combinées à des actions de « cosmétique urbaine » qui touchent çà et là les espaces périphériques en exprimant l'intention des acteurs de les doter, à titre symbolique, d'une image urbaine telle que souhaite la véhiculer le pouvoir en place. La plantation d'arbres le long des rues principales, dont se targuait al-Kuḥlânî dans l'entretien qu'il nous a accordé, et la création de parcs et jardins ne sont-elles pas ainsi les mesures les plus parlantes de ce que F. Varanda (1994 : 196) appelle « beautification » ? L'auteur détaille ce concept qu'il illustre à partir de cas observés à Sanaa : « Another category is presented by the street sculptures seen at their best in the capital where they first appeared during the eighties. The few examples produced in the following decade reflect various tendencies, from free-form western-influenced monumental placemarkers to enlarged stone versions of objects in common use, such as the *jambiyya*. The later approach echoes that seen for instance in the cast concrete coffee pots in the road roundabouts of some Gulf States. The same can be said about forms, such as obelisks, supporting calligraphic exercises. In either case, the examples seen in Yemen place a strong emphasis on the display of skill required in fashioning the stone work as, for example, by cutting large stone chains out of a single

[579] Cf. Ch. 4, II, D.

[580] La valeur spatiale est, d'après M. Lussault (*in* Lévy, Lussault, 2003 : 973), « l'expression de la qualité des substances sociétales qu'un espace recèle (…). Certains espaces ont plus de valeur que d'autres et ce phénomène est très actif dans le processus de différenciation spatiale ».

bloc »[581]. Certains nouveaux quartiers périphériques ont précisément été le théâtre de ce type d'action. La sculpture monumentale placée sur le rond-point de Madhbaḥ, l'horloge géante de Ḥaṣaba et le pont piétonnier de Dâris ont en effet eu ce double effet de symboliser la présence des pouvoirs publics aux marges de la ville mais aussi de proposer un certain nombre de signatures « urbanistiques » modernes contredisant l'ordre imposé par les quartiers d'urbanisation spontanée[582]. Si ces « embellissements » peuvent s'apparenter à des opérations de camouflage, ils expriment malgré tout le souhait des pouvoirs publics de marquer visuellement les nouveaux espaces fortement fréquentés de la ville, ceux-là même qu'ils rechignent à traiter en profondeur.

3. Une politique de régulation sociale embryonnaire : la production de logements en périphérie

À partir des années 1970, le gouvernement programme la construction d'un certain nombre de logements collectifs dans les espaces périphériques de Sanaa. L'objectif, prôné notamment par des experts des Nations Unies au sein des ministères des Travaux publics et de l'Habitat, est de proposer une offre locative décente aux populations à bas revenus qui arrivent à Sanaa, mais, surtout, de cadrer l'expansion urbaine en limitant l'étalement des zones d'habitat non réglementaire[583]. Peu de projets verront finalement le jour. Au total, ces espaces résidentiels planifiés représentaient 5 000 unités d'habitation au début des années 1980 (Adams, 1983). Le complexe situé près de l'ambassade américaine et qui porte le nom de Madînat al-Ḥamdî, construit en 1981, reste l'exemple de référence[584]. Il comprend une dizaine d'immeubles et 500 logements environ pour lesquels le loyer était fixé à 20 000 riyals en 2006[585]. Ailleurs dans la ville, quelques immeubles ou regroupements d'immeubles conçus sur le même modèle ont également été construits, notamment dans l'actuelle couronne péricentrale. Le résultat n'est pas celui escompté par le gouvernement. Les nouveaux arrivants issus du monde

[581] « Une autre catégorie est figurée par les sculptures de rue, au mieux de leur image dans la capitale où celles-ci apparurent initialement dans le courant des années 1980. Les rares exemples produits au fil de la décennie suivante illustrent plusieurs tendances, depuis les repères urbains monumentaux d'influence occidentale et de forme libre jusqu'aux versions agrandies en pierre des objets d'usage commun, telle la *jambiyya*. Cette dernière approche reflète celle observée par exemple dans les pots à café de béton coulés sur les ronds-points de certains États du Golfe. Une remarque semblable est valable à propos de certaines formes, comme les obélisques, servant de support à des prouesses calligraphiques. Dans les deux cas, les exemples présents au Yémen mettent un accent fort sur la démonstration de la technique nécessaire au façonnement de la pierre en taillant par exemple de larges pans de pierre dans un bloc massif ».

[582] Cf. Ch. 6, III, B, 1.

[583] S. Jaglin (1993 : 58), à propos des lotissements construits dans les années 1980 dans la banlieue d'Ouagadougou, parle d'un « objectif politique affiché d'intégration par le haut des périphéries sous-administrées ». On peut voir, à travers la finalisation des programmes de logements sanaanis, un objectif similaire.

[584] Cf. Fig. 94, p. 377.

[585] Environ 80 euros.

rural semblent préférer à ces habitations standardisées l'accès à la propriété dans une maison familiale construite par leurs propres soins, dans un secteur où sont déjà installés des individus issus bien souvent de la même communauté villageoise ou familiale. Les jeunes des classes moyennes de Sanaa désireux de s'émanciper du foyer familial occupent alors prioritairement ces logements. Mais certains d'entre eux les abandonneront rapidement en prétextant le manque d'investissement de l'État dans l'entretien des bâtiments ou encore la médiocrité des services publics dans les secteurs dans lesquels ils ont été construits. Constat d'échec pour le gouvernement, ces différentes unités d'habitation n'ont donc pas engendré de résorption de l'habitat non réglementaire, comme ce fut par exemple partiellement le cas à Bagdad[586].

Figure 94 : Allées intérieures de Madînat al-Ḥamdî, au nord-est de Sanaa

[586] Le gouvernement irakien, après avoir « compris que la construction directe par les pouvoirs publics ne pouvait résoudre rapidement et radicalement le problème de la résorption des *saraïef* et des *akwakh* [noms donnés aux habitations précaires des quartiers périphériques de Bagdad] » (Sethom, 1984 : 387), décide, dans les années 1960, une grande opération d'aménagement des quartiers populaires. Il distribue gratuitement ou à un prix symbolique des lots de 80 à 100 mètres carrés aux habitants des secteurs d'habitat non réglementaire. Les bénéficiaires y font alors eux-mêmes construire un petit logement en briques de deux à trois pièces en moyenne. L'État s'engage quant à lui à équiper en eau et électricité chacune de ces habitations. H. Sethom (1984), dont certaines des prises de position baathistes doivent nous inciter à beaucoup de vigilance, explique ainsi que ce type de programme a permis de faire disparaître la plupart des habitations précaires préexistantes, sans pour autant absorber tous les immigrants issus de l'exode rural qui prennent la place des vieux Bagdadis dans les quartiers anciens.

À Sanaa, où il n'y a ni grande opération d'aménagement des quartiers populaires, comme à Bagdad par exemple, ni opérations de réhabilitation des quartiers d'habitat non réglementaire, fréquentes notamment dans les villes maghrébines, les quelques programmes publics de lotissements pour populations à faibles revenus des années 1980 apparaissent tout juste comme une action de régulation sociale[587]. Il est entendu que les programmes publics de logement n'ont pas été élaborés en vue d'intégrer socialement les habitants des quartiers populaires. Ils illustrent cependant la volonté du gouvernement (et celle de la Banque Mondiale et des Nations Unies) d'améliorer les conditions de vie des habitants les plus démunis et de réduire certains dysfonctionnements qui touchent plus généralement le secteur du logement (intense spéculation sur les terrains, auto-construction, etc.). Ils confèrent par ailleurs aux espaces dans lesquels ils sont construits une fonction résidentielle plus immédiatement visible que celle assurée par les habitations non réglementaires qui sont le plus souvent mises à l'écart des axes de circulations. Ils sont en cela un facteur supplémentaire de développement composite des espaces périphériques de Sanaa.

Après n'avoir jeté que les bases d'une politique de régulation sociale, les pouvoirs publics semblent s'être, par la suite, dessaisis de cette mission, que ce soit en arrêtant de produire ce type d'habitations[588] ou en n'entretenant pas les projets préalablement réalisés : pour preuve, l'état de délabrement très avancé de Madînat al-Ḥamdî au milieu des années 2000. La très forte dynamique du secteur privé (constructeurs, spéculateurs, promoteurs) en matière de logement[589] explique en partie ce désengagement, qui se traduit, en réalité, par une réorientation des objectifs. Dès les années 1990 en effet, les pouvoirs publics délaissent les projets de logements pour classes populaires au profit de leur participation à certains programmes d'habitations pour populations aisées et même pour étrangers. C'est ainsi que voient le jour Ḥadda-Madîna[590], le complexe *Tourist City* au nord-est de Sanaa[591], et d'autres espaces plus ou moins fermés composés de petites villas qui sont parfois cofinancés par le gouvernement et par certaines grandes entreprises comme la *Yemen Economic Corporation* (YECO) ou la *Yemen-Kuwait real estate development corporated* (YK)[592]. La réalisation de ces quartiers résidentiels de haut standing assure aux pouvoirs publics une certaine visibilité dans les espaces en émergence de la ville et une

[587] D'après M. Chabbi (1999 : 195), « la régulation est entendue comme réponse partielle à un dysfonctionnement, par opposition à l'intégration sociale, qui suppose la prise en compte de l'insertion sociale de la population par le biais du logement et/ou de l'emploi ».

[588] En 1990, la part de logements construits par le gouvernement n'excédait pas 5 % des habitations totales de l'agglomération (Varanda, 1994).

[589] Cf. Ch. 5, II, B, 3.

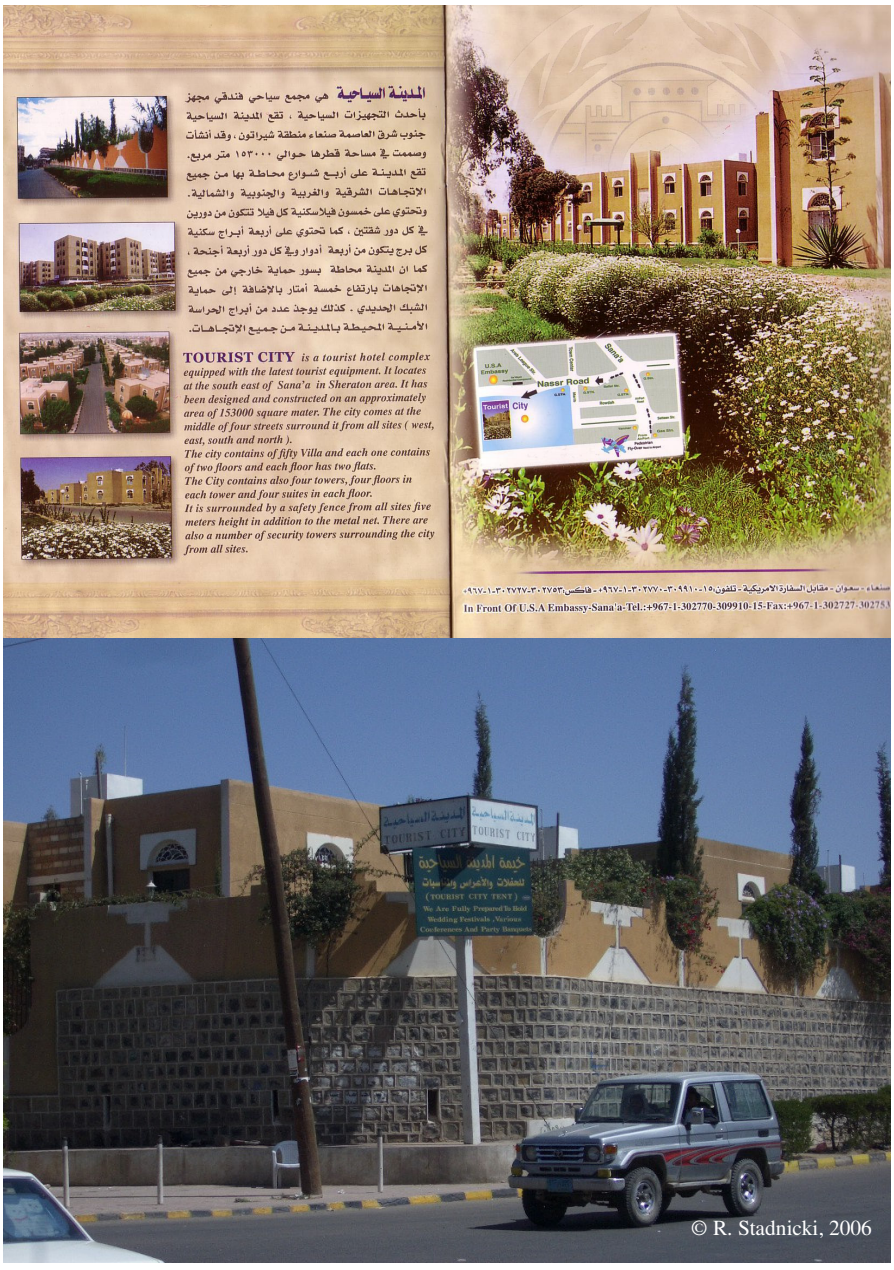
[590] Cf. Ch. 5, I, A, 2.

[591] Cf. Fig. 95, p. 379.

[592] Cf. Ch. 5, II, B, 3.

certaine expérience dans les modes contemporains de production de l'habitat (partenariat public-privé), expérience nettement plus valorisante que la mise en œuvre d'une simple politique de régulation sociale, qui n'aura d'ailleurs pas vraiment eu d'effets sur la population urbaine de Sanaa. La multiplication des programmes résidentiels de haut standing contribue quant à elle à façonner le paysage et l'identité de certains quartiers périphériques tels que Ḥadda, comme nous l'avons déjà en partie observé[593].

Figure 95 : Dépliant publicitaire et photographie du *compound* Tourist City



[593] Cf. Ch. 4, II, D.

C. Une prise de conscience récente mais effective des enjeux urbains par les pouvoirs publics

Depuis le début des années 2000, le regard et l'action des pouvoirs publics sur les quartiers périphériques semblent pourtant avoir quelque peu changé. Il faut, pour percevoir ce changement, dépasser le seul discours des hauts fonctionnaires du Secrétariat de la capitale, qui n'accorde qu'une considération minime à la dynamique sociale et économique de ces espaces. L'affirmation de nouveaux acteurs dans le système institutionnel local, la production de nouveaux instruments politiques et juridiques et, surtout, les enjeux de pouvoir qui se dessinent autour de l'exploitation de la ressource territoriale en périphérie sont autant de signes pouvant révéler que les acteurs publics sont en train, d'une part, d'assimiler les directions actuelles du développement de la capitale yéménite et, d'autre part, de prendre conscience des multiples potentialités et de l'attractivité de certains espaces de la périphérie sanaanie.

1. L'adaptation des cadres juridiques et administratifs

Au cours des dernières années, de nouveaux instruments politiques et juridiques sont apparus, traduisant une volonté d'agir des pouvoirs publics, à court terme d'abord, en intervenant dans les quartiers d'habitat non réglementaire et en cherchant à contrôler – ou, plus exactement, à orienter – l'étalement urbain ; à plus long terme ensuite, en établissant de nouveaux principes d'aménagement de l'espace, notamment par la rénovation des documents d'urbanisme. Nous ne prétendons pas montrer ici que ces nouvelles « règles du jeu urbain »[594] ont influé sur la fabrique des nouveaux quartiers. Une réponse partielle a d'ailleurs déjà été apportée en fin de première partie[595]. Celle-ci peut être complétée par une observation faite plus généralement dans les villes du Monde arabe : la rapide croissance démographique et l'impuissance des gouvernements locaux ont rendu la plupart des instruments de planification, des Schémas directeurs aux lois de construction, inopérants (El-Shakhs, Amirahmadi, 1993). Nous nous contenterons de montrer que ces nouvelles règles sont le reflet d'une légère reconsidération politique des nouvelles formes urbaines de la périphérie sanaanie.

Intéressons-nous dans un premier temps à une série de lois et mesures politiques datant du milieu des années 2000, dont les dispositions concernent peu ou prou les quartiers périphériques du Grand Sanaa. La loi dite de « planification urbaine » (*takhṭîṭ madanî*) de 2004 est l'une des plus volumineuses. Son texte se scinde en deux grandes

[594] Formule empruntée à A. Bourdin, M.-P. Lefeuvre et P. Melé (2006).
[595] Cf. Ch. 3, III.

parties[596]. Dans l'une d'elles, il est indiqué quels sont les grands objectifs de la planification urbaine à l'échelle nationale – liste généraliste de préceptes/consignes telle que celle qui figure dans un S.D.A.U français par exemple – et quelles sont les compétences assumées par le Conseil supérieur de la planification : mise en place de la politique générale, identification des sites de croissance démographique et de développement des activités économiques, interventions dans les espaces non réglementaires, etc. Cette première partie illustre assez fidèlement ce que H. Amirahmadi et M. Razavi (1993 : 8) appellent les « sectoral and physical planning solutions », qui constituent, d'après les auteurs, les fondements de la planification urbaine dans les « villes islamiques », laquelle est prise en charge par des économistes et des architectes[597]. Dans la seconde partie, le législateur préconise de réaliser des « plans de détail » à l'échelle du quartier tout en donnant quelques indications sur les modalités de traitement des quartiers apparus en marge des règlements officiels, ce qui constitue bel et bien une avancée juridique majeure. D'un côté figurent donc des recommandations précises sur la réalisation et l'usage des « plans de détail » (définition du site, réalisation des travaux par le ministère des Travaux publics, compensations offertes aux propriétaires des terrains du site prédéfini, etc.), mais, de l'autre côté, le législateur émet certaines conditions selon lesquelles les constructions privées peuvent être tolérées hors des plans susmentionnés (intégration aux « logiques du plan régional », unité architecturale, interdiction de construire « sur le réseau viaire », etc.). Le texte de loi peut apparaître ici contradictoire[598], car il confère, dans une certaine mesure, une existence juridique aux bâtiments construits par les entreprises privées ou directement par les habitants en dehors des cadres territoriaux légaux. Cette contradiction n'en est pas moins la preuve que le législateur, en tolérant, sur des critères d'appréciation relativement flous et subjectifs, les procédés d'auto-construction et le lotissement des terres en marge des règlements officiels, accepte, non sans fatalité, les réalités foncières contemporaines, en décidant de rendre la loi plus

[596] Traduction de l'arabe vers le français assurée par Bashîr al-Muḥallal, traducteur auprès de l'ambassade de France au Yémen, enseignant de français à l'Université de Sanaa et ami personnel qui a également assuré pour nous la traduction simultanée d'un certain nombre d'entretiens réalisés au cours de l'année 2006.

[597] Ce qu'il faut entendre de ce point de vue est que la vision stratégique globale ferait défaut dans les politiques de planification urbaine. Hypothèse également évoquée par nous dans le cas de Sanaa (cf. Ch. 3, III, B).

[598] L'imprécision et les ambigüités des lois de planification urbaine ne semblent pas être une chose rare dans les villes du Monde arabe, comme l'indique E Huybrechts (*in* El-Achkar, 2000 : 1) dans l'introduction qu'il a écrite à la traduction des lois libanaises de l'urbanisme et de la construction de 1983. Si elles « apparaissent dans toute leur modernité avec des possibilités larges offertes à l'administration publique pour mettre en œuvre un urbanisme de qualité tant sur le plan réglementaire qu'opérationnel », la faiblesse des moyens octroyés à l'administration compétente les rend complexe à appliquer. De même, comme au Yémen, « les plans d'urbanisme locaux sont établis sans orientation cohérente sur l'ensemble du territoire » (*op. cit.* : 2). On réalise bien vite, au Yémen comme au Liban, que l'essentiel du territoire national est régi par les règles de la loi sur la construction et non par celles des lois d'urbanisme ou de planification urbaine.

souple que ce qu'elle n'était avant ce texte de 2004[599]. Cette loi n'est-elle pas aussi, et plus simplement, l'officialisation de l'attitude attentiste et opportuniste des pouvoirs publics à l'égard des quartiers d'habitat non réglementaire de la périphérie décrits précédemment ?

Le décret du Secrétariat de la capitale de 2003 constitue l'autre mesure majeure attestant du regain d'intérêt des Autorités pour les marges physiques de l'agglomération. En 2003, le Secrétariat de la capitale a en effet étendu ses limites administratives à certains nouveaux quartiers de la périphérie demeurés jusqu'alors sous la juridiction du Gouvernorat de Sanaa. Alors que lors des précédents ajustements administratifs, les limites du Secrétariat de la capitale s'étendaient progressivement pour inclure, dans le cadre d'une politique de « rattrapage »[600], les nouveaux espaces construits, les limites de 2003, non contentes d'inclure dans le nouveau territoire administratif du Secrétariat de la capitale certaines zones d'habitat non réglementaire ultrapériphériques, englobent des espaces dont les propres limites, encore artificielles, se situent dans des parcelles encore non urbanisés. Ces derniers espaces se situent majoritairement à l'Est (contreforts de Jabal Nuqûm) et au Nord (terres de Banî al-Ḥârith)[601]. Il résulte de ce redécoupage administratif une reconfiguration des districts de la capitale. S'ils restent au nombre de dix, les frontières de certains d'entre eux ont été modifiées et/ou élargies de façon à intégrer ces nouvelles zones. Deux secteurs supplémentaires, Sanḥân/Banî Bahlûl au Sud et Hamdân au Nord-Ouest, qui n'ont pas pour autant le rang de district, ont par ailleurs été rattachés au champ de compétences du Secrétariat de la capitale[602]. Cette extension administrative, qui s'est faite aux dépens du Gouvernorat de Sanaa, lequel reproche au Secrétariat de la capitale de négliger ses propres compétences territoriales[603], relève d'une logique politique intégratrice et anticipatrice (ou de prospective). Le pouvoir municipal semble en effet reconnaître un statut urbain à ces nouveaux quartiers composés essentiellement de migrants d'origine rurale et semble disposé à statuer assez rapidement sur le cas des marges encore plus éloignées et encore vierges de construction. L'actuel directeur du Secrétariat de la capitale, al-Shu'aibî, qui n'est pas à l'initiative de cette reconfiguration générale, est toutefois resté très évasif sur les modalités d'intégration de ces nouveaux espaces périphériques, dans l'entretien qu'il nous a accordé : *« Il faudra créer des districts supplémentaires… Ou bien fractionner certains districts actuels qui sont devenus trop grands… ».*

---

[599] W. Bakhos (2005), alors qu'il tente de montrer que malgré le rythme soutenu de la production des plans d'urbanisme au Liban, seule une très faible partie du territoire national a pu être réglementée, explique que la croissance urbaine s'est considérablement accélérée, précisément parce que, comme à Sanaa, la loi permet la construction d'immeubles en dehors des périmètres couverts par les schémas directeurs.

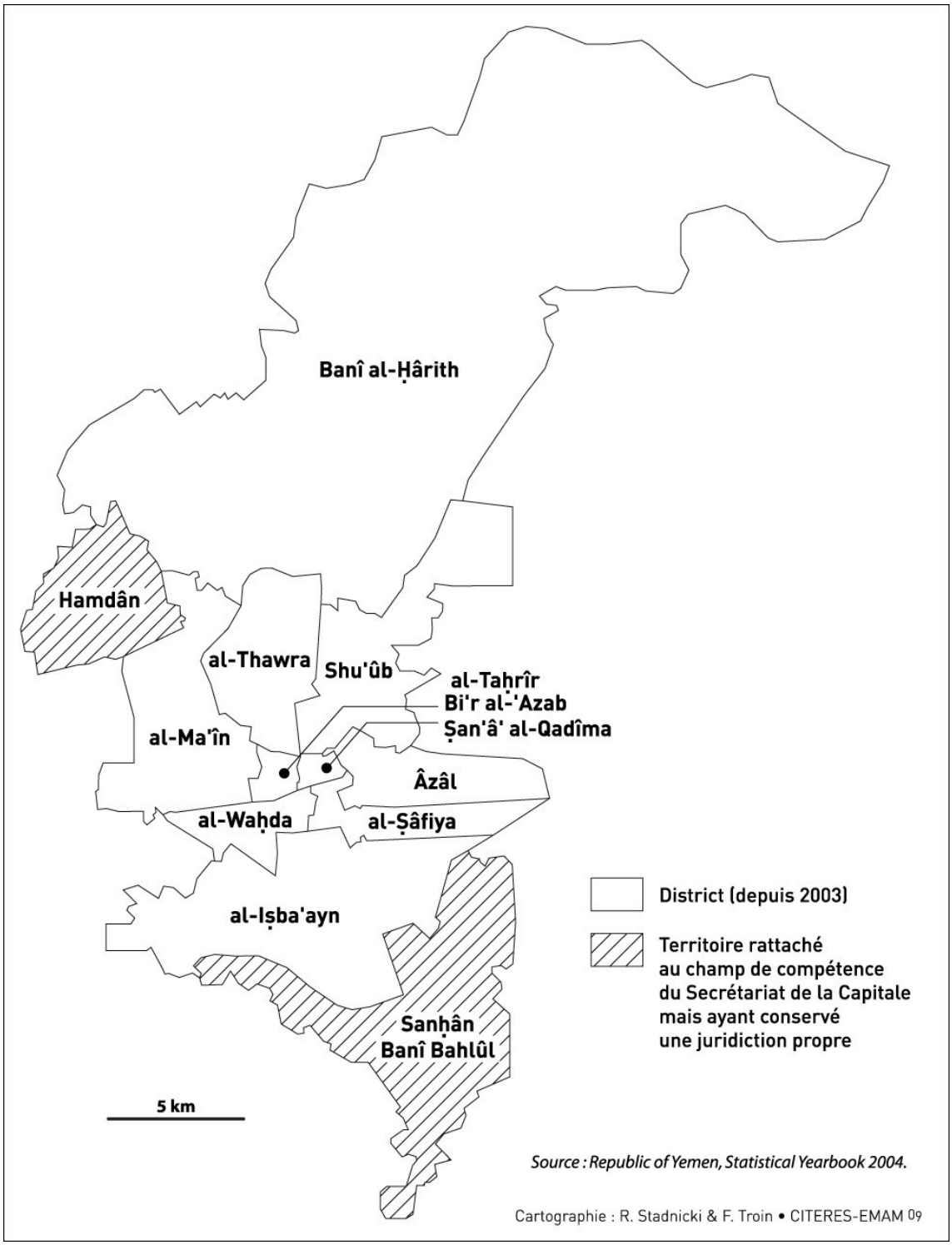
[600] Ch. 5, I, B, 1.

[601] Cf. Fig. 96, p. 383.

[602] Cf. Fig. 96, p. 383.

[603] Cf. Ch. 3, II, B, 2.

Figure 96 : Les districts du Grand Sanaa en 2006



Force est de constater, dans un second temps, que les pouvoirs publics cherchent à multiplier leurs efforts pour parvenir à une planification « stratégique » du développement urbain. Si le Schéma directeur de 1978 n'a jamais pu être mis en œuvre, sa réédition et la réélaboration d'un document général d'aménagement ont été entreprises à plusieurs reprises. Leur application n'ayant pas non plus aboutie, nous ne pourrons ici juger que de leurs intentions d'aménagement à l'égard des quartiers périphériques. Le document de 1998, réédition cubano-yéménite du *Master Plan* de 1978, stipulait par exemple que le secteur Nord-Nord-Ouest de la ville, zone d'implantation de la plupart des quartiers d'habitat non réglementaire dans les années 1990, présentait le potentiel de développement le plus important (Stadnicki, Touber, 2008), alors qu'il avait jusqu'à présent été déconsidéré au profit du secteur Sud de l'agglomération. L'expansion du quartier Madhbaḥ – situé dans ce secteur Nord-Nord-Ouest –, continue lors des dix années qui ont suivi, montre, pour la première fois, une certaine cohérence entre les réalités urbaines et la prospective urbanistique.

Depuis le milieu des années 2000, les institutions locales sont affairées à la préparation d'un nouveau *Master Plan*. Théoriquement, le ministère des Travaux publics en est le responsable. Dans les faits, l'accord passé entre l'organisation *Cities Alliance* et le Secrétariat de la capitale, stipulant que la première doit aider la seconde à élaborer son propre *City Development Strategy*, devrait amener un transfert de la conception du ministère au Secrétariat de la capitale. Cette « passation de pouvoirs » ne s'est pas faite sans heurts, comme le révèle le caractère conflictuel des relations entre les deux institutions[604]. Quoi qu'il en soit, les termes généraux de ce *Master Plan* ont été couchés sur le papier par des fonctionnaires du ministère des Travaux publics dans le courant de l'année 2005. L'état actuel d'avancement de la réflexion menée par le Secrétariat de la capitale, en collaboration avec les experts du programme *Cities Alliance*, ne nous permet pas de dire si ces orientations générales seront conservées en l'état[605], mais nous sommes parvenu à nous procurer une copie de ce document provisoire. Il fait état d'un certain nombre de dispositions à prendre en faveur du développement des périphéries de l'agglomération. La notion de « sub-center » y apparaît même à plusieurs reprises. Dans la liste des objectifs du futur schéma directeur figurent en bonne place les points suivants : « To review and to link the various parts of the city, and with the other cities through designing effective networks »[606] ; « To limit the internal migration from rural zones by

[604] Cf. Ch. 3, II, B, 2.

[605] Des imprécisions officielles règnent quant à la réalisation du *Master Plan* (voir l'extrait d'entretien avec al-Shu'aibî, p. 366).

[606] « Passer en revue et faire le lien entre plusieurs parties de la ville et avec d'autres villes à travers la figuration de réseaux effectifs ».

creation of other attractive zones »[607] ; « To follow balance development between the city and the other surrounding villages »[608]. Il est donc pour la première fois proposé d'aller dans le sens du processus de renforcement (et/ou création) des pôles périphériques, de les relier entre eux et de les doter de moyens infrastructurels nécessaires à l'accueil des populations venues du monde rural[609]. Une autre évolution majeure apparaît dans l'intention de « faire avec » les zones actuelles d'habitat non réglementaire et non de les occulter voire de les supprimer, comme cela a souvent été annoncé par les fonctionnaires municipaux ou gouvernementaux. Le document recommande ainsi d'identifier, dans le cadre d'une approche apparemment compréhensive, les raisons précises de l'apparition de ces zones ainsi que leurs caractéristiques architecturales et socio-économiques, afin d'intégrer ces dernières à une stratégie générale de développement : « To state a general strategy to develop the spontaneous zones in Sana'a city »[610].

Ce document d'aménagement provisoire s'inscrit en définitive en rupture avec le premier schéma directeur, qui recommandait de contenir le développement urbain en densifiant les zones centrales et péricentrales ainsi qu'en créant une ceinture verte autour de la ville, et de pratiquer un zonage fonctionnel strict de l'espace[611]. Les nouvelles orientations précédemment évoquées, inspirées à la fois par la situation actuelle de poussée des fronts d'urbanisation et par l'influence/internationalisation de certaines *best*

---

[607] « Limiter la migration interne depuis les zones rurales en créant d'autres pôles d'attractivité ».

[608] « Suivre le développement d'un équilibre entre la ville et les autres villages environnants ».

[609] Les infrastructures de transport constituent en effet le volet le plus important de ce nouveau *Master Plan*. La gigantesque étude réalisée par le bureau d'étude libanais *Team International* en 2006 montre de surcroît qu'elles sont le premier chantier concret investi par les pouvoirs publics. L'étude préconise de « réhabiliter un nombre important de zones centrales », selon les termes de l'ingénieur-chef yéménite embauché par le Secrétariat de la capitale pour la mise en œuvre des recommandations faites par le bureau d'étude (cf. *Yemen Observer* du 25 octobre 2008), ce qui prouve une fois de plus que les pouvoirs publics, sous l'influence d'acteurs étrangers, prennent conscience de la nécessité de réorganiser les réseaux en fonction des nouveaux pôles de développement périphériques. Pour ce faire, *Team International* suggère de réaliser une cinquantaine de carrefours à deux ou trois niveaux (grâce à des ponts et des tunnels dont un nombre important a déjà été construit entre 2006 et 2008), ce qui devrait par ailleurs désengorger le trafic. À plus long terme (2014 et 2024), l'étude propose de compléter le réseau de voies circulaires par deux nouvelles rocades, de tracer un grand axe Nord-Sud qui serait uniquement voué aux transports en commun (*Bus Rapid Transit*) et de construire un « port terrestre » à Ḥizyaz. Les pouvoirs publics semblent réellement enthousiasmés par les propositions de leurs collègues libanais. Sans nous prononcer ici sur la faisabilité de ces dernières, nous pouvons effectivement penser qu'elles réduiraient les problèmes de congestion à proximité des nouveaux centres périphériques et qu'elles faciliteraient les échanges entre ces derniers. Cependant, rien n'indique quelles seront les incidences sur la centralité sociale de ces lieux, étant donné que celle-ci apparait, comme nous le verrons, en marge de l'accumulation spontanée des fonctions commerciales et de transport dans des espaces bien circonscrits. La construction de ponts et tunnels aux principaux carrefours de la ville – les nouveaux centres naissent presque toujours à partir d'un carrefour routier – ne réduira-t-elle pas la fréquentation actuelle de ces lieux ? Sans parler de l'importance des phénomènes d'encombrement routier et de point de rupture de charge dans le déroulement des interactions sociales, que nous tâcherons de développer ultérieurement (cf. Ch. 7, I, B, 2).

[610] « Établir une stratégie générale pour développer les zones spontanées dans la ville de Sanaa ».

[611] Cf. Ch. 3, III, B.

practices gouvernementales[612], ont également marqué les expériences planificatrices de Téhéran, dont la comparaison nous apparaît ici particulièrement éclairante[613]. D. Nouralichachi (1996), dans le doctorat qu'il a consacré à cette ville, écrit que le schéma directeur adopté en 1966, en portant l'attention sur le développement d'une zone tampon administrative autour du centre-ville – zone qui peut rappeler la situation de Bi'r al-'Azab à Sanaa –, exclut de nombreux quartiers périphériques de la planification. Malgré ce désintérêt, ces derniers se constituent spontanément en « centres secondaires » : centres d'activités commerciales et artisanales pour la population locale et pôles de transports. Témoins du fort développement des marges urbaines dès la fin des années 1960, les pouvoirs publics iraniens ne sont pas en mesure d'appliquer les recommandations du Plan de 1966. Pour autant, leurs interventions concernent presque exclusivement l'intérieur du périmètre administratif établi par celui-ci, et ce jusque dans les années 1980. Il en résulte une hypercentralisation des actions gouvernementales et par conséquent une forte polarisation du centre-ville à l'échelle régionale. Ce n'est qu'en 1987-1989 que le nouveau *Plan de sauvegarde et de structuration de Téhéran*, élaboré non plus par l'État mais par la Municipalité – tournant précoce, par rapport au Yémen, dans les relations entre État et pouvoirs locaux –, met l'accent sur les centres urbains secondaires existants. Le nouveau schéma directeur leur confère en effet une autonomie administrative (création d'arrondissements supplémentaires et de « villes nouvelles ») et prévoit d'y organiser l'absorption de la croissance démographique et des flux migratoires qui convergent vers Téhéran.

Il y a donc certaines similitudes entre Téhéran et Sanaa, bien que le cas décrit par D. Nouralichachi fasse apparaitre des avancées plus notables en termes de réadaptation, certes tardive, des instruments politiques aux réalités socio-spatiales. Les recommandations faites par le nouveau plan d'aménagement de Sanaa, encore provisoire en 2006, rappelons-le, semblent effectivement plus fidèles aux réalités, mais elles sont encore loin d'avoir pénétré les mentalités des acteurs institutionnels, et donc loin de pouvoir être muées en actions urbanistiques concrètes. Les propos de directeurs du Secrétariat de la capitale l'ont largement montré[614].

Il existe enfin un dernier outil juridico-administratif devant régir dans le futur certains aménagements de différents quartiers du Grand Sanaa : le *Conservation and*

---

[612] Cf. Ch. 5, I, A, 3.

[613] À la lecture des travaux de D. Nouralichachi (1996), mais aussi de ceux de B. Hourcade (1997 ; 2004), de nombreux traits comparables apparaissent dans les processus d'urbanisation de Téhéran et de Sanaa : une ville demeurée compacte jusque dans les années 1970, d'anciens villages périurbains reconvertis en pôles de développement économique voire en satellites, une politique urbaine ayant longtemps occulté les quartiers périphériques récents, etc. De nouvelles enquêtes de terrain dans ces deux villes seraient les bienvenues pour approfondir plus avant cette comparaison.

[614] Cf. Ch. 5, I, A, 3.

Development Plan for Greater Sana'a, actuellement élaboré par le GOPHCY et le Secrétariat de la capitale, avec l'appui de la coopération allemande. Ce document entérine l'extension du périmètre de sauvegarde à sept autres sites – en plus de la vieille ville déjà classée – de l'agglomération. Outre le quartier ottoman de Bi'r al-'Azab, six anciens petits bourgs périphériques ont été inventoriés et référencés en tant que *New local cultural heritage areas*. Certains d'entre eux, dont les villages de Ḥadda et de Bayt Baws au Sud, al-Rawḍa au Nord, sont aujourd'hui largement intégrés à la ville de Sanaa, du moins du point de vue de l'économie urbaine et des axes de communication. D'après Julia Thielebein, architecte allemande, *Cultural Heritage Advisor* auprès du GOPHCY et Nabîl al-Munaṣṣar, Directeur général de cette même institution, ce plan de conservation constituera une partie intégrante du nouveau *Master Plan*, et servira à *« harmoniser politiques urbaines générales et politiques patrimoniales »*. Nos interlocuteurs évoquent par exemple la nécessité de définir des *« zones tampons »* entre la vieille ville et la ville neuve, ce qui ne peut pas, toujours d'après ces derniers, se faire sans concertation entre les différents acteurs institutionnels, GOPHCY, pour les secteurs à sauvegarder, Secrétariat de la capitale, pour la politique générale d'urbanisation, ministère des Travaux publics, toujours réticent à déléguer ses pouvoirs en matière d'aménagement urbain, Fonds Social pour le Développement, organisation gouvernementale récente, principal financeur du Plan de conservation.

Au regard du grand nombre d'acteurs en jeu et des rapports souvent conflictuels qu'ils entretiennent[615], nous ne pouvons qu'être dubitatif quant à l'effectivité de la conciliation du nouveau Schéma directeur et du Plan de conservation, d'autant plus que l'un semble plus « avancé » que l'autre[616]. Nous sommes également réservé quant à la capacité des acteurs à coordonner les actions menées en faveur de la gestion des périphéries actives de l'agglomération et celles qui concernent la sauvegarde du patrimoine des *New local cultural heritage areas*, que l'on peut pourtant de moins en moins concevoir séparément, tant les territoires urbains périphériques sont imbriqués les uns aux autres.

---

[615] Le GOPHCY se bat par exemple depuis plusieurs années pour obtenir une autonomie juridique. L'institution est en effet contenue à un rôle de régulation et d'inspection et garde une dépendance juridique aux ministères des Travaux Publics et des Biens communs (*al-Awqâf*) et au Secrétariat de la capitale, une dépendance technique à l'UNESCO et une dépendance financière au Fonds Social pour le Développement et, dans une moindre mesure, au PNUD, comme le rappelle N. al-Munaṣṣar dans l'entretien qu'il nous a accordé. Le Directeur général du GOPHCY regrette que la loi qui accorderait plus d'autonomie à son institution tarde à voir le jour et qu'il doive encore faire appel aux différentes institutions dont il dépend pour régler différents litiges qui naissent sur son territoire d'action.

[616] En 2006, l'inventaire du Plan de conservation était déjà achevé, tandis que son application est d'ores et déjà programmée pour la période 2008-2011. La mise en œuvre du nouveau *Master Plan* accuse quant à elle plus de retard (cf. *Supra*).

Il se trouve néanmoins qu'après plusieurs décennies de croissance urbaine, jamais les espaces périphériques n'avaient autant fait l'objet de préoccupations des institutions publiques – que ce soit dans le cadre d'une réflexion de planification stratégique, de politiques de régulation voire même de patrimonialisation – qu'au milieu des années 2000. Reposant sur une reconsidération assez générale des périphéries urbaines, les préoccupations des acteurs publics sont, corollairement, déterminées par des enjeux de pouvoir très complexes.

2. Enjeux de pouvoir en périphérie : l'espace comme scène du politique

Les enjeux de pouvoir qui naissent à partir de la ressource spatiale en périphérie de Sanaa sont multiples. Parmi toutes leurs manifestations – les différents rapports de force qui s'installent dans la relation entre différents acteurs institutionnels autour de la gestion des nouveaux espaces urbains précédemment analysés[617] en sont une –, il nous semble pertinent d'analyser maintenant le regain d'intérêt du Parti du Président de la République (Congrès Populaire Général) pour les quartiers Sud ainsi que les formes d'intervention des autres partis politiques dans l'espace urbain du Grand Sanaa, qui prouvent bien l'intensité des liens entre espace et politique. Nous tâcherons de montrer ici que l'espace urbain est non seulement une nouvelle « arène » où s'exercent les relations de pouvoir, mais aussi, bien plus qu'un simple réceptacle du politique (Dikeç, Garnier, 2008), le moteur de ses transformations.

Entre 2003 et 2006, période qui correspond à différents séjours que nous avons effectués à Sanaa, nous avons assisté à la construction de la « Mosquée du Président », près du parc *al-Sab'în*, non loin du carrefour entre les rues Ḥadda et Jîbutî[618]. Officiellement inaugurée en novembre 2008, cette mosquée, l'une des plus grandes de la péninsule arabique[619], aura coûté environ soixante millions de dollars au président Ṣâliḥ qui en a voulu la construction, dans un style reflétant à la fois l'architecture islamique et la civilisation yéménite. L'emplacement de la Mosquée *Ṣâliḥ* n'a pas été choisi au hasard. À l'entrée du quartier Ḥadda, à proximité des quartiers résidentiels pour populations aisées et des commerces de luxe, il inscrit la mosquée dans un environnement et une image modernes sur lesquels repose volontairement la stratégie présidentielle. Car, comme le rappelle R. Cattedra (2001) dans sa thèse, la mosquée est à la fois un élément structurant l'espace urbain – pouvant, comme ce fut par exemple le cas de la mosquée *Hassan II* à Casablanca, (re)donner une légitimité (sociale, politique) à un quartier, ou la renforcer, le cas échéant – et un élément plus général de stratégie du pouvoir.

---

[617] Cf. Ch. 3, II, B.

[618] Cf. Fig. 97, p. 389.

[619] 6 minarets de 100 mètres chacun, un édifice qui se déploie sur 27 000 m^2, une capacité d'accueil de 40 000 personnes.

Figure 97 : Mosquée du Président Ṣâliḥ, en construction (Ḥadda Nord)

Conçue à l'origine comme un édifice religieux monumental visant à réaffirmer l'identité islamique du pays et, surtout, à assurer au pouvoir en place une imposante popularité, la Mosquée *Ṣâliḥ* s'inscrit finalement dans un plus vaste projet qui inclut le réaménagement du parc *al-Sab'în* comme jardin public et d'attractions, la création d'un parking pouvant accueillir un millier de véhicules et l'apport d'un certain nombre de services idoines (librairies islamiques, restaurants, etc.). Ce « projet urbain », dont la dimension, inégalée à Sanaa, ne peut pour autant pas être comparée à celle des grands projets des fronts d'eau de Tunis et de Casablanca par exemple, s'inscrit bien dans un contexte similaire de mise en valeur de la figure du chef de l'État et de relance actuelle d'une stratégie métropolitaine sur fond d'insertion dans la mondialisation (Barthel, 2008). Il est entendu que la construction de la Mosquée *Ṣâliḥ* diffère des « projets présidentiels » qui naissent actuellement dans les villes maghrébines, notamment en raison de la trop récente expérience yéménite en ce qui concerne la mise en œuvre de partenariats publics-privés pour le pilotage des projets et l'internationalisation des montages financiers – facteurs de mutation des conditions de production de l'urbain dans le Monde arabe (Souami, Verdeil, 2006) –, mais elle pourrait bien constituer un véritable appel d'air à l'importation de ces nouveaux modes de faire la ville. Le projet de la grande Marina de Casablanca dessiné par Yves Lion n'est-il pas lui-même conçu dans le

prolongement du front d'eau dont la Mosquée *Hassan II* – autre belle illustration d'un fait du prince – fut le tout premier équipement ? La Mosquée *Ṣâliḥ* consacre du reste Ḥadda comme la principale vitrine du gouvernement, une vitrine combinant le concept de modernité et le fait religieux. Le Président de la République semble avoir par ailleurs opéré ici un véritable choix spatial, comme s'il fallait que Sanaa soit officiellement définie par cet ensemble urbain joignant haut-lieu de culte, espaces consuméristes à l'occidentale et habitations modernes. Le résultat, qui s'apparente aux réalisations urbaines des pays du Conseil de Coopération du Golfe – auquel le Yémen, rappelons-le, aspire à adhérer – et qui repose sur un principe de forte différenciation socio-spatiale, pourrait bien conforter le parti au pouvoir dans l'envie de multiplier les actions/projets similaires, afin d'assurer enfin sa visibilité à l'échelle régionale, et ce malgré le désaveu d'une large part de la population[620].

La Mosquée *Ṣâliḥ* n'est pas l'unique manifestation du politique sur l'espace urbain ; elle constitue plutôt le point d'orgue du jeu politique à Sanaa, où l'espace constitue une arène privilégiée de l'expression des acteurs politiques en général. Après l'unification de 1990, le Yémen fait son entrée dans le groupe des pays en transition vers la démocratie, comme l'indique R. Detalle (1995), en encourageant la liberté de la presse et en autorisant le multipartisme[621]. En analysant les élections législatives de 1988 et de 1993, R. Detalle ajoute que la compétition électorale est particulièrement acharnée en ville. Elle se traduit par la distribution de tracts et de cartes de visite, par le collage d'affiches, voire par la peinture, sur les murs des immeubles, de slogans politiques et d'emblèmes des principaux partis, le cheval cabré pour le Parti du Président, le soleil pour le parti de la Réforme (*al-Iṣlâḥ*), etc. Outre ces moyens habituels de propagande politique, les élections de 1993 et les suivantes donnèrent lieu à des rassemblements publics organisés sur les différentes places de la ville, comme l'a également observé R. Detalle (1995). L'étalement urbain et l'apparition de nouveaux espaces de vie en périphérie apparaissent donc comme une ouverture du champ des possibles communicationnels pour les partis politiques et comme un renouvellement des modes de mobilisation politique de la population.

---

[620] Le témoignage d'un étudiant rencontré sur le chantier de la Mosquée en 2006 est assez évocateur : « *On a besoin d'écoles, d'hôpitaux et de projets industriels pour sortir le pays de la pauvreté et non pas d'une luxueuse mosquée de plusieurs millions de dollars* ».

[621] Cette dynamique pluraliste a, semble-t-il, été de courte durée, si l'on en juge par le « rétrécissement du champ politique » (Burgat, 2000), notamment perceptible lors des élections législatives de 1997 qui virent s'affronter deux forces politiques seulement (Parti du Président et des Réformateurs) – les socialistes (identifiés comme les « séparatistes ») ayant été défaits après la guerre civile de 1994 – et, plus encore, lors des élections présidentielles de 1999, où l'unique opposant à Ṣâliḥ ne fut autre qu'un membre de son propre camp.

Dans les années 1990 et 2000, la ville de Sanaa, dans ses nouvelles proportions, cesse de n'être qu'une simple scène d'expression politique et devient le cadre essentiel d'interventions majeures au sein duquel les partis de l'opposition tentent d'assurer leur légitimité auprès de la population. Le Rassemblement Yéménite pour la Réforme (*al-Iṣlâḥ*), principale force d'opposition, s'est ainsi distingué en finançant la construction de l'université islamique *al-Iman* à l'ouest de la ville. Dirigée par 'Abd al-Majîd al-Zindânî, aujourd'hui dans le collimateur des États-Unis, l'institution accueille plusieurs centaines d'étudiants provenant de toutes les régions du Yémen. À l'heure de la diversification de l'offre universitaire à Sanaa et de l'augmentation de la population étudiante, l'université *al-Iman* constitue un établissement phare de l'enseignement supérieur (islamique), qui a attiré en quelques années nombre d'équipements connexes : mosquée, librairies islamiques, magasins de miel et de cassettes de prêche, etc. Enfin, pour démontrer leur attachement aux classes populaires, les dirigeants d'*al-Iṣlâḥ*, qui reprochent au parti au pouvoir de manquer de propositions à l'égard de ces dernières, financent un certain nombre de travaux (rénovation de voiries, réseaux d'adduction d'eau, etc.) dans divers quartiers d'habitat non réglementaire.

Du méga-projet de la Mosquée *Ṣâliḥ* à l'amélioration de l'habitat populaire, les interventions des partis politiques dans l'espace urbain sont de plus en plus nombreuses et diversifiées. Elles font de la capitale yéménite un réel enjeu politique tant pour le pouvoir en place que pour l'opposition et annoncent une redéfinition des rapports entre le pouvoir et l'espace métropolitain.

II. Le role preponderant des acteurs prives dans la structuration et le renforcement des nouveaux centres

Les stratégies des acteurs publics, qui s'apparentent davantage à des décisions de circonstance, ponctuelles et spontanées, plus qu'elles ne visent à élaborer un réel plan d'aménagement, ne peuvent donc pas totalement expliquer à elles seules l'apparition de nouvelles centralités. Nombre de stratégies émanant d'acteurs essentiellement privés amplifient ce dernier processus en donnant à ces nouveaux pôles un sens aux plans économique et social, qualité première de la centralité comme le rappellent certains auteurs (Capron, 2001). En l'absence, ou quasi-absence, des acteurs publics dans la production urbaine en général, les acteurs privés jouent un rôle certain, soit en impulsant, soit en complétant ces nouvelles centralités.

Les analyses qui suivent impliquent quelques préalables. Premièrement, il convient de reconnaître la qualité d'acteurs aux individus et groupes d'individus, y compris à ceux qui appartiennent aux catégories de populations les plus pauvres et aux catégories socio-économiques les plus « banales », tels que les commerçants, les artisans, etc. Les travaux de certains (Signoles, 1999) nous dispensent de nous attarder plus longuement sur cet impératif analytique. Deuxièmement, l'étalement des villes du Monde arabe a mis en lumière de nouvelles initiatives privées dans la production du sol urbain, dans l'accès au logement, ou encore dans la multiplication des espaces marchands (Troin, 2006). Ne pas se préoccuper de ces initiatives reviendrait à occulter les changements actuels de la géographie de ces villes. Troisièmement, les effets de la mondialisation sur les recompositions urbaines dans les villes des pays en développement – bien analysés par A. Osmont et C. Goldblum (2003) – se traduisent par la privatisation de la plupart des services urbains et, plus généralement, par la part croissante occupée par les opérateurs privés dans la gestion des systèmes urbains, ce qui pousse les auteurs d'un ouvrage récent à se demander si la ville (africaine, ici) ne serait pas « à vendre » ou si elle ne serait pas déjà « vendue » (Bredeloup, Bertoncello, Lombard, 2008).

À Sanaa comme dans d'autres villes des « Suds », bien que les effets de la mondialisation s'y fassent encore moins ressentir que dans certaines villes africaines par exemple, la production de la ville est essentiellement aux mains des acteurs privés. Nous ne chercherons pas tant à observer ici leur rôle dans chacun des organes et des structures de l'agglomération prise dans son ensemble qu'à montrer en quoi ils ont contribué au développement des pôles de la périphérie et au renforcement de leur centralité. En l'absence de grands bureaux d'études d'architectes-urbanistes, dont les expertises en aménagement du territoire influent les conduites des opérations d'urbanisme, comme souvent au Maghreb et au Proche-Orient, et vu le faible nombre de grandes firmes

spécialisées dans la construction ou la promotion immobilière, c'est principalement à travers la personnalité et le rôle des acteurs constituant la base de la vie économique, parmi lesquels les commerçants, que seront examinées les stratégies des acteurs privés.

A. L'ordre marchand au cœur du processus de formation des centres en périphérie

Avec R.-P. Desse (2001), nous pouvons affirmer que, en règle générale, le commerce est le principal vecteur de l'organisation de l'espace. Après avoir décrit les fondements d'une « révolution commerciale » à Sanaa[622], expression utilisée par le même R.-P. Desse pour qualifier l'émergence d'un dynamisme commercial fulgurant en périphérie des villes françaises dans le contexte de la « ville émergente » (Dubois-Taine, Chalas, 1997), il nous faut montrer en quoi les logiques des acteurs du secteur commercial sont largement responsables des reconfigurations actuelles de la ville de Sanaa et, plus précisément, comment celles-ci participent à la mise en place et à l'évolution des nouvelles centralités. L'ordre marchand, comme le constataient également G. Boudisseau (2001) dans sa thèse sur les nouveaux espaces commerciaux de Beyrouth et G. Capron (2001) dans ses travaux sur Buenos Aires, s'impose dans l'affirmation des centralités et, plus spécifiquement, de la polycentralité. Nous montrerons que la figure de polycentralité prêtée à Sanaa repose presque exclusivement sur un « archipel commercial » (Desse, 2001) qui se met en place sous l'effet d'actions conjuguées de commerçants[623]. Le consommateur, absent de ces paragraphes mais indissociable de cette dynamique, n'apparaîtra que dans la troisième partie de notre thèse.

1. Les périphéries : un « front pionnier » pour les marchands des souks

Si les souks ont une place à part dans le système urbain en tant qu'équipements/lieux de sociabilité fondamentaux, les marchands des souks ont une place tout aussi singulière dans le système des acteurs du commerce à Sanaa. Ils constituent les membres d'un groupe relativement homogène appartenant au même ensemble d'échoppes dont l'édification préside bien souvent à l'urbanisation. Ils illustrent la pérennisation d'un mode particulier de pratique du négoce, dont l'organisation et les logiques d'implantation semblent en partie échapper aux mutations économiques et urbaines modernes, non pas que les souks ne soient pas touchés par diverses formes de

[622] Cf. Ch. 2, III.

[623] Sont envisagés ici trois principaux groupes d'acteurs : marchands des souks, commerçants des échoppes hors souk et investisseurs/financiers des nouvelles formes commerciales. Les vendeurs au sol et marchands ambulants, dont nous avons déjà montré les fortes capacités à diversifier leurs activités, à se déplacer et à s'adapter aux configurations territoriales des nouveaux quartiers (cf. ch. 2, III, A, 3), ne seront plus évoqués ici. La difficulté que nous avons rencontrée à les interviewer et à comprendre leurs stratégies explique aussi que nous ne puissions approfondir l'analyse.

modernisation (dépendance envers les produits importés, irruption de nouveaux biens de consommation, déclin de certaines activités artisanales, altération de l'identification du corps de métier à une aire d'activité, etc.)[624], mais que la communauté qui les compose aborde et ressent collectivement les grands changements contemporains[625]. Les souks apparaissent donc à Sanaa comme des blocs relativement – en comparaison à d'autres structures socio-spatiales du Yémen – imperméables aux grandes recompositions urbaines : ils demeurent des ensembles unis et encore assez bien délimités dans un espace urbain aujourd'hui largement distendu et éclaté.

Tandis que le souk, comme l'a également montré J.-F. Troin (1975) au Maroc, peut se passer de la ville – les marchés ruraux hebdomadaires ou permanents du Yémen ne désemplissent pas –, l'inverse n'est pas vrai[626]. La typologie des nouveaux centres établie dans le précédent chapitre laisse transparaître que les souks ont eu un rôle clé dans la structuration de ces derniers. Ce rôle s'observe à la fois dans l'occupation pionnière des lieux par les établissements soukiers, dans la capacité des acteurs à répondre, de diverses façons, à la demande grandissante des populations et, enfin, à travers la figure du chef de souk, qui n'est pas étrangère au développement des grands marchés périphériques.

L'occupation pionnière des espaces par les souks fait partie de ces éléments de permanence organisationnelle susmentionnés. Considéré par certains, au Maroc ou en Afrique intertropicale, comme élément initial de la ville et facteur d'urbanisation (Troin, 1975 ; De Maximy, 1987), le souk est toujours apparu à la croisée de plusieurs chemins ou routes, près des principaux foyers de peuplement, ou encore au gué d'un cours d'eau, précédant ainsi toute forme d'urbanisation. Bien qu'il faille nuancer l'idée d'une origine unique de la ville dite arabo-islamique, comme nous invite à le faire F. Mermier (2005 : 83) qui ajoute que « la centralité du souk dans l'espace urbain n'a pas été donnée d'emblée », l'analyse du processus de formation des quartiers périphériques du Grand Sanaa nous conduit à attester de la fonction pionnière du souk dans la structuration de l'espace, puis de sa fonction centrale dans les espaces où il s'est implanté. Hormis à Hâyil

---

[624] Voir à ce sujet F. Mermier (1989b & 1991).

[625] Dire ici qu'il existe une communauté de marchands ne revient pas forcément à reconnaître l'existence d'une corporation indéfectiblement structurée, ce qui est notamment contesté par C. Geertz à Séfrou au Maroc (*in* Mermier, 2005), mais à souligner la réalité d'un certain « mode d'association contractuelle » qui lie les employeurs aux employés et les employés entre eux, ne serait-ce que par leur appartenance commune au même ensemble spatial, mais aussi par un sentiment, qui n'a pas totalement disparu aujourd'hui, d'appartenance à la « famille » des « gens du souk » (*ahl al-sûq*).

[626] Les liens entre souk et urbanité/citadinité ont été définis pas F. Mermier (2005 : 81) : « Le souk semble manifester au plus haut point certains critères de l'urbanité : l'hétérogénéité sociale, la concentration et la différenciation des activités. En ce sens, il a souvent été perçu à la fois comme l'espace public par excellence des villes arabes traditionnelles et le lieu privilégié où se gérait la différence sociale dans ses diverses actualisations ethniques, confessionnelles et autres. Le marché, comme forme urbaine et institution sociale et économique, exprimerait ainsi un système urbain disparu mais qui continuerait à informer de nombreuses pratiques et représentations dans les villes arabes ».

et à Ḥadda, où la fonction initiale dominante est résidentielle, les souks ont constitué, dans les autres principaux centres périphériques de Sanaa, les tout premiers équipements. C'est particulièrement vrai sur les sites où convergent différentes routes régionales, comme à Ḥaṣaba ou à Madhbaḥ, où les premiers établissements soukiers, datant respectivement des années 1970 et 1980, exerçaient, selon le vœu de l'administration, un rôle d'avant-poste de la cité, une fonction de zone frontière entre le monde rural et la ville. Ces souks ont par la suite constitué un point de départ de la densification de ces quartiers et ils y ont fortement induit l'urbanisation. Ils font aujourd'hui partie des « souks majeurs » de la ville, selon notre première typologie[627]. Dans les quartiers encore plus éloignés du centre-ville, correspondant aux centres élémentaires (Shamlân, Ḥizyaz)[628], les souks sont même antérieurs aux précédents (fin des années 1960 pour certains). Ils font en revanche sensiblement moins figure d'équipement pionnier dans la mesure où la plupart de ces quartiers correspondent en réalité à d'anciens villages des environs de Sanaa. Ils ont toutefois constitué l'unique forme commerciale présente jusqu'au rattrapage physique de ces localités par l'urbanisation. Ils ont endossé, depuis, la fonction de souk d'interface entre la ville et la campagne, une fonction perdue par les précédents, ce qui a eu un certain effet sur l'intensification de leur activité (augmentation du nombre de marchands venus des campagnes voisines, agrandissement de la surface de vente du marché).

Comment, malgré la concurrence qui s'exerce entre les différents établissements soukiers et les nouvelles formes commerciales, ceux-ci ont-ils conservé leur centralité dans les quartiers périphériques, et au-delà de leurs propres limites après que l'urbanisation les eut aspirés ? Nous distinguons cinq raisons majeures.

Premièrement, les marchands eux-mêmes ont confirmé ou élargi leur savoir-faire afin de répondre à toutes les exigences des consommateurs. Certains se sont en effet distingués en tant que conservateurs de produits traditionnels nécessaires à la pratique de rituels sociaux (sucreries pour les fêtes, henné pour les mariages, etc.) ; d'autres se sont spécialisés dans la production/commercialisation de produits bon marché ; d'autres encore n'ont pas hésité à concurrencer directement les boutiques modernes en proposant divers produits importés (textile, quincaillerie, etc.).

Deuxièmement, à proximité de chacun des souks des quartiers périphériques, voire au sein de leurs propres périmètres, se sont édifiés des marchés au *qât*, souvent sous l'impulsion de grands cultivateurs ou investisseurs locaux. La diffusion de la vente du *qât* dans la ville jusqu'à aujourd'hui – bon nombre d'établissements ont vu le jour entre les années 1990 et 2000 – a permis de réorienter les flux de consommateurs vers les

[627] Cf. Ch. 2, III, B, 1.
[628] Cf. Ch. 4, III.

nouveaux quartiers périphériques tout en accroissant la diversité commerciale de ces derniers.

Troisièmement, certains souks ont été le théâtre d'un phénomène de fragmentation qui se traduit par la coexistence de plusieurs marchés spécialisés dans un même quartier (jusqu'à quatre ou cinq à Madhbaḥ et Shumayla[629]). Imposé par la configuration des lieux ou par l'ampleur prise par l'activité soukière, cet éclatement des établissements soukiers a permis de relier entre eux différents lieux marchands d'un même quartier, lequel apparaît dès lors totalement structuré par l'activité commerciale.

Quatrièmement, le jeu de la rivalité économique et financière a pu engendrer, à certains endroits, une densification de l'offre soukière. C'est le cas à Shumayla, où M. al-Na'mî est venu concurrencer sur son propre « terrain » Ḥusayn Shumayla, principal marchand/investisseur du quartier, en construisant un souk accueillant aujourd'hui plusieurs centaines de marchands[630]. Ḥusayn Shumayla a alors rétorqué par la construction d'un centre commercial moderne à proximité du souk principal. Il résulte de ce jeu concurrentiel un dynamisme sans précédent de l'activité marchande dans ce quartier du sud de Sanaa.

Cinquièmement, le mouvement de privatisation touche de plus en plus vivement le secteur soukier, comme nous l'avons déjà observé. Il se traduit à la fois par la « mise en concession privée » de souks auparavant gérés par le gouvernement[631] – lequel prouve ainsi une fois de plus son désengagement du champ urbain en général et de la gestion des infrastructures en particulier – et par la construction de petits marchés totalement privés à proximité des souks majeurs des quartiers les plus récents de la ville[632]. Ḥaṣaba, avec le petit souk généraliste *Abû Luḥûm*, ou encore Dâr Salm et Madhbaḥ, avec leurs nouveaux marchés au *qât*, sont particulièrement concernés par ce processus[633]. Les motivations des nouveaux investisseurs sont multiples. Selon l'ingénieur-architecte 'Abd al-'Azîz Abû Ghânim, le souk *Abû Luḥûm* répond à une demande des riverains qui *« veulent continuer à acheter leurs marchandises au souk sans pour autant être gênés par la sur-fréquentation du grand souk »*. Il ajoute que la population y sera – l'entretien a été réalisé un an avant l'ouverture du souk – *« moins populaire que celle du souk principal de Ḥaṣaba mais pas prête à changer ses habitudes de consommation quotidiennes »*. À ces diverses réalisations de souks préside donc, comme on peut le voir dans ce discours, une volonté des acteurs que ces structures se distinguent des grands souks traditionnels par leur dimension et leur *« bon entretien »*, sans

---

[629] Cf. Ch. 4, I, A & II, C.

[630] Cf. Ch. 4, I, A, 3.

[631] *Madhabḥ Central Sûq* est par exemple un ancien marché public racheté par un riche commerçant, M. al-'Isâyî.

[632] Cf. Ch. 2, III, B, 1.

[633] Cf. Fig. 98 & 99, p. 397.

pour autant en modifier l'organisation générale ni même les lieux d'implantation, qui sont *in fine* les mêmes que ceux des anciens marchés municipaux, malgré les quelques dizaines de mètres qui les séparent. Ils sont donc un changement dans la continuité, qui apporte aux espaces urbains qui les accueillent un nouveau souffle d'activité marchande bénéfique pour le développement général du quartier. L'importance générale de l'activité soukière – nombre de marchands et quantité de produits commercialisés, mais aussi diversité de l'offre et multiplicité des lieux et des formes de vente – semble en effet proportionnelle au rayonnement d'un quartier à l'échelle de l'agglomération.

Figure 98 : Souk Abû Luḥûm (Ḥaṣaba), en construction. Nabîl et Fayṣal effectuant les relevés

Figure 99 : Souk au *qât* al-Khawlâni (Dâr Salm), avant l'ouverture des échoppes. À droite, Hadi Eckert

Attardons-nous à présent sur la figure et le rôle du chef de souk. Alors que la fonction de chef de quartier tend à se dissiper dans l'organisation administrative moderne[634], celle de chef de souk (*'âqil sûq*) semble plutôt bien se maintenir dans la périphérie de Sanaa. Il n'est certes plus à la tête d'un seul corps de métier (chaudronniers, ébénistes, etc.), comme c'était l'usage dans la vieille ville (Mermier, 1997) et sa désignation par les « aînés du souk » (*op. cit.*) n'est plus tout à fait en vigueur, mais il demeure le référent direct pour régler les différends qui opposent les marchands entre eux ou les marchands aux clients, tout en continuant à veiller à la bonne application des directives étatiques. Dans les marchés de concession privée, quand l'investisseur n'assure pas lui-même cette fonction (ce qui est le cas à Shumayla avec Ḥusayn Shumayla), il se peut qu'il nomme un marchand ou un notable de son réseau social pour revêtir les habits du chef de souk (comme l'a fait M. 'Abbâs, le propriétaire du marché au *qât* de Madhbaḥ, avec 'Abd al-Hâbib al-Mughalis). Non seulement la fonction n'a donc pas disparu, mais elle a gagné en importance tant les surfaces occupées par les souks, qui correspondent donc à des territoires de juridiction pour leurs chefs, se sont agrandies au cours de ces dernières années. Par conséquent, si la connaissance des pratiques coutumières n'est plus indispensable pour l'exercice de la fonction, elle-même réduite dans les faits à un rôle d'arbitrage, le chef de souk semble avoir gagné en influence et même parfois en autorité, profitant de surcroît de l'invisibilité des acteurs de l'administration moderne dans la plupart des nouveaux quartiers de la ville. Ḥusayn Ḥumayshân, chef du souk de Shamlân, semble avoir ainsi joué, en 2003, un rôle persuasif auprès du gouvernement pour que son quartier soit administrativement rattaché au Secrétariat de la capitale et non plus au Gouvernorat, ce qui lui permettait de bénéficier directement des infrastructures urbaines et d'une reconnaissance en tant que *« quartier de Sanaa »*, selon l'expression du chef du souk. En allant vérifier la véracité de ses propos directement auprès des marchands, ces derniers nous ont précisé que Ḥusayn Ḥumayshân avait également obtenu que la route principale qui mène au souk soit goudronnée et éclairée. Son pouvoir, ou en tout cas son autorité, dans ce quartier en pleine mutation ne semble donc pas contestable.

Peut-on dire pour finir que la centralité économique, politique et sociale du souk a perdu une partie de ses attributs, comme s'en inquiétait F. Mermier (2005) dans l'un de ses articles ? Rien n'est moins sûr. Cela reviendrait à sous-estimer la capacité des différents acteurs des espaces soukiers à structurer le territoire, à s'adapter aux nouveaux tissus urbains, à faire évoluer la gamme des produits et les méthodes de commercialisation, à revendiquer une légitimité économique et territoriale et à cohabiter avec les formes commerciales modernes. Nous verrons, en revanche, dans notre troisième partie, ce qu'il reste de socialisation, de citadinisation et de vecteur d'intégration socio-économique –

[634] Cf. Ch. 3, II, B, 3.

autres fonctions traditionnellement assurées par les souks sanaanis – dans les marchés des nouveaux espaces périphériques[635].

2. L'implantation des activités commerciales (hors souk) dans les nouveaux centres et ses logiques

Nous avons vu, en première partie, que le redéploiement des activités de commerce et de service dans les quartiers périphériques était de première importance, et pour partie responsable du développement économique de ces derniers[636]. Les logiques de ce redéploiement changent d'un groupe d'acteurs à l'autre. Elles relèvent de différentes modalités/conceptions de l'activité économique, qui ne varient pas tant en fonction du type d'activité que du capital social et économique des acteurs[637]. Mais, quoi qu'il en soit, que l'implantation d'une activité commerciale en périphérie soit le fruit d'une contrainte ou d'un choix motivé et argumenté, elle participe, souvent de la même manière, à l'essor économique de l'espace concerné par l'implantation.

L'installation en périphérie comme contrainte

L'implantation d'un commerce en périphérie ne résulte pas systématiquement d'un choix conscient ou rationnellement réfléchi par les acteurs. Trois cas au moins peuvent être identifiés. Sont en premier lieu considérés comme « contraints » de délocaliser leur activité ceux qui, pour une raison ou pour une autre, doivent quitter leur premier emplacement. Il s'agit par exemple de commerçants n'ayant pas ou plus les moyens d'assumer la hausse des loyers en centre-ville[638]. En général, ils saisissent la première opportunité foncière ou financière sans accorder une importance déterminante à la situation géographique[639]. *« Je n'ai pas trouvé d'emplacement ailleurs dans la capitale »* nous confiait un jeune tailleur propriétaire depuis 2002 d'une petite échoppe à Dâris. *« Au début, il y avait peu de travail, puis peu à peu, de nouveaux commerces se sont installés et la population a augmenté »* ajoute le jeune homme, pour qui le hasard semble avoir bien fait les choses. Cela n'est pas le cas pour cet épicier originaire d'Ibb installé à Ḥizyaz qui

---

635 Cf. Ch. 7, I, B, 1.

636 Cf. Ch. 2, II, D.

637 Précisons que ces observations se basent sur la capacité de nos interlocuteurs à exprimer, lors des questionnaires que nous leur avons proposés, les raisons de l'implantation de leur activité en un endroit précis. Ne sont pas pris en compte ici les individus ayant souhaité éluder ce point de l'interview ou ceux qui disent encore avoir remis leur destin « aux mains d'Allâh » (30 % des responsables de commerces de détail). Les données chiffrées livrées ici proviennent du traitement des 635 questionnaires distribués aux commerçants installés dans les nouveaux centres.

638 Dans les années 1980, les géographes allemands H. Kopp et E. Wirth (1994) ont observé que les tarifs pratiqués dans le centre-ville de Sanaa atteignaient ceux en vigueur en R.F.A.

639 12 % des responsables d'activités affirment n'avoir été guidés que par l'argument financier (loyer peu élevé).

regrette de ne pas avoir eu *« le choix de l'emplacement dans ce quartier encore trop éloigné du centre-ville et où il y a trop peu de travail »*.

On relève en deuxième lieu le cas d'individus qui rencontrent des difficultés à acquérir un emplacement en raison de leur statut de nouvel arrivant. Les réticences de certains propriétaires de terrains ou de bâtiments – bien que ceux-là soient eux-mêmes souvent issus de l'exode rural – pour louer aux nouveaux arrivants, réticences qui traduisent plus généralement les problèmes d'intégration que rencontrent les néocitadins, les poussent à se détourner de leur choix d'implantation initial. Deux perspectives s'offrent alors à ceux-là : gagner les espaces préalablement territorialisés par des membres de leur communauté (villageoise, lignagère) ou se rabattre sur des sites moins recherchés et relativement marginaux sur le plan économique.

En dernier lieu, les possibilités de choisir restent fortement limitées pour une partie des marchands ambulants – mais pour une partie seulement, la mobilité et la compacité des structures de vente permettant à l'autre partie d'exercer dans les espaces interstitiels des quartiers commerçants les plus fréquentés. En effet, les marchands déjà appréhendés par les autorités municipales, de même que ceux qui ont été contraints d'occuper un emplacement dans un des marchés spécifiques[640], ont vu leur capacité de décision et de choix du lieu d'exercice se réduire assez brutalement.

Logiques simples et/ou héritées

Lorsqu'elles relèvent d'une intentionnalité, les logiques d'implantation commerciale en périphérie ne diffèrent pas systématiquement de certaines pratiques traditionnelles. Nous pouvons, dans cette catégorie, identifier par exemple des stratégies de localisation héritées de l'organisation soukière. Le système soukier est omniprésent à Sanaa, non seulement à travers la multitude de souks polyvalents et spécialisés que compte la ville, mais aussi du fait du processus de soukalisation qui caractérise leur évolution et, surtout, à travers l'influence qu'ils exercent sur la localisation et le fonctionnement des autres espaces marchands[641]. En effet, les marchands « hors souk » s'organisent souvent sur le même modèle : regroupements par corporations, hyper-concentration des activités, séparation des tâches, etc. Les marchands des rues adjacentes au souk central de Ḥaṣaba illustrent assez bien ce phénomène. Un propriétaire de *taxiphone*, en indiquant du doigt d'autres échoppes proposant les mêmes services (cinq établissements regroupés sur quelques dizaines de m^2), reconnaît travailler *« comme si l'on était au cœur du souk »*. La concurrence n'y est pas considérée comme foncièrement problématique, contrairement à l'éloignement, bien que relatif, de l'entrée principale du

[640] Cf. Ch. 2, II, C.

[641] 90 % des marchands installés à proximité d'un souk justifient leur présence par le souk lui-même.

souk : « *Je me suis installé ici l'an dernier, alors je n'ai trouvé que cet emplacement un peu trop éloigné du souk et des autres taxiphones. Mais je suis sûr que cette zone va vite se développer aussi* », dit un autre patron de *taxiphone* dont la boutique est située le long d'une rue perpendiculaire à la rue Ḥaṣaba. « *Nous avons besoin du souk pour vivre, mais le souk a besoin de nous pour s'agrandir* », conclut le premier marchand, qui confirme, au nom de ses « confrères », que le souk est un référentiel constant exerçant un rôle « moteur » pour le commerce de détail en général. En somme, les grands traits de l'organisation commerciale traditionnelle, vestige d'une organisation édilitaire autonome (Mermier, 1989c), se retrouvent dans les espaces marchands de la périphérie, qu'ils soient d'ailleurs à dominante soukière, comme Ḥaṣaba, ou non, comme Hâyil, où des observations similaires peuvent être effectuées.

Par ailleurs, l'influence des réseaux communautaires sur les pratiques professionnelles et sur le processus de localisation est toujours très actuelle. Le taux d'individus qui justifient l'implantation de leur activité par la présence antérieure d'un membre de leur famille élargie ou d'une personne originaire de la même région ou village s'élève à 5 %[642]. Cette pratique est dépendante du fait migratoire et reflète la prééminence des communautarismes dans un espace urbain en fragmentation. Elle résulte d'une tradition lignagère ancienne qui s'est maintenue grâce à l'influence du tribalisme dans la société yéménite. Les discours reflètent ainsi un sentiment d'appartenance à une communauté aux liens pas toujours évidents, qui vient conforter le choix d'un emplacement. « *Je suis venu ici car c'est un point de rencontre entre tous les gens de la même province* », reconnaît un opticien de Dâris. Pour d'autres, épiciers de leur état, « *venus rejoindre des amis* », ou encore « *appelés par des membres de la famille* », l'existence d'un réseau communautaire est la première raison légitimant le choix d'un lieu d'exercice. Dans certains cas, cette pratique, qui se fait souvent aux dépens d'une « étude de marché », peut expliquer un exercice commercial déficitaire et même, parfois, une clôture d'activité. Le témoignage d'un jeune marchand de vêtements de Ḥizyaz venu de Ta'izz en 2002 est édifiant de ce point de vue : « *Mon oncle a voulu que j'ouvre un magasin dans ce quartier. Nous sommes venus pour cela avec mon frère. Mais aujourd'hui, il y a trop de concurrence et le quartier est encore trop populaire (...). Les affaires marchent mal* ».

La liste de cette première catégorie de logiques demeurerait incomplète si l'on ne mentionnait pas le cas des lancements d'activités dans un périmètre proche, voire très proche, du domicile du responsable de cette même activité. Il ne s'agit pas ici de stratégie

[642] Si le taux peut sembler assez faible, c'est que seul le premier argument donné par l'interlocuteur a été retenu pour le calcul. Si nous avions retenu le nombre d'individus évoquant le rapprochement familial ou communautaire en deuxième, troisième ou quatrième argument, le taux dépasserait les 10 %. Ce pourcentage est plus élevé pour les activités de commerce de détail que pour celles artisanales et de services souvent plus déconnectées des réseaux communautaires pour mieux répondre aux exigences du marché.

de localisation à proprement parler, dans le sens où l'habitation conditionne l'emplacement de l'activité, mais de « coups d'essai » opportunistes qui comportent une prise de risque économique mais qui permettent au propriétaire ou locataire responsable de l'activité de se rendre très disponible. *« J'ai ouvert ma boutique au pied de ma maison en 2003 »*, nous dit un tailleur du quartier Shumayla. *« Cela me permet de travailler tous les jours et même parfois jusque tard dans la nuit »*. Cette pratique, qui concerne 16 % des commerçants, est favorisée par l'architecture sanaanie. Celle-ci consacre en effet systématiquement le rez-de-chaussée des bâtiments à l'exercice potentiel d'une activité. Cette pratique architecturale domine encore les plans et les constructions de la ville moderne. Elle n'est rien d'autre qu'un héritage de l'architecture traditionnelle des hauts plateaux yéménites en général et de Sanaa en particulier (Bonnenfant, 1995 ; Maréchaux, 1980). Par conséquent, l'existence d'une certaine forme de « télescopage » entre l'espace professionnel et l'espace habité explique la vitalité de ce type de localisation, visible à travers nos propres statistiques.

Stratégies complexes

Ce qu'il convient à présent de montrer, c'est que derrière les logiques « simples » expliquant le redéploiement des activités commerciales en périphérie – proximité, circonstances, opportunité –, près de 70 % des commerçants font montre d'une capacité de perception assez fine du potentiel économique des nouveaux quartiers et de mise en œuvre de réelles stratégies de localisation, non moins fines. Certains acteurs semblent en effet se défaire d'une tradition de localisation héritée qui consiste à s'implanter près du domicile ou à occuper un espace déjà approprié par des membres de sa famille ou d'un autre réseau communautaire. Si les responsables d'activités de services (cliniques, hôtels, centres d'informatique, etc.) démontrent une connaissance nettement meilleure du milieu économique que les commerçants et artisans, ces derniers ont parfois recours à certaines tentatives informelles d'« études de marché » avant de décider d'un lieu d'implantation. D'aucuns se démarquent même par une bonne appréhension des dynamiques spatiales, sociales et économiques. Nous avons relevé trois registres de justification traduisant la mise en œuvre, par les acteurs, de stratégies de localisation complexes et souvent anticipatrices : « l'environnement économique », « l'accessibilité et les transports », « le dynamisme général du quartier ». En procédant à la double analyse, quantitative d'une part, des différents motifs d'implantation, et qualitative d'autre part, de différents parcours de commerçants dans les espaces périphériques de la ville, nous espérons montrer à quel point, par leurs façons d'exploiter un capital spatial et économique, les commerçants se sont constitués en acteurs essentiels de la production des nouveaux centres de Sanaa, dont le commerce est justement la première fonction.

Premièrement, 34 % des acteurs interrogés sur le choix du site d'exercice affirment s'être intéressés à l'environnement économique et, dans une moindre mesure, social – préférence pour la présence d'une population ouvrière ou d'une clientèle potentiellement aisée, selon le type d'activité – du quartier dans lequel ils choisissent de s'implanter. La présence d'un souk, comme cela a déjà été dit, est déterminante, quelle que soit l'activité. Puis, c'est le souci de complémentarité qui prime, comme par exemple dans le cas d'une clinique dentaire qui s'implante à proximité d'un grand hôpital ou encore de papeteries qui s'installent en face d'une école. À l'inauguration de l'école *Ḥafsa* à 'Aṣir en 2003, un jeune homme décida en effet d'ouvrir la première papeterie du quartier. Le commerce a battu son plein deux années durant, d'après les dires de ce dernier, avant que ne s'installent deux concurrents, venus également profiter de la dynamique de développement scolaire dans ce secteur de la capitale. Cette première catégorie comprend aussi les acteurs qui justifient leur implantation par l'absence totale de concurrence. Leur part révèle non seulement le caractère récent de certaines branches du commerce dans les quartiers périphériques de la ville, mais aussi l'importance qu'il y a pour un acteur économique à s'ériger en pionnier du développement d'un type d'activité – importance qui vire parfois à l'obsession, comme le révèle l'exemple des marchands d'épices de Dâris. Quatre d'entre eux, arrivés dans le quartier entre la fin des années 1990 et le début des années 2000, revendiquent chacun la posture du primo-arrivant, seule explication qu'ils donnent respectivement à leur succès commercial. *« Ma boutique fut la première du genre à mon arrivée et pour les gens du quartier, je suis toujours le seul aujourd'hui »*, conclut l'un d'eux. Dans les quartiers d'émergence plus récente, comme Dâr Salm par exemple, l'absence de concurrence représente un motif d'implantation encore plus récurrent. Ainsi, entre 2004 et 2005, une blanchisserie, un magasin d'accessoires pour téléphones mobiles et une pharmacie y ont fait leur apparition sur ce principe. L'objectif de conquête de nouveaux marchés que se fixent bon nombre de commerçants sanaanis contribue à diversifier nettement les types de commerce des espaces périphériques.

Deuxièmement, le facteur de l'accessibilité et des transports représente plus de 17 % des motifs d'implantation. On distingue toutefois plusieurs gradients dans les stratégies de localisation construites à partir de ce paramètre. La seule évocation des grands ensembles de la morphologie urbaine (bord de route, croisement) représente le premier gradient stratégique. En progressant dans l'échelle se trouvent les acteurs qui décident leur implantation en fonction de la proximité d'une gare routière et des bénéfices marchands provoqués par la rupture de charge. Au sommet de cette hiérarchie, certains chefs d'entreprise expriment une vision encore plus élargie de l'accessibilité et du rôle de la fonction de transport dans le développement économique. Ils choisissent leur lieu d'implantation en préjugeant de sa bonne intégration dans l'espace urbain ou encore de ses nombreuses connexions locales, voire régionales. Ceux-là demeurent encore

aujourd'hui minoritaires. Voici trois extraits de questionnaires qui illustrent chacun ces différents gradients stratégiques : *« J'ai choisi cet emplacement juste au bord de la route principale et tout près du rond-point, c'est un carrefour important »* (vendeur de téléphones portables, Dâr Salm) ; *« C'est la gare routière d'entrée dans la ville de Sanaa, c'est un lieu très attractif où les gens font leurs achats avant de rentrer chez eux »* (couturier, Ḥaṣaba) ; *« La rue al-Riyâḍ dessert un grand nombre de localités, 'Aṣir, Dâyirî, al-Sunayna. Il y règne une forte densité de population et sa circulation à sens unique laisse la place au commerce »* (pharmacien, Hâyil).

Troisièmement, plus englobant que les facteurs de l'environnement économique et de l'accessibilité, le dynamisme général du quartier représente près de 17 % des motivations exprimées par les acteurs économiques. Les références sont indifféremment faites à la forte densité de population, au caractère « central » du quartier, à sa réputation ou enfin à son « prestige ». Le point de vue que donne ce libraire sur Hâyil, quartier dans lequel il a choisi de s'implanter, est assez représentatif : *« C'est un quartier actif et vivant toute l'année, qui fait la jonction entre de nombreux quartiers très peuplés. La fonction commerçante a pris le pas sur la fonction résidentielle. Sa renommée est de plus en plus grande et son développement ne s'arrêtera pas là »*. Un marchand de vêtements ajoute, à propos du même quartier : *« Hâyil est le nouveau centre de Sanaa, les visiteurs viennent d'al-Sunayna, 'Aṣir, Ḥadda, Ḥaṣaba. C'est un quartier dynamique et reconnu quelle que soit l'activité commerciale à laquelle on pense »*. Des témoignages similaires ont également été recueillis à Madhbaḥ, Ḥadda et Ḥaṣaba, pour ne citer qu'eux, de la part de commerçants venus *« profiter de la croissance économique de ce quartier très passager »*, comme ce pharmacien installé près d'un des carrefours principaux du quartier Ḥadda.

3. Le rôle des élites financières dans la production des nouveaux espaces marchands

La modernisation de l'appareil commercial a déjà été évoquée en première partie[643]. Ce processus, qui voit émerger de nouvelles formes de vente de type supermarché, galerie marchande ou *mall*, a permis de mettre en lumière certains puissants investisseurs yéménites. Leur implication dans divers projets commerciaux leur assure une bonne visibilité dans les quartiers concernés. Preuve de cette visibilité et de l'impact de ces projets commerciaux sur l'espace et la société urbaine, certains quartiers de la ville sont redéfinis, jusque dans leur dénomination, en fonction de ceux-là. Nous avons déjà évoqué le cas du quartier Shumayla, dont le nom n'est autre que celui du marchand qui en a développé le souk principal et qui continue d'y faire construire divers centres commerciaux. Il semblerait que la pratique ancienne, révélant les liens étroits entre le commerce et le pouvoir, qui consistait à attribuer le nom de certaines grandes familles de marchands à des établissements soukiers et, par extension, aux quartiers tout entiers, se

[643] Cf. Ch. 2, III, A.

soit pérennisée, si l'on en juge par certaines situations actuelles. Les familles al-Ruwayshân, al-Sa'îd et al-Shaybânî entre autres, qui font partie de l'actuelle élite économique du Yémen ayant investi dans diverses activités commerciales, ont « donné » leur nom à certains lieux de la ville : carrefours, terminaux de minibus, etc.

Ce phénomène très singulier illustre la forte influence de ces acteurs financiers sur la structuration des espaces en général et sur la dynamique de centralité en particulier. Revenons sur les modalités de leurs actions. Nous pouvons en distinguer quatre différents types : l'investissement d'un acteur dans une grande surface commerciale (supermarché), dont la construction reconfigure profondément l'espace du quartier ; l'achat de magasins hauts de gamme, situés à des endroits stratégiques du nouveau Sanaa, par de puissants acteurs économiques ; le financement de divers établissements commerciaux modernes par d'anciens riches commerçants ayant déjà fait leurs « armes » dans les espaces soukiers ; l'investissement, encore récent, de certains acteurs dans le secteur du « commerce distractif », lequel se propage à grande vitesse dans la plupart des grandes villes du monde (Lemarchand, 2008).

La première de ces actions est celle qui a sans doute le plus bouleversé à la fois le rapport des usagers à la consommation et la fonction de certains espaces du Grand Sanaa. Ceux qui, en effet, ont investi dans la construction de supermarchés à Sanaa, sont conscients des effets de la « révolution commerciale » qui en a résulté et dont ils sont en quelque sorte les premiers acteurs. *« Le but de Monsieur Shumayla a été, grâce à la collaboration de Monsieur Hari* [homme d'affaires indonésien]*, de proposer une offre de produits variés, qu'il a été chercher en Arabie Saoudite, en Europe et en Asie*[644]*, aux habitants de Sanaa et, surtout, aux classes moyennes et supérieures. Ils ont désormais leur supermarché dans lequel ils trouvent tout ce dont ils ont besoin »*, nous a confié l'actuel responsable du magasin au cours d'un entretien. Ce dernier poursuit : *« Toute la ville de Sanaa a changé après notre ouverture en 2000, et pas seulement Ḥadda* [le quartier où est situé le supermarché]*. Notre ville ressemble désormais plus aux autres grandes capitales des pays développés »*. L'investisseur Ḥusayn Shumayla semble donc avoir compris que la réception de la modernité passait par la modernisation de l'appareil commercial. Accolé à l'enseigne du premier grand supermarché de la ville, comportant son propre parking et son propre arrêt de transports en commun, le nom de l'investisseur est forcément associé aux principes de réussite économique et de modernité. Le choix de Ḥadda pour l'emplacement de ce supermarché n'est en outre pas anodin. Plutôt implanté au sud de Sanaa, à travers les nombreux établissements commerciaux du quartier qui porte également son nom, Ḥusayn Shumayla a préféré s'extraire de cette zone à connotation soukière et populaire pour marquer de

[644] Nous avons déjà dit que l'apparition des supermarchés à Sanaa marquait les débuts de l'internationalisation de l'économie marchande au Yémen (cf. Ch. 2, III, A, 2).

son sceau le nouveau quartier « occidentalisé » de Ḥadda alors en plein essor, quartier qui lui offre en retour une vitrine prestigieuse. Ce choix géographique prouve les capacités de l'investisseur à s'adapter à tous les milieux économiques. Notons par ailleurs les efforts, fournis dès le début par le concepteur du supermarché et son équipe pour faire de ce complexe commercial un véritable lieu de vie destiné à tous les membres d'une même famille – homme, femme, enfant –, comme le montrent le petit terrain de basket dessiné sur une partie du parking ainsi que les larges portions du hall d'entrée du supermarché qui semblent plus réservées à la déambulation qu'à la consommation directe. En six ans (2000-2006), il semblerait que la fréquentation du supermarché *Shumayla-Hari* n'a eu de cesse d'augmenter, comme le révèle l'actuelle saturation du parking, notamment en fin d'après-midi. Les clients, majoritairement motorisés, profitent d'ailleurs souvent de leur passage au supermarché pour s'arrêter dans d'autres commerces du quartier, dont la plupart sont apparus après 2000. L'impact de ce supermarché sur la dynamique de développement du quartier n'est donc plus discutable.

Un autre type d'action mettant en scène puissances financières et commerce consiste en l'ouverture de boutiques spécialisées vendant exclusivement des produits hauts de gamme, importés le plus souvent. Ces établissements, aux façades vitrées épurées qui contrastent avec l'ensemble du paysage commercial, portent le nom de leurs financeurs – al-Ruwayshân et al-Shaybânî notamment, issus de grandes familles yéménites. Le premier a investi dans l'automobile allemande et a acheté des stocks de vêtements de grandes marques européennes, produits vendus dans de rutilantes boutiques situées le long des artères commerçantes principales (rues al-Zubayrî et Ḥadda). Apparue dans les années 1990, la concession automobile *al-Ruwayshân*, située au croisement des rues Ḥadda et al-Jazâ'ir, s'est imposée comme un véritable « haut-lieu », dessinant les contours d'une micro-société du luxe qui prend progressivement forme dans cette partie de la ville. Si la vente de BMW n'est pas quotidienne à Sanaa, loin s'en faut, la plupart des habitants connaissent l'édifice qui accueille les modèles d'exposition. Point de repère pour les uns, lieu de rendez-vous pour les autres, symbole de la « ville inaccessible » pour les plus pauvres, l'établissement *al-Ruwayshân* a même donné son nom au carrefour, Jawlat Ruwayshân, qui n'est plus désigné que de la sorte par les usagers et les chauffeurs de taxis. Cet exemple, choisi parmi d'autres, montre la capacité de certains puissants acteurs économiques à ériger leur propre nom en enseigne commerciale et à choisir les sites d'implantation les plus stratégiques. L'influence des ces actions sur les modes de structuration de l'espace et sur les représentations prouve une nouvelle fois que la proportion d'espace concernée par les projets commerciaux forts est considérable dans le nouveau Sanaa qui se développe au rythme de l'initiative privée.

Que dire ensuite de la multiplication des petits centres commerciaux privés, à mi-chemin entre le souk fermé et le *mall* à l'occidentale, qui jalonnent bon nombre de

nouveaux quartiers tels que Hâyil et Shumayla[645] ? Qu'ils sont également le fruit de riches commerçants ayant choisi, cette fois, d'investir dans le lieu même où ils ont déjà établi activité et/ou domicile. Généralement d'origine relativement plus modeste (à l'exclusion de Ḥusayn Shumayla qui finança la construction de l'*Exhibition Center* à proximité du souk central du quartier Shumayla), les propriétaires de ces établissements sont motivés par l'essor de l'activité commerciale de leurs quartiers respectifs et par la volonté d'agir en faveur de la diversification/modernisation de l'appareil commercial. C'est du moins ce que l'on peut retenir du témoignage, recueilli au cours d'un entretien, de 'Abduh al-Jayl, propriétaire du *Riyad Trade Center*, situé au nord de la rue al-Riyâḍ. Lorsque, en 2004, il assiste à la pose de la première pierre de son *shopping center*, il se dit *« fier de participer au développement économique de* [sa] *ville et de* [son] *quartier et satisfait à l'idée que les femmes ne soient bientôt plus obligées de se baisser pour acheter des vêtements et du maquillage à même le sol. Nos boutiques pourront les accueillir dignement »*. La référence au modèle économique saoudien, présente dans le nom de l'établissement, de même que l'extrait de discours cité, prouvent que ces acteurs économiques d'un nouveau genre se font les relais locaux d'une certaine évolution/modernisation de secteur commercial qui, avant le Yémen, aurait déjà largement touché les pays du Conseil de Coopération du Golfe.

Les brèves observations que nous avons enfin faites à propos des stratégies d'acteurs du commerce distractif, un secteur en plein essor à Sanaa, nous permettent de mettre en lumière une logique jusque-là peu mise en œuvre par les acteurs économiques – et qui va à l'encontre de celle qui préside aux projets de création de petits *malls* intégrés au tissu urbain et économique des quartiers par exemple – et que l'on peut qualifier de « logique de l'écart ». L'exemple d'un complexe de restaurants de haut standing apparu au milieu des années 2000 sur les contreforts de la colline de Ḥadda est particulièrement éclairant. Qu'est ce qui a poussé le propriétaire à faire construire cet établissement, qui comprend un restaurant italien, un restaurant libanais et le seul restaurant de haute gastronomie yéménite de la ville (*al-Fakhîr*), au pied de la montagne, à l'extrême limite de l'espace urbanisé de la capitale, à la toute fin des voies de circulation ? Le coût du terrain, pourrait-on penser *a priori*. A tort sans doute, pour peu que l'on accorde de l'importance au discours du propriétaire : *« L'éloignement importe peu car mes restaurants ne drainent pas une clientèle piétonnière. Il vaut mieux avoir de la place pour accueillir les voitures des clients plutôt que de s'insérer quelque part dans les quartiers animés (…). Ici, nous avons une clientèle aisée et nous ne subissons pas les affres de la circulation de la rue Ḥadda »*. Restaurants de luxe au Sud, parc de loisirs à l'Ouest, les franges de l'agglomération sanaanie semblent affectées par une redéfinition de leur fonction, mêlant aujourd'hui consommation et distraction. La

[645] Cf. Ch. 4, I, A & C.

logique de l'écart semble donc de plus en plus s'imposer chez les nouveaux acteurs financiers du commerce, notamment distractif, en périphérie du Grand Sanaa.

La diversification et la modernisation de l'offre marchande, mais aussi, d'une certaine manière, l'étalement urbain, la structuration (partielle) des nouveaux quartiers, voire même l'apparition de « signaux urbains » consuméristes seraient imputés à quelques riches investisseurs yéménites, ouverts sur la société mondialisée, pour lesquels le nouvel espace urbain du Grand Sanaa semble constituer un support privilégié d'actions et d'expériences.

B. Les autres acteurs économiques : transport, santé, université et immobilier

1. Composer avec la polycentralité : les acteurs du transport

Les acteurs du secteur du transport en commun, régi pour l'essentiel par plusieurs petites sociétés privées, sont souvent les premiers à investir les nouveaux lieux de vie périphériques. En favorisant l'accessibilité et en amenant population extérieure et nouvelles activités liées à la constitution d'une rupture de charge[646], le transport s'érige ici en indicateur indiscutable d'intégration des quartiers périphériques à l'ensemble de l'agglomération. Dire cela ne revient pas seulement à établir, une fois de plus, la corrélation entre le développement de la motorisation – indiscutable à Sanaa – et l'étalement de la ville et/ou la périphérisation des activités, par ailleurs déjà évoquée en première partie ; c'est aussi accepter l'idée que dans les lieux où se produit l'acte de transport – les gares routières, pour reprendre la terminologie employée dans la typologie du précédent chapitre – se déploient des activités multiples qui, conjuguées, renforcent alors la centralité de l'espace dans lequel s'inscrit ce lieu[647]. Dans notre typologie des nouveaux centres, nous avons indiqué, pour chacun d'eux, la place, souvent prépondérante, que détenaient ces lieux dans l'organisation spatiale. Dans un prochain chapitre, nous tâcherons de décrire la diversité des usages et des pratiques qui les configurent, ainsi que les autres lieux qui les environnent[648]. Ici, nous souhaitons nous intéresser aux différents acteurs qui les animent. Nous verrons d'abord comment les carences des pouvoirs publics ont libéré les initiatives privées, conduisant à un grossissement et une multiplication des lieux de transport dans la ville, avant d'examiner quelques stratégies individuelles de transporteurs/chauffeurs attirés par les marchés

[646] Dans le quartier Madhbaḥ, la gare routière a éclaté en cinq lieux différents (en fonction de la destination desservie) où l'on dénombre au total une centaine de véhicules (cf. Ch. 4, II, C, 3). Ces gares routières ont été dotées de lieux de restauration et de petits commerces au sol, services spécifiques à la fonction routière.

[647] J. Lombard et B. Steck (2004 : 4) reconnaissent l'intérêt d'entrer « par les lieux » dans la question des transports, qui sont des « nœuds où se tissent les liens qui structurent les systèmes spatiaux ».

[648] Cf. Ch. 7, I, B, 2.

émergents des espaces périphériques. Nous traiterons enfin de la stratégie commerciale de la compagnie de taxis *Raha*, dont les objectifs et les principes ont été élaborés en fonction de la reconfiguration des lieux de transport dans la ville.

Le système de transport à Sanaa est une bonne illustration des défaillances de la puissance publique, celle-ci s'étant totalement déchargée de la gestion de ce dernier au cours de ces dernières années, non pas dans le cadre d'une politique volontaire de privatisation, mais du fait de son incapacité à en assurer le contrôle et la régulation[649]. La compagnie publique *Yemitco* n'assure plus que les liaisons interurbaines par bus. Les taxis, bus, minibus (*dabbâb*), *pick-up* et motos-taxis sont tous la propriété de transporteurs privés, gérés soient individuellement, soit par diverses petites sociétés. C'est la Loi sur les transports de 2003 qui ouvre véritablement le marché du transport de personnes et de marchandises, annulant ainsi le monopole des syndicats sur ces derniers[650]. Cette loi a entraîné une dérégulation radicale de tout le système, une augmentation du nombre de transporteurs et de petites entreprises privées – en réalité, propriétaires de petites flottes de 10 à 20 véhicules – ainsi qu'une augmentation générale du trafic[651]. Le nombre de minibus, dont les filières d'importation depuis la Corée sont bien développées au Yémen, a particulièrement augmenté. La longueur des files d'attente de ces véhicules à chacun des grands terminaux donne un bon aperçu de l'expansion du phénomène, voire de son actuelle saturation. Très inventifs, les chauffeurs/transporteurs ont donc progressivement déplacé le lieu de leur stationnement, ce qui, dans certains cas, a engendré une démultiplication des gares routières sur un même site, comme à Madhbaḥ. D'aucuns parviennent même à échapper à la vigilance des agents de collecte et à changer le parcours qui leur a été attribué au moment de leur immatriculation. À côté des quelques stations

---

[649] Le discours d'un haut fonctionnaire du ministère des Transports, recueilli lors d'un entretien, reflète de manière édifiante le désengagement des pouvoirs publics, voire leur désarroi face aux actuelles évolutions: « *Le ministère joue un tout petit rôle* [en matière de transports urbains]. *Il se contente de superviser le secteur privé, de délivrer les autorisations aux sociétés privées. Il n'impose pas de conditions particulières sur le type de véhicule, sa couleur, le nombre de passagers transportés. Il impose simplement aux propriétaires des véhicules de faire apparaitre sur la carrosserie le nom du terminus desservi, conjointement décidé entre le ministère, la société et le* mandûb [cf. Glossaire, p. 546] ». Par la suite, ses propos s'avèrent chargés de paradoxes, car s'il juge vertueuse l'augmentation du nombre d'acteurs privés dans le secteur des transports – « *Les entreprises privées doivent tirer profit de ce secteur, leur nombre augmentera encore dans l'avenir* » –, il formule lui-même quelques limites à ce processus : « *Il faut que nous soyons plus stricts sur la réglementation (…). Il faut que les différentes compagnies soient articulées entre elles. Si leur nombre augmente trop vite, c'est tout le secteur qui sera saturé* ».

[650] La présence d'acteurs officiels n'est plus assurée que par celle d'un collecteur de taxes aux différents terminaux de la ville (cf. Fig. 100, p. 410). Celui-ci est en outre chargé de valider ou non la demande d'autorisation des chauffeurs d'exercer sur telle ou telle « route » et d'orienter ailleurs les transporteurs en cas de saturation de cette dernière.

[651] Le ministère des Transports a recensé en 2006 150 000 véhicules en circulation (84 000 véhicules privés, 34 000 bus et *dabbâb*, 33 000 taxis) au sein des limites du Secrétariat de la capitale, sur un total d'environ 700 000 pour l'ensemble des Gouvernorats (Republic of Yemen, 2006b). Ces chiffres, comme bien d'autres sans doute, sont sous-estimés, eu égard au nombre de véhicules dépourvus de licences qui opèrent chaque jour.

centrales (Bâb al-Yaman, al-Taḥrîr, etc.) mises en place par les pouvoirs publics dès les années 1970, les transporteurs « artisanaux » ont ainsi constitué, au fur et à mesure de la poussée de l'urbanisation vers l'extérieur de la ville, des lieux d'embarquement et de débarquement de la clientèle pour répondre à leurs nouveaux besoins et pour pallier les carences des services municipaux. Le contexte rappelle celui de Dakar où, comme à Sanaa, la plupart de ces lieux sont vite devenus plus que de simples lieux de desserte de passagers, puisqu'ils accueillent une multitude d'activités et se substituent aux quelques gares routières officielles (Lombard *et alii*, 2004). À Sanaa, si le trafic a longtemps été hyper-concentré sur les principaux axes de circulation et en quelques grands terminaux, on assiste aujourd'hui à une déconcentration de celui-ci vers des axes secondaires[652] et vers les nouvelles gares routières des marges physiques de l'agglomération.

Figure 100 : Collecteur de taxes de la gare routière de Ḥizyaz, recevant du *qât* d'un ami

À l'examen plus minutieux des stratégies individuelles de quelques chauffeurs/transporteurs, il est possible d'expliquer plus précisément ces évolutions. Rappelons tout d'abord que le grossissement des rangs des chauffeurs de bus, minibus et taxis reflète la fragilité de l'économie yéménite, composée de travailleurs pauvres et de secteurs à faibles investissements. Les transports en commun sanaanis illustrent par ailleurs assez bien les tendances à la paupérisation des classes moyennes et au développement de l'économie informelle. Les petits transporteurs possédant dix à vingt véhicules (bus ou minibus) dominent le marché. Ils se partageraient, selon nos propres estimations, les deux tiers des véhicules en circulation à Sanaa. Ces derniers sont donc

[652] En 2006, nous avons dénombré une soixantaine de « routes » desservies par les minibus.

loués, sur une base journalière, à des chauffeurs, souvent pauvres et parfois âgés, qui doivent alors alimenter le véhicule en gasoil et participer aux frais des réparations mineures. Le transport de passagers par minibus n'est plus considéré comme un secteur attractif tant le nombre de transporteurs a augmenté au cours de ces dernières années, engendrant une situation de sur-offre. Les taxis urbains sont, quant à eux, conduits par leurs propres propriétaires. À notre connaissance, ils ne s'inscrivent pas dans un système de flotte tel que celui décrit précédemment. Il n'en demeure pas moins que leur nombre a lui aussi considérablement augmenté. La forte fréquence de passage de véhicules vides dans les rues de la ville, y compris aux heures de pointe, donne une indication du niveau de saturation du marché, tout comme le nombre de chauffeurs ayant un autre emploi en parallèle. Dans ce contexte de crise, l'exercice de la profession de transporteur/chauffeur comporte de nombreux risques que certains parviennent à minimiser en mettant en œuvre des stratégies relevant souvent de la ruse. C'est bien en effet ainsi que peut être qualifiée l'action des deux petits transporteurs qui ont fait d'un parking d'une station-service de Shamlân la principale gare routière du quartier, action qui repose sur la démonstration de leur capacité à négocier leur occupation du site avec le propriétaire de ladite station et sur leur juste appréciation des dynamiques spatiales et économiques. *« Nous étions basés à Madhbaḥ mais nous avons vu les deux quartiers se développer* [Madhbaḥ et Shamlân]*, alors nous nous sommes déplacés. Les habitants circulent de plus en plus entre les deux lieux »*, explique l'un de ces transporteurs. Seul le capital de mobilité semble être garant de la survie professionnelle, comme en témoigne le cas de ces chauffeurs de taxis ayant abandonné leurs précédents territoires d'activité du centre-ville pour des espaces moins encombrés des quartiers desservis par le boulevard circulaire Sittîn notamment, *« où l'on stationne plus facilement et où l'on circule mieux »*, comme l'affirmait l'un d'eux. Inversement, un nombre important de chauffeurs de taxis et minibus licenciés dans des gouvernorats voisins du Secrétariat de la capitale n'hésite pas à violer la mince réglementation officielle pour aller travailler sur les routes du Grand Sanaa, *« là où il y a du travail »*. Ces diverses tactiques se rencontrent sur les lieux de transport des quartiers périphériques et notamment aux actuelles principales entrées de l'agglomération. Elles donnent véritablement vie à ces gares routières de la périphérie, en leur insufflant par ailleurs animation et activités commerciales. Ajoutées aux véhicules Peugeot *break* assurant les liaisons inter-urbaines, toujours plus nombreux du fait de l'intensification des migrations vers la capitale, elles constituent des indices essentiels de centralité.

Les transports publics ont été marqués par un événement de taille en 2004, la naissance de la compagnie *Raha*, qui a investi dans une flotte de 500 véhicules neufs de marque *Hyundaï,* tous équipés de compteurs et de système radio[653]. L'émergence d'une

[653] Cf. Fig. 101, p. 414.

telle compagnie sur le marché du transport de passagers à Sanaa constitue une mini-révolution. Les dirigeants ont su imposer un style très caractéristique, profiter de la dérégulation du secteur tout entier et utiliser les extraordinaires potentialités d'une agglomération en mouvement. La philosophie de la compagnie repose avant toute chose sur un principe de différenciation/démarcation par rapport à la concurrence. Visuellement, la couleur jaune métallisée des voitures et le costume-cravate des chauffeurs ont immédiatement fait leur effet sur la population qui, dans les premiers mois de mise en circulation, s'agglutinait régulièrement autour des véhicules en stationnement. « *Au début, nous avons rencontré beaucoup de difficultés, car il a fallu s'affirmer au milieu des taxis traditionnels (…). Nos chauffeurs ont un certain nombre de règles strictes à respecter qui ne sont pas celles des autres taxis. Les clients ont besoin de sentir la différence, de se sentir en sécurité dans une voiture en bon état et de ne pas avoir à discuter le prix à l'issue de la course* », se félicite 'Azîz al-Akbarî, le *Marketing Manager* de la compagnie. La vétusté de la flotte artisanale semble avoir été la principale motivation des dirigeants de la compagnie. Ceux-là semblent en outre profondément guidés par des aspirations à prendre part à la dynamique de modernisation qui touche quelques secteurs d'activités au Yémen. « *Nous voulons éliminer tous les taxis traditionnels de Sanaa. La plupart de nos employés sont d'anciens chauffeurs indépendants. Si nous continuons à nous développer ainsi, nous pourrons bientôt tous les recruter (…). Nous ferons en sorte que les clients choisissent* Raha *et les taxis traditionnels ne pourront pas lutter (…). Le service que nous offrons va habituer le client à quelque chose de nouveau. Nous amenons des valeurs de culture et de technologie modernes aux habitants* ». Dans son discours, le *Marketing Manager* ne manque pas non plus de se positionner par rapport aux pouvoirs publics, en pointant leurs faiblesses en matière de gestion des transports. « *Personne au gouvernement ne fait rien pour changer les choses. Il y a trop de corruption. Alors ils* [les membres du gouvernement] *attendent que le progrès vienne du secteur privé (…). Le gouvernement profite cependant d'une ambigüité : tout le monde pense que les transports en commun de Sanaa sont un service public. Mais si le Yémen adhère un jour au Conseil de Coopération du Golfe, le gouvernement devra créer un réel service de transport urbain en respectant les normes internationales* ». En attendant, et derrière un discours critique, la compagnie *Raha* fait preuve de finesse dans ses relations avec le gouvernement. Elle a invité l'un des neveux du Président de la République à faire partie de son conseil d'administration, ce qui lui assure une sorte de sponsor officiel, lequel est requis pour toute demande de création d'une grande entreprise. De plus, comme pour s'assurer de l'adhésion des pouvoirs publics à son projet, la compagnie collabore régulièrement avec diverses institutions tels que le Secrétariat de la capitale et les ministères des Transports et des Travaux publics, afin de promouvoir la formation professionnelle des chauffeurs et de chercher des moyens plus simples pour se repérer dans la ville (attribution de noms aux rues secondaires). Enfin, les taxis *Raha* semblent aujourd'hui bien inscrits dans le paysage du nouveau Sanaa. Présents

sur la plupart des gares routières de la périphérie et en stationnement dans les grandes artères de la ville[654], les chauffeurs espèrent adresser leurs services à *« toutes les classes sociales »*, selon les termes d'al-Akbarî. Dans le même temps, incarnant la nouveauté, le confort et la modernité, la compagnie semble mettre un point d'honneur à poster quelques véhicules à proximité *« des lieux importants de la nouvelle ville »*. Et notre interlocuteur de citer les écoles, les universités, les centres commerciaux, les jardins publics, etc., autant d'endroits où *« les vieilles voitures ne s'attardent pas trop »*. Toutes ces recettes semblent faire le succès de l'entreprise. Le prix de la course est en définitive à peine plus élevé que celui pratiqué par les taxis indépendants[655]. Les femmes sont par ailleurs les premières clientes des taxis *Raha*. Al-Akbarî en a bien conscience : *« Beaucoup de femmes se sentent en sécurité et sont confortablement installées dans nos voitures propres. Elles apprécient de ne pas avoir à marchander. Elles peuvent porter réclamation à la compagnie en cas d'insatisfaction »*. Le développement urbain explosif de la capitale yéménite représente une réelle aubaine pour *Raha* qui prévoit d'installer des bornes d'appel un peu partout dans la ville, d'étendre ses services aux liaisons inter-urbaines et de conquérir les marchés d'Aden, al-Mukallâ et Ta'izz. En ce qui concerne Sanaa, l'entreprise étudie le projet de diversifier la qualité de ses services : *« Nous envisageons d'ouvrir un service V.I.P. comprenant limousines et chauffeurs particuliers mais nous réfléchissons aussi à un moyen de proposer nos services aux clients les plus modestes, ceux qui continuent de discuter les prix dans nos voitures »*, conclut notre interlocuteur qui montre avoir pleinement pris la mesure des recompositions urbaines actuelles et de la diversité sociale des usagers du Grand Sanaa.

Porteuse d'initiatives, transformatrice des modes de faire et prédisposée aux changements sociétaux, la compagnie *Raha* est emblématique d'un secteur privé qui trouve actuellement sa place dans le nouveau Sanaa. En intensifiant et en diversifiant les modes et les lieux de transport des passagers, elle contribue à dynamiser l'ensemble des espaces périphériques.

Les différents lieux de transports façonnés par les acteurs privés sont en mesure de jouer un rôle fondamental pour structurer les tissus urbains. Ils se muent rapidement en pôles de flux, d'emplois et d'animation. Associés aux espaces marchands, comme c'est généralement le cas à Sanaa, « ils sont susceptibles de participer à l'avènement ou à la consolidation du polycentrisme », comme conclut C. Ghorra-Gobin (2004 : 49), à la fin de son étude consacrée à la greffe d'un lieu de transport sur le centre commercial *Mall of America* dans la métropole américaine de Minneapolis/Saint Paul.

---

[654] Cf. Fig. 102, p. 414.

[655] L'augmentation, au cours des années 2007 et 2008, du prix du gasoil à la pompe a été répercutée plus fortement par les taxis indépendants que par la compagnie *Raha*.

Figure 101 : Dépliant publicitaire pour la compagnie de taxis *Raha*

Figure 102 : Taxis *Raha* en stationnement à Madhbaḥ

2. Construire des équipements polarisants : les acteurs de la santé et de l'enseignement supérieur

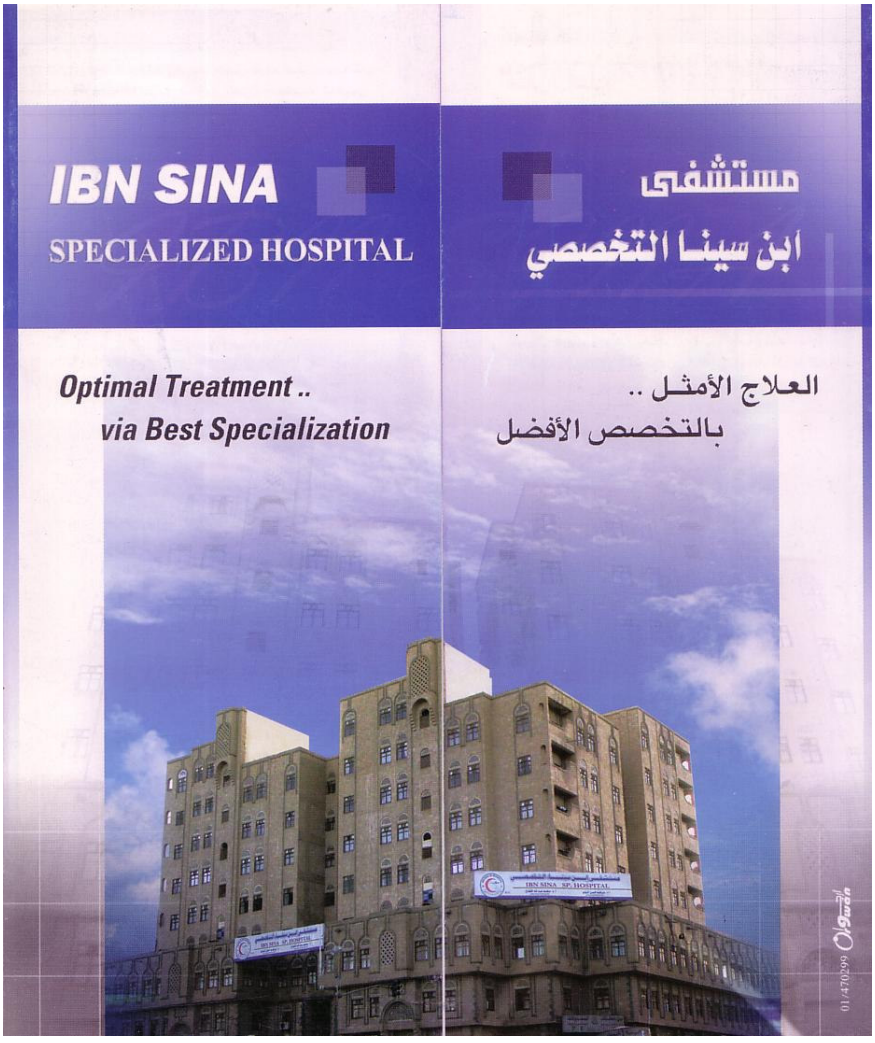
Le développement des activités de service est, d'une manière générale, calqué sur les mutations urbaines. Mais alors que l'on observe une tendance à la déconcentration des activités à l'échelle urbaine, avec l'exurbanisation non seulement des commerces, mais aussi des services liés à l'éducation, la santé, l'hôtellerie, etc., il se profile, inversement, une tendance à la concentration des activités à l'échelle métropolitaine, où la demande en services se fait plus fortement sentir et où l'économie d'agglomération représente un atout de poids et, surtout, à l'échelle intra-urbaine, où certains quartiers se détachent énergiquement (Mérenne-Schoumaker, 1996). L'étude du cas sanaani permet de vérifier l'existence de ce double processus de déconcentration-concentration des activités de service, à condition de varier les échelles d'observation. L'exurbanisation d'activités phares du secteur des services de « reproduction sociale simple » (santé, écoles, etc.) et « élargie » (universités)[656] vers les quartiers périphériques et leur concentration sur certains d'entre eux surlignent à nouveau la dimension polarisante des espaces de la périphérie du Grand Sanaa. Nous observerons également comment certaines de ces activités se muent en véritables éléments polarisateurs des lieux qui les accueillent.

L'actuelle politique d'implantation des hôpitaux ou de certaines universités privées apporte un éclairage sur ces processus. Le directeur d'un hôpital récemment créé à Madhbaḥ en justifie l'ouverture par la volonté de profiter prioritairement de la présence d'une population *« de moins en moins liée au centre-ville de Sanaa »*. Il est persuadé de contribuer au désenclavement de son quartier, dont la dynamique, d'après lui, a été renforcée depuis l'ouverture de nouveaux axes de circulation et l'intensification de l'activité soukière à cet endroit. Difficile de dire sur ce cas s'il y a eu concomitance ou plutôt lien de causalité entre tous ces phénomènes. D'autres exemples nous permettent cependant de constater que les hôpitaux (au même titre que les souks, pour l'ensemble des activités commerciales) exercent un pouvoir d'attraction sur d'autres activités et sont un accélérateur général de l'équipement d'un quartier. Le grand hôpital *Ibn Sîna*[657] s'est ainsi installé, en 1992, dans un des immeubles – situé à l'entrée du quartier 'Aṣir à l'actuel carrefour entre les rues al-Zubayrî et Sittîn – construits par le gouvernement dans les années 1970, dans le cadre des programmes de logements collectifs[658]. De longs travaux de rénovation engagés par le directeur ont « redoré le blason » de cet ensemble architectural qui a par la suite accueilli, dans des bâtiments annexes ou construits postérieurement, une entreprise de construction, un importateur d'engins de chantiers et

[656] Typologie à nouveau empruntée à B. Mérenne-Shoumaker (2006).
[657] Cf. Fig. 103, p. 416.
[658] Pour l'analyse de ces programmes, cf. Ch. 5, I, B, 3.

même deux administrations (le *Cercle militaire* et le bureau des cartes d'identité). Avant l'arrivée de cet hôpital, seuls le souk et la gare de taxis collectifs assurant la liaison Sanaa-al-Ḥudayda occupaient l'espace. Le directeur de l'hôpital *Ibn Sîna* apparaît d'autant plus comme un précurseur qu'au-delà de l'opportunité qu'incarnait ce vaste immeuble inoccupé, l'implantation de l'hôpital a, semble-t-il, été motivée par la volonté de le situer *« dans le nouveau centre de Sanaa et sur les grands axes de circulation mais relativement loin des nuisances du centre-ville »*. Sans avoir pu lutter contre l'augmentation du taux de nuisance dans ce qui est devenu en une décennie l'un des quartiers à la circulation la plus intense de l'agglomération, le directeur se félicite malgré tout d'avoir contribué à fixer les populations à ʻAṣir, lesquelles peuvent désormais *« profiter de tous les services médicaux offerts par l'hôpital et même être recrutées par nos soins, à différents postes de travail »*. Il explique enfin qu'il doit, en retour, beaucoup au quartier ʻAṣir : *« Nous sommes mieux placés que tous les autres hôpitaux. Nous accueillons toutes les urgences des accidents survenus sur le boulevard Sittîn. Mais nous sommes aussi reconnus dans le Yémen tout entier et certains patients viennent même d'Arabie Saoudite »*.

Figure 103 : Dépliant publicitaire pour l'hôpital *Ibn Sîna* à ʻAṣir



L'exemple de l'implantation des nouvelles universités privées est tout aussi significatif. On assiste, depuis le début des années 2000, à une prolifération d'établissements d'enseignement supérieur (sciences et techniques, mais aussi écoles d'ingénieurs) dans les quartiers émergents de la périphérie, en particulier à hauteur des nouvelles entrées de la ville. Ces établissements semblent assumer leur distance par rapport au centre géographique de la ville : les responsables de deux d'entre eux – *University of Sciences and Technologies* à Madhbaḥ et *Andalus University* à Dâr Salm[659] –, qui nous ont accordé un entretien, justifient notamment leur implantation par le potentiel actif de ces sites, leur meilleure accessibilité et la jeunesse de la population locale. *University of Sciences and Technologies* est la toute première université privée de Sanaa. Ses bâtiments ont été construits en 1992 sur un terrain offert par 'Alî Muḥsin, commandant du premier bataillon de l'armée de terre, dont le camp est situé dans le même quartier. Pour se développer, l'université a acheté de nombreux autres terrains voisins, sur lesquels ont été construits différents édifices abritant un hôpital, une faculté de médecine et de pharmacie, une faculté de sciences humaines, une école d'ingénieurs, une faculté des arts et un *International College*, où tous les enseignements se font en anglais[660]. Muḥammad al-Madwamî, coordinateur général, revient sur ce qui a motivé cette extension : *« Les prix des terrains étaient encore assez peu élevés. Les axes de circulation ceinturaient le site dont la topographie nous assurait une bonne visibilité et une tout aussi bonne vision sur la ville »*. Si le choix du site ne relève pas d'une stratégie de localisation *stricto sensu* (don d'un terrain), le processus d'extension de l'université procède d'une véritable conquête territoriale et s'inscrit dans une logique de transformation radicale du site. Celui-ci était en effet préalablement occupé exclusivement par les habitations non réglementaires de la colline de Ḥârat al-Layl[661]. Notre interlocuteur nous remémore la situation : *« En dehors de Ḥârat al-Layl, il n'y avait rien ! Nous avons voulu marquer une nette séparation entre nous et eux* [les habitants de Ḥârat al-Layl]. *Nous avons matérialisé des frontières tout autour de nos bâtiments, puis nous avons nettoyé et verdi notre côté de la colline »*. C'est donc une politique de l'image que mettent en œuvre les responsables de *University of Sciences and Technologies*, remportant ainsi l'adhésion des pouvoirs publics – satisfaits, d'après le coordinateur général, *« des efforts fournis pour moderniser l'enseignement supérieur et le quartier Madhbaḥ et pour tenter de changer les choses et de véhiculer des valeurs positives »* – et attisant les convoitises des acteurs de l'Université publique de Sanaa : candidatures de professeurs, copies de certains styles architecturaux sur les terrains septentrionaux du nouveau campus de

[659] Cf. Fig. 106, 107, 108 & 109, p. 421.

[660] L'université est aujourd'hui dirigée par Târiq Abû Luḥûm, membre important d'*al-Iṣlâḥ*, ce qui en fait un établissement proche du Mouvement Yéménite pour la Réforme, à l'instar de l'Université *al-Iman* (cf. Ch. 5, I, C, 2).

[661] Cf. Ch. 5, I, B, 1.

l'Université de Sanaa, etc. L'impact de *University of Sciences and Technologies* sur le développement du quartier est démultiplié, comme le rappelle M. al-Madwamî : *« Nous avons influencé d'autres investisseurs, notamment des promoteurs immobiliers qui ont construit des logements pour les 12 000 étudiants inscrits aujourd'hui chez nous (…). De nombreux commerces ont également vu le jour, pour répondre aux besoins des étudiants venus d'ailleurs, qui ont un fort pouvoir d'achat »*. Force est de constater que *University of Sciences and Technologies* a exercé et exerce toujours un rôle d'attraction sur des équipements variés et qu'elle a contribué au renouvellement d'une population locale qui n'est plus uniquement issue des couches populaires du monde rural et, conséquemment à intensifier les contrastes sociaux, économiques et spatiaux entre les deux flancs de la colline de Ḥârat al-Layl[662].

Les universités privées, mais aussi certaines écoles privées nées dans les années 1990 et 2000, impulsent donc dans leur quartier un développement souvent plus global. Certaines d'entre elles vont même jusqu'à jouer un rôle d'avant-garde urbaine, comme *Andalus University*, récemment implantée au sud de Dâr Salm, sur un terrain encore vierge. Son ouverture, en 2003, laissait présager l'extension du quartier de Dâr Salm tout entier et son affirmation prochaine en tant que pôle de développement ; ce qui n'a pas manqué de se produire. L'établissement a été financé par un riche Yéménite résidant en Arabie Saoudite et sa présidence confiée à Salem Ramuda, islamologue d'origine djiboutienne. Tous deux sont partis du constat que le sud de l'agglomération sanaanie était largement sous-équipé : *« Tous les étudiants sont répartis au nord de la ville (…). Avant notre arrivée, les habitants des quartiers Sud devaient faire beaucoup de kilomètres pour aller étudier, ce qui, souvent, les en dissuadait »*, explique Salem Ramuda, qui projetait, en 2006, d'ouvrir les filières d'électronique et de pharmacologie, en plus des sciences administratives, islamiques et de l'information déjà proposées dans son établissement. *« Or, aujourd'hui, Dâr Salm se développe rapidement, sa population augmente. Il y a trois ans, il n'y avait ici que quelques maisons (…). Le prix du m² a été multiplié par six en trois ans »*, poursuit-il en s'autoproclamant responsable, en partie, de ces changements. L'augmentation de la population estudiantine de l'établissement, passée de 80 à 600 étudiants entre 2003 et 2006, donne une indication plus objective de la progression de la population dans le quartier. Plus encore que ses confrères de *University of Sciences and Technologies* de Madhbaḥ, le président d'*al-Andalus University* semble fortement impliqué dans le développement des organes du quartier Dâr Salm : *« Nous organisons des séances de formation aux outils administratifs et informatiques avec les élèves des écoles secondaires du quartier. Pendant les vacances d'été, nous proposons plusieurs journées de portes ouvertes pour présenter nos filières et offrir quelques formations gratuites en informatique »*. Il se montre en revanche déçu que les pouvoirs publics ne le suivent pas davantage dans ses actions : *« Le*

[662] Cf. Fig. 104, p. 420.

gouvernement ne voit pas les universités privées comme des partenaires agissant en faveur de l'enseignement supérieur mais comme des concurrents aux formations proposées par l'État. Nous voulons agir pour la société dans son ensemble. Le gouvernement doit nous aider et aider les étudiants (...). Nous avons besoin de coopérer avec le pouvoir. Nous avons la base – les enseignants, la place disponible, les compétences – mais trop peu d'aides de la Municipalité ». Derrière ce discours se cache assurément l'expression d'une forme de jalousie à l'égard de *University of Sciences and Technologies*, laquelle a reçu l'appui non négligeable d'un chef militaire et d'autres acteurs politiques. En fonction de la nature des relations qui unissent équipes universitaires dirigeantes et membres du gouvernement, les aides et la considération ne semblent pas équivalentes. Dans le même ordre d'idées, la direction d'*al-Andalus University* conteste à demi-mots l'immobilité des pouvoirs publics face au problème de l'extension spatiale de l'un des plus grands bidonvilles d'*akhdâm* de la capitale. Celui-ci se déploie en effet de part et d'autre de la rue qui mène à l'entrée principale de l'université[663]. Le président de l'établissement, dont les fenêtres du bureau offrent une vue dégagée sur ce campement insalubre, se montre très amer sur ce point : « *Nous avons de gros problèmes avec les* akhdâm *(maladies, saleté, comportements difficiles, etc.). Nous avons essayé de les déloger mais ce fut un échec, malgré l'aide de l'armée. Le gouvernement nous promet une solution, mais elle tarde à venir et les* akhdâm *ne veulent pas quitter les lieux (...). S'ils n'étaient pas là, le quartier se développerait bien plus vite. Certains refusent de faire construire leur maison ici à cause d'eux* ». Cependant, malgré ce vaste bidonville, dont la présence illustre les enjeux contrastés qui émergent aux entrées du Grand Sanaa, les indices de développement du quartier se multiplient depuis 2003, date de l'inauguration de l'établissement. Rien qu'en 2006, année au cours de laquelle nous avons réalisé nos enquêtes, deux nouvelles écoles privées ainsi qu'une dizaine de petits commerces (gargotes, blanchisserie, épiceries, *taxiphones*, etc.) ont ouvert leurs portes dans les rues adjacentes à l'université, dont seules quelques-unes étaient goudronnées. D'après un enseignant de l'université, un projet d'hôtel serait également à l'étude, ainsi que la construction d'une école publique pour jeunes filles. La spéculation foncière a enfin été particulièrement stimulée au cours de ces dernières années, comme l'indique cette fois le secrétaire général de l'université, présent aux côtés de son président lors de l'entretien : « *Beaucoup de gens achètent des terrains juste à côté de l'université, notamment des Yéménites qui vivent aux États-Unis et en Grande-Bretagne. Sans qu'ils ne résident à Sanaa, ils ont perçu les potentialités de développement de Dâr Salm* ».

Indépendamment de la diversité des situations à l'origine et des raisons d'implantation, hôpitaux et universités, mais aussi, bien que dans une moindre mesure, certaines écoles et instituts privés détiennent une force d'attraction sans pareil sur d'autres activités économiques. Ils sont en quelque sorte des créateurs de développement

[663] Cf. Fig. 105, p. 420.

et parfois, des facteurs de « démarginalisation » – avant 2003, Dâr Salm était fréquemment surnommé le « quartier des *akhdâm* ». Nous pouvons dès lors les considérer comme des activités emblématiques des mutations fonctionnelles qui touchent la capitale yéménite, à l'origine de transformations morphologiques majeures et, également, comme des indices forts de centralité.

Figure 104 : Les deux flancs de la colline de Madhbaḥ : à droite, le quartier d'habitat non réglementaire de Ḥârat al-Layl ; à gauche, *University of Science and Technology*, un hôpital privé et, en arrière-plan, le boulevard Sittîn

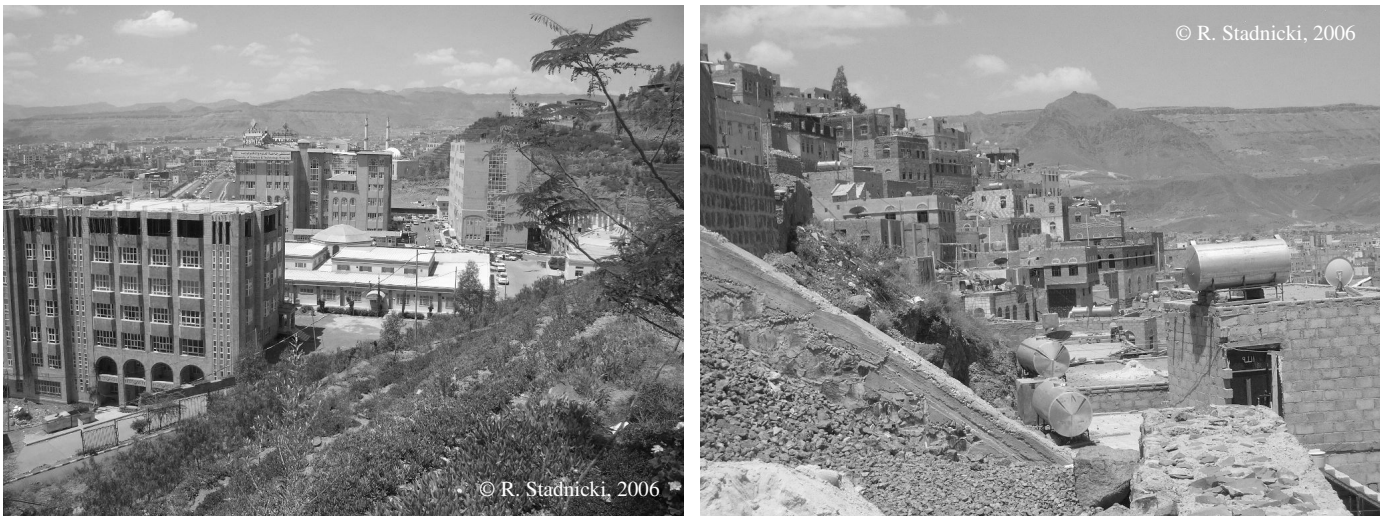


Figure 105 : Bidonville et *Akhdâm* dans la rue qui mène à *al-Andalus University* (Dâr Salm)

Figure 106 : Plaquette publicitaire pour *University of Science and Technology* à Madhbaḥ

Figure 108 : Bâtiment de *University of Science and Technology* (Ḥârat al-Layl, Madhbaḥ)

Figure 107 : Plaquette publicitaire pour *al-Andalus University* à Dâr Salm

Figure 109 : Entrée principale de *al-Andalus University* (Dâr Salm)

3. Imposer une marque de fabrique : les acteurs de l'immobilier

Il a déjà été signalé que l'activité de construction (domestique et commerciale) était essentiellement assurée par l'initiative privée[664]. Déjà entre 1975 et 1980, environ 1500 logements par an, de l'immeuble en béton à plusieurs étages à la petite maison de plain-pied, étaient construits par les acteurs privés (Adams, 1983). Cela s'explique à la fois par le triplement, entre les années 1970 et 1980, des fonds transférés depuis l'étranger par les travailleurs expatriés, et par le fait que l'achat de terres et les matériaux de construction constituaient des sources d'investissement parmi les plus rentables et les plus prisées à l'époque. Ce contexte se prolongea dans les décennies qui suivirent, malgré la réduction des terrains disponibles, la raréfaction de l'emploi et la relative stagnation des transferts de fonds dès les années 1980. C'est à ce moment-là qu'apparaissent quelques grandes entreprises de construction et de promotion immobilière ; elles tentent alors de relayer les acteurs individuels et les petites entreprises artisanales dans cette économie. Mais ces derniers n'ont pas fléchi pour autant. Il suffit pour s'en convaincre d'observer le nombre de permis de construire délivrés entre 1998 et 2004 : il est de 1824 par an en moyenne[665]. À quoi il faut ajouter les constructions qui ne rentrent pas dans le cadre de la réglementation des permis de construire, lesquelles, comme nous le savons, ont été particulièrement abondantes au cours des années 1990.

Les statistiques officielles de 2001 donnent un aperçu de la répartition de ces permis de construire en fonction des différents districts de l'agglomération[666]. On observe tout d'abord que trois districts sur dix, qui ne sont pas forcément les plus vastes, concentrent près des trois quarts des permis de construire. Il s'agit des districts constituant les limites extérieures de l'agglomération à l'Ouest et au Sud-Ouest[667]. Ils abritent chacun un ou deux des nouveaux centres dont le développement est actuellement le plus brutal : Hâyil et Madhbaḥ pour le district al-Ma'în ; le dense tissu urbain du sud de la rue al-Zubayrî et 'Aṣir pour le district al-Waḥda ; Ḥadda, Dâr Salm et la tache urbaine très étendue qui les relie pour le district al-Iṣba'ayn (lequel concentre à lui seul 42 % des permis de construire pour cette année)[668].

---

[664] Cf. Ch. 2, II, A.

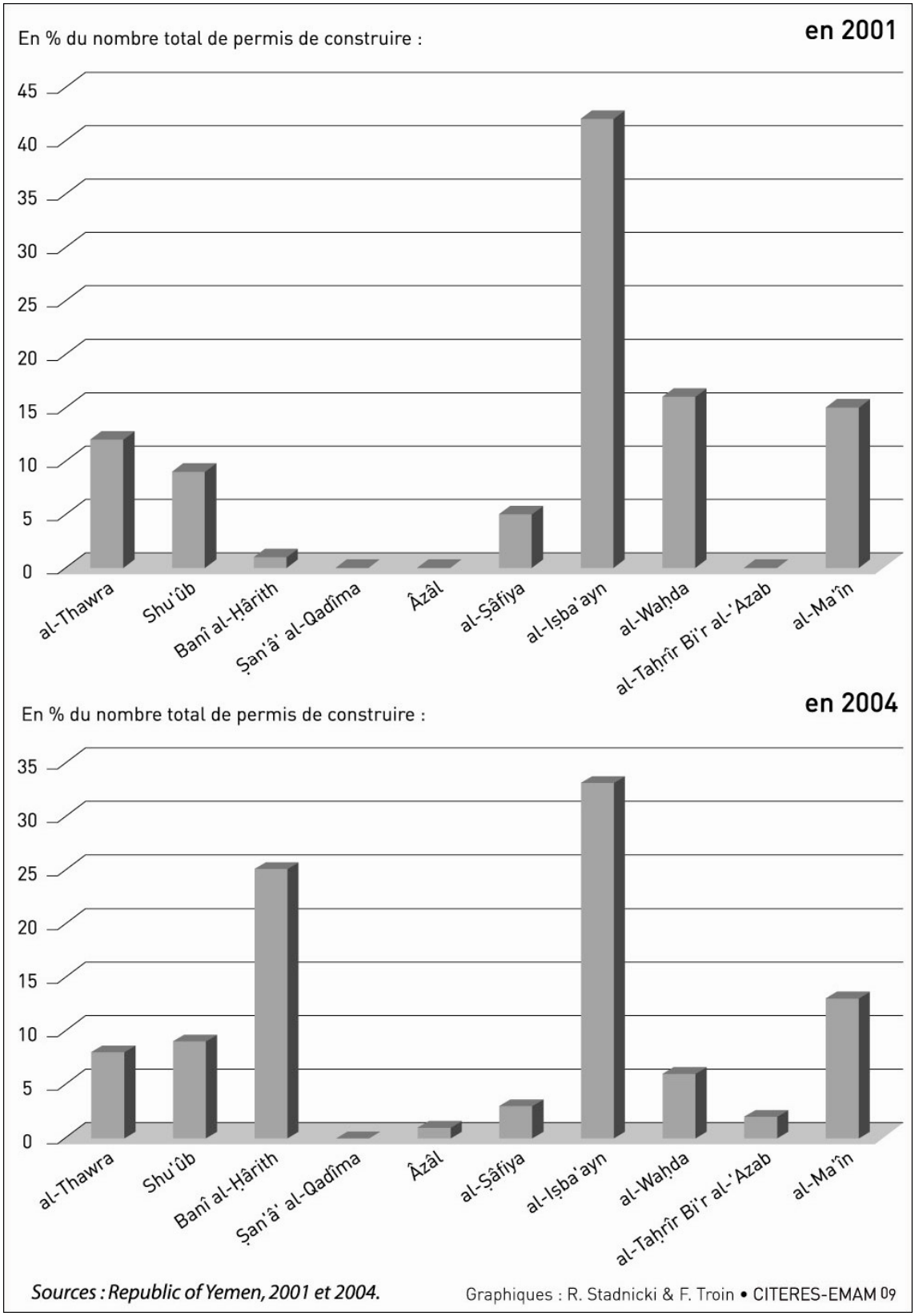
[665] Pour les années 2001 et 2002, le seuil des 2500 permis par an a même été dépassé (Republic of Yemen, 2001a ; 2004).

[666] Cf. Fig. 110, p. 423.

[667] Cf. Fig. 96, p. 383.

[668] En 2004, un glissement s'opère de ces districts – al-Waḥda et al-Iṣba'ayn subissant chacun une baisse de 10 % des permis attribués – vers le district septentrional Banî al-Ḥârith, dont les limites se sont considérablement distendues entre-temps, à l'occasion des réformes administratives engagées par le Secrétariat de la capitale (cf. Ch. 5, I, C, 1). Ce district reçoit 1 % de la totalité des permis de construire en 2001, contre 25 % en 2004 (cf. Fig. 110, p. 423).

Figure 110 : Attribution de permis de construire par districts en 2001 et 2004



Notre propos n'est pas spécialement ici, en nous appuyant sur ces documents officiels, d'établir une corrélation entre la dynamique du développement urbain et le nombre de permis de construire délivrés par les pouvoirs publics – ce qui tomberait sous le sens, les observations faites sur le terrain, secteur d'activité par secteur d'activité, ayant déjà permis de formuler quelques hypothèses à ce sujet[669] –, mais de révéler la part des promoteurs/constructeurs dans ces processus. Il semblerait en effet que certaines entreprises influentes, dont les territoires d'intervention se situent majoritairement dans les districts et quartiers susmentionnés, soient en partie responsables de la disproportion du nombre de permis mise en lumière par le graphique. Le nombre de permis de construire attribués à titre individuel ayant de surcroît été diminué dès les années 1990 par les pouvoirs publics, en vue de mettre un frein à l'étalement urbain – décision qui généra par ailleurs un gonflement du nombre de constructions sans permis –, il se pourrait qu'au sein de ces trois districts, au début des années 2000 du moins, une part non négligeable de ces permis ait été attribuée à ces acteurs privés.

Concrètement, certaines entreprises de construction/promotion immobilière s'implantent particulièrement en périphérie de Sanaa, notamment dans les quartiers occidentaux et méridionaux, en investissant dans des projets de logements et d'immeubles commerciaux qui marquent fortement le paysage urbain. *Yemen Economic Corporation* (YECO) et *Yemen-Kuwait real estate development corporation* (YK) comptent parmi les plus puissantes[670]. La première est aussi la plus ancienne. Sa naissance remonte à 1973. À l'origine, l'entreprise comportait à sa tête des membres importants du gouvernement, puis ses actifs ont progressivement été privatisés. Des investisseurs canadiens et saoudiens en ont acheté des parts et la branche « construction » de la compagnie fonctionne aujourd'hui en autonomie, comme aime à le rappeler le directeur des relations publiques, au cours de l'entretien qu'il nous a accordé. La YECO est toutefois restée en quelque sorte la compagnie « officielle » du gouvernement, celle qui remporte la plupart des appels d'offre. Nombre de bâtiments administratifs ont ainsi été construits par ses soins. Quant à la seconde entreprise, elle est le fruit d'un accord économique passé entre le Yémen et le Koweït à la fin des années 1970. Elle est aujourd'hui financée par dix puissants investisseurs (quatre Yéménites, quatre Koweitiens, deux Saoudiens[671]) et concentre ses activités sur la construction de biens immobiliers de haut standing.

---

[669] Cf. Ch. 4.

[670] Cf. Fig. 111 & 112, p. 425.

[671] L'apport croissant de capitaux provenant d'Arabie Saoudite rend très active la spéculation foncière dans la quasi-totalité de la ville. La reprise de la coopération commerciale entre le Yémen et l'Arabie Saoudite depuis le début des années 2000, soit une dizaine d'années après l'expulsion des immigrés du sol saoudien, va de pair avec le retour des Yéménites au royaume dans le cadre d'activités professionnelles.

Figure 111 : Plaquette publicitaire pour l'entreprise YECO

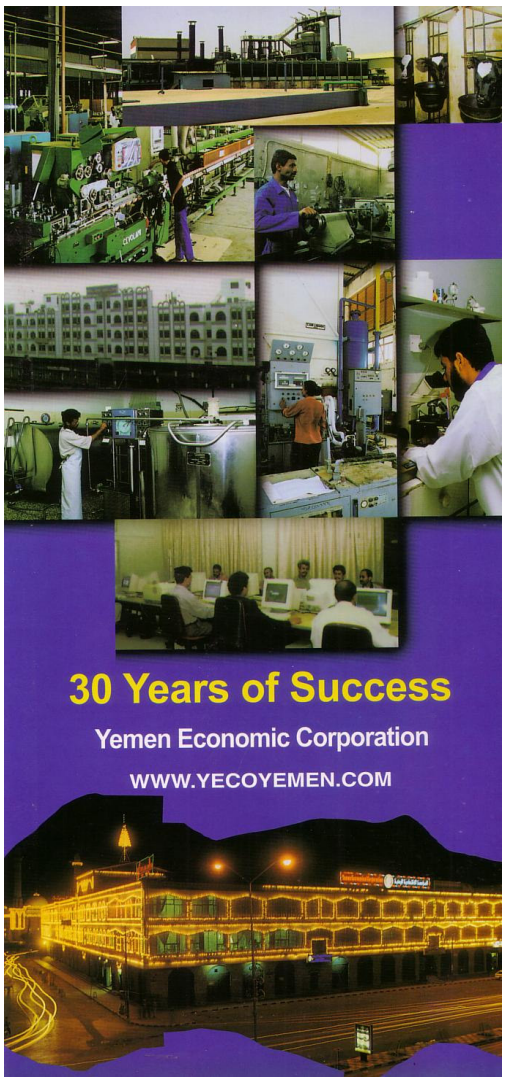
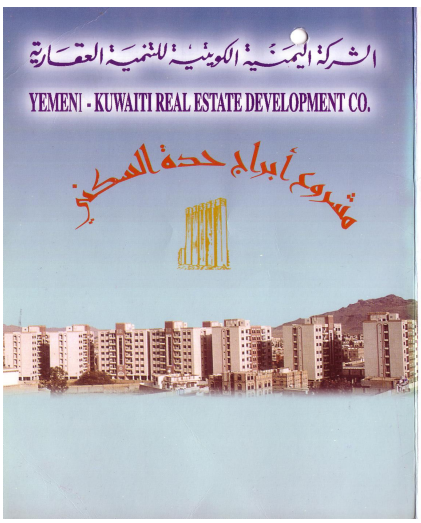


Figure 112 : Plaquette publicitaire pour l'entreprise YK (au recto, le complexe Hadda Towers ; au verso, le plan standard d'un immeuble)



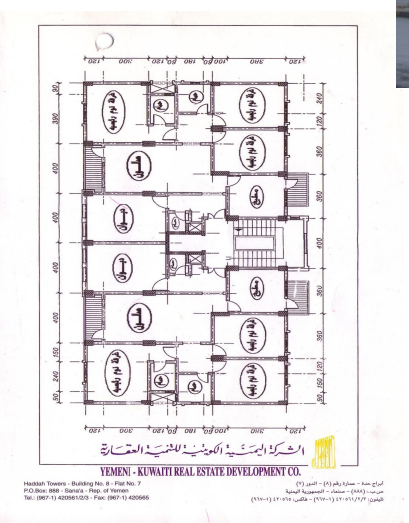


Figure 113 : Bâtiment construit par la YECO à Madhbaḥ

Figure 114 : *Compound* construit par la YK à Ḥadda Sud

Il serait fastidieux de faire la liste des réalisations de la YECO et de la YK à Sanaa (complexes résidentiels, hôpitaux, centres commerciaux, compounds, villas, etc.)[672]. On s'aperçoit toutefois que Ḥadda constitue le quartier de Sanaa où celles-ci sont les plus nombreuses. C'est par exemple là que la YK fit construire *Ḥadda Towers*, un complexe de six tours de six à sept étages chacune regroupant des bureaux, des logements et des institutions officielles, telles que le ministère des Travaux publics. Le responsable du bureau de Sanaa explique que l'entreprise avait et a toujours un rôle à jouer dans ce quartier : *« En 1977, il n'y avait rien à Ḥadda. Le prix du terrain était très peu élevé, or nous avions besoin de beaucoup d'espace pour ce projet. La société a senti que le quartier allait se développer dans le futur ; il était facile de le relier aux axes centraux (rue al-Zubayrî, rue de Ta'izz, etc.). La société a relevé les intentions des habitants de vivre dans un espace relaxant et séduisant. Le gouvernement encourageait les sociétés à investir à Ḥadda car il avait, lui aussi, des plans de développement modernes pour ce quartier »*. Deux raisons majeures semblent donc avoir encouragé les promoteurs de la YK à spéculer à Ḥadda, en dehors de l'essor économique du secteur immobilier : le faible coût des terrains constructibles et la rente de situation dont le quartier bénéficiait à l'origine.

Avec *Ḥadda Towers* et les projets qui suivirent (appartements et villas le long de la rue Ḥadda), la YK a contribué à façonner le paysage des quartiers Sud-Ouest de la ville et à leur conférer cette image de modernité qui leur est unanimement reconnue aujourd'hui. C'est également ce dont se persuade la YECO, par l'intermédiaire de son chargé des relations publiques : *« Nous sommes reconnus pour la bonne qualité de nos constructions et la modernité de nos équipements (…). Tourist City* [*compound* construit par la YECO en face de l'ambassade américaine, au nord-est de Sanaa][673] *a changé l'image de la ville et montré que l'on peut accueillir dignement les touristes et les étrangers »*. De son côté, la YK se satisfait d'avoir su imposer son style architectural propre, mais elle souhaite aller au-delà en renouvelant jusqu'à la conception des modes de construire la ville : *« Jusqu'à maintenant, l'expansion de la ville est uniquement horizontale. Mais personne n'ose critiquer les manières de construire. Nous sommes les seuls à proposer un développement vertical. Le gouvernement n'agit pas : un grand terrain est vendu à une seule personne alors qu'il pourrait être utilisé collectivement en hauteur (…). Il faut homogénéiser les constructions à Sanaa, en termes de hauteur et de couleur des bâtiments (comme à Marrakech ou à Casablanca). À Sanaa, les maisons basses côtoient les immeubles et le blanc côtoie le noir »*.

Dans cet extrait de discours, le responsable de la compagnie semble reprocher aux pouvoirs publics de ne pas faciliter la tâche aux entreprises de promotion immobilière et, donc, de brider en quelque sorte le secteur privé. Il est intarissable sur ce point : *« La*

[672] Cf. Fig. 113 & 114, p. 425.
[673] Cf. Fig. 95, p. 379.

Compagnie achète des terrains qui sont occupés illégalement, le gouvernement n'intervient pas assez dans ce domaine. Pour ce projet [un nouveau complexe résidentiel en construction sur la rue Ḥadda], *le réseau viaire est à peine tracé et des activités commerciales se sont déjà implantées. La Compagnie lutte pour que soient dissociées les zones d'habitat et les zones de commerce (…). Le gouvernement ne fait pas grand chose : la Compagnie doit faire ses propres plans d'évacuation des eaux usées, ce qui double le coût des projets. La Compagnie doit aussi acheter ses propres générateurs car les besoins en électricité sont plus importants que ce que fournit le gouvernement. Les services publics sont quasiment absents de nos cités résidentielles* ». Pourtant, comme l'indique notre interlocuteur à la fin de notre entretien, « *le gouvernement tire les bénéfices de nos projets, il construit l'image de la ville à partir d'eux. Le gouvernement doit encourager les compagnies privées à investir plus au Yémen et développer une image plus sécuritaire et plus moderne du pays* ». Ce responsable semble même regretter l'absence de concurrence – « *alors qu'il y aurait beaucoup à faire, notamment pour généraliser notre concept à toutes les classes sociales* » –, qu'il explique par l'élévation des taxes imposées par le gouvernement et l'augmentation de la corruption, largement dissuasives.

Les propos du responsable de la Compagnie *YK* traduisent à eux seuls toute la complexité des liens entre les acteurs publics et privés à Sanaa. La faible productivité des pouvoirs publics en matière de construction de logements aurait pu constituer l'occasion pour le secteur privé de s'implanter massivement dans ce domaine. Or, seules quelques grandes entreprises semblent y être parvenues, à force de persévérance. L'augmentation des taxes et le manque de transparence caractérisant la politique foncière du gouvernement n'ont pas favorisé l'implantation des entreprises. Les pouvoirs publics auraient-ils peur de l'émancipation du secteur privé ? C'est en tout cas ce que laissent entendre certains chefs d'entreprises de construction/promotion immobilière. Il n'en demeure pas moins que certaines opérations immobilières – cités résidentielles, administratives, touristiques – commanditées par la YECO ou la YK, par exemple, constituent des gestes urbanistiques non anodins dans une ville à l'organisation générale plutôt déstructurée. Elles sont notamment à l'origine du développement de Ḥadda en tant que quartier symbolisant un véritable renouveau architectural qui a tant séduit les classes sociales les plus favorisées. Dans une ville sans urbanistes telle que Sanaa, les promoteurs immobiliers, de plus en plus en mesure de livrer des quartiers entiers, ne tendent-ils pas aujourd'hui à remplir cette fonction ? L'homogénéisation des formes urbaines, résultat des pratiques des promoteurs, n'est-elle pas également une conséquence de la non-planification urbanistique ?

CONCLUSION DE LA DEUXIEME PARTIE : CENTRALITES EN GESTATION

L'analyse des principes d'organisation spatiale et des logiques de production des nouveaux centres ne constitue rien d'autre qu'une photographie à un temps *t* des reconfigurations territoriales en cours dans le Grand Sanaa. Troublé, en outre, par l'incroyable coïncidence entre nos séjours d'observation sur le terrain et l'intensité des dynamiques socio-spatiales – le milieu des années 2000, comme nous l'avons vu, a été capital pour la structuration des quartiers étudiés, de même que pour l'action territoriale –, il nous est impossible de nous prononcer sur la pérennisation des processus analysés dans cette partie. Ainsi, si l'on peut sans grande difficulté prouver la rapidité avec laquelle se sont formés les nouveaux centres en périphérie de Sanaa et éclairer la manière avec laquelle ils contribuent à la réorganisation du territoire sanaani, nous serions bien incapable de préjuger, pour chacun d'eux, de leur capacité à se maintenir au rang de centre et à conserver leur position dans le système local des centralités. Le déplacement des polarités, les jeux de concurrence, les stratégies d'acteurs rendent en effet bien trop mouvantes ces nouvelles centralités et par conséquent très arbitraire notre typologie du quatrième chapitre : les pôles péricentraux ne sont-ils pas en passe d'être rattachés à ce qui pourrait bientôt ressembler à un grand centre-ville ? Le phénomène de déplacement progressif des entrées de ville vers les centres élémentaires ne devrait-il pas nous inciter à reconcevoir l'appellation de cette dernière catégorie ? De même si, à l'issue de cette partie, nous avons une idée à peu près précise du rôle des acteurs publics et privés dans la formation et l'affirmation de ces centralités, ainsi que de la répartition géographique de ces acteurs, nous ne pouvons prévoir les effets spatiaux de certaines nouvelles logiques actorielles : déplacement des intérêts des acteurs privés, volonté de reprise en main du contrôle territorial par les pouvoirs publics, invention de nouveaux partenariats public/privé à l'image de l'actuelle promotion immobilière, etc. Globalement, jamais les espaces périphériques de Sanaa n'avaient autant fait l'objet de préoccupations et d'investissements divers et variés par les acteurs privés – principales forces motrices du développement des nouveaux centres –, mais aussi publics, même si les intentions ne reflètent pas toujours les actions, et inversement.

Ne faudrait-il donc pas, face à ces incertitudes dues essentiellement au caractère très récent des problèmes posés par la « nouvelle question urbaine » (Donzelot, 1999) à Sanaa, considérer les sous-espaces de la ville que nous analysons dans cette thèse comme des centralités « en gestation ». Plusieurs raisons pourraient nous y conduire. Premièrement, ces centralités apparaissent dans une agglomération elle-même en

gestation, c'est-à-dire en plein cœur d'un processus de fabrication d'une entité – politique, économique, urbanistique – nouvelle, dotée, de surcroît, d'attributs métropolitains largement « incomplets ». Deuxièmement, chacun des dix quartiers analysés est certes pourvu, comme nous l'avons vu, de fonctions fortement polarisantes (souks, commerces, services, transports), mais elles semblent être le résultat d'un processus d'« accumulation urbaine » (Dubresson, 1989) extrêmement rapide et spontané. Ce dernier, particulièrement actif sous l'effet de la vitalité du secteur informel, est à l'origine de l'ébullition économique des nouveaux centres, une ébullition marquée par un développement tous azimuts des fonctions économiques, ne créant pas, pour le moment, de différenciation socio-économique majeure entre les espaces analysés ici. Troisièmement, les nouvelles centralités sanaanies semblent être encore en attente de « validation » par la communauté des acteurs de la production urbaine, et plus précisément les acteurs publics et « ordinaires ». Le rôle essentiellement « indirect » des acteurs publics dans la formation des centralités – principalement impulsées, rappelons-le encore, par les acteurs privés – ne suffit pas à donner à ces dernières une réelle existence au plan politico-administratif. Quant aux acteurs ordinaires, ou plus simplement les citadins, il faudra attendre la troisième partie de cette thèse pour voir si leurs pratiques concordent avec les reconfigurations en cours et, plus généralement, avec la polycentralité qui se dessine à Sanaa. Mais nous pouvons d'ores et déjà affirmer que ces derniers sont les seuls garants des valeurs sociales et symboliques de la centralité, sans lesquelles celle-ci serait non seulement en gestation, mais encore partiellement vide de substance.

PARTIE III
L'INVENTION D'UN NOUVEAU SANAA ? PRATIQUES CITADINES, SOCIABILITES ET IDENTITES URBAINES

Il pourrait sembler paradoxal et même audacieux de préciser que la centralité de cette ville [New-York] *est due à son excentricité et au brassage particulier de ses caractéristiques mais je pense qu'il en est ainsi.*

Edward W. Saïd,
Réflexions sur l'exil, 2000.

CHAPITRE 6
LES CITADINS A LA CONQUETE DES PERIPHERIES

Les introductions de nos quatrième et cinquième chapitres comportaient déjà quelques déclarations d'intention pour les sixième et septième chapitres. Nous y exprimions notamment, fort des enseignements des géographes canadiens W. Coffey, C. Manzagol et R. Sheamur (2000), notre désir d'investir les nouvelles centralités sanaanies selon quatre dimensions – économique et institutionnelle (explorées dans les chapitres précédents), sociale et symbolique (travaillées dans ce chapitre). Ces quatre niveaux définissent, selon J.-P. Lévy (1987 : 72) qui reconnaît également la force de leur imbrication, « à la fois le support social et le champ spatial qui permettent de territorialiser la centralité ». Il est donc temps d'adopter ici une approche spécifique à l'analyse des dimensions sociale et symbolique des centralités de Sanaa, afin de voir comment s'opère la rencontre entre la morphologie si particulière de ces espaces et le corps social qui les constitue. Comment les citadins vivent-ils et pratiquent-ils la (poly)centralité ? Quels sens donnent-ils aux lieux qui la composent ? Comment les perçoivent-ils ? Comment les rapports sociaux s'y déploient-ils ? Ces quelques questions commandent les réflexions proposées dans ce sixième chapitre.

On abordera le sujet en empruntant trois entrées principales. Nous avons souhaité, dans un premier temps, nous intéresser au répertoire de compétences des citadins dans la production de la centralité urbaine en périphérie de Sanaa. Après avoir consacré tout un chapitre au rôle des acteurs publics et privés dans ce processus, il nous semble logique d'identifier maintenant les pratiques socio-spatiales d'une troisième catégorie d'acteurs, déterminante, ceux dits ordinaires[674], sans lesquels la centralité urbaine serait vide de sens. Nous nous inscrivons ainsi dans une démarche qui insiste sur l'idée de la « co-production de la ville » – défendue, entre autres, par I. Berry-Chikhaoui et A. Deboulet (2000 : 16) –, et selon laquelle il convient de « considérer l'habitant comme co-acteur de la ville, à savoir comme participant à part entière à la fabrication et la transformation urbaine, à l'émergence d'une ville nouvelle ou renouvelée ». Ce parti pris permet de distinguer la production de la ville par les opérateurs publics et privés, qui constituent des instances de production à proprement parler, d'une part, et, d'autre part la production de la ville par les habitants/usagers qui, par le biais de leurs compétences, pratiques et représentations, façonnent les paysages et donnent corps à l'urbanité. Or, c'est bien cette production de la ville par les acteurs ordinaires qui confère à l'espace une

[674] Au sens large, individus non « dotés d'attributions officielles dans le champ de la production de normes et d'artefacts urbains » (Berry-Chikhaoui, Deboulet, 2000 : 12).

réelle dimension sociale et symbolique. Les deuxième et troisième temps de ce chapitre lui seront plus proprement consacrés. Les contenus sociaux des nouvelles centralités seront analysés au travers du triple prisme de la mixité sociale, de la reconsidération des rapports sociaux et de l'émergence de nouvelles catégories sociales (ou groupes sociaux ou identitaires), trois phénomènes sociétaux que nous supposons être étroitement liés aux recompositions/reconfigurations engagées dans le nouveau Sanaa. Quant aux contenus symboliques, ils seront examinés à l'aune des compétences cognitives des usagers des nouvelles centralités (habitants et commerçants principalement), d'une part, lesquelles (re)centrent ces espaces dans les perceptions et, d'autre part, de la charge psychique, affective et émotionnelle, assez différenciée, qui se dégage de ces dernières.

S'il est préconisé de changer d'approche et d'échelle d'observation pour saisir au mieux l'ensemble de ces phénomènes – approche compréhensive (Kaufmann, 1996), par l'individu, « micro-analyse » (Revel, 1996), etc. –, il est tout autant essentiel d'adopter une méthodologie adéquate. Nous avons donc souhaité donner largement la parole aux citadins[675]. Celle-ci fut notamment recueillie, à vingt-quatre reprises[676], lors d'entretiens semi-directifs réalisés avec des habitants de quartiers compris dans l'espace de l'un des dix nouveaux centres du Grand Sanaa[677]. Ce chiffre peut paraître assez faible[678]. Compte tenu du nombre très important d'individus que nous avons rencontrés au cours de nos enquêtes et avec lesquels nous avons échangé, de manière informelle, mais sans jamais perdre de vue nos objectifs de recherche, il l'est sans conteste. Cependant, eu égard aux difficultés intrinsèques à l'exercice dans sa version sanaanie et à la structure même de ces entretiens, il mérite d'être reconsidéré. En effet, l'entretien réalisé par des étudiants ou des chercheurs dans la rue n'est pas une chose très répandue au Yémen. L'interlocuteur, au début dubitatif[679], voire méfiant[680], accepte de se livrer au jeu des questions/réponses

---

675 J.-C. Depaule (2005 : 168) a longuement insisté sur l'intérêt de la prise en compte de la parole des habitants dans l'étude des pratiques de l'espace : « Il est possible de saisir la pratique dans le marquage, c'est-à-dire dans les manifestations concrètes à travers lesquelles elle s'affirme et dépose ses traces qui sont toujours significatives ; et d'autre part, dans la parole de l'habitant qui révèle les différences pratiques et symboliques selon lesquelles les lieux sont vécus, faisant apparaître comment l'espace sert à qualifier les relations sociales et vice versa ».

676 Pour la domiciliation des habitants interviewés, cf. Fig. 116, p. 447.

677 Sauf pour deux d'entre eux, Samîḥa et Muḥammad C., résidant dans les quartiers orientaux de la ville, mais ayant des attaches fortes, professionnelles et/ou familiales, dans l'un des nouveaux centres.

678 Il vient cependant s'ajouter à quelque 800 questionnaires réalisés auprès des commerçants et responsables d'activités de service dans les nouveaux centres, ainsi qu'aux 8 longs entretiens menés avec des acteurs institutionnels de premier plan et aux 10 entretiens conduits auprès d'acteurs économiques influents (cf. Partie II), sans compter les entretiens et questionnaires réalisés dans le cadre de nos précédents travaux de recherche (maîtrise et DEA) qui ont, de temps à autre, alimenté certaines de nos analyses.

679 L'explication, donnée à nos interlocuteurs, des raisons de notre présence et de notre souhait d'interroger la population ont toujours été des moments particulièrement laborieux.

680 Au mieux, nous passions pour un ingénieur-architecte ou un promoteur chargé de rénover ou restructurer le quartier, au pire, pour un agent des services des taxes.

une fois seulement qu'il se sent entouré et soutenu par des usagers (collègues de travail, voisins, simples passants) présents pendant l'exercice. Pour éviter le glissement, qui pourrait être dommageable, de l'entretien en débat public, il nous a souvent été nécessaire d'éloigner notre interlocuteur des lieux de foule, puis de nous isoler avec lui (dans la salle d'un restaurant, dans la maison de notre traducteur[681], dans une voiture, etc.). Lorsque, finalement, les conditions étaient réunies, nous mettions un point d'honneur à ce que l'entretien s'inscrive dans la durée (de deux heures à une demi-journée en moyenne), afin de laisser le temps à la relation de confiance de s'installer et d'exploiter au mieux les questions ouvertes de l'entretien[682]. La démarche est donc résolument qualitative ; en cela, la recherche du « nombre » n'a pas tant présidé à notre méthodologie que la volonté d'« aller au bout » de chacun des entretiens, en nous souciant plus d'interactivité, de neutralité et de sincérité – principes inhérents à l'entretien – que d'exhaustivité et de représentativité absolue. Il nous a par ailleurs fallu faire en fonction de la disponibilité des interlocuteurs et de leur capacité/volonté à discourir sur leurs pratiques/représentations de l'espace. C'est une des explications au fait que le nombre d'entretiens réalisés pour chaque centre ne soit pas identique. Aucun entretien formel n'a ainsi pu être mené avec des habitants de Madhbaḥ et Shamlân[683]. Nous avons donc décidé, dans ce chapitre, de traiter conjointement les entretiens semi-directifs formels avec les questionnaires qualitatifs réalisés dans les mêmes lieux, et donc d'associer (et de confronter) les discours des habitants avec ceux des commerçants, lesquels ont également eu le loisir de fournir leurs appréciations de l'espace dans lequel ils évoluent. On ne s'étonnera donc pas qu'il soit ici maintes fois fait référence aux pratiques et représentations des marchands des nouveaux centres, en complément ou en opposition à celles des habitants. Enfin, malgré le « petit » nombre d'entretiens réalisés avec la population proprement dite dans les nouveaux centres et en dépit de la gestion de certains paramètres techniques précités, nous avons essayé de toucher du doigt la société urbaine de Sanaa dans sa diversité. Ont donc été interrogés des individus âgés de 20 à 50 ans, 17 hommes et 7 femmes, des étudiants (en majorité), des enseignants, des commerçants, des artisans, des cadres et des fonctionnaires, d'origines sociales variées.

---

[681] La traduction simultanée a toujours été assurée par la même personne, Bashîr al-Muḥallal, sensibilisé aux questions urbaines et urbanistiques depuis 2003, année de notre première collaboration. Notre niveau en langue arabe, s'il ne pouvait nous dispenser totalement de traducteur – ce filtre souvent terriblement frustrant –, nous permettait toutefois de « contrôler » une traduction qui évinçait de temps en temps ce qui passait pour un détail aux yeux de notre traducteur, mais qui constituait une donnée fondamentale aux nôtres. De cette manière, nous avons pu retranscrire les propos de nos enquêtés tels qu'ils nous ont été livrés (à quelques nuances près) et ainsi ne pas modifier excessivement le discours des interlocuteurs.

[682] Il est même arrivé qu'un entretien s'étale sur plusieurs jours, pas uniquement pour des questions de « timing », mais aussi pour laisser s'installer confiance et complicité, garantes de la tenue d'un discours sincère.

[683] Les entretiens avec les acteurs économiques et institutionnels, les quelques centaines de questionnaires qualitatifs et les dizaines d'entretiens informels que nous y avons réalisées, comblent toutefois ce manque.

La grille d'entretien a été organisée en six volets (en plus des questions consacrées à l'identification des personnes interrogées), mais nous avons essayé de préserver une certaine continuité durant tout le questionnement. Chacun de ces volets se rapportait à une thématique particulière : le premier sollicite les personnes interrogées sur leur itinéraire résidentiel ; le deuxième concerne leur satisfaction des conditions de logement et des fonctions (commerces, services, transports) du quartier ; le troisième traite des relations de voisinage ; le quatrième se rapporte à leur perception de la place du politique dans le quartier ; le cinquième s'intéresse aux déplacements quotidiens et au capital de mobilité des personnes interrogées ; enfin, le sixième, sans doute le plus complexe à appréhender, a trait à leur conception/attente de la centralité urbaine.

Encadré 4 : Grille d'entretien (habitants)

Identification de la personne
Prénom / Age / Profession / Adresse précise

Mobilité résidentielle
Année d'arrivée dans le quartier
Raisons d'arrivée
Intention de déménager ? Si obligation, où et pourquoi ?

Satisfaction, usages du quartier
Satisfaction générale de la vie dans le quartier
Satisfaction du niveau de services
Satisfaction des conditions de logements
Satisfaction de l'offre commerciale
Satisfaction du niveau de transport

Pratiques sociales
Relations de voisinage ?
Profils sociaux majoritaires ?

Place du politique
Présence du pouvoir municipal ?
Actions engagées par le passé ? Aujourd'hui ?

Mobilités quotidiennes
Dans quel(s) autre(s) lieu(x) vous rendez-vous le plus souvent ? Pourquoi ?
Quartier comparable à quel autre quartier ? Pourquoi ?
Possession d'une voiture ? Facilités de déplacement et de parking ?

Perceptions/Représentations
Impression de vivre dans le centre ou en périphérie ?
Un mot pour qualifier le quartier ?

I. Les « citadins ordinaires » sur le devant de la scene

Il ne s'agit pas ici d'examiner l'ensemble des savoirs et des compétences des citadins de Sanaa que l'on pourrait considérer comme « autant d'arts de faire contribuant matériellement et symboliquement à façonner, modeler et (re)qualifier l'espace urbain » (Berry-Chikhaoui, Deboulet, 2000 : 11), mais de se focaliser sur ceux qui, mis en acte dans les nouveaux espaces périphériques de la capitale yéménite, contribuent à produire socialement la centralité urbaine. I. Berry-Chikhaoui et A. Deboulet se sont en effet appliquées à montrer que les « citadins ordinaires » des villes du Monde arabe étaient largement aujourd'hui en situation de « producteurs, d'émetteurs, et d'utilisateurs, de fabricants de référents et de modèles urbains et sociaux » (*op. cit.*).

Trois entrées seront explorées dans ce sous-chapitre : celle des mobilités résidentielles et quotidiennes, lesquelles favorisent les ancrages dans la périphérie et la fixation des populations (alors dotées de nouvelles compétences acquises au cours de leurs déplacements) autour des nouvelles centralités ; celle des réseaux sociaux et des tactiques mises en œuvre par les habitants pour négocier leur droit à la ville, champs considérables de compétences contribuant à « extraire de la marge » bon nombre de citadins ; celle de la société civile et de ses modalités d'implantation dans l'espace des nouvelles centralités, et plus largement celle des « compétences collectives » (Signoles, *in* Berry-Chikhaoui, Deboulet, 2000) qui émergent sur ce dernier. À travers ces trois entrées, nous n'oublierons pas que, dans les espaces périphériques du Grand Sanaa comme dans la plupart des espaces urbains contemporains, les compétences des citadins ordinaires sont au moins de deux ordres : elles contribuent à façonner l'essentiel du paysage urbain (tout autant, voire plus encore, que les institutions) et à (re)construire des liens sociaux relativement puissants.

A. Stratégies résidentielles et pratiques de mobilité : les ancrages dans la périphérie

J.-L. Pinol (1999) s'est attaché à montrer que les déplacements humains étaient, de manière très générale, porteurs de profonds changements sociaux et spatiaux. L'acte de déplacement est d'ailleurs plus largement considéré par certains comme un fait social total (Dureau *et alii*, 2000), qui plus est dans les sociétés contemporaines où toutes les formes de mobilité se sont extraordinairement généralisées[684]. Nous ne souhaitons pas faire porter ici la réflexion sur les mobilités en elles-mêmes. Nous tâcherons plutôt de

[684] Il faut ici distinguer l'étude des migrations (évaluation essentiellement quantitative des flux), brièvement investie en première partie pour expliquer les grandes étapes de la croissance urbaine, de celle des mobilités, qui renseigne, à l'aide d'enquêtes qualitatives cette fois, l'histoire professionnelle et sociale ainsi que les cycles de vie familiaux au sein d'un système territorial.

montrer que les morphologies socio-spatiales qui se dessinent dans les principaux quartiers périphériques de Sanaa en sont une conséquence directe. On comprendra alors que les reconfigurations territoriales découlent de différentes pratiques de mobilité[685]. La manifestation de la centralité en périphérie de cette ville est donc un phénomène résolument lié aux mobilités, parmi lesquelles les mobilités résidentielles et celles, quotidiennes, des acteurs économiques et des usagers des différentes fonctions urbaines.

1. Des stratégies résidentielles différenciées, à l'origine de la redistribution des populations vers les nouveaux centres

L'organisation des espaces résidentiels et l'étude des pratiques qui leur sont propres ne constituent pas, dans notre travail, un champ d'investigation à part entière[686]. Quelques entretiens nous ont en revanche permis de révéler un certain nombre de stratégies résidentielles, à partir de la reconstitution d'itinéraires individuels. Ces stratégies contribuent à expliquer en partie la formation des centralités sanaanies, voire même le renforcement de la structure polycentrique de l'agglomération. Les modalités d'établissement en ville des nouveaux arrivants, mais aussi les déplacements intra-urbains des citadins, semblent en effet être à la base du processus de formation des centralités périphériques. Deux phénomènes peuvent être mis en lumière à partir de l'étude des stratégies résidentielles[687] : d'une part, la fixation des populations néo-arrivantes à proximité des nouveaux pôles de développement de la périphérie ; d'autre part, l'arrivée de citadins dans ces nouveaux quartiers, citadins qui ont quitté les quartiers centraux (voire péricentraux) sur-densifiés et qui sont donc déjà dotés d'une forte expérience urbaine[688].

Quelles sont les différentes explications que l'on peut fournir à l'ancrage résidentiel des populations qui arrivent à Sanaa à proximité des nouvelles centralités ? Cet ancrage peut prendre diverses formes, du lotissement des terrains à proximité des centres

---

[685] Ce postulat a fait l'objet de l'un des thèmes de la session doctorale « Configurer/Reconfigurer les territoires des villes du Sud » – conjointement organisée par CITERES-EMAM, GESTER de l'Université Paul-Valéry Montpellier III, FAVIDYM de l'Université des Sciences et Technologies d'Oran, le Département de Sociologie d'Alger, le GERMOSS de l'Université de Sousse et le CERAU de l'INAU de Rabat, à Oran en avril 2009 –, à laquelle nous avons eu la chance de participer.

[686] Les travaux des chercheurs de l'ancien laboratoire URBAMA ont été, sur ce point, particulièrement éclairants (Escallier, Signoles, 1995 ; Florin, 1999 ; Dansereau, Navez-Bouchanine, 2002).

[687] F. Dansereau et F. Navez-Bouchanine (2002 : 24) ont montré, pour les villes du Maroc, que diverses possibilités s'offrent aux habitants, même dans les situations les plus difficiles. Les choix ne s'opèrent donc que rarement par défaut ou par hasard. « Un subtil équilibre et une hiérarchie des critères sont présents et justifient, momentanément et à plus long terme, le choix du logement et des caractéristiques urbaines du quartier, l'un pouvant prendre le pas sur l'autre même si cela conduit à certaines distorsions ponctuelles entre modèles de référence ». L'expression « stratégies résidentielles » convient ainsi mieux, selon les auteurs, que les termes de trajectoire, d'itinéraire, etc.

[688] Pour une analyse appliquée au cas maghrébin et proche-oriental de ce phénomène, voir R. Escallier, P. Signoles (1995).

vivants de ces quartiers à la location d'un appartement dans un des immeubles de promoteurs contigus aux équipements majeurs constituant ces espaces. Il faut distinguer les individus pionniers, ceux qui se sont installés dans les années 1970 et 1980 dans les espaces périphériques encore très peu urbanisés, et les nouveaux arrivants, pour qui les choix sont souvent plus réduits, l'éloignement du centre-ville et des cœurs actifs des centralités périphériques s'imposant alors.

Dans le premier cas, certains individus ont profité d'opportunités foncières – terrains privés cédés à bon prix par leurs propriétaires ou lots étatiques divisés et vendus aux constructeurs –, comme les parents de Ṣalâḥ, étudiant de 24 ans, qui ont fait construire, au milieu des années 1970, une maison dans l'actuel quartier résidentiel Ḥayy siyâḥiyya (quartier touristique), situé dans la portion Nord de Ḥadda. *« Le quartier était tout neuf à l'époque. Le ministère des Biens communs a incité mon père à faire construire une maison ici, parce qu'il fallait développer le sud de la ville »*, explique-t-il. Aujourd'hui, Ṣalâḥ ne semble pas prêt à déménager et donc à quitter le foyer familial : *« Les services sont très performants ici. Si les autres quartiers étaient aussi bien pourvus en écoles et en mosquées, je serais prêt à m'y installer »*. De même, un jeune journaliste de 28 ans, Sâmî A., nous relate son histoire : *« Je vis toujours chez mes parents à Hâyil. Mon père a construit une maison sur un terrain qu'il a payé un prix très intéressant. Le quartier était totalement vierge à l'époque (…). Je voudrais rester là jusqu'à ma mort »*. Dans la suite de l'entretien, Sâmî A. semble se contredire en admettant qu'à son tour, il a reproduit le schéma parental en achetant, en 2005, un terrain situé près du souk al-Khamîs, non loin de l'aéroport, *« car Sanaa va s'y étendre. On peut acheter là-bas à prix bas. Les quartiers des environs de Sanaa sont maintenant bien équipés, l'air y est agréable et ils sont proches des terres agricoles »*.

Dans le second cas (celui des nouveaux arrivants), alors que la plupart des quartiers périphériques sont fortement densifiés aujourd'hui, l'installation résidentielle résulte moins d'une opportunité financière ou foncière – les nouveaux arrivants semblent d'ailleurs rencontrer de plus grandes difficultés que leurs prédécesseurs à accéder à la propriété – que d'une volonté individuelle d'être situé à proximité des principaux bassins d'emplois, des activités commerciales et des grands équipements routiers. Muḥammad B., un libraire de 30 ans, a ainsi compris qu'en élisant domicile à Ḥaṣaba en 2003, il serait *« au cœur de la ville et du marché de l'emploi »*. Il nous dit : *« J'ai ouvert la première librairie du quartier à Ḥaṣaba. J'ai ensuite pu acheter ma maison. Je suis très content de son emplacement. L'eau et l'électricité y sont très bien distribuées, les transports en commun sont très nombreux. Nous sommes à côté des écoles, des universités, des souks (…). Si les affaires marchent bien (j'ai ouvert un deuxième magasin à Bâb al-Salâm), j'espère pouvoir faire construire un deuxième étage à ma maison pour agrandir ma famille »*.

Certains choix résidentiels ne constituent par ailleurs qu'une étape dans la trajectoire d'individus qui s'établissent dans l'aire d'influence d'un espace qu'ils pensent être « idéal » du point de vue de la situation. Muḥammad A., un comptable de 27 ans, est arrivé en 2004 à Sanaa. Il a trouvé un appartement situé à quelques centaines de mètres à l'ouest de Hâyil, entre les boulevards Dâyirî et Sittîn. S'il se montre satisfait de son loyer *« peu élevé »* et de l'ambiance *« calme et sécurisante »* qui règne dans son quartier résidentiel, il ne cache pas son intention de se rapprocher, à moyen terme, *« des souks de la rue al-Riyâḍ, qui sont nettement plus dynamiques que* [son] *quartier »*. Ce témoignage reflète la progressivité de l'ancrage résidentiel de certains individus dans les nouveaux centres dont les vacances de logements tendent à s'amenuiser depuis quelques années, notamment dans les espaces péricentraux.

Les nouveaux centres interceptent donc les itinéraires résidentiels des nouveaux arrivants dans la capitale. Nombre d'entre eux reconnaissent d'ailleurs ne se rendre que de manière très occasionnelle dans les quartiers centraux d'al-Taḥrîr ou Bâb al-Yaman[689]. Il convient cependant de noter que les nouveaux centres captent également aujourd'hui des mobilités résidentielles résultant d'un mouvement centrifuge de populations. Les enquêtes qualitatives conduites dans ces espaces périphériques permettent de saisir l'importance du phénomène de redistribution des populations et d'affirmer en outre que l'augmentation de leur démographie n'est plus le simple fait de l'exode rural. Si l'on se gardera, pour le cas de Sanaa, de faire mention d'un phénomène de « contre-métropolisation »[690], on n'en observe pas moins clairement un renversement de la polarisation, du centre de l'agglomération vers ses marges actives. L'accession à la propriété, la baisse du pouvoir d'achat, mais aussi l'évolution des modes d'habiter et l'attrait pour la vitalité économique des centres périphériques semblent être les principales raisons avancées par nos interlocuteurs pour justifier de leurs nouveaux lieux de résidence. L'itinéraire personnel de Yâsir, informaticien de 36 ans, reflète bien certaines de ces raisons. En 1996, à son retour de Djibouti, où il a longtemps été expatrié, Yâsir s'installe dans le centre-ville, près de l'ambassade d'Italie, non loin de la rue al-Zubayrî et de la place al-Taḥrîr. Quelques années plus tard, Yâsir, qui semble avoir du mal à absorber l'augmentation régulière de son loyer (10000 riyals chaque année[691]), décide, avec l'aide de son beau-père, d'acheter un terrain dans les environs de Ḥadda-Madîna et d'y faire construire sa propre maison. *« Nous avons longuement hésité,* nous dit Yâsir, *du fait*

[689] Ṣâliḥ, commerçant résidant près de Dâr Salm, dit ne faire que *« quelques rares sorties à al-Taḥrîr »*, par exemple lorsqu'il passe à proximité de la place pour se rendre chez un ami au nord de la ville.

[690] Phénomène qui se manifeste par la dédensification des métropoles sous l'effet des migrations vers des bourgs satellites comptabilisés parmi les unités rurales, et qui semble avoir touché singulièrement la ville du Caire (E. Denis, cité par Haenni, 2001), mais aussi plus largement l'ensemble de l'espace dit aujourd'hui « rurbain » (Thomsin, 2001).

[691] 40 euros en 2006.

des nombreux litiges qui naissent entre les gens autour des questions foncières. Mais, en 2001, mon beau-père a finalement acquis le terrain d'un parent, ce qui a facilité la transaction et diminué les risques ». Ainsi, l'installation de Yâsir et de sa famille à la périphérie Sud-Ouest de la ville ne semble-t-elle pas tant avoir été motivée par la situation et les fonctions propres à ce secteur de l'agglomération que par une opportunité foncière s'inscrivant dans un processus d'accession à la propriété par la construction de sa propre maison, lequel guide *de facto* les aspirants vers les quartiers de la périphérie, ceux du centre ne disposant plus guère de terrains vacants. De nombreux habitants des quartiers centraux de Sanaa ont un itinéraire semblable à celui de Yâsir. Et ces quartiers constituent aujourd'hui les foyers démographiques sur lesquels repose le développement des centralités périphériques.

La réorientation des trajectoires d'habitants vers les quartiers périphériques est par ailleurs le signe d'un changement notable dans les pratiques résidentielles au sens large. Outre l'attrait de la villa, de la maison de plain-pied ou de l'appartement moderne, meublé et facilement accessible, tous types de logement qui expliquent aisément les choix d'implantation des individus dans les quartiers d'émergence récente, les entretiens que nous ont accordés les habitants montrent que le choix d'un logement en périphérie traduit une évolution assez brutale du système de valeurs. Le cas de jeunes individus s'extrayant, plus volontiers aujourd'hui que par le passé, du foyer familial est ici assez frappant. Rashâd, qui n'est pourtant qu'un marchand de *qât* de 28 ans aux ressources financières limitées, a ainsi récemment quitté la maison de ses parents (située à Bi'r al-'Azab) pour s'établir dans un petit appartement de la rue al-Riyâḍ (dans le quartier Hâyil). Nous comprenons, en poursuivant l'entretien, que Rashâd est marié et qu'il a une fille. C'est en effet le désir de fonder son propre foyer conjugal qui l'a poussé à s'extraire de la cellule familiale et, par là-même, à quitter les quartiers centraux pour un logement situé *« près d'une école pour filles et du marché où* [il] *travaille ».* Ce phénomène est relativement récent au Yémen, il touche du moins les ménages de plus en plus jeunes. Il est une des manifestations de la modernisation de la culture urbaine des individus (affranchissement de certaines traditions, montée de l'individualisme, etc.). Nous en observerons ultérieurement d'autres implications[692].

Les modes d'habiter ont par ailleurs été considérablement modifiés par la place qu'a prise la voiture dans les pratiques spatiales individuelles au cours de ces dernières années. La motorisation des ménages[693] s'est très vite accompagnée de l'émergence d'une véritable culture de l'automobile. Les facilités d'accès en voiture au logement et les possibilités de stationnement constituent aujourd'hui des critères déterminants des stratégies résidentielles, qui ont même encouragé certains habitants à quitter la vieille

[692] Cf. Ch. 7, II.
[693] Cf. Ch. 5, II, B, 1.

ville, laquelle ne répond en rien à ces derniers[694]. ʻÂyisha, propriétaire d'une villa à Ḥadda-Madîna, ne boude pas le plaisir que lui offrent les diverses commodités liées à son véhicule : *« Nous avons deux places privées et il y a de nombreuses places dans la rue, sauf à la sortie des écoles et lors des grands* maqyal *organisés dans le quartier ; on se déplace facilement dans tout le quartier, contrairement au centre-ville, où j'évite désormais le plus possible de me rendre »*. Yâsir, habitant d'une rue voisine, partage cet avis : *« Il y a toujours de la place pour se garer en face de la maison, pour nous et pour nos voisins ; il n'y a jamais de bouchon et les routes sont en bon état, ce qui n'était pas le cas dans mon ancien quartier. Il y a parfois quelques encombrements devant le restaurant* al-Fakhîr[695] *lorsque vient un haut responsable et que la rue est fermée pour l'occasion. Quand un voisin reçoit des amis pour « qâter », les voitures sont garées n'importe où. Mais en dehors de cela, il n'y a pas de problème, et la voiture demeure indispensable »*. Dans les maisons les plus récentes, un garage a même parfois été construit, fait rarissime en centre-ville. Cet équipement fait par exemple la fierté de Ṣâliḥ, un commerçant qui vit près de Dâr Salm : *« J'ai construit mon propre garage avant même d'avoir terminé ma maison, c'était une priorité »*. Lorsque le garage n'existe pas, les jardins ou les cours des maisons servent fréquemment à accueillir les voitures des habitants. Sâmî B., professeur de français vivant à Ḥaṣaba, un quartier pourtant largement sujet aux embouteillages, n'envisage quant à lui pas une seule seconde de déménager, notamment parce qu'il n'y a *« aucun problème pour se déplacer en voiture ; les rues sont spacieuses, elles ont de larges trottoirs et les bas-côtés sont suffisamment larges pour se garer sans aucune difficulté »*.

La redistribution des populations vers les périphéries s'explique enfin par la volonté de certains habitants de résider à proximité des *« lieux dynamiques »*, ainsi que nous l'a confié l'un d'entre eux. Bashîr explique en effet que s'il a souhaité s'installer à Hâyil, c'est pour être à la fois *« près des moyens de transport, des mosquées, des supermarchés, de l'université, etc., bref, de tous les besoins et les services »*. D'autres semblent même prêts à augmenter fortement la distance qui sépare leur domicile de leur lieu de travail à condition d'être situés près d'une localité caractérisée par une forte concentration d'activités de commerces et de services. C'est précisément le cas de Ṣâliḥ, qui nous a confié, à propos de Dâr Salm, son nouveau lieu de résidence : *« Tout commence à arriver ici, les commerces, les écoles. J'ai des projets d'ouvrir d'autres boutiques. Il y a un vrai développement ici (…) mais, sans voiture, je ne pourrais pas rester là, car mes fournisseurs sont à l'autre bout de la ville et ma famille n'habite pas toute à Dâr Salm »*. Les habitants de Sanaa apparaissent donc comme les premiers à avoir perçu les potentialités de développement des quartiers périphériques du Grand Sanaa. L'adoption de nouveaux choix résidentiels aboutissant pour l'essentiel et pour diverses raisons à une installation des individus en marge des

[694] Cf. Ch.1, I, C.

[695] Restaurant yéménite traditionnel haut de gamme qui a ouvert ses portes en 2005 au bout de l'avenue Ḥadda. L'établissement rencontre un franc succès auprès des élites nationales.

principaux nouveaux centres place même ces derniers en acteurs fondamentaux de ce développement.

2. Des pratiques de mobilité quotidienne très nettement extensibles

La mobilité quotidienne globale, entendue comme l'ensemble des déplacements réalisés par une personne pendant une journée ouvrée banale, s'est considérablement développée à Sanaa au cours des dernières années. La capitale yéménite n'échappe pas ici au phénomène universel de la généralisation des mobilités, lesquelles sont désormais considérées comme la condition même de la vie en société (Urry, 2005). Et V. Kaufmann et L. Pattaroni (2007 : en ligne) d'ajouter que « la mobilité est tout à la fois expérience et structure, sens et usage », dans la mesure où elle vient, d'après ces auteurs, questionner les fondements de notre vivre-ensemble. Les déplacements quotidiens, auxquels nous nous intéressons ici, peuvent en outre nous renseigner sur le rapport des individus à l'espace. Ils les amènent à s'éloigner plus ou moins loin et longtemps de leur domicile et dessinent dans l'espace urbain des parcours plus ou moins complexes. Il semblerait même que l'accentuation de la complexité de cette cartographie des mobilités quotidiennes évolue simultanément au développement de la structuration multipolaire de l'agglomération.

Les entretiens réalisés avec les usagers des quartiers périphériques nous confirment l'importance de la motorisation de leurs pratiques. Si la voiture est désormais un élément entrant de plus en plus en compte dans le choix du lieu de résidence[696], elle semble revêtir également un rôle majeur dans les déplacements quotidiens, entre le lieu de domicile et celui du travail, et dans l'accès aux nouveaux espaces urbains. Tous les propriétaires de véhicules que nous avons rencontrés, s'ils reconnaissent volontiers que se déplacer en voiture dans le Grand Sanaa requiert patience et maîtrise de soi tant les embouteillages gênent la circulation, n'en éprouvent pas moins une réelle sensation de liberté de mouvement. *« Je ne pourrais plus me passer de ma voiture,* nous dit ainsi Yâsir, *elle me sert pour aller de Ḥadda-Madîna, où je vis, à Bi'r al-'Azab, où je travaille. Quand je termine mon travail plus tôt, je peux aller rendre visite à mon grand-père et à ma tante qui vivent à Madînat al-Ḥamdî*[697]*. Mais je ne prends jamais les grands axes. Il m'arrive souvent d'emprunter la Sâyila* [*wâdî* asséché du centre-ville] *pour me rendre au nord de la ville. Souvent, le soir, je m'arrête également pour faire quelques courses au supermarché* al-Hudâ »[698]. 'Âyisha nous a également fait part des moyens qu'elle mettait en œuvre pour échapper aux bouchons de la rue Ḥadda lorsqu'elle doit, pour des raisons professionnelles également, traverser la ville, ce qui lui arrive deux fois par jour : *« Depuis ma maison jusqu'au parc al-Sab'în, la*

[696] Cf. Ch. 6, I, A, 1.

[697] Cité d'habitat collectif située au nord-est de la ville, née des programmes gouvernementaux de logements pour classes moyennes (cf. Ch. 5, I, B).

[698] Cf. Fig. 116, p. 447.

circulation est bonne, mais entre le parc et la rue al-Zubayrî, cela se dégrade franchement. J'évite donc autant que possible de passer par la rue Ḥadda, en faisant un plus grand tour – mais souvent plus rapide – par les rues Khamsîn, Arba't'âshar uktûbar et 'Abd al-Mughnî ». Dans la suite de l'entretien qu'elle nous a accordé, 'Âyisha nous explique que sa voiture lui permet de faire ce qu'elle n'oserait pas faire seule ou en transport en commun, à savoir *« aller chercher mes enfants à l'école derrière Madhbaḥ, les emmener à Fun City*[699]*, aller régulièrement faire les boutiques spécialisées en électroménager et ameublement des rues Dâyirî et Mujâhid et aller à la piscine de Tourist City*[700] *».* Pour Yâsir et 'Âyisha, qui appartiennent tous deux aux classes moyennes supérieures, la voiture leur a non seulement permis de résider ailleurs que sur leur lieu de travail, de mettre en place des stratégies pour raccourcir le temps de trajet domicile-travail, mais aussi d'élargir considérablement leur pratique de l'espace urbain et ainsi de mettre en réseau une série de territoires quotidiens qui appartiennent presque tous aux nouvelles centralités.

Nos entretiens révèlent cependant que la voiture n'est pas discriminante dans le développement du capital individuel de mobilité. Les individus appartenant aux classes moyennes et inférieures que nous avons rencontrés paraissent aussi mobiles que les propriétaires de voitures : ils effectuent en moyenne trois déplacements par jour, en utilisant les *dabbâb*, dont l'extraordinaire densité du réseau et le très faible coût de la course – lequel n'a pratiquement pas augmenté en dix ans – offrent une accessibilité quasi totale à l'ensemble des quartiers du Grand Sanaa[701]. Khâlid, commerçant vivant dans un quartier populaire du nord-est de la ville, se rend ainsi une fois par jour à Shumayla, où il vient choisir les marchandises qui lui seront livrées ultérieurement. Il en profite alors pour allez saluer son frère, lequel travaille rue al-Qâhira, non loin de Madhbaḥ, et également son *« oncle de Hâyil »*[702]. Tous ces déplacements, Khâlid les effectue en *dabbâb*, mais il aimerait, dit-il, *« que les véhicules soient plus nombreux en fin de journée, car il faut attendre parfois dix minutes pour rentrer chez soi ».*

La fréquence des mobilités quotidiennes, chez les usagers motorisés ou non, semble encore plus importante les jeudis et vendredis lorsque succèdent aux trajets domicile-travail les déplacements liés aux achats, aux loisirs, à la prière et aux diverses sociabilités parmi lesquelles les séances de consommation du *qât* entre amis[703]. 'Abd

[699] Attractions installées sur le parc *al-Sab'în*.

[700] Nom du *compound* situé près de l'ambassade américaine.

[701] Cf. Ch. 5, II, B.

[702] Cf. Fig. 116, p. 447.

[703] L'extension de l'usage du *qât* a en effet engendré une augmentation massive des flux quotidiens de circulation. À ce sujet, F. Mermier (2001 : 25) écrit : « À l'exception du mois de Ramadan durant laquelle cette pratique devient nocturne et suscite, par là-même, une reprise matinale tardive de la vie urbaine, la circulation automobile s'accentue habituellement avant la prière de midi du fait de la forte affluence que suscitent les marchés de *qât*. Celui-ci doit être consommé frais et arrive dans la matinée dans les nombreux

Allâh, professeur à l'Institut vétérinaire de Sanaa, délaisse ainsi Hâyil au profit des *« grands espaces non urbanisés qui se trouvent au nord de l'aéroport où l'air est moins pollué et le* qât *de meilleure qualité »*. Le vendredi, il prend un *dabbâb* sur la rue al-Zubayrî et se rend à la Grande mosquée de la vieille ville pour la prière d'*al-Ẓuhr*. L'après-midi, il fait le chemin inverse et *« pousse jusqu'à 'Aṣir pour profiter de la belle vue sur Sanaa »*.

Le travail de M. Héraud (2001), auteur d'une maîtrise d'ethnologie sur les pratiques spatiales des étudiants de Sanaa, souligne l'importance des déplacements quotidiens chez l'un des groupes sociaux qu'elle qualifie des « plus mobiles » de la ville. Il montre d'abord que l'imposition d'un emploi du temps va profondément briser le rythme familial et engendrer de nouvelles pratiques sociales (promenades entre les cours, sorties dans les restaurants mixtes le midi, fréquentation des librairies de la ville, etc.) en rupture avec l'organisation de la vie quotidienne traditionnelle. Le réel intérêt de cette enquête réside ensuite dans l'analyse que fait son auteur des changements qui s'opèrent au niveau de la vie sociale et des mobilités des étudiantes. Si les déplacements des jeunes filles, en comparaison à ceux des garçons, traduisent une plus faible fréquentation de l'espace par ces dernières – « retours fréquents au domicile (…), déplacements simples, toujours dans un but précis (…), peu de détours sur leurs trajectoires » (Héraud, 2001 : 185) –, ils semblent être en constante augmentation[704]. Pour preuve, les cartes de déplacements individuels, que M. Héraud a établies à l'aide des « carnets de route » tenus par quelques étudiantes pendant un mois, et qui font apparaître les déplacements obligatoires, volontaires et extraordinaires. L'auteur a ainsi pu prouver que « certaines étudiantes présentent une structure de déplacements complexe. Elles effectuent plusieurs déplacements lors de leurs sorties, allant d'un endroit à un autre de la ville, sans revenir à leur domicile. C'est le cas de Hudâ (…). Elle sort le matin pour ne rentrer parfois que le soir. Le shopping lui permet de se déplacer de rues en rues, de centres commerciaux en centres commerciaux. De plus, elle utilise principalement le taxi, ce qui lui permet une grande liberté dans ses déplacements » (*op. cit.* : 63-64). Ce mouvement permanent d'étudiants et d'étudiantes autour des établissements d'enseignement et des commerces et services spécifiques et/ou adjacents confère aux trois principaux « quartiers universitaires » de la ville, Hâyil, Madhbaḥ et Dâr Salm, une animation tout à fait singulière.

Nombreux sont les témoignages d'habitants des quartiers périphériques de la ville qui évoquent l'importance des déplacements quotidiens dans les pratiques spatiales des

---

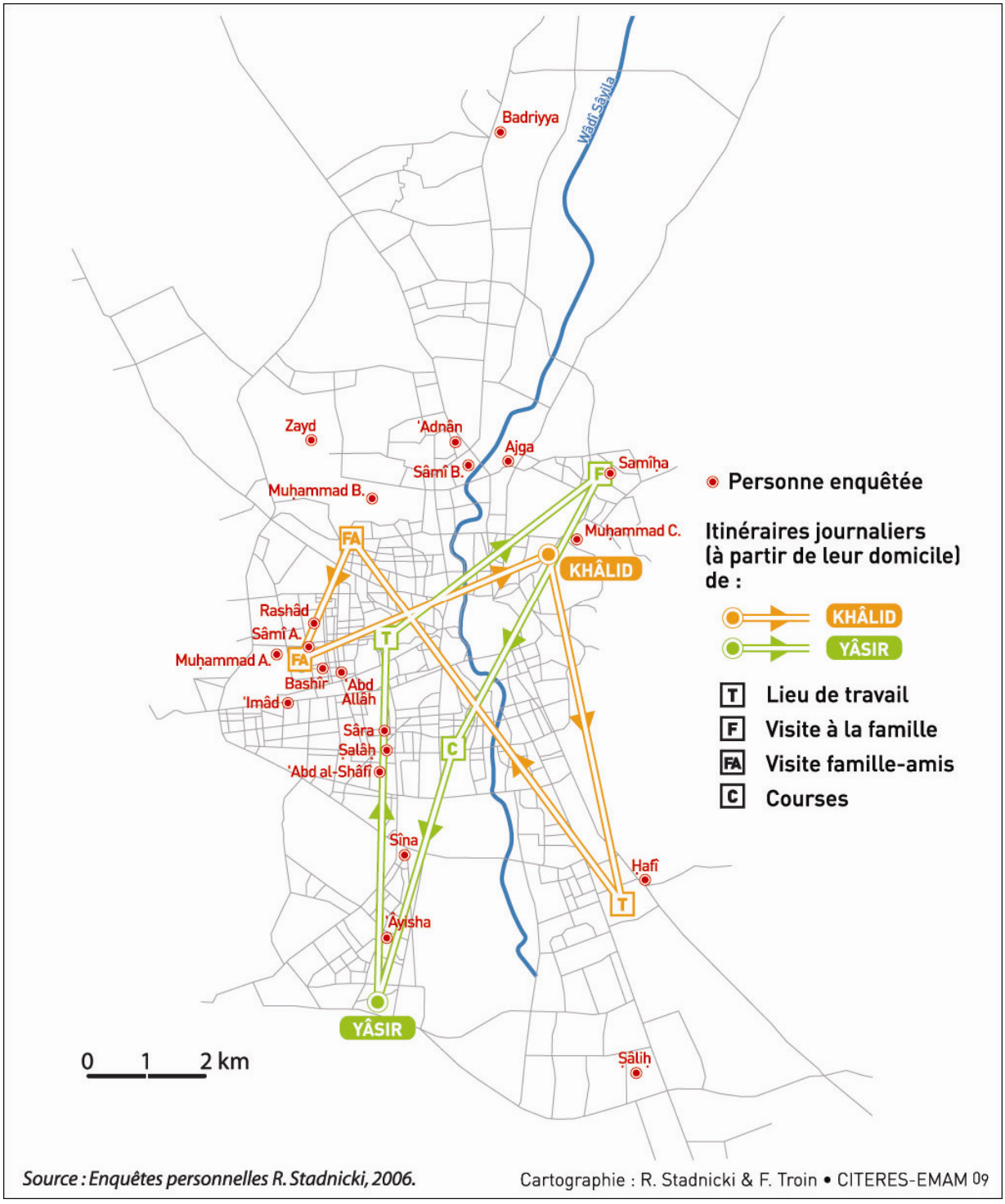
points de vente de la ville. Après le déjeuner, les rues sont de nouveau animées par les flux de véhicules qui répartissent leurs occupants dans les salons de *qât* de la ville. Il en sera de même le soir pour le retour au domicile avant que l'écran de la nuit ne réduise peu à peu toute animation dans les rues ».

[704] Tout comme le nombre de femmes à l'université, résultat de la progression de la scolarisation et du salariat féminins au Yémen au cours de ces vingt dernières années.

uns et des autres et, par là-même, la multitude de territoires quotidiens qui résulte de ces pratiques de mobilité. Ils vont à l'encontre d'un préjugé – toutefois déjà largement déconstruit dans l'ouvrage coordonné par G. Capron, G. Cortès et H. Guétat-Bernard (2005) notamment – qui laisse à penser que les acteurs des marges urbaines seraient des exclus de la mobilité et donc des non créateurs de territoires urbains et d'identités urbaines (Baby-Collin, 2005). Les habitants et les vendeurs à la sauvette de Madhbaḥ figurent certainement parmi les plus mobiles à Sanaa… C'est précisément ces diverses formes de mobilité, symptomatiques d'une nouvelle urbanité, qui se trouvent être à l'origine de la forte fréquentation et – ce qui reste à démontrer – de la mixité sociale qui caractérisent la plupart des nouveaux centres sanaanis.

Figure 115 : *Dabbâb,* taxis, bus et *pick-up*
à l'entrée Nord de la vieille ville (Bâb Shu'ûb)

Figure 116 : Domiciliation des habitants interviewés et mobilités quotidiennes de deux d'entre eux



B. Processus de socialisation et négociation des biens collectifs : vers une démarginalisation des citadins de la périphérie ?

1. L'importance des réseaux communautaires dans le processus de socialisation des nouveaux arrivants dans le Grand Sanaa

Les réseaux mis en place par les individus issus des différentes vagues migratoires semblent jouer un rôle prépondérant dans l'accueil des nouveaux arrivants, puis dans leur socialisation/citadinisation. Certains de ces réseaux peuvent ainsi annihiler les formes de marginalité sociale intrinsèque – c'est du moins ce que l'on dit (Martignon, 2008) – au statut même du nouvel arrivant provenant d'une province extérieure. Ces réseaux, construits généralement sur l'origine géographique des individus, et dont on a pu apercevoir les effets sur la localisation du commerce de détail par exemple[705], diminuent les efforts de socialisation de chaque nouvel arrivant dans la mesure où ils favorisent « l'incorporation d'un patrimoine d'habitudes » (Bolliet, Schmitt, 2002). Ce processus permet aux individus d'ajuster leurs (ré)actions au contexte social dans lequel ils évoluent. Chacun des individus fraîchement débarqués à Sanaa que nous avons rencontrés loue, avec plus ou moins d'emphase, les vertus du réseau dont il a bénéficié dès son arrivée. Bashîr se remémore ainsi ses premières journées passées dans la capitale ; c'était en 2001 : « *Je savais qu'il y avait des gens de mon village* [petit hameau situé sur les hauteurs d'Ibb] *qui habitaient Sanaa, dans le quartier Hâyil. Je les ai donc appelés avant mon départ. Je suis resté chez eux plusieurs semaines, le temps qu'ils me fassent découvrir la ville et les quartiers grâce aux différentes séances de* qât *organisées chez les uns et les autres, et qu'ils m'emmènent dans les différentes administrations pour régulariser ma situation. Après ce temps d'adaptation, j'ai rapidement pu me repérer dans la ville et me débrouiller tout seul* ». De ce « réseau d'accueil » découle donc la nature et la fréquence des contacts que les nouveaux arrivants établissent avec la société sanaanie. Bashîr ajoute que ses fréquentations actuelles sont les mêmes que lors de son arrivée, même si, par l'intermédiaire de sa profession d'enseignant, il en a élargi considérablement le cercle. Il ne semble donc pas avoir rencontré de difficulté majeure à appréhender rapidement la ville dans sa globalité. De même, il n'a pas eu à deviner seul les codes sociaux et leur inscription dans l'espace car ses amis et cousins les lui ont transmis en même temps qu'ils lui faisaient découvrir la ville. L'adaptation de son comportement à la nature des lieux dans lesquels il évolue, du marché au *qât* aux galeries commerçantes, montre sa compréhension de la double dimension sociale et spatiale des situations d'interaction. Ainsi, il est très vite parvenu à faire disparaître aux yeux des autres ce qui faisait de lui un migrant anonyme débarquant à Sanaa. V. Martignon a

[705] Cf. Ch. 5, II, A.

longuement étudié le phénomène migratoire à Sanaa. Dans un de ses articles, il revient sur le processus d'intégration des migrants à la ville, en expliquant, d'une part, le rôle du réseau communautaire dans l'accession aux différents codes sociaux et, d'autre part, la capacité des individus à prendre de la distance par rapport aux membres de leur propre communauté pour aller se confronter à l'altérité : « Ces migrants installés en ville, ayant poussé au développement de l'espace urbain et à la reformulation d'une culture de la ville plus mixte qu'elle ne l'était trente ans auparavant, représentent aujourd'hui la majorité de la population urbaine sanaanie. Contrairement aux locataires des *lûkanda*, ils ne se contentent pas d'une coprésence relativement passive avec la société sanaanie dont ils sont membres. En participant aux séances de consommation de *qât*, en se mariant, en travaillant avec des personnes d'origines variées, ces migrants réinventent la sociabilité sanaanie. Ils y ajoutent, fait nouveau, un contact avec l'altérité, qui force l'évolution des cadres sociaux en place (…). C'est un véritable 'savoir vivre ensemble' qui s'est développé, dans ces quartiers trentenaires ceinturant la vieille ville, comme dans tous les quartiers plus récents constituant Sanaa » (Martignon, 2008 : 110-111).

Les enquêtes que nous avons menées auprès des commerçants des nouveaux centres prouvent également que l'intégration à un réseau communautaire constitue une étape importante, souvent décisive, de l'installation professionnelle et donc, de la territorialisation des nouveaux arrivants[706]. Alors que ces réseaux s'affaiblissent progressivement dans les pôles péricentraux (hormis peut-être à Hâyil où la communauté des gens de Ta'izz est restée particulièrement influente) sous l'effet d'une certaine « hétérogénéisation » de la population par le jeu des mobilités notamment, ceux-ci demeurent singulièrement vigoureux dans les centres périphériques. Il suffit pour s'en convaincre d'observer les pratiques professionnelles des gens originaires des provinces du nord-ouest de Sanaa (Hamdân, Rayma, al-Maḥwît) à Madhbaḥ ou celles des immigrants originaires du gouvernorat de 'Amrân à Dâris. Là, le développement fulgurant des activités commerciales s'explique précisément par l'intensification des migrations de 'Amrân vers Sanaa. Le quartier de Dâris constitue une étape quasi obligée pour ces immigrants qui, en s'y implantant massivement, parviennent à contrer le « danger » de la tombée dans l'anonymat qui caractérise si bien l'arrivée dans une capitale, ou du moins

[706] M. Péraldi (2001) montre bien la consistance des réseaux, pris au sens large, que l'on retrouve sous les activités commerciales. Les dispositifs commerciaux – marché marseillais, marché aux puces, *trabendo* oranais, bazar stambouliote, etc. – sont pratiquement tous le résultat, dit l'auteur, d'initiatives individuelles lancées au sein des groupes migrants dans la ville et pérennisées par les solidarités religieuses, familiales, tribales, villageoises, etc. M. Agier (1983 : 53) emploie quant à lui l'expression d'« improvisation sociale » pour qualifier les stratégies des citadins consistant à combiner « leurs liens généalogiques et extra-familiaux pour organiser l'ensemble des relations qui constitue leurs réseaux sociaux ». L'improvisation sociale est particulièrement répandue, ajoute-t-il, au sein de la frange de l'économie laissée à la « débrouillardise » : elle est « un mode de subsistance par lequel les uns trouvent les moyens de leur survie en ville et les autres de leur promotion sociale ».

les représentations que l'on s'en fait. *« Je me sens bien à Dâris,* nous dit ainsi un jeune épicier. *Il y a beaucoup de gens de 'Amrân. J'ai vite été bien accueilli et bien intégré. Aujourd'hui, il y a une très bonne entente entre tous les gens du quartier. Le Prophète a dit que le voisinage était plus important que le foyer lui-même ».*

Il est par ailleurs important de préciser que l'inscription de ces réseaux dans l'espace du Grand Sanaa n'est pas limitée, loin s'en faut, à celui d'un seul et unique quartier ou pôle de développement de la périphérie. Entre les années 1990 et 2000, la massification des arrivées de provinciaux à Sanaa a engendré l'augmentation des ramifications des réseaux régionaux et villageois d'un quartier à l'autre et, conséquemment, l'augmentation des mobilités dans la ville : ainsi, ce commerçant originaire de Dhamâr qui a ouvert une gargote à Ḥizyaz mais qui a préféré être domicilié à Shumayla, deux quartiers où environ 15 % des commerçants sont originaires de cette même ville, située à moins de deux heures de route de Sanaa. On ne peut donc pas considérer les nouveaux espaces habités de la capitale comme des isolats communautaires imperméables aux circulations des individus et à la confrontation avec des membres d'autres communautés. Les mobilités individuelles ont eu raison des logiques de regroupement. Le métissage qui règne dans les pôles péricentraux pourrait alors bien s'étendre, à ce rythme de croissance urbaine, aux pôles encore plus éloignés du centre-ville. Ce métissage repousse les limites de la norme sociale qui s'appliquait autrefois. Tant que celle-ci était limitée à la vieille ville, elle était facilement légitimée par son ancrage territorial. Or, cette norme a évolué depuis l'arrivée massive et ininterrompue de migrants d'origine rurale dans la périphérie de la ville. Ainsi, les espaces du quotidien, dans lesquels s'exprimait l'entre-soi reconstitué par des migrants d'origine commune, sont devenus des lieux de confrontation à l'altérité. Ce sont désormais des espaces-supports à l'évolution de la norme sociale et, par là-même, des espaces propices à l'échange, à la socialisation dans la diversité, à la démarginalisation.

Notons cependant que ce type de réseau peut malgré tout revêtir un caractère d'exclusivité dans les rapports que les migrants entretiennent avec lui, les empêchant d'amorcer le processus de socialisation nécessaire à une intégration moins limitée. L'endogamie est une figure courante de ce comportement qui peut aller jusqu'au choix d'un commerce en fonction des origines sociales et géographiques de son propriétaire, un choix qui concerne près de 10 % des commerçants[707]. Cette exclusivité peut résulter du poids du groupe sur l'individu, qui entrave sa socialisation. Elle peut également résulter d'un choix de l'individu qui préfère ne pas établir de contact avec la société en marge de laquelle il se place, comme le reflète le témoignage de Muḥammad C. qui se plaint du manque de relations qu'il entretient avec ses voisins : *« Les relations ne sont pas très bonnes*

[707] Cf. Ch. 5, II, A.

parce que tous les gens du quartier viennent d'Ibb. Il n'y a pas vraiment d'échange ! ». Son discours exprime à la fois le maintien de certaines formes de communautarisme dans l'espace urbain et les réticences de certains à socialiser avec des groupes d'individus avec lesquels ils n'ont pas de lien immédiat. Dans de tels cas, l'intégration semble compromise. Pour l'envisager réellement, une confrontation est nécessaire entre l'immigrant et le reste de la société, confrontation que la coprésence ne suffit pas à établir.

2. Les tactiques des habitants pour accéder aux biens collectifs

L'ensemble des stratégies et tactiques élaborées pour accéder aux biens collectifs est particulièrement important dans un contexte de faible engagement de l'État dans l'aménagement urbain[708]. Après les mobilités (résidentielles et quotidiennes) et les réseaux sociaux, elles sont un autre moyen d'observer, à l'échelle des quartiers, le répertoire d'actions ayant pour effet de favoriser l'intégration des nouveaux espaces d'habitat non réglementaire (largement dominants en périphérie de Sanaa) à la ville, leur connexion aux autres ensembles agglomérés, leur viabilité socio-économique, etc.

Les auteurs de l'ouvrage *Participations citadines et action publique*, reprenant notamment les thèses d'I. Berry-Chikhaoui et A. Deboulet (2000), ont bien montré que les habitants étaient rarement soumis, ou même passifs, y compris quand les projets étaient imposés ou lorsque les quartiers étaient totalement délaissés par le pouvoir (Legros, 2008). Bien que la mise en place de procédures participatives à Sanaa se soit soldée par un échec et que les instances traditionnelles de débat soient de plus en plus marginalisées par les pouvoirs publics[709], les habitants cherchent à bénéficier de l'action publique et plus précisément de l'accès aux réseaux techniques. Les moyens sont variés : outre les actions violentes[710], ils vont de la mobilisation des ressources collectives à l'entraide sociale, pourrait-on dire encore[711], en passant par le recours à la « ruse » (De Certeau, 1980). Pour les habitants, l'objectif de ces actions est soit de forcer les pouvoirs publics à intervenir dans les zones où ils sont sous-représentés, soit de les pousser, comme l'exprime justement A. Signoles (2002 : 113) à propos des espaces municipaux en Palestine, à « modifier le contenu et le fondement idéologique originel de leurs politiques d'aménagement ».

---

[708] Cf. Ch. 5, I.

[709] Cf. Ch. 3, II, C, et R. Stadnicki (2008c).

[710] Cas de figure finalement assez rare à Sanaa, en comparaison à d'autres villes du Moyen-Orient : voir les actes de vandalisme des mal-lotis de Tunis (Legros, 2003) ou encore les formes de résistance physique utilisées par des opposants lors de la démolition des habitations situées sur les tracés des projets autoroutiers à Casablanca et à Beyrouth (Deboulet, Fawaz, *in* Navez-Bouchanine, 2004).

[711] Un proverbe yéménite dit qu'il faut aider jusqu'à son septième voisin…

Dans les années 1990, à Sanaa, les manifestations d'habitants de quartiers périphériques se sont succédées afin d'obtenir de l'État l'installation d'infrastructures. Le quartier résidentiel al-Sunayna, situé à quelques dizaines de mètres au sud de Madhbaḥ, a par exemple été électrifié en 1993, suite à une longue occupation de l'entrée du palais présidentiel par des résidents de ce quartier. M. Carrau (2000 : 67), dans son mémoire de maîtrise, revient sur le contexte de ce mouvement revendicatif : « Les interlocuteurs interviewés ont tous vécu deux, voire trois années sans électricité, situation difficile à gérer. Soit ces personnes ont utilisé des lampes à pétrole, soit elles avaient les moyens d'acheter des générateurs. Mais, pour tous, la vie quotidienne a été dure. La situation risquant de s'éterniser, les habitants se sont concertés et ont décidé de manifester. Cette manifestation a eu lieu en 1993, précisément avant les élections législatives… Les habitants ont emmené avec eux le plus de gens possibles. Toutes ces personnes se sont placées devant le palais présidentiel, décidées à obtenir l'installation des lignes électriques. Pour symboliser leurs conditions de vie misérables, elles avaient chacune une bougie à la main (…). Les médias commençant à relayer leurs demandes et les élections approchant, l'État a finalement accordé à ce quartier d'habitat spontané, illégal, la mise en place d'un réseau électrique ». Dans ce cas précis, il semble que les circonstances politiques aient été favorables à l'issue positive de la manifestation. Le parti du Président Ṣâliḥ (CPG), légèrement affaibli par la poussée du score du Parti de la Réforme (*al-Iṣlâḥ*) lors des élections de 1988 (Detalle, 1993), n'était effectivement pas en position, en 1993, de rejeter les requêtes de la population. Au Yémen, d'une manière générale, la période des élections est fréquemment précédée de manifestations de ce type. L'État n'a alors d'autre choix que de satisfaire les demandes en infrastructures.

On assiste également à l'émergence d'actions collectives d'habitants venant directement se substituer au rôle de l'État et des acteurs locaux. Dans certains quartiers périphériques, autour de Madhbaḥ, mais aussi à Ḥizyaz, les habitants ont fait appel à un entrepreneur privé pour qu'il construise des canalisations d'eau courante, financées grâce à la collecte d'une taxe perçue par les habitants eux-mêmes auprès des commerçants. Il restait alors aux services gouvernementaux – dont le champ d'intervention a conséquemment été réduit par ces initiatives privées qui œuvrent pour le raccordement des quartiers aux différents réseaux techniques – à acheminer l'eau courante dans le quartier. La gestion de l'eau est ici un bon révélateur des dynamiques sociales en actes dans les espaces résidentiels situés aux abords des nouveaux centres, générant à la fois initiatives collectives, concertation et lien social[712]. Dans cette situation précise, les

[712] Les projets de mobilisation/action naissent, pour la plupart, dans ces lieux exceptionnels de débat que sont les *mafraj* (Cf. Ch. 3, II, C), à l'occasion des séances de *qât*, en présence, de préférence, du chef du quartier.

habitants ont élaboré eux-mêmes un projet, recherché les fournisseurs et mis en place un financement reposant sur une taxe locale.

Les discours des habitants que nous avons rencontrés montrent enfin que l'action des pouvoirs publics dans leurs quartiers reste très inégale. Elle est souvent limitée aux services de nettoyage des rues, de ramassage des ordures et de perception des taxes. Pis, elle est parfois le simple fait de relations interpersonnelles, comme l'indique le témoignage de Sâmî A., à propos du carrefour entre les rues 'Ashrîn et al-Riyâḍ, son lieu de résidence : *« Un ami fonctionnaire, dont la nature est d'aimer et d'aider les autres, vient souvent dans le quartier pour voir si nous n'avons besoin de rien »*. Les propos de Rashâd, voisin de Sâmî A., montrent bien tout l'arbitraire de l'action publique dans les quartiers périphériques en général : *« Nous ne voyons jamais personne ! Sauf avant les élections, où les collaborateurs du Directeur du Secrétariat de la capitale viennent nous faire des promesses quant au développement du quartier, promesses qui ne sont jamais respectées. Nous attendons par exemple toujours qu'ils ouvrent un vrai parc pour nos femmes et nos enfants »*. De même, Muḥammad B., qui vit à Ḥaṣaba – un quartier à propos duquel nous avons pourtant mentionné les intentions du gouvernement d'en « revaloriser l'espace »[713] –, insiste sur l'incompétence des pouvoirs publics à répondre aux demandes des habitants : *« On ne voit personne ! Le gouvernement est incompétent. Il ne s'occupe jamais de nous ! »*. Face à cet état de fait, les initiatives individuelles et collectives en tous genres se multiplient. Yâsir relate sa propre expérience, dans un quartier – Ḥadda-Madîna – qui n'est pas non plus connu pour être le plus « laissé pour compte » par les pouvoirs publics : *« Les jeunes du quartier sont très actifs. Suite à une tentative de vol de voiture, ils ont constitué une ronde de nuit dans laquelle ils se relayaient pour surveiller les environs. Puis, le commissariat de district les a embauchés »*. Si Yâsir remarque que la police, et plus généralement l'administration, remplissent leur rôle en cas de problème, il estime qu'elles attendent beaucoup (trop) des initiatives des habitants. Il explique par la suite que ce sont les gens du quartier qui viennent en aide aux agents d'entretien, dont le salaire et les conditions de vie sont extrêmement précaires : *« Certains les nourrissent, d'autres les logent même ! »*.

C. L'émergence timide de la société civile dans les nouveaux centres

La question de la société civile semble représenter un enjeu majeur à l'heure de la mondialisation et de l'affaiblissement des États. Au Yémen, elle se pose avec une acuité particulière depuis l'unification du pays en 1990 qui, libéralisant la vie politique, s'est également traduite par le renforcement des institutions de la société civile (Shalan, 1999 ; Carapico, 1998). Dans une étude récente, S. Ben Nefissa, M. Grabbundzija et J. Lambert (2008) ont mis en évidence les dynamiques sociales de la vie associative au Yémen, qui

[713] Cf. Ch 4, I, B & Ch. 5, I, B.

apportent à la vie politique traditionnelle « une dose salutaire d'innovation ». La ville n'est-elle pas censée offrir à ces nouveaux acteurs de la régulation de la société une visibilité particulière et un support propice à l'action[714] ? Nous avons déjà eu l'occasion de signaler que, à Sanaa, la vieille ville concentrait une partie importante des missions des quelques organisations non gouvernementales et associations présentes (Stadnicki, 2010). Mais qu'en est-il des nouveaux espaces urbains ? La société civile parvient-elle à y émerger efficacement ? A-t-elle les moyens de s'y positionner de manière singulière, alors qu'elle est encore, à bien des égards, « coincée » entre un État autoritaire et une institution tribale puissante[715] ?

Nous ne pouvons nous arrêter ici aux institutions de la société civile – partis politiques, syndicats, associations, etc. – qui sont simplement « domiciliées » dans les nouveaux centres de Sanaa. En effet, celles-ci le sont pratiquement toutes depuis l'unification, qui a eu pour conséquence l'installation, dans les nouveaux quartiers, de plusieurs institutions de l'ex-Yémen du Sud, ainsi que la fusion d'un certain nombre d'entre elles. Outre la vieille ville, Ḥadda et Ḥaṣaba, deux espaces très prisés par les administrations en général, sont les secteurs de la ville où ces organisations sont les plus présentes. Seules sont évoquées dans les lignes qui suivent les quelques institutions de la société civile yéménite dont les objectifs, parmi d'autres, touchent directement à l'amélioration des conditions de vie des habitants des nouveaux quartiers de Sanaa.

Les ONG yéménites agissent dans cinq grands champs d'intervention : les droits de l'homme et la démocratie, la place des femmes dans la société, l'agriculture et l'environnement, la santé et l'hygiène, le développement social et culturel. Si les deux dernières catégories captent le plus grand nombre d'organisations agissant dans et sur le domaine urbain, les deux premières n'en sont pas pour autant exsangues. Certaines ONG de défense des droits de l'homme paraissent en effet particulièrement actives, comme *Forum for Civil Society*, localisée dans l'une des tours du complexe *Ḥadda Towers*[716] depuis 1996, dont la principale mission est la promotion de la démocratie et du libre accès à l'information, et *Yemeni Institute for Developing Democracy*, qui se trouve également à Ḥadda (rue Dimashq) et qui œuvre à faire participer la société aux différentes décisions politiques. Pour mener à biens leurs missions respectives, ces organisations n'hésitent pas,

---

[714] M. Jazîm (*in* Ben Nefissa, Grabbundzija, Lambert, 2008 : 19) rapproche d'ailleurs la notion de société civile (*madanî*) de celle de citadinité/civilité (*tamaddun*). Il montre que, à Sanaa, lors des périodes d'instabilité politique et en l'absence d'un pouvoir central – l'historien M. Jazîm se réfère plus particulièrement à la période rasulide (Moyen-Âge) –, des mécanismes de régulation se mettaient en place : « Les solidarités urbaines se formaient devant les dangers extérieurs, et représentaient l'expression d'une organisation spontanée et autonome ». L'auteur invite à considérer certains éléments de la vie citadine ancienne comme les prémices d'une société civile yéménite.

[715] Cette « position » se traduit notamment par les difficultés rencontrées par les associations à instituer les pratiques participatives (Cf. Ch. 3, II, C, 2).

[716] Cf. Ch. 4, II, D.

d'une part, à organiser des séminaires dans leurs locaux, auxquels sont invités des acteurs politiques, des journalistes et des habitants (notables le plus souvent), et, d'autre part, à effectuer occasionnellement quelques « études de terrain » (*fieldworks*) et enquêtes consultatives directement auprès de la population, en particulier celle qui réside dans les espaces résidentiels de Ḥadda mais aussi plus largement dans tous les secteurs méridionaux de la ville. Quant aux ONG féministes, certaines d'entre elles – *Center for Woman Development*, *al-Wa'ad* et *al-Bashîr*, toutes trois nées entre 1997 et 2001 – s'attachent au développement personnel des femmes des différents districts du Secrétariat de la capitale. Devant les locaux d'*al-Wa'ad* et *al-Bashîr*, respectivement situés près du centre commercial *al-Kumayn*, rue Ḥadda, et près du ministère de l'Électricité à Ḥaṣaba, le va-et-vient de jeunes sanaanies est assez important. Elles viennent participer aux différents ateliers organisés par les responsables et bénévoles (couture, artisanat, informatique, langue anglaise, littérature, etc.), dans un but de (ré)insertion professionnelle par la formation et l'éducation.

Les ONG intervenant dans le domaine de la santé et l'hygiène sont relativement nombreuses dans le Grand Sanaa. Certaines ont su faire parler d'elles au cours des dernières années en portant des projets qui rencontrent l'adhésion de la population urbaine, soit parce que ceux-ci ont pour objectif l'amélioration du cadre de vie, soit parce qu'ils véhiculent un certain nombre de valeurs qui font écho aux évolutions sociétales actuelles. Les membres de *Hygienic Cultural Center*, reprenant le flambeau de l'association *Âzâl* qui se préoccupait de la qualité de la vie en vieille ville[717], se montrent ainsi particulièrement soucieux de l'insalubrité dans les quartiers périphériques, comme le révèlent les campagnes de sensibilisation qu'ils mènent à al-Sunayna, quartier d'habitat non réglementaire précaire situé entre ʻAṣir et Madhbaḥ.

Nous avons par ailleurs pu constater la présence de certaines fondations culturelles et sociétés savantes dans les nouveaux centres de l'agglomération sanaanie, tel *Yemeni Corporation for Cultural Development*, de différentes associations islamiques de sauvegarde des traditions et des cultures locales, de la Société des historiens et géographes, etc., qui organisent, à Hâyil, al-Qâʻ et Ḥadda, plusieurs manifestations, souvent gratuites, destinées à promouvoir la civilisation yéménite et la culture urbaine sanaanie. La fondation *al-ʻAfîf* semble faire tout particulièrement autorité en la matière. Créée dans les années 1990 par Aḥmad Jabi'r al-ʻAfîf, ancien Ministre de l'Éducation, cette fondation, aujourd'hui implantée dans le quartier des ambassades à Ḥadda, s'est affirmée comme un diffuseur de savoir (publication de l'*Encyclopédie du Yémen*, tenue d'une bibliothèque ouverte au public) et un défenseur des initiatives culturelles (organisation de concerts et d'expositions, aide à la gestion d'associations, etc.). Aḥmad Jabi'r al-ʻAfîf a su mettre à

[717] Cf. Ch. 3, II, C, 2.

profit son passage au gouvernement pour bénéficier des appuis politiques nécessaires à l'aboutissement de son projet culturel, lequel est réellement venu combler un manque important. Aujourd'hui, ses activités « palliatives » et parfois même contestataires (critique de certaines réformes et actions politiques) prouvent qu'Aḥmad Jabi'r al-'Afîf s'est plus ou moins émancipé de sa famille politique pour occuper une place à part dans le paysage culturel yéménite, ce qui semble convenir à *« une population éduquée et ouverte sur le monde »*, selon l'expression du directeur de la fondation lui-même[718].

Notons enfin l'existence d'une organisation peu commune qui réunit en son sein des individus ayant pour cheval de bataille la lutte contre les dangers du *qât*, cette plante euphorisante pourtant consommée par une forte majorité de Sanaanis. Les rangs de ce « collectif anti-*qât* », composés à l'origine de notables habitant les quartiers périphériques les plus favorisés, se sont élargis depuis quelques années. Ils incarnent une société en profonde mutation, désireuse de s'affranchir de cette tradition qu'ils jugent « nocive et abrutissante »[719]. Les responsables du collectif, parmi lesquels on retrouve Aḥmad Jabi'r al-'Afîf, animent régulièrement des soirées-débats dans certains salons d'hôtels (à Shumayla et Ḥadda principalement), organisent des campagnes de prévention des risques sanitaires encourus par la consommation abusive d'alcaloïde[720], s'offrent des tribunes dans les principaux journaux du pays, etc. Parmi les étudiants que nous avons rencontrés, 20 % environ s'avouent proches de ce collectif auquel ils accordent une grande légitimité à prendre part au débat de fond sur l'évolution de la société yéménite. La position des politiques est quant à elle nettement plus ambigüe. Rares sont ceux qui soutiennent publiquement ce mouvement, de peur de s'attirer les foudres des cultivateurs de *qât*, qui « tiennent » une des économies principales du pays, mais aussi des chefs tribaux, connus pour en apprécier particulièrement la consommation et le rituel qui lui est associé. Ce collectif anti-*qât* reflète assez bien l'image du pays et de sa capitale, tous deux soumis à de profonds changements, émanant pour la plupart d'une société civile en recomposition, laquelle émerge de plus en plus aujourd'hui dans les nouveaux centres du Grand Sanaa.

[718] Extrait d'un entretien qu'il nous a accordé en 2004, lors d'un séjour effectué dans le cadre de notre DEA.

[719] Extrait d'un tract distribué à l'entrée du Parc *al-Sab'în*, à Ḥadda.

[720] Principale substance active du *qât*.

II. L'EVOLUTION DES CONTENUS SOCIAUX DANS LES NOUVELLES CENTRALITES

La convergence d'itinéraires citadins, la multiplication des réseaux sociaux, des formes de mobilisation des habitants et autres actions de groupes porteurs d'initiatives sur les espaces des nouvelles centralités donnent véritablement à ces dernières une épaisseur sociale, qualité première de la centralité (Capron, 2001 ; Ostrowetsky, Bordreuil, 1975 ; Ostrowetsky, 1994)[721]. S. Ostrowetsky (1994 : 42) affirme ainsi que le « centre urbain », d'une manière générale, est « l'endroit où viennent se confronter ou s'accorder les forces vives qui le constituent ». C'est là une partie de la définition que l'auteur donne au centre qu'elle pose comme « espace de synthèse » ou encore « ensemble des possibles ». En reprenant à notre compte cette conception du centre urbain, nous aimerions analyser ici plusieurs phénomènes qui donnent de la consistance sociale aux nouvelles centralités sanaanies, de la cohérence à ces « formations socio-spatiales » (Di Méo, 1998) en construction : d'une part, la juxtaposition d'espaces de mixité sociale au sein des nouveaux centres, alors que, à l'échelle globale de l'agglomération, les indices de fragmentation sociale tendent à se multiplier ; d'autre part, la redéfinition/reconsidération des rapports sociaux ainsi que « l'invention » de nouveaux statuts sociaux, deux processus qui s'inscrivent assez nettement dans l'espace de ces nouveaux centres. Dès lors, il nous faudra « creuser » l'acception sociale de la notion de centralité, notamment avec J. Monnet (2000 : 403) qui écrit que la centralité sociale ne peut être caractérisée qu'en croisant deux mesures principales : « d'une part, en observant les pratiques spatialisées et en identifiant les lieux les plus fréquentés ; d'autre part, en analysant les représentations de l'espace et en caractérisant les lieux les plus présents dans le corpus des images et discours socialement mobilisés ». C'est également ainsi que nous avons procédé dans ce sous-chapitre qui vise à explorer les contenus sociaux des nouvelles centralités sanaanies, mais aussi dans le prochain, qui sera consacré à l'étude des représentations de (et dans) ces mêmes espaces[722].

[721] « La centralité est une qualité avant tout sociale qui n'est pas attachée à un lieu précis. Elle s'appuie sur des concentrations d'hommes et d'activités, mesurées à travers des indices. Mais s'ils engendrent des phénomènes d'agrégation et de concentration, les avantages tirés d'une bonne localisation (par exemple, un site carrefour) et de conditions d'accessibilité optimale, qui ont été mis en valeur dans les théories de l'économie spatiale (notamment, celle de Christaller), ne suffisent pas à faire centre » (Capron, 2001 : 351).

[722] Pratiques socio-spatiales et représentations ne sont ici séparées que par simple commodité d'organisation de la rédaction.

A. La mixité sociale dans un contexte de fragmentation urbaine

On peut penser, à l'instar de N. May (1999), que les nouvelles centralités participent des dynamiques d'éclatement et de fragmentation qui caractérisent aujourd'hui la plupart des agglomérations urbaines. T. Barata Salgueiro (2006), dans une étude sur Lisbonne, s'inscrit en accord avec cette thèse puisqu'elle affirme elle aussi que la fragmentation en zones spécialisées du point de vue social et fonctionnel s'accompagne de l'émergence d'un polycentrisme. Il y aurait donc un lien attesté de cause à effet entre l'éclatement des espaces (leur fragmentation) et la démultiplication des centralités. Or, il semble que, à Sanaa comme à Lisbonne d'ailleurs, la fragmentation spatiale s'accompagne d'une fragmentation sociale, ce qui donne d'autant plus de sens à ces centralités qui se constituent, comme nous le verrons ici, en véritables espaces de mixité[723]. Ces dernières apparaissent en effet comme des « figures de contraste », comme des lieux de rassemblement, dans un espace urbain fait de divisions.

1. La multiplication des discontinuités dans l'agglomération sanaanie

Les auteurs de *La ville éclatée*, ouvrage paru en 1998, ont mis l'accent sur les transformations majeures de l'urbain à l'aube du XXI[ème] siècle. Ces dernières permettent de voir les sociétés urbaines contemporaines non plus comme des structures unifiées mais comme des mosaïques, et d'y observer plus de fractionnement que de lien social (Haumont, Lévy, 1998). Si les manifestations de figures centrales en périphérie des villes permettent justement de nuancer ces assertions, il n'est plus possible, lorsque l'on s'intéresse aux modes d'urbanisation contemporains, d'occulter la dimension de la division sociale de l'espace.

R. Escallier (2006a : en ligne) voit à l'œuvre trois différents types de frontières en ville : les « frontières imposées », produits de la stratégie, du planifié et du construit ; les « frontières spontanées », résultant des processus de ségrégation économique et sociale ; les « frontières imaginaires » ou immatérielles. « Jamais sans doute la ville ne fut concernée par une logique de séparation ou de divorce sociétal et spatial aussi prégnante. Lorsque les discontinuités territoriales qui traversent la ville deviennent suffisamment fortes pour séparer et pour éloigner les citoyens les uns des autres, le concept de frontière dans la ville (ou de frontière intérieure) acquiert pertinence et signification ».

[723] Les exemples que nous développerons rejoignent la théorie d'E. Mingione (*in* Barata Salgueiro, 2006) qui introduit le concept de « polarisation fragmentée ». Cet auteur explique que la relation entre fragmentation et polarisation est forte dès lors que l'on fait l'hypothèse que des conditions d'existence similaires dans un pôle urbain ne nécessitent pas une même origine sociale et culturelle, ni des intérêts communs.

La part des frontières imposées par les acteurs politiques n'est pas prééminente à Sanaa, contrairement à d'autres villes arabes où l'aménagement de quartiers coloniaux « modernes » et, plus récemment, la création de « villes nouvelles » en lointaine périphérie, modèles d'urbanisme importé fondé sur un mécanisme ségrégationniste, ont accru la discrimination sociale. Seule la planification – inachevée – du quartier Ḥadda-Madîna[724] pourrait s'inscrire dans cette catégorie, eu égard aux principes sur lesquels repose ce dernier : mise à l'écart, désir d'occidentalisation, habitat élitiste, etc. Mais, cet exemple mis à part, on peut à nouveau constater le « peu de prise » des acteurs politiques sur l'organisation de l'espace, aussi bien dans l'atténuation des inégalités sociales que dans leur renforcement, alors même que la distinction sociale et les intentions « séparatistes » sont assez largement présentes à leur esprit, comme l'ont montré les différents témoignages recueillis. Une autre preuve de leur impuissance à « marquer » concrètement le territoire réside dans le découpage administratif de l'agglomération. Les dix districts (*mudîriyya)* et les secteurs (*ḥayy*) qui les composent n'ont pas de sens pour les populations qui préfèrent se représenter la ville, éventuellement par ses quartiers résidentiels (*ḥâra*), mais surtout par les centres d'activités, qu'ils soient du centre-ville, de la couronne péricentrale ou de la périphérie[725].

La rareté des « frontières imposées » n'a en revanche pas empêché que n'apparaisse un grand nombre de frontières résultant de mécanismes de ségrégation sociale et économique. La fragmentation des parties de la ville souligne les liens étroits établis entre les processus de différenciation sociale et les dynamiques spatiales. Le développement urbain, dans ses dernières phases liées à la mondialisation, est donc lui-même producteur d'inégalités socio-spatiales. La spéculation, la hausse des prix des terrains et la diminution des réserves foncières, phénomènes qui caractérisent ce développement, ont inévitablement favorisé un processus de différenciation sociale. Il est ainsi difficile de ne pas voir les différentes formes de segmentation sociale de l'espace sanaani. Le Sud-Ouest (Ḥadda-Madîna, Ḥayy siyâḥiyya, rue Ḥadda, etc.) est en effet considéré comme la partie « huppée » de la ville, habitée par les classes sociales aisées (nouvelle bourgeoisie entrepreneuriale, anciennes élites citadines, etc.)[726]. La

[724] Cf. Ch. 5, I, A, 2.

[725] Cf. Ch. 6, III.

[726] Yâsir dit à propos du quartier Ḥadda-Madîna, dans lequel il réside : *« Les premiers arrivés dans le quartier étaient des gens modestes, mais les nouveaux venus sont bien plus aisés ; il y a parmi eux l'ancien ambassadeur du Yémen en Grande Bretagne, le directeur d'une compagnie d'électricité, etc. Le quartier est en train de s'embourgeoiser. Il y a également de plus en plus de sociétés et de bureaux ».* Quant à 'Âyisha, elle fournit une description à peu près similaire du même quartier, et qui confirme la réalité du processus d'« embourgeoisement » décrit par Yâsir : *« Dans mon voisinage, il y a le directeur d'un grand hôpital, un cheikh, des sièges de sociétés, des hommes politiques et des émigrés en Arabie Saoudite qui construisent pour la location. On sait que les gens aisés sont majoritaires au nombre de grosses pierres posées sur la chaussée pour indiquer la présence de villas et pour en restreindre l'accès aux automobiles ».*

construction de villas rutilantes à Ḥadda-Madîna et la dénomination connotée de certains quartiers (Ḥayy siyâḥiyya, littéralement secteur touristique) participent de cette distinction sociale générale. Le nord de Sanaa, quant à lui, dont le développement s'est fait plus progressivement le long d'un corridor semi-industriel, reste la partie « populeuse » de la ville, composée en grande majorité d'ouvriers, d'artisans, de petits commerçants et de quelques fonctionnaires au niveau de vie modeste. L'habitat y est collectif dans les quartiers péricentraux et composé, vers l'extérieur de la ville, de petites maisons de plain-pied. Nous nous garderons toutefois, au-delà de ces deux exemples caractéristiques opposés, de généraliser le phénomène de distinction sociale à l'ensemble de l'agglomération. Tant il est vrai qu'on observe, dans la majorité des espaces du Grand Sanaa, une relative hétérogénéité des types architecturaux et, dans une moindre mesure, des couches sociales, qui peut s'expliquer par les faiblesses de la réglementation urbanistique, dont les effets se voient dans la généralisation de l'auto-construction en fonction des opportunités foncières[727], reléguant ainsi au second plan les stratégies de regroupement par rang social. De même, on peine à identifier clairement des comportements ségrégatifs, qui pourraient renforcer dans certains cas (*compound*, ghetto, etc.) l'étanchéité des frontières internes. Priment au contraire des « pratiques d'ouverture » observables dans la fréquentation des nouveaux centres par l'ensemble des catégories sociales[728] et dans les pratiques de mobilité, dont on a dit qu'elles n'étaient pas réellement discriminantes[729]. Certes, Sanaa n'est pas épargnée par certaines manifestations extrêmes du processus de ségrégation socio-spatiale. Les bidonvilles des *akhdâm* de Dâr Salm et de Shamlân constituent par exemple la forme la plus achevée de la marginalité. Sans aucune perspective d'intégration, les *akhdâm* sont contraints à la débrouillardise et aux techniques de survie dans des espaces fortement isolés. À l'opposé, quelques cités résidentielles fermées se sont multipliées à Sanaa en une dizaine d'années. Elles constituent aujourd'hui une part non négligeable des opérations immobilières (deux projets au Sud-Ouest, un au Nord-Est). Œuvrant sur un principe affiché de forte distinction sociale – d'aucuns parlent encore de « ghettoïsation » (Pinçon, Pinçon-Charlot, 2007) –, ces cités, typo-morphologies issues de la fragmentation spatiale (Navez-Bouchanine, 2002), sont un support à la formation d'un territoire identitaire sélectif,

[727] La description de son *ḥâra* (situé à proximité de l'hôtel Sheraton) par Muḥammad C. illustre ce phénomène : *« Les classes sociales sont mélangées. Les terrains vides sont achetés par tout le monde. Il y a donc des maisons sans charme et non achevées qui côtoient des villas de luxe »*. L'apparition de maisons cossues dans un « tissu gourbifié » (H. Eckert, entretiens personnels) n'est donc plus un fait rare aujourd'hui. Il serait cependant prématuré de déduire de ce phénomène l'existence systématique de formes de mixité sociale. N'est-il pas plutôt la preuve de la résistance des structures sociales traditionnelles, à travers l'enveloppement des grandes demeures par un tissu plus modeste, occupé par une population plus pauvre pouvant faire penser aux « clients du lignage » ?

[728] À Tunis, J.-M. Miossec et P. Signoles (1980) ont appelé ce phénomène la « polysocialité », qui s'appliquait alors seulement au centre-ville.

[729] Cf. Ch. 6, I, A, 2.

déconnecté de la masse urbaine globale et apparaissant sur des espaces bien spécifiques. Ainsi, les habitants du *Ḥadda Residential Complex* se retrouvent également le soir au *Libyan Center*, haut-lieu de la consommation « à l'occidentale » et, le jeudi midi, à *Pizza Hut*, où certains ministres organisent même des déjeuners d'affaires.

Il existe enfin des frontières plus poreuses que celles matérialisées par le changement du contenu social d'un quartier, et qui dessinent une structuration particulière de l'espace urbanisé : ce sont les frontières de l'imaginaire. Si certaines ne font que surligner les frontières « sociales »[730], d'autres émergent en fonction de représentations non palpables, à mesure que se développe la ville et le rapport à l'Autre. L'appréhension, la méconnaissance, les stigmatisations et la peur en conditionnent en général l'émergence. « Toute dissemblance est ressentie, perçue, vécue comme une agression latente. Ce mode de perception des différences prive le citoyen du désir de s'approprier et d'accéder à l'ensemble du territoire urbain, et le conduit à un repli sur l'espace de vie, associant espace fonctionnel ou de travail, espace résidentiel et espace ludique. Ainsi, à force d'éviter certaines routes urbaines, certains itinéraires ou territoires urbains, on en arrive à imaginer ce que peuvent être certains lieux » (Escallier, 2006a : en ligne). Dans quelle mesure les clichés sur les Sanaanis, largement répandus dans le sud du Yémen, ne sont-ils pas responsables de certains regroupements communautaires ? Inversement, certaines images négatives qui sont fournies des habitants du monde rural et des hommes de tribu (*qabîli*), souvent perçus comme des « individus rustres et de peu d'éducation »[731], sont encore très présentes dans les représentations de certains vieux Sanaanis[732], dont certains sont réticents à l'idée de leur louer leur maison de la vieille ville par exemple.

---

[730] B. Moulin (2001 : 222) parle de « frontières symboliques sociales-urbaines », qu'elle définit par un « ensemble de signes de reconnaissance et d'appartenance entre des identifications inégalement valorisées », pour montrer l'imbrication, le chevauchement, entre frontières sociales et frontières imaginaires. L'auteur ajoute que « la force du symbolisme de toutes ces frontières érigées de façon collective tient à l'usage que chacun en fait et de leur degré de légitimation sociale et institutionnelle ».

[731] Plusieurs proverbes circulent à Sanaa à propos des hommes de tribu et plus largement des habitants du monde rural, soulignant leur ignorance, leur cupidité et leur paresse (Bonnenfant, 1996) : « Préfère un fils adultérin à un homme de tribu stupide (*Ibn al-zinâ 'irrîf, wa-lâ qabîlî da'mimih*) » ; « Que Dieu te protège du bédouin quand il s'implante en ville (*Jârak Allâh min al-badwî idhâ timaddan*) », etc. D'autres proverbes affirment de manière imagée la prééminence de la capitale et une vision péjorative à l'égard du monde villageois ou bédouin : « L'enfer à Sanaa plutôt que le paradis à Dhamâr » (*Nâr Ṣan'â', wa lâ jannat Dhamâr*) ; « Le bout du souk vaut mieux que cent villages » (*Ṭaraf sûq wa-lâ miyat qaryih*), etc.

[732] Voir le témoignage de Muḥammad C., habitant près du Sheraton, refusant d'échanger avec ses voisins sous prétexte qu'ils sont originaires de la province d'Ibb et qu'il les assimile hâtivement à des *qabîli* (Ch. 6, I, B, 1).

2. Des espaces de mixité contigus dans les nouveaux centres

C'est donc dans un contexte de multiplication des « frontières symboliques sociales-urbaines » (Moulin, 2001) qu'émergent les nouvelles centralités. Or ces dernières semblent constituer de réels espaces de mixité sociale dans le nouveau Sanaa. Et si leur principale fonction était justement de recréer du lien et de la mixité dans un espace urbain divisé et fragmenté ? Les urbanistes D. Vanoni, E. Auclair et J. Faure (2000) font ainsi mention, à partir d'une étude réalisée à Cergy-Pontoise, d'un véritable « besoin social » de centralité, qui s'exprime « par des démarches volontaires pour vivre des expériences collectives mettant en jeu des sociabilités, des confrontations à l'altérité, un 'être ensemble' qui fondent via l'espace public, la civilisation urbaine qui est la nôtre ». Quoi qu'il en soit, les dix nouveaux centres que nous avons inventoriés à Sanaa contredisent en partie la théorie de la dualisation radicale et manichéenne de la ville élaborée par certains détracteurs du néo-capitalisme tels que M. Davis (2006 ; 2007), qui décrit un monde binaire : les très riches dans des enclaves protégées, et les très pauvres dans les bidonvilles.

L'espace des nouveaux centres apparaît en effet comme un condensé des lieux et des formes de mixité. Trois phénomènes en conditionnent fortement l'émergence : leur situation de carrefour (au croisement d'axes régionaux ou nationaux importants), leur configuration spatiale typique (vaste carrefour approprié, places et placettes, larges chaussées, etc.) et les mobilités multiscalaires (résidentielles et quotidiennes) qui y convergent. Ce dernier phénomène, la convergence des mobilités, permet par exemple de mettre en lumière les formes d'échanges qui s'organisent autour des lieux de transport. Les gares routières périphériques, comme nous avons déjà pu le souligner, ne sont pas seulement des points de rupture de charge mais aussi des espaces-supports de mixité culturelle (ou géographique) qui prennent forme sous l'effet des interactions entre usagers des transports en commun, de toutes provenances, lesquelles interactions sont particulièrement perceptibles dans le temps créé par l'attente des véhicules (prises de contact, fréquentations des petits commerces adjacents, etc.). *« Tous les jours entrent et sortent des* dabbâb *des juges, des chefs de tribu, des gens des classes moyennes et des pauvres qui mangent moins de trois fois par jour. Ils sont assis sur les mêmes banquettes et discutent ensemble »*, affirme Sâmî A., s'exprimant sur ce qu'il observe dans les différents petits terminaux de la rue al-Riyâḍ.

Dans son acception sociale, la mixité concerne surtout les espaces marchands des nouveaux centres, pas seulement en tant qu'espaces d'actes marchands – ce qui, selon

certaines théories, suffirait en soi à faire mixité[733] –, mais aussi à travers les configurations mises en place par le processus de juxtaposition des formes commerciales soukières et « modernes »[734]. La relation fusionnelle entre ces deux types de structures (souk et galerie marchande), comme nous l'avons observé à Shumayla et Hâyil par exemple[735], favorise la circulation et les échanges entre les usagers de l'un et de l'autre établissement. Ces circulations contribuent d'ailleurs à atténuer la frontière entre ces derniers, lesquels ne forment alors plus qu'un seul et même système économico-socio-spatial. On assiste en effet à de multiples interactions entre individus d'univers sociaux différenciés, entre les clients aisés des bijouteries et des magasins d'appareils *hi-fi* des galeries et ceux, plus modestes, des échoppes artisanales des souks. Les usagers des nouveaux centres ont conscience des liens étroits qui existent entre évolution commerciale et hétérogénéité sociale, à l'image de Sâmî A. qui affirme que *« Hâyil est un quartier très commerçant (…). On y trouve donc toutes les catégories sociales ».*

Parmi les différents espaces marchands qui composent les nouveaux centres, les marchés au *qât* apparaissent comme les lieux où la mixité sociale est peut-être la moins contestée. S'il existe des *qât* de qualités et de prix variables, s'adaptant donc à tous les types de revenus et de besoins individuels, leur commercialisation ne souffre pas de distinction majeure : les échoppes sont généralement identiques et situées côte-à-côte, le *qât* « bon marché » côtoie le *qât* « de luxe », et ce parfois sur un seul et même étal. Par conséquent, c'est l'ensemble de la hiérarchie sociale qui fréquente les marchés au *qât* et qui s'y rencontre. Les différences sociales semblent s'effacer dans ces lieux où l'or vert, symbole d'une pratique fédératrice, est négocié. À l'extérieur du périmètre du marché, la différenciation reprend ses droits, comme le révèle le témoignage de Muḥammad A. qui montre, paradoxalement, que l'argent investi quotidiennement dans l'achat du *qât* peut constituer un réel critère de distinction sociale : *« Dans mon quartier* [situé près de Hâyil], *on retrouve tous les statuts sociaux du Yémen. Mais la majorité des gens sont modestes, c'est-à-dire qu'ils dépensent moins de 500 riyals*[736] *de* qât *par jour et par personne ».* Au sein des marchés, les interactions, qui abolissent donc, du moins le temps de l'achat des jeunes pousses

[733] J. Monnet (1997 : 72) écrit par exemple que « le commerce, comme activité économique, comme forme spatiale et comme forme de sociabilité, est un de ces éléments qui expriment une réponse à ce que j'ai appelé le défi du cosmopolitisme ». G. Capron (2001) semble partager ce point de vue, ce qui nous permet de penser que les terrains sud-américains, communs à ces deux auteurs, semblent être de particulièrement bonnes illustrations des liens entre commerce et mixité (ou espace public), au sens large. Le « défi du cosmopolitisme » consiste, toujours d'après J. Monnet (*op. cit.*), à réussir l'articulation des processus d'accumulation (de gens, de constructions, d'activités, de trajectoires, de cultures, etc.), qui génèrent variété et complexité, avec les processus d'intégration (qui permettent à tous ces éléments de partager un même espace et de composer un lieu unique), qui génèrent unité et identité.

[734] Cf. Ch. 5, II, A.

[735] Cf. Ch. 4, I, A & C.

[736] Environ 2 euros en 2006.

euphorisantes, les grandes divisions sociales, sont le plus souvent cantonnées aux conversations de bienséance. Elles aboutissent néanmoins parfois au partage d'un repas dans un des restaurants adjacents au marché, voire à des invitations à un *maqyal*, organisé chez l'un ou l'autre client. Si les interactions sociales liées à la pratique du marché au *qât* ne sont pas propres aux nouveaux centres, elles y sont particulièrement vigoureuses et exacerbées, non seulement du fait de la généralisation franche et massive de la consommation du *qât* au cours des vingt dernières années, mais surtout en raison du rôle particulièrement structurant des marchés au *qât* sur ces espaces[737].

Signalons par ailleurs l'importance des mosquées, non pas tant à travers leur fonction cultuelle qu'en tant qu'équipement public, dans la constitution des nouveaux centres en espaces de mixité. Non contentes de réduire les effets de la fragmentation sociale[738], lesquels sont de plus en plus nettement accentués dans les quartiers résidentiels, elles sont en effet aussi le support d'une forte mixité sociale, qui se perçoit autant dans leur pratique collective que dans les discussions entre individus (qui se croisent souvent pour la première fois), lesquelles se prolongent après la prière sur les « parvis » des mosquées qui constituent généralement, au sein des nouveaux centres, des espaces de sociabilités caractéristiques des situations de carrefour.

B. Actualisation et transformation des rapports sociaux

Outre qu'ils sont des lieux de forte mixité sociale, les nouveaux centres peuvent révéler des possibilités d'établir de nouveaux réseaux sociaux[739] et d'inventer et/ou de réinventer des statuts et des liens sociaux, qui ne sont plus basés sur les liens primaires de la famille et les origines sociales et/ou géographiques.

Comment alors se redessinent aujourd'hui dans ces territoires urbains que sont les nouveaux centres les rapports entre les groupes sociaux ? Il semblerait que la hiérarchie sociale traditionnelle tout comme les relations entre citadins, habitants issus du monde rural et hommes de tribus – autrefois (et ailleurs encore) régies par des codes plus ou moins stricts –, soient, sinon bousculées, tout au moins largement redéfinies (ou du moins en cours de redéfinition). Nous avons déjà indiqué, en nous appuyant sur les travaux de F. Mermier, que la ville de Sanaa, dans l'évolution de ses structures marchandes notamment, avait bouleversé l'ordre social traditionnel – enracinement des

---

[737] Cf. Ch. 4.

[738] Citons simplement l'exemple d'un balayeur de rue de Ḥaṣaba qui, lors des prières des jeudis et vendredis, troque sa tenue de chantier contre un *thawb*, une *jambiyya* et un blaser, accessoires de base de la tenue vestimentaire sanaanie « traditionnelle » : « *Quand je vais à la mosquée, je ne suis plus un balayeur, mais un frère de la communauté des musulmans !* », affirmait-il fièrement au cours d'un court entretien qu'il a bien voulu nous accorder.

[739] Cf. Ch. 6, I, B.

commerçants et artisans dans la cité grâce à leurs réseaux d'alliance, affaiblissement du poids de la hiérarchie socioprofessionnelle, symbiose des milieux urbains et tribaux, etc.[740]–, lequel pouvait en partie s'apparenter, selon les termes de J. Chelhod (1985), au système des castes. Dans les dix nouveaux centres que nous avons étudiés, les deux groupes qui constituaient autrefois la marge du corps social, à savoir les *banî al-Khums* (commerçants et artisans sans ascendance tribale et exerçant des métiers considérés comme vils) et les immigrés du monde rural, sont prédominants. D'aucuns (certains acteurs politiques, certains habitants âgés de la vieille ville, etc.) voient dans cette prédominance un nivellement « par le bas » de la société sanaanie. Nous préférons quant à nous y voir un changement sociétal profond qui dessine les nouveaux contours de la citadinité sanaanie. Si, en vieille ville, certains individus issus des catégories sociales supérieures (*sayyid*, *qâḍî*, '*arabî*) se montrent encore assez peu perméables à l'échange entre gens de statuts sociaux différents, dans les nouveaux centres, ils sont plus largement confrontés à l'altérité. On peut l'observer aussi bien dans le secteur de Ḥadda, où certaines de ces notabilités traditionnelles, après avoir quitté leur ancienne maison de la vieille ville, ont élu domicile, que dans les espaces marchands des autres centres périphériques (Madhbaḥ, 'Aṣir, etc.). Dans le premier cas, les notables cherchent à mobiliser des ressources pour « dominer leur nouveau territoire » (A. Abouhani, *in* Hénia, 2000) et à inscrire spatialement dans celui-ci leurs intérêts économiques, ce qui passe par l'élargissement des réseaux sociaux, notamment en direction de la nouvelle bourgeoisie économique[741], familière des « pratiques mondialisées », qui contrôle également ce vaste « nouveau territoire » urbain.

Dans le second cas, la pérennisation des pratiques consumériste traditionnelles pousse certains *Sayyid* à fréquenter régulièrement les souks, spécialisés ou non, des centres périphériques, plus accessibles depuis leurs nouveaux quartiers de résidence que Sûq al-Milḥ dans la vieille ville. Des échanges se sont ainsi tissés à *Madhbaḥ central sûq* entre un *Sayyid* musicien-poète de renom et deux marchands de fruits et légumes originaires de la région de Ta'izz, mais grands amateurs de l'art de ce dernier. Nous avons personnellement pu assister, à deux reprises, à une séance de *qât* improvisée entre les trois hommes dans le fond de l'échoppe des marchands. On n'est plus ici dans le simple registre de la coexistence mais bien dans celui de l'interaction entre individus d'origines sociales différentes ; avec la musique comme centre d'intérêt commun et le souk d'un quartier périphérique comme territoire partagé !

Par ailleurs, la rencontre de deux profils socio-géographiques, « néocitadins » issus des migrations rurales – pionniers de la production des nouveaux centres – et individus

[740] Ch. 1, I, A.
[741] Cf. Ch. 6, II, C, 1.

sujets à mobilité résidentielle « centrifuge » et ayant donc déjà une expérience urbaine des quartiers centraux[742], accrédite la thèse de la composition hétéroclite de ces quartiers et de la reconsidération des rapports urbains-ruraux, « anciens » et « nouveaux » citadins. Si, dans son travail, V. Martignon (2008 : 111) ne cherche pas à dissimuler les difficultés d'intégration que rencontrent les nouveaux arrivants à Sanaa[743], il reconnaît également qu'une forme de « métissage culturel » peut émerger de l'interaction de ces derniers avec la société sanaanie en place, pas seulement dans les quartiers centraux et péricentraux déjà anciens du point de vue de la migration, mais aussi dans les espaces périphériques plus récents. Il parle ainsi, pour le quartier Hâyil, d'un ensemble métissé « par des rapports sociaux entre des individus ou des groupes sociaux d'origines diverses » ou encore d'une « construction commune faite d'arrangements ». C'est aussi ce que semble indiquer Bashîr, résident à Hâyil mais arrivé d'Ibb au début des années 2000, en admettant qu'il n'hésite pas *« à parler le dialecte de Sanaa »* pour se faire apprécier des *« vieux Sanaanis du quartier »*. En retour, les Sanaanis « pure souche » réduisent l'emploi d'expressions caractéristiques du dialecte local pour que la compréhension par les interlocuteurs originaires d'autres régions du Yémen soit plus fluide. Ces arrangements linguistiques produisent ce que J. Dufour (2008) appelle un « dialecte neutre » (*Lahja bayḍâ'*). Il ne s'agit pas là d'un parler maternel, ni d'un dialecte à proprement parler, mais d'une technique de communication qui élimine les traits les plus stigmatisés des dialectes régionaux. L'apparition d'une « koinè régionale » à Sanaa n'est-elle pas le signe d'un sentiment d'appartenance collective à cette ville, fruit des interactions sociales, supplantant progressivement les différenciations locales ? Comme l'écrit J. Dufour (2008 : 143) : « À Sanaa en tout cas, certains semblent trouver leur compte dans une neutralité sanaanie d'aujourd'hui, ne se réclamant ni de l'antique Sanaa, qu'ils n'ont guère connue, ni d'une origine régionale qui compte moins qu'autrefois ».

Enfin, nous savons que les espaces des nouveaux centres ont été le théâtre, dans les années 1980 surtout, de l'installation de nombreux hommes de tribus venus tirer profit de l'essor commercial de la capitale. Deux décennies après leur arrivée dans une ville située à la convergence de sept grands territoires tribaux et dont la qualité de *hijra*, héritée de l'imamat zaydite, lui assure traditionnellement une neutralité totale en la protégeant de la domination tribale[744], quels changements peut-on observer dans l'évolution des rapports que ces derniers entretiennent avec la société sanaanie dans son ensemble ? Si les manifestations d'une certaine pérennité des solidarités traditionnelles

[742] Cf. Ch. 6, I, A, 1.

[743] Ces difficultés se traduisent par une limitation des pratiques spatiales à un périmètre réduit autour des *lûkanda* et par un recours plus systématique à la « migration temporaire » (Martignon, 2008).

[744] « Le caractère inviolable de ces lieux n'est en fait théoriquement reconnu que par les tribus qui lui sont liées, souvent par un engagement formel, et l'utilisent comme territoire neutre » (Mermier, 1997 : 33).

sont encore d'actualité après le passage « de la tribu au quartier », comme l'indique schématiquement R. Escallier (2001) pour le Maroc, on n'en observe pas moins deux tendances quant à leur évolution : l'une fait apparaître de nouvelles formes de solidarités économiques « détachées » de l'appartenance tribale, l'autre une forme d'émancipation/individualisation perceptible à travers l'installation en résidence dans certains quartiers aisés du Grand Sanaa.

Le *qât* est assurément un champ producteur de solidarités et de sociabilités. Le commerce de l'or vert est encore aujourd'hui largement assuré par des hommes de tribus qui investissent, à Sanaa, dans des moyens de transports modernes permettant d'acheminer ce dernier des campagnes vers la ville, dans la construction d'échoppes ou étals pour le commercialiser, et même dans la construction ou la modernisation de souks entiers (Sûq al-Raqqâṣ à Hâyil et, plus récemment, le souk construit par Ṣâliḥ al-Khawlâni à Dâr Salm[745]). Dans le cadre de ces activités, les hommes de tribus ont dû composer avec l'ensemble de la communauté des marchands – ceux-là même (les *banî al-Khums*) qu'ils considèrent, sur leurs propres terres, comme des « faibles gens » (*weak people*), selon l'expression de P. Dresch (1993), à savoir des individus dont le statut de serviteur est « héréditaire » –, avec laquelle s'opère le partage du territoire dans les quartiers périphériques. Assez vite, les rapports changent[746]. La relation protecteur-protégé et dominant-dominé, qui a encore cours dans les campagnes entre hommes de tribus et marchands des souks, est quelque peu bouleversée par leur coexistence dans un territoire neutre sur lequel l'activité économique introduit rapidement de nouvelles hiérarchies et de nouveaux enjeux.

Quant à l'émancipation de certains hommes de tribus de leur « famille », elle est sans doute le résultat de leur installation en résidence à Sanaa[747]. D'importants cheikhs, qui se sont enrichis avec le commerce du *qât*, ont en effet fait construire une maison, généralement une villa, de préférence dans les quartiers Sud de la ville, dans les proches environs de Ḥadda, mais aussi dans les quartiers résidentiels encore plus récents qui viennent butter contre la colline du village de Bayt Baws[748]. Par ce choix résidentiel, les

---

[745] Cf. Ch. 4, I, C & II, A.

[746] P. Dresch (1993 : 133) décrit bien ce changement relativement brutal qui survient dans le rapport des hommes de tribu au commerce, que l'anthropologue observe dans la petite ville de Khamîr, située au nord de Sanaa, après 'Amrân : « The entry of tribesmen into commerce is more clear cut. Most tribesmen in the area around Khamîr no longer see anything shameful about buying and selling at market, and entrepreneurs of tribal birth are found next to those whose fathers were weak 'traders'».

[747] Même dans les villes sous contrôle direct de tribus (ce qui n'est pas le cas de Sanaa, qui bénéficie du statut *hijra*), P. Dresch (*op. cit.*) nous append que les hommes de tribus vivaient tous dans la campagne environnante.

[748] Parmi les individus que nous avons rencontrés, outre ceux qui vivent au sud-ouest de l'agglomération, 'Imâd et Sâmî A., résidant respectivement à l'entrée et en plein cœur de Hâyil, nous ont assuré avoir

chefs tribaux s'affranchissent de la vie en communauté en préférant plutôt se mêler à une population composée de nouveaux riches, bourgeoisie des affaires, hauts fonctionnaires, hommes politiques, etc. La manifestation du rang social en est réduite à quelques délires architecturaux[749] et marquages territoriaux (grosses pierres posées en milieu de chaussée), des pratiques d'ailleurs partagées et assumées par l'ensemble de la population aisée résidant dans ces quartiers de haut standing. Seule la présence occasionnelle de dizaines de véhicules *4x4* rutilants autour d'une villa peut laisser supposer qu'un chef tribal occupe cette dernière et que des membres de sa « famille » ont alors été invités à partager un peu de *qât*.

C. L'entrée en scène de nouveaux acteurs sociaux : les « bourgeois », les femmes et les jeunes

1. La formation d'une bourgeoisie périurbaine

Parallèlement à la quasi-disparition des classes moyennes – ont-elles seulement déjà eu un peu de poids au Yémen ? – sous l'effet de l'appauvrissement généralisé des catégories de populations les plus modestes[750], il semblerait qu'émerge aujourd'hui à Sanaa ce que l'on pourrait appeler une nouvelle bourgeoisie urbaine. Sans pour autant renouer avec la théorie de la dualisation radicale des sociétés urbaines dans les pays en développement, dont nous disions précédemment vouloir nous affranchir, nous souhaitons montrer comment l'urbanisation récente de Sanaa a permis à cette nouvelle « catégorie sociale » de « s'afficher », avec encore plus de visibilité dans l'espace des nouveaux centres. Rappelons que l'émergence de cette bourgeoisie résulte au moins de deux phénomènes : l'embourgeoisement, d'une part, des anciens notables[751] et des chefs

également identifié la présence de quelques cheikhs dans leur voisinage, lesquels seraient installés dans des maisons construites après l'an 2000.

[749] La répercussion des revenus sur le style des constructions (décors des façades principalement) semble être la seule entrave au caractère excessivement répétitif des effets du processus de construction de ces nouveaux quartiers résidentiels. Ces derniers ne dévoilent en effet rien de véritablement innovant : les villas, comme les autres habitations « modernes », se présentent sous la forme d'un assemblage de pièces multifonctionnelles ponctuées de salles d'eau et de cuisines « primaires ». De même, la plupart des villas sont évolutives ; de leur toit dépasse un grand nombre de tiges de béton laissant entrevoir la possibilité d'ajouter un ou plusieurs niveaux en hauteur, un mode de faire qui caractérise également certaines habitations de la vieille ville. Il convient ainsi, vingt ans après les observations qu'il y a effectuées, de nuancer les propos de J.-C. Depaule (2001 : 36), pour qui la villa des quartiers modernes est « le symbole du bouleversement d'un ensemble de manières de faire ».

[750] Cf. Ch. 2, I, C, 2.

[751] Pour une description des notabilités traditionnelles, voir M. Tuchscherer (1995 : 59). L'auteur parle d'un certain nombre d'hommes occupant « une position dominante dans la vie sociale » : les chefs de famille établis dans le quartier depuis plusieurs générations (appartenant ou non aux classes des *sayyid* et/ou des *qâḍî*), dont certains exercent les fonctions de *'âqil* (chef de quartier), *d'amîn* (notaire), de *'adl* (expert en transactions foncières), de *ḥâkim* (juge chargé d'appliquer la loi islamique), etc. La plupart de ces « titres » tombent aujourd'hui en désuétude, non seulement dans le nouveau Sanaa, mais aussi, ponctuellement, dans les quartiers de la vieille ville.

tribaux, et l'apparition, d'autre part, d'une bourgeoisie des affaires, souvent « déculturée », dont les pays voisins (voire les États-Unis) sont en général responsables de l'enrichissement et pour qui le capitalisme occidental sert principalement de modèle de référence. Bien que les pratiques résidentielles et spatiales de ces deux groupes sociaux soient apparemment semblables et bien qu'ils cohabitent généralement dans les mêmes *ḥâra*, il serait erroné de penser qu'ils sont épargnés de toute tension. Le témoignage de 'Abd al-Shâfî est ici fort édifiant. Descendant d'une famille de *sayyid*, 'Abd al-Shâfî appartient aujourd'hui à la première des deux « catégories » susmentionnées. Toujours propriétaire d'une grande maison en pierres dans le quartier ottoman de Bi'r al-'Azab et d'une ferme de villégiature dans les montagnes des environs de Sanaa, il a néanmoins choisi, au milieu des années 1980, de s'installer, avec sa famille, dans le tout nouveau quartier Ḥayy siyâḥiyya, en plein cœur de Ḥadda Nord. Ses motivations : *« Faire comme beaucoup de cousins et connaissances à l'époque et goûter au plaisir de la vie moderne »*. Il poursuit : *« Au début, nous étions très à l'aise, mais après l'unification, des gens très riches venus du Yémen du Sud et d'Arabie Saoudite ont fait construire une villa à côté de la nôtre et ils nous faisaient sentir notre infériorité »*. 'Abd al-Shâfî soulève ici le cas complexe des familles relativement aisées ayant longtemps occupé le sommet de la hiérarchie sociale, mais qui ne peuvent pas s'aligner sur le mode de vie d'investisseurs qui se sont fraichement enrichis avec l'inscription du Yémen dans la mondialisation économique[752]. Le pouvoir d'achat de 'Abd al-Shâfî n'a en effet pas cessé de fléchir, ses maisons à Bi'r al-'Azab et en campagne, en proie à de multiplies dégradations d'usage, ont perdu de la valeur et ne lui rapportent qu'un loyer occasionnel lorsqu'il parvient à les louer. Rentier pendant le plus clair de sa vie, il est contraint d'occuper aujourd'hui un emploi de fonctionnaire au ministère de l'Électricité pour subvenir aux besoins de sa famille et tenter de conserver son rang et son standing social auquel il tient malgré tout. Dès lors, il critique de manière acerbe la *« société de l'apparence »*, celle-là même qu'il espérait discrètement infiltrer après son départ de Bi'r al-'Azab : *« Je regrette l'époque de l'imamat où la richesse ne se voyait pas sur les vêtements et sur la voiture (…). Mes enfants sont à la fois gênés et jaloux de l'intensité du confort matériel dans lequel vivent nos très riches voisins »*. Seule l'enquête micro-sociologique permet donc de saisir l'ampleur de la crise identitaire traversée par ces notabilités traditionnelles qui semblent avoir été « dépassées » dans la hiérarchie sociale. Elle seule permet de nuancer l'apparente homogénéité des pratiques et des comportements de ces deux

[752] Sur la question de l'intégration et l'adaptation de la catégorie des *sayyid* (pluriel, *saâda*) dans le contexte du Yémen républicain, lire l'ouvrage de G. Vom Bruck (2005). L'auteur dit que ces derniers sont parvenus à préserver leur identité particulière, au prix du renoncement à la doctrine de l'imamat, de leur « exclusion » du pouvoir politique et de débats intergénérationnels. Toujours d'après l'auteur, ceux qui semblent avoir le mieux vécu cette transition sont ceux qui ont investi leur capital culturel dans des secteurs hautement qualifiés (commerce, études scientifiques, etc.) qu'ils ont longtemps dénigrés.

groupes sociaux que nous avons réunis, de façon bien commode il faut l'avouer, sous le vocable de « bourgeoisie périurbaine ».

Au sein de la nouvelle bourgeoisie affairiste – dont on peut à présent donner quelques caractéristiques –, outre les quelques très riches investisseurs, parmi lesquels les chefs d'entreprise (nationale ou multinationale), les banquiers, les promoteurs immobiliers, etc., mués bien souvent en acteurs concrets de la production urbaine[753], on trouve également certains cadres supérieurs de l'administration, des diplomates, des ingénieurs et beaucoup de gens résidant et travaillant à l'étranger (Arabie Saoudite, États-Unis, etc.). Ces derniers constituent en quelque sorte la masse la moins immédiatement visible de cette bourgeoisie, du fait de leur expatriation durant le plus clair de l'année. Les plus grandes concentrations de ces populations se situent dans les quartiers suivants : Ḥayy siyâḥiyya et Ḥadda-Madîna, dans le vaste secteur de Ḥadda au sud-ouest de la ville, et al-Aṣbaḥî, quartier strictement résidentiel situé à équidistance de Shumayla et Dâr Salm, au Sud. Nous avons pu interviewer quelques individus issus de cette catégorie sociale : 'Âyisha et Yâsir, l'un cadre administratif dans une société étrangère et l'autre informaticien, ainsi que trois jeunes étudiants, Sîna, Ṣalâḥ et Sâra, qui appartiennent donc à la deuxième génération de ces « nouveaux bourgeois ». Aucun des cinq interviewés ne souhaite quitter le quartier dans lequel il est installé[754], un quartier qu'ils qualifient tous volontiers de « confortable », de « relativement bien équipé » et de « très accessible en voiture ». En ce qui concerne plus particulièrement les deux quartiers appartenant aux secteurs de Ḥadda, les interviewés semblent insister sur le fait qu'ils constituent des lieux calmes et résidentiels à proximité de lieux dynamiques *« où l'on trouve toutes les activités et tous les loisirs »*, selon les termes de Ṣalâḥ.

Les territoires et les champs d'action de ces populations ne se limitent cependant pas aux quartiers dans lesquels ils ont établi leur résidence, qui sont majoritairement localisés au sud-ouest de Sanaa. Nous avons montré que pour certains, d'une part, l'espace sanaani, et plus particulièrement l'ensemble des pôles de développement émergents de la périphérie, constituait une source de multiplication des potentialités économiques. Ce sont par exemple les financiers ou les grands commerçants, « hommes d'influence détenteurs d'un pouvoir local » (A. Abouhani, *in* Hénia, 2000), qui varient les initiatives (ouverture de magasins modernes, succursales) d'un quartier à l'autre du Grand

---

[753] R. Cattedra et M. Catusse (*in* Hénia, 2000), dans un article consacré aux stratégies notabilitaires et à leur rôle dans la recomposition du paysage urbain, ont également montré qu'en agissant sur le paysage urbain de Casablanca (édification des sièges sociaux de leurs activités), les élites s'instituent progressivement en tant qu'acteurs de la ville. Voir également Ch. 5, II.

[754] Ṣalâḥ accepterait néanmoins de quitter Ḥayy siyâḥiyya… pour al-Aṣbaḥî, un quartier aux fonctions, morphologie et prestations similaires ! Il s'explique : *« Les services sont trop bons ici. Si les autres quartiers étaient aussi bien pourvus en écoles et en mosquées, je pourrais éventuellement m'y installer. Mais il faudrait examiner beaucoup de paramètres : le prix du terrain, la proximité avec les axes routiers, les services publics disponibles, etc. ».*

Sanaa, sans se contenter d'agir uniquement dans celui où ils ont fait leurs premières armes[755]. Le contrôle d'un ou de plusieurs territoires, le développement de réseaux d'influence et une solide assise socio-économique sont d'ailleurs, d'après A. Abouhani, trois éléments nécessaires à l'émergence d'un « pouvoir notabilitaire » (*op. cit.*), dont on identifie bien les contours dans les nouveaux espaces urbains de Sanaa. D'autre part, les individus appartenant à ces catégories sociales sont dotés d'un capital de mobilité très important. En tant qu'importateurs de la culture de l'automobile à Sanaa, l'augmentation de la distance, la dispersion des équipements et l'éclatement des territoires quotidiens ne constituent pas un frein à leur pratique de l'espace urbain. L'analyse des cartographies individuelles des mobilités quotidiennes le montre clairement[756]. Ṣalâḥ dit ainsi évoluer entre Hâyil, où il se rend à l'université, Madhbaḥ, dont il apprécie la qualité des produits alimentaires, et Ḥadda, pour le parc *al-Sab'în* qu'il fréquente au moins une fois par semaine, *« et le supermarché Shumayla-Hari bien sûr ! »*. Il contribue ainsi, par son fort capital de mobilité, ses habitudes de consommation et ses pratiques professionnelles et culturelles, à dynamiser et à alimenter non pas un mais plusieurs pôles de centralité de la périphérie sanaanie.

2. Des territoires féminins bien marqués

Il n'est pas aisé d'aborder la question de la place des femmes dans le nouvel espace urbain sanaani. Cela peut même paraître fortement présomptueux. Les entretiens que sept femmes, presque toutes étudiantes et issues de milieux sociaux relativement favorisés, nous ont accordés – qui constituent un matériau précieux eu égard à la difficulté pour un chercheur étranger de sexe masculin d'approcher et d'interroger les femmes[757] – ne nous permettent malheureusement pas de disposer d'une information totalement satisfaisante.

Une chose est sûre, cependant : les femmes ne sont pas absentes de l'espace des nouveaux centres[758]. Comment se l'approprient-elles ? Comment se le représentent-elles ? En quoi modifie-t-il leurs pratiques ? Telles sont les questions que nous nous sommes posées, mais auxquelles il nous est difficile de répondre. Nous nous risquerons donc seulement à faire l'hypothèse que l'émergence de nouvelles centralités induit des indices

[755] Cf. Ch. 5, II, A, 3.

[756] Cf. Fig. 116, p. 447.

[757] « Comment en effet imaginer qu'un homme, de surplus un étranger, puisse avoir accès aux mondes des femmes, au regard des stratégies d'évitement (...) mises en place aussi bien par les hommes que par les femmes, ne serait-ce que pour se rendre dans une maison mitoyenne ? » (Naïm, 2001 : 9).

[758] La revalorisation de l'institution scolaire, le changement des habitudes alimentaires (réduction de la pratique du stockage notamment), l'arrivée de la société de consommation, l'augmentation du nombre de femmes dotées du permis de conduire, etc., sont autant de facteurs permettant d'expliquer l'augmentation du temps que les femmes passent à l'extérieur du domicile. Voir à ce sujet B. Destremau (1990), K. al-Salâmi (2006).

assez significatifs de changement, parmi lesquels l'apparition de nouvelles territorialités, le développement des mobilités et l'émergence de nouveaux lieux de sociabilité. Doit-on cependant penser, comme D. Champault (*in* Chelhod, 1985) au début des années 1980, que l'on se dirige vers une partition plus rigoureuse des univers masculin et féminin, ou, comme J.-C. Depaule (1995) dix ans après, que l'on va vers plus de mixité dans l'espace urbain[759] ? Le débat ne sera pas totalement tranché à l'issue de ces lignes.

Bien qu'il soit survenu dans les quartiers centraux, un phénomène (dont nous ne doutons d'ailleurs pas de sa capacité à « résonner » prochainement dans les quartiers périphériques) nous a particulièrement interpellé. Des parfumeurs, tailleurs, bijoutiers et autres vendeurs de vêtements, sur le principe de la reproduction des aménagements de type soukier dans la ville neuve, se sont concentrés dans la rue Jamîl qui relie l'ancien quartier juif (al-Qâ') à la place al-Taḥrîr. Cette rue est devenue en quelques années « la rue des femmes » : à la mi-journée, laps de temps où les rues sont désertées par les hommes qui s'adonnent aux joies du *qât*, ces dernières y sont en effet majoritaires, seules, en groupes ou, éventuellement, accompagnées de leur mari[760]. Outre les commerces spécialisés, de nombreuses gargotes, dont la clientèle est en majorité féminine et/ou familiale, et divers salons de beauté (coiffure et maquillage) ponctuent l'espace de cette même rue. Sur les trottoirs, relativement larges, des groupes de femmes, en marche ou à l'arrêt, se forment fréquemment ; les hommes n'hésitent pas alors à empiéter directement sur la chaussée pour leur laisser toute liberté de mouvement. L'apparition de cet espace marchand (public ?) féminin s'explique évidemment par la sortie de la ville hors de ses murs et par l'attribution de dimensions nettement plus importantes à certains territoires et pratiques plutôt interstitiels en vieille ville. Dans cette dernière en effet, les femmes seules sont moins présentes et sont encore, pour la plupart, cantonnées aux espaces privés des maisons[761].

Nous avons déjà montré, avec M. Héraud (2001), que le capital de mobilité des femmes s'était accru au cours de ces dernières années à Sanaa[762]. Les espaces périphériques et notamment ceux des nouveaux centres où la consommation est reine, sont donc de plus en plus le théâtre de la formation, certes encore embryonnaire, de

---

[759] « On observe une certaine mixité dans l'espace urbain. Passantes – mais plus rarement promeneuses – allant d'un pas rapide, transportées en voiture ou conductrices, clientes des commerces spécialisés des souks ou du centre moderne, les femmes ne sont pas absentes de la rue et des lieux publics » (Depaule, 1995 : 147).

[760] D'après F. Mermier (2001 : 27), « l'inversion des rythmes et des clientèles entre les souks et les nouvelles rues commerçantes n'est qu'un des aspects de la recomposition des échelles temporelles et spatiales suscitée par la pratique du *qât* dans un contexte d'expansion urbaine ».

[761] La division sexuée des espaces publics n'est cependant pas totale à Sanaa, les hommes étant également nombreux le soir rue Jamîl. De même, la présence de femmes dans les espaces à dominante masculine, marchés au *qât* par exemple, n'est plus un fait rare.

[762] Cf. 6, I, A, 2.

territorialités exclusivement féminines ou mixtes. L'essence de la ville moderne n'est elle-pas, comme invite à le penser J. Lambert (1995 : 130), féminine, « puisqu'elle apporte le confort familial dont la femme est le principal responsable »[763] ? Sâra, Sîna, Ajga et Ḥafî sont quatre étudiantes âgées d'une vingtaine d'années qui vivent à Ḥadda pour les deux premières, et respectivement à Ḥaṣaba et Shumayla pour les deux autres. Elles reconnaissent toutes avoir une importante vie sociale, non seulement par le truchement de leurs études universitaires, mais aussi autour des nombreuses activités des nouveaux centres qu'elles fréquentent en tant que proches voisines. *« J'ai de nombreuses relations, parce qu'il y a beaucoup de magasins dans les environs. Nous sortons beaucoup entre amies (…). Il y a aussi beaucoup de services, de banques, etc. J'ai donc de nombreuses choses à faire ici. Je ne m'ennuie pas »*, dit Sîna avec allant. Sâra, native de Ḥadda, affirme qu'elle ne quittera jamais le quartier car *« ici, je fais tout à pieds, et en même temps, je n'ai aucun problème pour me garer »*. Elle fait ainsi des services de proximité et de l'automobile comme moyen de pallier la distance domicile-travail (études) un double atout complémentaire pour être à la fois intégrée à la ville et connectée à celle-ci. Ajga et Ḥafî, de conditions sociales plus modestes, pratiquent quant à elles quotidiennement les espaces très commerçants de Ḥaṣaba et Shumayla. Si elles s'accordent à dire que la distance entre leurs lieux de vie et l'université ainsi que l'absence de certains produits de consommation de luxe (cosmétiques et vêtements européens par exemple) leur pèse, elles reconnaissent avoir une grande liberté de mouvement dans leur quartier : *« Je vais souvent au souk car c'est tout près de chez moi (…), tout est accessible ! »*, nous confie Ajga ; *« Les produits de base sont disponibles (…). Mais, dès que possible, je me rends à al-Kumayn*[764] *ou à Fun City*[765] *avec des amies ou des voisines »*, rétorque la jeune Ḥafî.

Parmi les équipements de quelques nouveaux centres, certains sont enfin explicitement voués à la fréquentation féminine. Ils apparaissent comme des indices importants de l'évolution du statut social des femmes. Nous pouvons penser en premier lieu à certains cafés/restaurants non plus, comme à l'accoutumée, séparés en deux espaces distincts (masculin et féminin), mais exclusivement ouverts aux femmes ou, éventuellement, aux hommes accompagnés de femmes. Ici, le sexe est donc le droit d'entrée dans l'établissement, pourtant tenu par des hommes. Essentiellement présents à Ḥadda et Hâyil (près des entrées du campus universitaire), ces cafés sont régulièrement « transformés » en salles de travail ou en salons de discussions, dans lesquels les clientes n'hésitent pas à relever leur voile. En second lieu, les principaux parcs de la ville, à

[763] « Aussi, le développement de la consommation met-il sérieusement en question la tendance des citadins conservateurs à contrôler la vie des femmes et à voiler leurs corps » (Lambert, 1995 : 130). Dans un contexte d'expansion commerciale, les femmes sont donc un puissant vecteur de changement.

[764] Centre commercial moderne situé rue Ḥadda.

[765] Attractions du parc *al-Sab'în*.

Ḥadda, Shumayla et ʻAṣir, sont des équipements massivement pratiqués par les femmes, en groupes de jeunes ou en famille. La fréquentation y est généralement mixte, sauf deux jours par semaine dans les parcs *al-Thawra* (Ḥaṣaba) et *al-Sabʻîn* (Ḥadda), où l'entrée est interdite aux hommes seuls. Le reste du temps, ils sont des lieux de « drague » tout à fait singuliers. Certains hommes et certaines femmes s'y rendent même à cet unique dessein. En 2001, M. Héraud (2001 : 189) écrit, en conclusion de son mémoire : « Les restaurants mixtes et les parcs d'attraction sont, en quelque sorte, la matérialisation de l'émergence de ces nouveaux modes de sociabilité mixtes dont les étudiants yéménites font l'expérience. Dans ces lieux s'exerce alors une pratique de loisirs commune aux deux sexes. Ce 'micro-dynamisme' pourrait être la 'graine' du changement dans les rapports entre les deux sexes ».

Malgré ces quelques avancées, la ségrégation sexuée demeure une réalité à Sanaa, trop inscrite dans les mœurs pour être remise en cause. Elle interdit le développement de liens sociaux entre les différents groupes, mais n'est pas incompatible avec la formation de (micro-)territoires identitaires, à l'échelle du quartier, commandés par des revendications territoriales fortes et par un désir d'appartenir à la ville.

3. Pratiques spatiales et territoires de la jeunesse

Les nouveaux centres ne sont-ils pas également des territoires de la jeunesse, non pas en tant que catégorie démographique – ce qui n'aurait pas beaucoup de sens dans un pays où 45 % de la population a moins de 15 ans (Stadnicki, 2007) –, mais bien en tant que catégorie sociale ? L'expansion économique, l'ouverture du Yémen vers l'extérieur, la diffusion des modèles culturels étrangers, l'émancipation des structures familiales, le développement de l'université sont autant de facteurs qui permettent de le supposer. À Sanaa, tout porte à croire que l'époque est à la formation d'une jeunesse qui s'assume, qui se reconnaît et qui se rencontre dans des lieux bien spécifiques. L'émergence de nouvelles centralités urbaines ne semble pas anodine dans ce processus. Ces dernières constituent en effet un cadre privilégié de cohésion de ce groupe social en formation, dont les membres se définissent plus par des pratiques de sociabilité qui leur sont propres que par l'obtention d'un emploi qui les ferait entrer dans la vie adulte (maturité biologique et sociale).

Les jeunes les plus enclins au changement sont bien entendu ceux qui suivent un cursus universitaire, pas seulement pour le rôle de promotion sociale que joue l'éducation[766], mais surtout parce que celle-ci les rend acteurs d'une « culture étudiante » qui prend forme dans le nouveau Sanaa, entre Hâyil et Madhbaḥ, mais aussi dans les

[766] L'école et l'université provoquent en effet une cassure de la sociabilité juvénile et permettent aux jeunes de sortir de l'enclos familial et de l'étroitesse de la vie de quartier.

secteurs où sont implantées les quelques universités privées que compte la ville[767]. Ces espaces comportent en effet leur lot d'activités commerciales – notamment les librairies, florissantes depuis la fin des années 1980 à Sanaa (Blukacz, Detalle, 1993), et qui peuvent être considérées comme des « indicateurs d'une centralité nouvelle » (Depaule, 1995 : 162) – et culturelles – cafés/restaurants – que les étudiants ont su s'approprier.

On se doit de signaler encore l'émergence d'une catégorie de jeunes aux pratiques légèrement différenciables quoique non opposables à celles des précédents, et que l'on pourrait, sans risquer l'amalgame avec une catégorie bien identifiée en Europe, qualifier de « jeunesse dorée ». Jeunes entrepreneurs, fils et filles des hommes d'affaires évoqués précédemment, jeunes gens ayant vécu dans les autres pays de la péninsule arabique, etc., forment un groupe social dont les territoires sont plutôt les lieux fermés des nouvelles formes commerciales dont on retrouve les plus beaux spécimens du côté de Ḥadda. Cultivant l'art de l'entre-soi et prônant l'avènement de la modernité, cette population se caractérise par une pratique assidue et régulière de quelques lieux de la périphérie sanaanie (villas des uns et des autres, *malls*, *fast food*, etc.) sur lesquels ils exercent un fort contrôle territorial. Férus d'automobiles de luxe et de déambulation dans les galeries marchandes, ils participent *in fine* assez peu à l'animation des rues et des places de la ville. Mais, en affichant ostentatoirement leurs différences avec la tradition yéménite, ils contribuent à donner aux espaces dans lesquels ils évoluent une image d'urbanité « en rupture », ce qui participe du processus général de différenciation socio-spatiale.

Retenons enfin que si, comme nous venons de le voir, les souks ne constituent plus aujourd'hui le lieu privilégié de socialisation des jeunes garçons – lesquels venaient y seconder leurs pères et apprendre un métier (Mermier, 1989c) –, il n'en demeurent pas moins un puissant vecteur d'intégration au monde urbain pour les jeunes hommes issus des catégories sociales inférieures aux précédentes. En périphérie de Sanaa, ils sont encore des lieux où s'organisent les sociabilités entre les jeunes marchands dont les pratiques professionnelles changent et les poussent à tisser de nouveaux liens de collaboration[768]. Par ailleurs, l'intrusion du jeu dans l'espace soukier (petites salles de jeux vidéos, *baby-foot*, tables de billard et de *ping-pong*, etc.) provoque des regroupements de jeunes clients/visiteurs des souks, synonymes d'appropriations territoriales. Notons qu'un peu partout dans la ville de Sanaa, des « clubs » (billard et sports essentiellement) apparaissent[769]. Ils témoignent de la propagation d'une certaine « culture jeune » à travers

[767] Cf. Ch. 5, II, B, 2.

[768] Cf. Ch. 7, I.

[769] J.-C. Depaule (2001 : 29-30) retrace l'histoire de l'apparition de ces nouveaux lieux de loisirs spécifiques, comme une transition vers des distractions nouvelles : « Dans les années 1980, des clubs sportifs, de karaté en particulier, encadrés par des moniteurs égyptiens, ont été implantés dans la ville *intra* et *extra muros*, mais, nommés également *nâdî* ('clubs'), des petits cafés existaient aussi, décorés des posters des équipes de football favorites, où l'on venait passer le temps en écoutant de la musique, en buvant du thé ou des boissons

toute l'agglomération. Ils semblent de surcroît faire le lien entre les différentes catégories de la jeunesse que nous avons observées, dans la mesure où la plupart de ces clubs font l'unanimité auprès des jeunes – garçons, encore et toujours ! – qui s'y retrouvent fréquemment le soir, après le dîner, sans distinction sociale apparente.

Figure 117 : Attractions du parc *al-Sab'în*, Ḥaṣaba

gazeuses devant la télévision, en jouant à des jeux de société. Puis des salles spécialisées sont apparues, avec des *baby-foot*, des *ping-pong*, des billards et, plus récemment, selon toute vraisemblance au début des années 1990, des *wargames* [jeux vidéo de guerre], non seulement très visibles dans les quartiers périphériques, comme dans le complexe construit sur la route de Ḥadda qui comprend également deux cinémas et des cafétérias, mais, plus modestes et discrètes, dans le centre ancien ».

III. Les nouvelles centralites symboliques

L'objectif de ce sous-chapitre est de montrer que les citadins attribuent aux nouvelles centralités sanaanies de multiples significations. Celles-ci détiennent donc une place importante dans leurs représentations de l'espace urbain. Elles sont alors elles-mêmes des espaces représentés, lesquels se construisent en « intégrant le patrimoine idéologique des individus qui les fabriquent » (Di Méo, 1998 : 30). En étudiant les perceptions des nouveaux centres par leurs usagers, au niveau de l'agglomération d'une part, et à celui des polarités/quartiers en question, d'autre part, nous tenterons de montrer que les espaces qui nous mobilisent dans cette thèse véhiculent un nombre incalculable de représentations/images qui leur donnent du sens en tant que centralité, tout en exprimant, de façon très diversifiée, des visions/positions fortes sur l'urbain qui s'y fabrique[770].

A. « Le centre de Sanaa n'est plus au centre de la ville »

Les interviews que nous avons réalisées avec des usagers des quartiers centraux et périphériques ont suscité de notre part un double étonnement : celui de voir, d'abord, que la plupart d'entre eux avaient conscientisé, de façon quasiment évidente, la décentration du « cœur actif » de la capitale yéménite vers ses propres franges ; celui de constater, ensuite, la richesse des significations *a priori* « positives » qu'ils faisaient dégager de ces nouveaux centres urbains[771]. Les psychologues – et, parmi eux, D. Marchand (2005 : 244), auteur d'une thèse sur les représentations de la ville du Havre – n'ont-ils pas montré qu'une évolution rapide et brutale des structures urbaines était susceptible de « dérouter le groupe local, de provoquer des mécanismes de rejets et ainsi de compliquer les processus d'appropriation et d'identification au lieu » ? On pourrait en effet penser que la vieille ville de Sanaa, dont le développement s'inscrit dans une longue temporalité, offre des « codes » plus facilement lisibles et correspond à une image consensuelle de la ville intériorisée par un grand nombre d'individus, y compris par ceux qui se sont récemment installés à Sanaa. La manière dont elle est parfois mythifiée dans les discours

[770] La description que fournit l'usager n'est certes pas une description définitive et absolue, mais exhibe, comme le rappellent L. Mondada et O. Söderström (1994), un répertoire de modes de construction sensés et intelligibles de la description dans une situation particulière.

[771] Nous ne pouvons que dire notre satisfaction (ou soulagement) de voir que ces nouvelles centralités, si vigoureuses à notre esprit de géographe, sont également « ressenties » par les habitants/usagers. J. Gallais (1984) n'avait-il pas été, en son temps, quelque peu déstabilisé en constatant que le delta intérieur du Niger, qu'il étudia au Mali dans une approche de géographie régionale, n'avait précisément aucun sens en tant que région pour ses habitants ? Nous partagions ce sentiment à l'issue de notre travail de maîtrise, lequel fut consacré aux pratiques de l'espace public (Stadnicki, 2003), un concept finalement assez peu présent dans les représentations collectives et difficilement traduisible dans le dialecte yéménite, voire même en langue arabe.

et les représentations[772] nous permet effectivement de le suggérer. Les nouveaux centres correspondent quant à eux assez peu, il est vrai, à un « archétype de la cité », de même que les quartiers reconstruits du Havre (*op. cit.*). Pour autant, les témoignages montrent qu'ils ne sont pas dénués, loin de là, de force symbolique et de charge affective.

« Le centre de Sanaa n'est plus au centre de la ville »[773]. Cette phrase, prononcée par l'un des usagers que nous avons rencontrés au cours de nos enquêtes de terrain, englobe deux idées directrices que nous proposons d'ériger en deux thèmes nous permettant de classifier les différentes représentations des interviewés : une idée selon laquelle le centre-ville de Sanaa perd (ou a perdu) ses attributs de centralité et une autre selon laquelle d'autres espaces de l'agglomération en auraient subséquemment profité.

Pour vérifier la force de cette première idée, il nous suffit de puiser dans quelques entretiens que nous avions réalisés dans le cadre de notre mémoire de DEA, auprès d'habitants et de professionnels des quartiers centraux (Stadnicki, 2004a). Ils montrent, notamment par le biais de cartes mentales que nous leur avions fait produire, le peu d'importance consacrée à la place al-Taḥrîr dans les représentations individuelles. Si les portes de la vieille ville et le souk al-Milḥ, en tant qu'emblèmes architecturaux et éléments de continuité historique, constituent des centralités à haute valeur symbolique, le centre « moderne » des années 1960 tend à s'effacer des représentations. Au mieux, la poste et le lieu de la grande place où se concentrent les minibus figurent sur ces cartes mentales censées représenter « le centre-ville de Sanaa ». Al-Taḥrîr réduit à une gare routière et à un bureau de poste ? La réalité des pratiques marchandes, qui semblent contourner de plus en plus le lieu, n'est pas tout à fait éloignée de cette représentation[774]. C'est l'inexistence, pour la société locale, d'une symbolique centrale intégratrice et identificatoire que semblent ici révéler nos entretiens, au profit d'une simple concentration d'équipements et de structures administratives définissant tout juste la centralité étatique[775]. On peut dire ici que la centralité d'al-Taḥrîr est plus grande en ce qui concerne l'organisation des pratiques – le lieu demeure fréquenté régulièrement par un grand nombre de gens – qu'en ce qui a trait à l'organisation des représentations de l'espace, comme le faisait aussi remarquer J. Monnet (2000) à propos de certaines gares, cités administratives ou zones d'activités en Europe et en Amérique hispanophone.

À cette vision déclinante du centre « moderne » de la ville peuvent s'ajouter les perceptions de nombre d'habitants de la périphérie à propos de la ville ancienne. Nous gardons par exemple en mémoire le cas d'un fonctionnaire travaillant au ministère de la

---

[772] Cf. Ch. 1, I, B.

[773] *Wasṭ Ṣan'â' qadû dalḥîn mish fî wasṭ al-madînih.*

[774] Cf. Ch. 4 & Ch. 5, II, A.

[775] Un trait également relevé par F. Moncomble (1983) à propos de l'« Agora d'Évry », dans l'Essonne.

Jeunesse et des Sports, arrivé d'Aden en 2002 et qui, en quatre ans, ne s'était rendu dans la vieille ville qu'à deux reprises, simplement parce qu'il n'a pas eu *« plus d'occasions »*. De même, une jeune étudiante, issue d'une famille plutôt modeste, résidant à Hâyil, nous a confié avoir *« un peu peur d'aller dans la vieille ville »*. Sans doute fantasme-t-elle les formes de pression sociale qui caractérisent cet ensemble urbain… Mais le fait est qu'elle s'y rend le moins possible, *« jamais seule »*, et qu'elle n'en ressent aucune frustration. N'est-ce pas là un signe que la jeune fille exploite ailleurs des ingrédients d'urbanité et de centralité *a priori* nécessaires à l'existence en ville ? La confrontation de ces deux représentations, celle d'habitants de la vieille ville sur la place al-Taḥrîr et celle d'habitants de la périphérie sur la vieille ville, a pour effet de marginaliser la place du double centre vieille ville/al-Taḥrîr dans les images collectives de l'espace sanaani.

Que peut-on dire à présent de la deuxième idée générale présente dans la citation de titre ? Sur les vingt-quatre entretiens formels[776] réalisés avec des résidents des quartiers inclus dans les nouveaux centres, seize d'entre eux ont répondu, à la question « Avez-vous l'impression de vivre/travailler au centre ou à la périphérie de l'agglomération sanaanie ? »[777], qu'ils étaient intimement (treize individus, principalement répartis entre Ḥaṣaba, Hâyil et Ḥadda) et passablement (trois individus, répartis entre 'Aṣir, Dâr Salm et Ḥaṣaba) convaincus de leur position centrale dans la ville.

On relève dans les discours de la première catégorie d'individus quatre différents registres de justification visant à expliquer leur intime conviction d'être situés *« au cœur de la ville »*, selon la formule de Bashîr (Hâyil)[778].

Premièrement, certains n'hésitent pas à évoquer la **mutabilité des espaces** pour expliquer que tel ou tel ancien quartier périphérique s'inscrit désormais au centre de l'agglomération, une conséquence somme toute assez logique, d'après nos interlocuteurs, de l'évolution urbaine. *« Avant, c'était la périphérie,* affirme Muḥammad A. (Hâyil), *mais aujourd'hui, c'est le centre, parce que la construction et la spéculation y sont très actives »*. 'Adnân (Ḥaṣaba) semble partager totalement cette vision, teintée d'un véritable sentiment de fierté à l'égard du quartier dans lequel il réside : *« Avant c'était une périphérie, aujourd'hui c'est un centre. Tous les services sont arrivés dans le quartier qui s'est très vite développé »*.

Deuxièmement, le ressenti de la **proximité des activités** (principalement de service et de commerce) semble beaucoup compter dans l'attribution du qualificatif

---

[776] Le produit des innombrables conversations « informelles » menées dans les nouveaux centres pendant plus d'une année ne peut pas être strictement retranscrit ici. Il a cependant largement alimenté l'écriture de ce chapitre, et au-delà, de toute cette thèse.

[777] Faute de mieux, les termes utilisés en arabe ont été ceux de *dâkhil* et *khârij* qui, littéralement, signifient intérieur et extérieur.

[778] Ne perdons toutefois pas de vue qu'il s'agit bien ici d'une approche subjective. Ainsi, comme le rappelle J.-S. Bordreuil (1987), plus les utilisateurs habitent près d'un centre, plus ils le définissent étroitement.

« central » à l'un des espaces concernés par l'étude. C'est en effet le cas pour Ṣalâḥ (Ḥayy siyâḥiyya, Ḥadda) et Sâmî A. (Hâyil) dont les justifications sont similaires : pour le premier, *« nous sommes bien au centre car tous les besoins (services publics et commerces) sont à proximité »* ; pour le second, *« c'est le centre, car nous sommes juste à côté de tous les services importants (ministères, facs, etc.) »*. Ajga (Ḥaṣaba), tout en adhérant à ce registre, reste vague quant aux types d'activités auxquelles elle a recours et préfère évoquer la courte distance qui relie son quartier à l'université, un équipement qui revêt ici pleinement sa fonction d'indice de centralité[779]. Elle introduit par ailleurs explicitement – fait plus rare dans nos entretiens – l'idée de l'existence, dans le Grand Sanaa, d'autres espaces bénéficiant des mêmes atouts de centralité : *« C'est le centre parce qu'il y a tout ce qu'il faut ! Nous ne sommes pas loin de l'université. Ḥaṣaba n'est pas différent des autres centres de Sanaa »*.

Troisièmement, la question de l'activité est à nouveau abordée par les interlocuteurs, non plus pour évoquer la polyvalence fonctionnelle et la proximité avec des activités diverses et variées, comme précédemment, mais à travers le prisme de l'**activité professionnelle individuelle**. C'est donc la fonction de bassin d'emploi d'un quartier qui est ici saisie pour en déterminer sa position centrale, soit de façon individualiste, comme 'Abd Allâh (Hâyil) – *« C'est le centre car c'est là que se trouve mon travail »* –, soit de façon indéterminée, comme Khâlid (à propos de Shumayla) – *« C'est le centre. Là où il y a du travail »*.

Quatrièmement, la **connectivité du lieu** est évoquée par certains usagers conscients du rôle clé des transports et de l'accessibilité dans l'accession d'un espace « au rang » de centre[780]. Sâmî B. (Ḥaṣaba) s'inscrit totalement dans ce registre : *« C'est le cœur de la ville. On le sent par la présence des transports en commun (…) »*. Rashâd (Hâyil) insiste quant à lui sur la connexion de son quartier aux autres pôles importants de Sanaa, ainsi que sur l'influence de cette connexion sur le développement général de son quartier : *« Hâyil est au cœur de Sanaa. Il est en contact direct avec tous les autres quartiers de la ville. C'est aussi un quartier très commerçant et on y trouve tout très rapidement »*. Enfin, Sâra (Ḥayy siyâḥiyya, Ḥadda) définit le centre, de façon plus implicite, par les liens sociaux qui s'y établissent en quantité : *« C'est le centre car on ne se sent pas isolé. On est isolé quand on est pas intégré à la ville »*. Elle considère l'isolement, résultante de la « déconnexion » d'un lieu du reste de la ville, comme un sentiment apparemment incompatible avec la figure centrale.

Bien que plus timorés dans leurs réponses et donc sans doute aussi plus nuancés dans leur perception de l'espace, les trois interlocuteurs restants s'inscrivent également

---

[779] Cf. Ch. 4 et Ch. 5, II, B, 2.

[780] Ce registre renvoie plus largement à l'idée du nœud, « point dans l'image d'une ville », selon K. Lynch (1960), qui, d'après ce même auteur, peut correspondre à une vaste place, à une forme linéaire assez étendue, voire à un quartier central tout entier.

dans les registres susmentionnés. Ṣâliḥ (Dâr Salm) reconnaît par exemple le pouvoir de mutation des espaces, même si, aujourd'hui, il semble avoir du mal à se prononcer : *« Pour l'instant, nous sommes encore entre les deux. Mais à l'avenir, nous serons le centre car on sent bien la dynamique de construction ici »*. Ṣâliḥ montre bien, comme le faisait également remarquer J.-S. Bordreuil (1987), que le centre ne se définit pas seulement « dans l'actuel », mais aussi « dans le potentiel ». Seule une approche subjective de la centralité permet d'appréhender cela. De son côté, Muḥammad B. (Ḥaṣaba), à l'instar de Rashâd (Hâyil), s'inspire de la connectivité de son quartier pour en supposer sa qualité de centralité ; tout est d'ailleurs dans la subtilité de la supposition : *« Je crois que c'est le centre car les destinations desservies par Ḥaṣaba sont multiples (Shumayla, l'aéroport, Shamlân, 'Aṣir, Nuqûm, etc.). Je crois que les distances et le temps à parcourir vers ces lieux sont à peu près égaux »*. Quant à 'Imâd (rue al-Zubayrî, 'Aṣir), fraîchement arrivé d'Ibb, il nous livre l'impression d'un jeune homme ayant passé sa vie dans un petit village du centre du pays, une impression dans laquelle centre et périphérie ne sont pas distingués autrement que par leur appartenance commune à la ville, la ville étant en soi un phénomène d'une extraordinaire nouveauté pour cet interlocuteur. Vraisemblablement déconcerté par la technicité du vocabulaire employé (centre et périphérie, ou plutôt, intérieur et extérieur), son discours, notamment à travers l'intéressante formule qu'il emploie – la « vraie ville » – semble malgré tout adhérer à une certaine représentation de la centralité : *« Je me sens en ville tout simplement. Il y a du goudron sur les routes et des services dans le quartier. C'est cela la vraie ville ! Ce n'est pas le cas dans mon village »*.

S'il est difficile de tirer des généralités de ces quelques discours/impressions, nous souhaitons toutefois faire deux brèves observations. Dans un premier temps, il semblerait que les habitants considèrent plus volontiers leur quartier comme faisant partie du centre de l'agglomération sanaanie lorsque celui-ci appartient aux pôles péricentraux[781]. Constituant en quelques sortes la première génération de centralités périphériques à Sanaa, Hâyil, Ḥaṣaba et Shumayla (auxquels on peut ajouter Ḥadda, qui ne fait pas partie de la catégorie des péricentres mais dont le développement est antérieur aux autres centres périphériques) semblent avoir été assimilés en tant que telles par les usagers. L'assertion est évidemment à relativiser eu égard, d'une part, au témoignage de certains – Yâsir (Ḥadda-Madîna), 'Âyisha (Ḥadda-Madîna), Sîna (Ḥadda), Ḥafî (Shumayla), etc. – qui considèrent ces mêmes espaces comme des périphéries[782] et, d'autre part, au fait que des centres périphériques (de la deuxième génération de centralités) sont également

[781] Cf. Ch. 4, I.

[782] Yâsir (Ḥadda-Madîna) se sent par exemple *« plutôt à la périphérie. C'est très long pour y arriver depuis le centre-ville, même si les embouteillages cessent après le carrefour entre les rues Ḥadda et Sittîn. Depuis mon quartier, on voit le village de Ḥadda et on entend souvent des coups de feu (à cause des litiges fonciers), ce qui rappelle la campagne ! »*.

assimilés, certes avec une certaine prudence[783] à des « centres » par la population, et plus particulièrement par Ṣâliḥ (Dâr Salm) et 'Imâd ('Aṣir). On peut observer, dans un second temps, que ni la puissance publique (et sa fonction urbanistique ou aménageuse) ni l'animation (sociale, culturelle, etc.) ne font partie des registres évoqués pour justifier la position centrale d'un espace[784]. Comment analyser ces deux absences qui font pourtant partie, du moins le pense-t-on généralement, de l'image traditionnellement transportée par le centre et la centralité ? La non référence au premier de ces registres semble signaler qu'un « divorce » a bel et bien été prononcé entre les pouvoirs publics et les habitants, lesquels ne semblent pas être récepteurs des signaux de centralité insufflés par le haut, aussi infimes soient-ils[785]. La non référence au registre de l'animation nous laisse quant à elle plus perplexe. N'y a-t-il pas ici un décalage entre l'image de la centralité du chercheur, qui tient beaucoup à « la fonction sociale que remplit la forme spatiale » (Bordreuil, 1987), en bref aux gens présents dans la rue et à leur comportement, et les perceptions des habitants, évoquant à peine la présence du « public » dans l'espace[786] ? Certains commerçants, comme nous le verrons, semblent y faire plus ample allusion.

B. La symbolisation des nouveaux centres

« La symbolisation procède du pouvoir qu'ont les acteurs sociaux identifiables d'investir volontairement de significations un lieu concret » (Monnet, 2000 : 399). Alors que de nombreuses recherches portent sur la symbolique des centres-villes[787], des monuments publics et, dans une moindre mesure, des quartiers résidentiels, peu de travaux s'attachent à montrer la variété des significations qui s'entrecroisent dans les nouvelles centralités urbaines, lesquelles sont pourtant, de par leur « statut » par essence composite, des espaces à forte charge psychique, affective et émotionnelle. Faisons donc ici l'examen de quelques images, entendues très largement comme des « systèmes de signes qui médiatisent le rapport de l'individu au monde » (Lussault, *in* Lévy, Lussault, 2003 : 489)[788], qui se font (et se défont) dans les nouvelles centralités sanaanies.

---

[783] Cf. *Supra*.

[784] Ces deux aspects sont en revanche présents dans le « matériau représentationnel » (Lussault, 1997) des commerçants, comme nous le verrons dans les paragraphes suivants.

[785] L'État, dans les discours de certains interlocuteurs, est tout juste réduit à quelques « services publics », noyés dans un flot d'activités mentionnées pour signifier l'importance de la plurifonctionnalité pour qu'un espace fasse centre (cf. *Supra*).

[786] Les représentations du chercheur ne coïncident pas toujours avec celles des citadins. Ne l'oublions pas.

[787] Parmi les références que nous avons plus particulièrement convoquées dans cette thèse, voir, P. Claval (1981), J. Monnet (1993), P. Melé (1996), A. Madœuf (1997), etc.

[788] Dans une autre publication, l'auteur développe cette définition (qu'il a d'ailleurs empruntée à Y. Bonnefoy) : « L'image intéresse le géographe, spécialiste des dimensions spatiales du social, en tant qu'ensemble sémique structuré, médiateur de la relation des individus, des groupes, des institutions à l'espace, objet de la pratique – mais objet actif qui, compte tenu de ses caractères propres, offre du répondant à cette pratique –, ainsi socialisé par cette médiation (…). Si, sans doute, l'image vient du monde

1. La construction de symboles territoriaux

Intéressons-nous tout d'abord à un vecteur en particulier, celui selon lequel l'espace des nouveaux centres est symbolisé par les acteurs sociaux : il s'agit de la production matérielle de signaux visibles et perceptibles par tous. Nous avons en effet pu constater que la plupart des quartiers étudiés dans cette thèse contenaient un (ou plusieurs) élément(s) physique(s) à forte portée symbolique. Installés par les pouvoirs publics, les acteurs économiques ou la société civile, ils sont tous chargés de significations fortes, qu'il s'agisse par exemple de la nouvelle mosquée présidentielle, de sculptures urbaines ou autres édicules, de panneaux publicitaires géants ou encore de petits aménagements emblématiques. Quelles représentations guident les acteurs dans leur imposition/production de ces symboles[789] ? Quelles images veulent-ils transmettre aux usagers et comment ces derniers les réceptionnent-ils et les interprètent-ils ?

Trois catégories de symboles matériels ont, jusqu'à aujourd'hui, investi l'espace des nouveaux centres : des symboles politico-religieux, des symboles économiques et des symboles culturels. Dans le premier cas, nous pouvons bien évidemment identifier la mosquée du Président – dont on a déjà dit qu'elle était un élément de stratégie du pouvoir et de renforcement de la légitimité politique du quartier Ḥadda dans lequel elle est implantée, un quartier combinant espaces consuméristes « à l'occidentale » et habitations modernes[790] –, mais aussi plus largement des mosquées secondaires financées, pour certaines, par l'oligarchie saoudienne soucieuse d'uniformiser, dans ces nouveaux agglomérats urbains « sous influence », les croyances et les pratiques religieuses[791]. Peuvent également être regroupés dans cette catégorie de symboles quelques « gestes » paysagers et/ou urbanistiques, c'est-à-dire des aménagements ponctuels, embellisseurs et fortement spectaculaires, que l'on peut voir comme des signes de réappropriation *a posteriori* de l'espace par la puissance publique, laquelle n'en a eu jusqu'alors ni le pouvoir « programmateur » ni le contrôle[792]. Parmi ces aménagements, les ronds-points monumentaux et les autoponts stratégiquement installés à Madhbaḥ, Dâr Salm et Dâris

---

tel qu'il existe, elle contribue aussi, via l'action qu'elle médiatise et qu'elle permet, à le configurer, à le créer tel qu'il est » (Lussault, 1997 : 16 ; 21).

[789] En France, l'architecte C. de Boiscuillé (1999) a fait porter sa réflexion sur ces micro-équipements qu'il appelle « balises urbaines ». Il n'hésite pas à dire que l'habitabilité et l'hospitalité d'une ville dépendent beaucoup de l'usage qui est fait des innombrables lieux interstitiels et de passage qui jalonnent le parcours des « nomades dans la ville ». Les fontaines, bancs et cabines téléphoniques disparaissant progressivement de l'espace public, il milite pour le retour du micro-équipement urbain comme projet architectural visant à améliorer le mode de vie urbain.

[790] Cf. Ch. 5, I, C, 2.

[791] Sur ce thème, voir L. Bonnefoy (2008).

[792] Ici, on voit bien que la qualification ou l'appréciation d'un lieu comme détenteur d'une certaine forme de centralité peut amener à y réaliser des aménagements « symbolisateurs ». À l'inverse, l'investissement symbolique d'un espace peut contribuer à lui attribuer une valeur centrale (Monnet, 2000).

entre autres, ne sont pas tant, comme l'ont révélé les discours des hauts fonctionnaires du Secrétariat de la capitale, des éléments strictement voués à la régulation du trafic de ces imposants carrefours routiers, que des signatures « ornementatoires » visant à illustrer le savoir-faire technique et aménagiste des ingénieurs et politiques locaux… Comme un arbre qui cacherait une forêt !

Les symboles économiques sont quant à eux représentés par les panneaux publicitaires géants – dix à vingt mètres de hauteur –, plantés au centre des ronds-points, lorsqu'ils existent, ou directement sur la chaussée de la plupart des nouveaux centres, et notamment aux actuelles entrées de ville, Dâr Salm, 'Aṣir, Shamlân et Dâris[793]. Financés par les acteurs privés (à l'exclusion des panneaux à l'effigie du Président, souvent moins volumineux mais bien plus dispersés dans la ville, financés par le parti au pouvoir lui-même), ces panneaux s'élèvent dans le ciel et sont visibles de très loin. *« C'est la première chose que l'on voit quand on arrive à Sanaa »*, nous dit M. al-Muqbil, un des managers de la Compagnie *Hawk International*[794] qui vient de faire implanter un panneau publicitaire au sud de Shamlân. *« Ce panneau montre aux voyageurs qui arrivent à Sanaa la qualité et la diversité des produits que nous proposons. Nous leurs montrons ainsi l'image d'une entreprise de pointe, ce qui leur donnera certainement envie de recourir à nos services et de parler de nous »*, ajoute l'homme d'affaires. Les entreprises de construction et les centres commerciaux sont effectivement les plus grands détenteurs de panneaux publicitaires géants à Sanaa. Ceux-ci symbolisent donc les dynamiques foncière et marchande, « résument » la gamme des services, produits et activités disponibles « à l'intérieur de la ville », exercent un pouvoir d'attraction fort, en plus de faire office, comme un phare sur l'océan, de point de repère pour tous les usagers[795].

Certains nouveaux centres sont enfin le théâtre de stratégies d'esthétisation des lieux par le biais d'installations « artistiques ». Dans ces nouveaux quartiers dénués de formes architecturales identificatoires[796], certains acteurs sociaux (associations culturelles, ONG, mais aussi gouvernement) ont entrepris d'édifier des objets, aux dimensions parfois démesurées, à fort potentiel emblématique. Nous pensons immédiatement à la très haute sculpture contemporaine qui orne le grand rond-point de Madhbaḥ[797] – laquelle n'est pas sans rappeler le « Sanctuaire du Martyr » de Riadh el-Feth à Alger, avec ses quatre palmes en béton faisant référence au palmier, arbre sacré dans l'Islam –, dont

[793] Cf. Fig. 118, p. 485.

[794] Entreprise qui officie dans le secteur des hydrocarbures tout en cherchant à diversifier ses activités (construction d'infrastructures et de biens immobiliers surtout).

[795] Cf. *Infra*.

[796] On connaît pourtant la capacité des gens de Sanaa à s'identifier à certaines formes typiques (les portes de ville par exemple), voire à les mythifier (cf. Ch. 1, I, B).

[797] Cf. Fig. 62 & 64, p. 298 & 305.

on a déjà dit qu'elle avait, dans les années 1990, constitué une action d'embellissement, voire de « camouflage », des habitations non réglementaires de Ḥârat al-Layl par les pouvoirs publics[798]. Puis, quelques grands objets en béton apparaissent ici et là : une *jambiyya* à un carrefour routier de l'est de la ville, une tasse à café (directement inspirée des décorations des villes du Golfe) sur la route de 'Amrân, une horloge géante à l'entrée du parc de Ḥaṣaba – une commande passée par le chef de district à un artisan du quartier –, un globe géant construit à l'initiative du Fonds Social de Développement au sud de la route de Ḥadda, etc.[799]. Si certaines de ces œuvres ont pour simple objectif de mettre en valeur les objets du quotidien des habitants de Sanaa tout en mettant en lumière les talents qui s'exercent localement dans le travail du béton (Varanda, 1994), d'autres, comme l'horloge de Ḥaṣaba par exemple, sont clairement adjoints d'une intention de marquer l'espace d'un signal authentique et identificatoire. *« Depuis que l'horloge a été construite, Ḥaṣaba n'est plus un quartier qui ressemble aux autres quartiers de Sanaa »*, affirmait ainsi fièrement un fonctionnaire du Secrétariat de la capitale originaire du quartier.

Figure 118 : Sculptures ornementatoires de carrefour

[798] Cf. Ch. 5, I, B.
[799] Cf. Fig 118.

Quelles résonances ont tous ces symboles sur les usagers des nouveaux centres[800] ? L'étude de leur « matériau représentationnel » (Lussault, 1997) montre que ces symboles ne sont pas sans impact sur leur perception générale de l'espace et même sur leur pratique de ce dernier. La multiplication des symboles émanant du pouvoir est une occasion, pour bon nombre d'usagers, de voir quelles sont les options de valorisation de l'espace choisies par le gouvernement, puis de critiquer leur inégalité le cas échéant[801]. Outre les critiques faites par certains sur son coût et/ou son style, la construction de la mosquée présidentielle en plein cœur de Ḥadda suscite des réactions virulentes d'usagers des autres quartiers de Sanaa pour qui elle est un signe supplémentaire de ce qu'A. Reynaud (1981) aurait qualifié d'« égoïsme socio-spatial », c'est-à-dire la tentation des acteurs publics à favoriser le développement d'un ensemble socio-spatial par rapport aux autres. Un commerçant de ʻAṣir a ainsi pu s'exprimer de la sorte : *« C'est toujours Ḥadda qui reçoit les meilleurs équipements. Cette mosquée est salutaire pour tous les commerçants de la rue Ḥadda. Pour le gouvernement, il n'y a que Ḥadda ! À ʻAṣir, nous attendons toujours que les écoles soient rénovées »*. J. Monnet (2000 : 408) confirme, de son côté, que « quand les acteurs géographiques créent des symboles, convertissent en symboles des objets spatiaux préexistants ou augmentent l'importance symbolique de certains lieux, ils contribuent à hiérarchiser les espaces sur lesquels ils interviennent ».

La répartition des petits aménagements emblématiques semble quant à elle plus « égalitaire », à en juger par les réactions des usagers pour lesquels ils symbolisent une certaine normalisation des pratiques d'aménagement. Un chauffeur de taxi, les yeux fixés sur le rond-point et le monument de Madhbaḥ, s'est ainsi exclamé : *« Madhbaḥ commence de plus en plus à ressembler aux quartiers des villes des pays européens ! »*. Cette idée que se font les usagers de la « norme » urbanistico-architecturale s'accompagne souvent d'une certaine image de la modernité telle que la dégagent par exemple les grands panneaux publicitaires des entrées de la ville. *« Quand je le vois au loin, je sais que j'arrive en ville, dans la capitale du Yémen (…). C'est là que commence vraiment la ville ; c'est un signe de modernité, il n'y en a pas avant »*, dit un vendeur de *qât* résidant à Manâkha mais travaillant au souk de ʻAṣir, à propos de l'un de ces panneaux, situé sur le terre-plein central de ce quartier. L'image de l'urbanité n'est jamais très éloignée de celle de la modernité, du moins dans ce cas précis. Symbolisant l'entrée en ville, on peut voir dans ces panneaux une réincarnation des portes, qui avaient auparavant la même signification. La comparaison que nous ferons

[800] « Le propre des symboles est de faire coexister deux réalités : la réalité propre de l'objet avec les significations éventuelles qui lui sont attachées, et une réalité d'un autre ordre qui se matérialise dans l'objet » (Monnet, 2000 : 406).

[801] D. Marchand (2005 : 250) rappelle que « l'espace urbain est perçu comme l'agrégation de différents lieux qui s'inscrivent dans une hiérarchie de valeurs territoriales (tant d'un point de vue social, spatial que foncier). Certains lieux sont plus valorisés que d'autres, ce qui crée des relations d'inclusion et d'exclusion spatiale ».

ultérieurement entre les « espaces portiers » anciens et les nouvelles entrées de la ville n'interdit pas ce parallèle métaphorique[802].

Notons, pour finir, que la plupart des œuvres/sculptures/monuments qui ornent les nouveaux centres font véritablement office de point de repère pour les usagers, de signaux urbains : éléments matériels simples, selon une définition de K. Lynch (1960), dont l'échelle est variable dans de grandes proportions. Dans la vieille ville, ce sont les portes, les minarets des mosquées ou encore les *siqâya* (fontaines publiques), placées aux intersections des voies de desserte des *ḥâra*, qui remplissaient cette fonction. Dans les nouveaux centres, ce sont les *jambiyya*, horloges et autres globes géants. Ils pallient le faible nombre d'indications écrites dans la ville et les lacunes toponymiques, et représentent la persistance d'une certaine façon de se mouvoir en ville. Un grand nombre de rendez-vous sont ainsi honorés « sous l'horloge » (*taḥt al-sâ'a*)[803], laquelle a même donné son nom au marché au *qât* qui lui fait face[804]. K. Lynch (1960) confirme que les habitués d'une ville s'appuient de plus en plus sur des systèmes de points de repère pour se guider, c'est-à-dire qu'ils profitent des qualités d'unicité et de spécialisation, au lieu d'utiliser les continuités comme lorsqu'ils étaient moins familiarisés aux lieux.

2. L'imagibilité des nouveaux centres[805]

Après avoir vu que la plupart des nouvelles centralités pouvaient également constituer des lieux « centraux » dans le corpus des représentations des habitants et que certains symboles matériels pouvaient remplir la fonction de signaux (dans une dimension à la fois « signalisatrice » et signifiante) d'urbanité et de centralité, essayons de voir maintenant quels sont les images et discours socialement mobilisés *in situ* – deux composantes de ce que G. Di Méo (1996) nomme le « rapport spatial »[806] –, et quelles différenciations majeures ils font apparaître entre les nouvelles centralités du Grand Sanaa. N'oublions pas en effet, que la population urbaine n'est pas homogène mais

[802] Cf. Ch. 7, I.

[803] La combinaison des aménagements emblématiques (rond-point par exemple) et des signaux urbains (sculpture monumentale par exemple) semble constituer, comme nous le verrons ultérieurement, des formes spatiales propices au rassemblement et à la territorialisation, voire même des embryons d'espaces publics (Cf. *Infra*).

[804] Cf. Ch. 4, I, B.

[805] L'imagibilité est entendue ici comme la capacité que possède un lieu de provoquer des sentiments et des émotions (Bernard, 1994). Les « facteurs de l'imagibilité urbaine » (Monnet, 1993 : 11) doivent en effet tout autant retenir notre attention que les objets physiquement perceptibles. Ils traduisent la signification sociale d'un lieu.

[806] L'auteur définit le « rapport spatial » par « les modalités en fonction desquelles les individus et les groupes construisent leur relation à l'espace géographique, se le représentent, le vivent et lui confèrent un sens. Il s'élabore en fonction des expériences sensibles, des pratiques répétitives des lieux et, plus globalement, des conditions objectives d'existence (fondatrices de l'habitus) qui caractérisent les groupes d'acteurs sociaux localisés » (Di Méo, 1996 : 51).

subdivisée en groupes que distinguent des comportements spatiaux et des représentations différents (Lepetit, Pumain, 1993). Aux images des individus interviewés de façon formelle et semi-directive, nous souhaitons associer ici celles des commerçants recueillies à l'aide des questionnaires qualitatifs, réalisés en plus grand nombre que les précédents, et qui sont en mesure de nous aider à saisir la diversité des perceptions, puis à formuler quelques conclusions plus générales.

Il semble intéressant, dans un premier temps, de focaliser notre attention sur une série de représentations de l'espace identifiées aléatoirement dans les nouvelles centralités. Nos enquêtes nous permettent en effet de cibler quatre thématiques récurrentes d'un quartier à l'autre : le « développement » (*taṭawwur*), le « bien-être »[807], la « rencontre » et « l'incurie de l'action publique »[808].

Force est de constater la capacité des uns et des autres à évaluer la dynamique de développement d'un espace donné et à considérer cette dernière comme un atout de premier ordre. Un commerçant sur cinq exerçant dans les nouveaux centres met par exemple en avant l'idée du « développement » (dont il identifie généralement les indices par la conjugaison d'une forte activité et d'une forte attractivité) pour qualifier sa vision des transformations actuelles. Une nuance est toutefois à apporter quant à la manière adoptée par nos interlocuteurs pour l'évoquer. L'introduction de la variable temporelle fait en effet la différence entre ceux qui estiment qu'un secteur *« a connu un fort développement ces derniers temps »*, ceux qui pensent qu'il est *« en plein développement »* et ceux qui sentent qu'il *« commence à se développer »*. Si ces représentations ne correspondent pas toujours à la réalité du développement urbain dans les nouveaux centres, elles montrent que celui-ci est bien au cœur des perceptions générales de l'espace dans ces nouveaux territoires urbains. Ceci étant, quelle que soit la temporalité mentionnée, les représentations du développement sont presque toujours chargées d'emphase dans le discours des commerçants. Ainsi, le responsable d'un *taxiphone*, installé depuis 2002 à Hâyil, constate : *« Hâyil est un quartier vivant qui ne cesse de se développer. La dynamique touche favorablement l'ensemble des activités commerciales (…). Il y a plus de possibilités de voir son salaire augmenter ici qu'ailleurs (…). Le mouvement de chalands est permanent toute la journée »*. De même, un jeune vendeur de vêtements s'est dit séduit à l'idée de s'installer *« dans un nouveau quartier »*. C'est de Ḥizyaz qu'il s'agit ici. Le marchand a ouï dire que le gouvernement allait « bientôt » financer la construction de nouvelles routes secondaires dans le quartier, ce qui lui fait espérer l'amélioration de son propre *« niveau de vie »*.

[807] En dialecte yéménite, un mot est très régulièrement employé pour signifier le bien-être en général, *ḥilwa*, que l'on pourrait plus justement traduire par agréable, sympa, etc.

[808] Les reproches exacts faits aux pouvoirs publics se rapportent à leur désinvolture – « ils s'en fichent » (*mâ yihtammûsh*) – et leur corruption (*fasâd*).

« D'ailleurs, on voit que toute la zone se développe car les prix des terrains augmentent de jour en jour le long de la rue principale ; c'est bon pour le commerce », ajoute-t-il.

Un vent de liberté soufflerait-il par ailleurs sur l'espace des nouveaux centres ? Seuls quatre habitants interrogés sur vingt-quatre affirment ne pas être pleinement satisfaits des conditions générales de vie dans leurs quartiers[809]. Les autres expliquent leur satisfaction à l'aune de l'accès aux services, aux commerces et aux loisirs, des relations de voisinage, de l'ambiance générale, etc. Une impression de bien-être semble ainsi partagée par les commerçants de ces mêmes espaces qui n'hésitent pas à les qualifier d'« agréables » (*ḥilwa*) ou d'« animés »[810] (une soixantaine d'occurrences). Certains ajoutent encore qu'ils se sentent « libres » (*ḥurr*) (une trentaine d'occurrences), ou tout simplement « chez eux »[811]. Les raisons de ce sentiment de bien-être ne sont pas toujours tangibles ; elles sont d'ailleurs souvent inexpliquées par les interviewés eux-mêmes, ou alors simplement d'un geste ample de la main pointant soit le local commercial soit l'espace de la rue pour exprimer, comme si cela tombait sous le sens, que les ingrédients d'une certaine forme de liberté (laquelle se résume bien souvent par le triptyque emploi-toit-famille) étaient réunis dans l'environnement immédiat. Dans certains lieux, ce sentiment semble être associé à l'image de la modernité véhiculée par certaines configurations spatiales (commerces occidentaux, constructions neuves, voies modernes de circulation, etc.) – on se sent libres lorsque l'on a accès, ne serait-ce qu'occasionnellement, aux éléments de la modernité –, ou encore aux facilités individuelles de déplacement – on se sent libres lorsque l'on peut bouger, d'un endroit à l'autre de la ville, mais aussi dans la région, dans le pays, dans le monde. On peut voir ici, avec Y. Bernard (1994 : 19), que « la qualité de la représentation a un effet certain sur le bien-être des sujets ». Il y a, en outre, dans ces images de bien-être et de liberté, le signe qu'il existe un rapport affectif des individus à l'espace, un réel attachement au lieu, et ce malgré la jeunesse des formations socio-spatiales en périphérie de Sanaa et les quelques mois ou années seulement au cours desquels les marchands ont pu mettre en œuvre des logiques d'appropriation et de territorialisation[812].

Le thème de la rencontre semble lui aussi particulièrement mobiliser les représentations mentales des commerçants des nouveaux centres. Les discours ne s'en tiennent généralement pas à l'évocation de la forte densité de population présente en ces lieux – bien qu'elle soit presque systématique –, mais ils font référence aux formes

[809] De même, seuls cinq d'entre eux seraient prêts à changer de lieu de résidence si l'occasion se présentait. Le niveau de satisfaction exprimée et les réactions provoquées par l'éventualité d'un départ font partie des indicateurs communément utilisés pour mesurer un sentiment d'appartenance à un lieu (Bernard, 1994).

[810] Expression exacte : « il y a du mouvement » (*fîh taḥarruk*).

[811] Expressions souvent entendues : « comme chez moi » (*ka-'annî fî-l-bayt*), « c'est mon coin » (*hâdhâ makânî*), etc.

[812] Plus de 60 % des commerçants interrogés sont arrivés dans les nouveaux centres après 2003 (cf. Fig. 86, p. 346).

d'interaction sociale qui apparaissent sur ces derniers. Ils font état de deux principales acceptions de l'idée de rencontre, plus complémentaires qu'opposables. Dans un cas, le lieu est perçu comme un « point de rencontre »[813] entre individus originaires d'une même région, ou appartenant à une même communauté[814], une perception qui domine dans les nouveaux centres septentrionaux et plus largement dans les espaces territorialisés par des individus issus des provinces nordistes du Yémen[815]. Dans l'autre cas, le lieu est perçu comme un « mélangeur » d'individualités, un élargisseur des réseaux de sociabilité : *« On rencontre plein de gens différents »*, dit un vendeur de fruits et légumes de Madhbaḥ, qui compare l'espace dans lequel il s'est implanté à une salle d'embarquement d'un aéroport, ou, du moins, de l'idée qu'il s'en fait, ce dernier n'ayant bien sûr jamais pris l'avion.

Pour de nombreux habitants et commerçants, les nouveaux centres renvoient l'image d'un pouvoir public « pas à la hauteur », pas en mesure d'organiser le développement des espaces et de gérer les différents dysfonctionnements. L'inégalité du traitement entre la vieille ville et les espaces périphériques demeure l'élément principal de contestation, malgré la reconnaissance quasi unanime de l'importance de l'effet de vitrine à donner au patrimoine architectural sanaani. *« L'eau, l'électricité, le goudron n'ont rien à voir avec l'architecture ancienne : il devrait y en avoir pour tout le monde »*, assure un commerçant de Shumayla. Si les reproches faits indirectement au gouvernement fusent à propos du manque d'infrastructures, les critiques des aménagements d'ores et déjà effectués par les pouvoirs publics ne sont pas moins pléthoriques. Un pharmacien installé sur la rue al-Riyâḍ estime par exemple que son chiffre d'affaires et celui de ses voisins ont très fortement baissé depuis que le Secrétariat de la capitale y a imposé la circulation à sens unique. Certains commerçants se sentent en outre *« laissés pour compte »* et totalement exclus du processus décisionnel. C'est le cas de trois mécaniciens installés à Madhbaḥ à qui les autorités auraient dissimulé le lancement, peu de temps après l'ouverture de leurs propres commerces, d'importants travaux de voirie dans la rue qui mène à leurs établissements, travaux qui n'allaient de surcroît jamais être achevés. Même dans les quartiers périphériques les plus considérés par la puissance publique, Ḥadda par exemple, le mécontentement se fait sentir. Yâsir, qui réside près de Ḥadda-Madîna, critique ainsi vigoureusement la lenteur et le manque de coordination du chantier d'écoulement des eaux usées, stoppé à quelques centaines de mètres de chez lui. Il se montre également agacé par les difficultés qu'il rencontre pour accéder à sa propre maison, en raison du « serpentage » du système des voies de desserte, conséquence *« des villas qui occupent les rues n'importe comment et qui sont toujours construites avant que les routes ne soient tracées »*. La

[813] L'expression exacte, entendue à plusieurs reprises, est : « les gens se rencontrent » (*yiltaqaw al-nâs*).

[814] Voir l'importance des réseaux sociaux (cf. Ch. 6, I, B, 1).

[815] Les individus issus des provinces nordistes sont effectivement moins nombreux que ceux qui sont issus des provinces méridionales, et nettement plus « communautarisés ».

corruption des fonctionnaires est enfin largement sous-entendue par les commerçants qui, bien souvent, éludent le sujet par la phrase suivante : *« Quand on paye, on a tout ce qu'on veut ! »*.

Force est de constater, dans un second temps, que certaines représentations de l'espace sont porteuses de fortes différenciations entre les nouveaux centres. Celles-ci réhabilitent la plupart des frontières sociales et symboliques qui surgissent dans l'espace fragmenté de l'agglomération sanaanie[816]. Réunis dans ce travail de thèse par un certain nombre de caractéristiques communes, les nouveaux centres ne sont pas pour autant vécus et perçus uniformément par les acteurs sociaux, au-delà des quelques images très générales développées précédemment, qui, elles-mêmes, sont polysémiques[817]. L'espace vécu est ainsi régulièrement qualifié par opposition à d'autres espaces plus positivement perçus par les usagers. C'est ce que l'on a vu dans les nombreux discours contestant le « régime de faveur » dont à la fois la vieille ville et Ḥadda bénéficient. Ce n'est pas dans les centres les plus récents – occupées le plus souvent par des populations nouvellement arrivées dans le Grand Sanaa, et qui n'ont donc pas le réflexe référentiel systématique aux espaces centraux ou péricentraux – que ces derniers sont les plus répandus, mais à Shumayla par exemple, un quartier à propos duquel un commerçant dit : *« Ici, il n'y a ni attrait touristique comme dans le vieux-Sanaa ni attrait économique comme à Ḥadda. Mais il y a plus d'habitants que dans ces deux quartiers, et on ne fait pas grand-chose pour eux »*. Derrière ce sentiment d'injustice se cache une revendication du droit au développement, voire du droit à la « ville officielle ». Nous comprenons, à travers ce discours et bien d'autres, que nombre d'habitants de Shumayla[818] ne peuvent effectivement compter que sur leurs propres ressources et compétences pour se faire une place dans la société urbaine et participer à son économie.

Les centres élémentaires des marges physiques actuelles de l'agglomération, quant à eux, sont chargés de discours sur la pauvreté et sur la dureté de la vie. C'est à Dâris et Shamlân, situés dans les secteurs du nord de l'agglomération, traditionnellement moins aisés que les autres, qu'ils se font le plus fortement sentir. Les uns assimilent ces lieux à des *« quartiers pauvres »*, les autres à des *« endroits de maigres revenus »*. Les références à la *« vie chère »* et à la rudesse de la concurrence foisonnent également chez les commerçants de Dâris et Shamlân. Ces représentations pessimistes nous invitent à ne pas oublier que les agglomérats urbains de Sanaa se forment spontanément par une population dont les

[816] Cf. Ch. 6, II, A, 1.

[817] Le bien fondé des représentations mentales est justement de faire apparaître des différenciations entre des espaces « qualifiés », au sens de J.-C. Depaule (1994).

[818] À Ḥaṣaba, il semblerait que l'investissement de l'espace par les autorités à travers un grand nombre d'institutions officielles (cf. Ch. 5, I, B, 2) ait eu pour effet d'atténuer relativement le caractère négatif des discours en rapport avec le sous-équipement des quartiers.

choix économiques et spatiaux sont souvent limités. Ils évoluent dans un environnement socio-économique fragile. Un groupe social peut par conséquent être créateur de centralité sans pour autant être producteur de richesses. Sans chercher à forcément stigmatiser ces centralités les plus récentes, en les considérant comme étant les plus chargées de significations négatives – Ḥadda comporte aussi son lot d'individus contestataires, revendicateurs, plaintifs et plus généralement « négatifs » –, elles devraient peut-être nous interroger sur les limites du modèle actuel de développement de la capitale yéménite, lequel consiste en une juxtaposition répétitive de centralités spontanées. Avant d'investir pleinement cette interrogation en conclusion de notre thèse, on peut voir que les « qualifications » différenciées de l'espace des nouvelles centralités par les acteurs sociaux font apparaître des tiraillements assez violents entre intégration et exclusion, entre affection et répulsion, tiraillements qui caractérisent assez bien la vie quotidienne dans le Grand Sanaa aujourd'hui.

CHAPITRE 7
SOCIABILITES HYBRIDES ET TERRITOIRES IDENTITAIRES AUX PORTES DE LA VILLE

Dans un ouvrage instructif, R. Hess (1978), très largement inspiré des théories de Lefebvre, pose comme l'un des principaux enjeux de la sociologie ce qu'il appelle « l'impulsion de la périphérie ». Bien qu'il ait choisi d'étudier ce phénomène à travers le prisme de l'analyse institutionnelle[819], en observant notamment les réactions des institutions centrales face à ce dernier, il rappelle, à l'instar d'A. Reynaud (1981), que l'impulsion périphérique est transposable à toutes les échelles. Or, à Sanaa, l'émergence de nouveaux centres en périphéries, alternatifs au centre moderne et officiel (al-Taḥrîr) et différenciés du centre ancien, participe bien au phénomène de l'impulsion des périphéries urbaines. Ce chapitre tentera de répondre à la problématique suivante : quelles sont les incidences d'un tel phénomène sur le rapport entre l'espace et la société, autrement dit sur l'identité, laquelle est une médiation essentielle de ce rapport (Di Méo, 2004) ?

Cet ultime chapitre procède plus précisément d'une double ambition. Il s'agit, tout d'abord, d'analyser quels sont les modes d'inscription des sociabilités, en tant qu'éléments actifs du processus identitaire, en insistant sur les effets du contexte dans lequel se manifestent au quotidien les configurations de l'interaction sociale. C'est donc l'interdépendance des échanges sociaux et des dispositifs spatiaux que cherchera à mettre en lumière cette analyse. Dans ce chapitre, nous avons choisi de nous extraire, relativement et temporairement, des nouveaux centres, afin de réinvestir l'échelle du Grand Sanaa. Car nous pensons que si la formation de centralités nouvelles demeure le

[819] « Centre et impulsion périphérique représentent ici le jeu de la dialectique institutionnelle traditionnellement proposée sous la formulation d'instituant et d'institué. L'institution est le produit de cette lutte entre instituant et institué, de cette re-territorialisation permanente (institutionnalisation) du centre intégrant ou repoussant les impulsions de l'extérieur » (Hess, 1978, 2001 : 95-96).

phénomène majeur des recompositions urbaines actuelles à Sanaa, les autres espaces urbains, centraux et périphériques, n'en sont pas moins concernés par de profondes restructurations. De plus, en matière de sociabilités et d'interactions sociales, interroger ce qui se passe dans les nouveaux quartiers de la périphérie à la lumière de ce qui peut s'observer dans les quartiers centraux et plus anciens, n'est pas totalement absurde. On fera même l'hypothèse qu'il existe une forme de permanence des modes d'inscription des sociabilités qui semble accompagner la circulation de la figure de la porte – fortement liée, comme on le verra, à celle de la centralité –, du centre vers la périphérie. Par extrapolation, cette hypothèse rejoint celle qui consiste à dire que, dans sa forme nouvelle à Sanaa, la centralité, et plus particulièrement les régimes d'échanges sociaux qui lui sont associés, trouvent en partie leur origine aux portes de la ville. Il nous a donc semblé important d'opérer ici un « retour » au centre-ville, guidé par l'exigence méthodologique de chercher l'origine des phénomènes pour en comprendre l'implication dans des espaces plus récents de la ville, et en analyser ensuite les mécanismes de circulation, de re-formation, de reproduction, etc. Nous n'omettrons cependant pas de prendre en considération le fait que, en marge de ces mécanismes, se construisent sur l'espace des nouveaux centres des sociabilités aux contenus profondément renouvelés, et donc *a priori* indépendants du phénomène de circulation de la figure de la porte. Nous tâcherons de mettre l'accent sur cette hybridation particulière, née de la rencontre entre des « sociabilités circulantes » (Agier, 1999), qui accompagnent le déplacement des limites de la ville, d'un côté, et des sociabilités renouvelées, de l'autre côté.

La ville de Sanaa mérite ensuite que l'on se penche sur la question des identités urbaines. Toutefois, les développements que nous leur consacrerons ne visent pas à faire ressortir une identité sanaanie commune à l'ensemble des habitants – si tant est qu'elle puisse être distinguée – d'abord parce qu'il faudrait plus qu'un chapitre de thèse pour entreprendre une telle recherche, ensuite parce que les phénomènes actuels d'explosion urbaine et d'éclatement des territoires de vie n'en favorisent pas la lisibilité à l'échelle de l'agglomération. En conséquence, deux angles d'analyse ont été retenus dans ces développements, qui présentent donc le risque de demeurer incomplets dans la description des composantes du ciment identitaire sanaani. L'analyse est en premier lieu construite à partir d'observations micro-scalaires des phénomènes, qui révèlent à qui sait les interpréter une somme d'identités individuelles difficilement traduisibles en une identité collective, et apparaissant « à côté », voire parfois indépendamment de la reconnaissance, plus ou moins partagée, d'une appartenance commune à la ville. En outre, il faut rappeler que le développement de l'urbanisation de Sanaa, son explosion démographique et la fragmentation de son territoire, se sont accompagnés d'une réorganisation de sa centralité, de moult recompositions sociales et, par conséquent, d'une démultiplication constante et d'un re-façonnement proportionnel de ses identités

urbaines. En second lieu, l'analyse privilégie ici la prise en compte de la dimension spatiale de l'identité, soit « l'identification d'un agrégat social (individu, collectif) à des lieux ou à des aires » (Haegel, Lévy, 1998 : 209). Ces angles d'analyse font apparaître de nettes variations dans les rythmes de construction et d'évolution des identités urbaines, qu'il conviendra de décrypter. Ces variations seront principalement saisies à l'aune d'un découpage géographique, grossier mais encore largement signifiant, vieille ville/nouveaux centres/marges urbaines. Il sera justifié dans le second sous-chapitre.

Ces prolégomènes confèrent à cet ultime chapitre un aspect pré-conclusif que nous assumons. En abordant en effet les questions de sociabilité, d'identité et de citadinité[820], nous nous efforçons en effet, d'une certaine manière, de poser un regard plus distancié, mais aussi plus ouvert, sur les structures et les dynamiques urbaines analysées préalablement.

[820] La question de la citadinité est toutefois la moins explorée ici, d'une part par peur d'empiéter sur le domaine de l'anthropologie de l'espace sans maîtriser réellement les démarches et outils de cette discipline, d'autre part parce que les processus de reconfiguration territoriale et de recomposition sociale faisant évoluer l'urbanité en général nous ont plus mobilisé que la dimension proprement actorielle de cette dernière, que serait la citadinité (Lussault, *in* Lévy, Lussault, 2003).

I. Des portes de Sanaa aux nouvelles entrees de la ville : reflexions sur « l'effet porte » et les espaces de sociabilite

Eu égard à la diversité des pratiques qui s'y déploient, à la multiplicité des fonctions et des acteurs présents, à leur fonction de passage entre la vieille ville et la ville moderne, les espaces situés aux portes de ville captent de façon plus marquée que tout autre espace de Sanaa les dynamiques urbaines, lesquelles donnent lieu, par ailleurs, à la rencontre de sociabilités tout à fait singulières.

Nos observations se sont focalisées sur deux séries de lieux. La première regroupe les principales portes de la vieille ville de Sanaa – Bâb al-Yaman au Sud, Bâb Shu'ûb au Nord et Bâb al-Sabâḥ à l'Ouest –, portes qui font sens dans l'espace urbain total, d'abord grâce à leur capacité à se maintenir au centre des lieux urbains sanaanis, ensuite grâce aux pratiques collectives et interactives et à la symbolique qui les caractérisent[821]. La deuxième série de lieux regroupe trois des dix nouveaux centres étudiés – 'Aṣir, Dâr Salm et Madhbaḥ – qui s'affirment aujourd'hui comme les nouvelles entrées de la ville, ou comme les « nouvelles portes » de Sanaa[822]. Reliées par les logiques de développement de la ville de Sanaa et par des caractéristiques communes relatives à ce que nous nommerons ultérieurement « l'effet porte », les portes et les nouvelles entrées de la ville permettent l'observation des processus de formation puis de re-formation de certains liens sociaux. Nous tenterons donc de montrer de quelles manières les portes de la vieille ville demeurent des espaces favorables au déploiement de multiples interactions sociales et d'analyser parallèlement la capacité des nouvelles portes à recréer des espaces-temps de sociabilités, tout en réfléchissant aux correspondances entre ces différents lieux et formes de liens sociaux.

A. Le fonctionnement des espaces de sociabilité aux portes de la vieille ville.

La plupart des anciennes portes de Sanaa ont aujourd'hui disparu sous l'effet des transformations morphologiques de la ville et de l'extension fulgurante de l'urbanisation au cours de ces quarante dernières années. Seules trois d'entre elles ont conservé un sens dans les rapports quotidiens des habitants à leur espace : Bâb al-Yaman, Bâb al-Sabâḥ et

[821] Cf. Ch. 1, I, C.

[822] Ḥadda et Dâris, qui ne sont pas situés sur des axes régionaux ou nationaux importants, ne peuvent pas être considérés comme des entrées de ville *stricto sensu*. Quant à Ḥizyaz et Shamlân, qui se situent respectivement au-delà de Dâr Salm et Madhbaḥ, ils pourraient bien un jour revêtir cette fonction, mais en 2006, ils n'avaient pas encore atteint le stade de développement de ces derniers (cf. Ch. 4).

Bâb Shu'ûb. Le développement de Sanaa a permis à ces trois lieux de conserver de forts indices de centralité[823]. C'est dans leur prolongement que la ville s'est étalée le plus amplement. Mais au-delà de cette considération purement morphologique, la permanence de ces trois lieux s'explique au moins de trois façons. Ils représentent un poids démographique important : les quartiers auxquels ils appartiennent sont à fortes densités de populations et de constructions. Ils se démarquent ensuite par une spectaculaire vitalité économique : des interfaces commerçantes polyvalentes matérialisant une rupture de charge[824] s'y sont constituées, et un processus de « soukalisation » s'est engagé, accélérant ainsi l'augmentation des fréquentations. Enfin, la force symbolique des portes de Sanaa n'a fait que s'accentuer, avec la restauration de Bâb al-Yaman et les projets embryonnaires de reconstruction des autres édifices. Signes d'une identité urbaine héritée et d'une pertinence culturelle et patrimoniale, les portes, et en particulier Bâb al-Yaman, détiennent une place de choix dans les représentations et les mémoires des citadins, comme nous avons pu l'observer[825].

L'analyse précise des trois principaux « espaces portiers »[826] permet de faire émerger certaines caractéristiques particulières à la configuration de ces lieux : hétérogénéité des composantes paysagères, porosité des frontières entre la sphère privée des habitations et la sphère publique du souk, coexistence de diverses activités, etc. La structuration sociale de ces espaces dépend étroitement de ces configurations et ne peut s'analyser indépendamment de ce que l'on pourrait nommer un certain « effet porte ». Ses principaux facteurs sont l'interpénétration des espaces *intra* et *extra muros* et la densification du processus de « soukalisation ». Analysons-les dans le détail.

On peut tout d'abord constater que les pratiques spatiales tendent effectivement à abolir de plus en plus l'opposition entre le « dedans » de l'*intra muros* et le « dehors » de l'*extra muros*. Si l'impression de limite que donnent les portes de la ville semble perdurer dans quelques représentations[827], elle n'est plus vraiment un obstacle pour le développement des activités économiques. Assurant dans la plupart des cas le réapprovisionnement des boutiques, des centaines de véhicules pénètrent chaque jour à

---

[823] Cf. Ch. 1, I, C, 3.

[824] L'apparition de ruptures de charge aux portes de Sanaa est due au fait que ces espaces continuent à représenter un accès vers une trame résidentielle et soukière de voies très étroites (ruelles, impasses) dans lesquelles les véhicules circulent très difficilement. De même, la structure du commerce de détail du souk de la vieille ville, toujours très actif (plus de 2 000 unités commerçantes sur un noyau assez ramassé d'une ou deux centaines d'hectares), impose une rupture de charge dans le transport de marchandises entre les entrepôts des périphéries et les étals des échoppes.

[825] Cf. Ch. 1, I, B, 2.

[826] Cf. Ch. 1, I, C, 3.

[827] Pour certains habitants de Sanaa, la barrière existe toujours, entre un ensemble urbain traditionnel empreint d'histoire et de culture urbaine et une zone plus vaste, dominée par les aspects modernes (cf. Ch. 1, I, B).

Bâb al-Yaman et à Bâb Shu'ûb, chargés de produits importés, qui viennent perturber la vie commerçante et artisanale traditionnelle. F. Mermier (1989b : 158) a constaté, dans les années 1980, ces « intrusions » dans le souk des forgerons qui « sabordèrent les activités productives ou rendirent les artisans dépendant de quelques fournisseurs. (...) Un esprit de concurrence inconnu jusqu'alors se développa à la suite du bouleversement des pratiques professionnelles ». Au sein des espaces portiers coexistent dorénavant des productions artisanales et des pratiques mercantilistes. Or, nous admettons aujourd'hui qu'il résulte parfois de cette bivalence économique une multiplication des échanges entre les commerçants et les clients des souks. De cette configuration spécifique naissent donc des formes de sociabilité inédites qui s'inscrivent pour la plupart dans le rapprochement physique des activités commerçantes issues de l'extension soukière d'un côté et de l'économie « capitaliste » de l'autre. À l'extérieur de Bâb al-Yaman, par exemple, des percées piétonnières sont récemment apparues entre la rue al-Zubayrî et la gare routière du quartier. Ces percées ont été investies par des artisans-fabricants de *jambiyya* ayant quitté le souk de la vieille ville par manque de place, rapidement rejoints par des vendeurs de ceintures en cuir *made in Taïwan*. Leur collaboration – les artisans conseillent les importateurs sur le choix des coloris des ceintures par exemple – en vue d'une harmonisation « moderne » avec le style vestimentaire sanaani, a généré une nouvelle solidarité commerçante micro-territorialisée née de l'interaction entre ces deux systèmes de production-distribution. Cette forme d'interaction, qui mélange valeurs de culture internationale et héritages yéménites[828], repérée également dans certains espaces commerçants des nouveaux centres, bénéficie de la plus grande visibilité sur ces espaces transitoires, pas tout à fait anciens ni tout à fait nouveaux, mais extrêmement composites.

On retrouve aussi à Bâb Shu'ûb ce phénomène d'éléments du « dehors » venus modifier l'organisation du « dedans ». Quarante ouvriers sont ainsi postés toute la journée dans et autour du petit square aménagé à quelques mètres de l'emplacement de l'ancienne porte, dans l'attente d'un travail journalier (peinture, maçonnerie, couverture, plomberie, électricité, etc.). Ils incarnent l'émigration d'une population rurale, venue des provinces environnantes ou rapatriée d'Arabie Saoudite pendant la guerre du Golfe[829]. Ils ont choisi cet espace pour son rôle de carrefour et en ont fait un lieu reconnu à l'échelle locale pour son potentiel ouvrier. Leur installation à Bâb Shu'ûb n'est pas sans générer quelques rapports conflictuels : les bijoutiers et orfèvres, installés ici pour capter les clients potentiels avant leur pénétration au cœur du souk principal de la vieille ville,

[828] B. Hourcade (2004 : 526) qualifie de « nouvelle ethnie urbaine » les classes moyennes téhéranaises pour qui « les connaissances scientifiques et la culture internationale occupent dans leurs valeurs une place plus grande que les héritages nationaux et islamiques qui, pour autant, ne sont pas reniés ». L'exemple des marchands des percées piétonnières de Bâb al-Yaman peut symboliser l'arrivée de ce phénomène au Yémen.
[829] Ch. 2, I.

revendiquent une ancienneté territoriale et accusent ainsi les ouvriers de « *nuire à* [leur] *image* ». « *Ce n'est pas votre quartier ! Ce n'est même pas votre ville !* », leur a lancé l'un d'eux. Les bijoutiers et orfèvres se tiennent pour garants de l'« esprit des lieux » et ne semblent pas prêts à « échanger » avec les ouvriers. Les ouvriers, quant à eux, évoluent quotidiennement sur un territoire qu'ils s'approprient dans la lutte et revendiquent dans le conflit, charriant dans leur sillage cette frustration identitaire imposée qui les incite à la communautarisation plutôt qu'à l'intégration. Mais, en dépit de cette rivalité, les ouvriers ont su exploiter les possibilités d'un square jusqu'à présent négligé par la population locale, et y construire des sociabilités remarquables. Les après-midi, l'heure ne semble en effet pas tant à la quête d'un emploi qu'à la consommation du *qât*, dans les recoins plus ombragés et plus confortables du petit square.

La deuxième caractéristique du « phénomène de porte » est la soukalisation, processus à partir duquel se déploient fortement les sociabilités. La soukalisation semble en effet être à l'origine d'une dynamique commerçante renouvelée, impliquant à la fois de nouveaux acteurs et de nouveaux rapports sociaux. Phénomène socio-spatial donc, la soukalisation a marqué Sanaa au long de ces quinze dernières années, et n'a pas non plus épargné les médinas marocaines et tunisiennes (Gdoura, 1982). Le rayonnement des espaces portiers s'est alors accru en raison de l'accélération de ce processus grâce aux migrations vers Sanaa ayant généré la création de milliers d'emplois. Caractérisée par l'adaptation des formes commerciales aux espaces interstitiels de la ville, entre les boutiques emmurées des rues et le commerce au sol, la soukalisation donne lieu à l'aménagement de « doigts soukalisés » à proximité des souks traditionnels. À Bâb al-Yaman, par exemple, la plateforme extérieure créée par le déplacement des terminus de minibus a donné naissance à ces « doigts », creusés à plusieurs niveaux de l'avenue al-Zubayrî et investis par les fabricants de *jambiyya*[830]. Ce processus s'accompagne donc de l'affirmation générale des espaces portiers dans la ville et devient un support à la formation de nouvelles formes d'utilisation/exploitation collective de l'espace.

Parmi ces nouvelles formes, l'appropriation des petits carrefours est la plus frappante. Choisies en fonction de la multiplication des potentialités de passage de diverses clientèles, au croisement de deux ou de plusieurs voies ou ruelles, ces vitrines singulières sont exploitées soit par des structures de vente temporaires tenues par de jeunes garçons qui disposent cigarettes et confiseries sur des brouettes ou des cartons, soit par des structures pérennes (avancées des façades, suspension de bâches, etc.). On assiste donc à une « personnalisation de l'espace » (Delage, 2004), matérialisée physiquement (aménagement des trottoirs) ou humainement (présence continuelle de petits groupes d'individus). Sous l'effet de ce processus, la plupart des angles de rues, y compris ceux *a*

[830] Cf. *Supra*.

priori éloignés des espaces soukiers traditionnels, acquièrent un rôle d'espace de sociabilités générées par la proximité. Il est fréquent d'assister à des scènes entre petits groupes de commerçants et de résidents, scènes d'habitude réservées aux espaces privés des maisons et plus particulièrement au *mafraj* : les séances de *qât* (*maqyal*), mais également les repas ou les temps de repos, activités qui accréditent l'idée de la porosité des espaces domestiques et communs, démontrent un rapport familier à l'espace et une certaine déprivatisation manifeste de la vie sociale[831]. Les microcarrefours sont ainsi rapidement personnalisés par un aménagement élaboré des commerces au sol (parasols, coussins, tapis) : il s'agit de rendre confortables les structures de vente pour accueillir clients, collègues et amis. Pendant les fêtes, des décorations et des éclairages viennent ornementer ces structures et les propriétaires n'hésitent pas à y passer la nuit. Ils sont à l'origine, à ces moments de l'année, d'une sociabilité nocturne qui mêle séances de *qât* et conversations animées[832].

L'architecture traditionnelle offre par ailleurs de nombreuses possibilités d'utilisations commerçantes, comme en témoignent les pièces des rez-de-chaussée régulièrement transformées en échoppes. On assiste à un cas unique de télescopage boutique/étage habité qui remet en cause la frontière traditionnelle entre espace commerçant-public et espace résidentiel-privé, qui ne se résume plus ici qu'à un simple escalier. La soukalisation renforce l'interpénétration des deux sphères, voire la domination de l'une sur l'autre. Ce phénomène est éminemment plus présent aux portes de la ville, interfaces entre une surface densément urbanisée et les voies d'accès à des produits importés provenant de l'extérieur. La soukalisation donne aux espaces portiers un sens incontournable dans la ville en tant que lieux de la concentration humaine et commerçante et espaces de passage, dont les potentialités semblent illimitées.

Les espaces portiers de la vieille ville de Sanaa donnent finalement l'impression d'une extrême concentration des sociabilités issues de ces diverses interpénétrations et des formes de soukalisation, impression confortée par la singulière compacité de faits à observer. Ils n'ont pourtant plus le monopole de ce type d'interactions sociales. D'autres lieux les relaient aujourd'hui et présentent des structures/dispositifs socio-spatiaux assez comparables.

---

[831] Phénomène également constaté par A. Arrif (1997) dans deux quartiers de Casablanca. Cet auteur évoque encore l'extrême porosité des territoires domestiques et publics, en s'appuyant sur les cas des ruelles des quartiers, territoires féminins par excellence, espaces semi-privés pourrait-on donc dire.

[832] Sur ce point, nous nous permettons de renvoyer à notre tout premier article, publié dans les *Chroniques yéménites* en 2004 (Stadnicki, 2004b).

B. Continuité et changement des pratiques aux nouvelles entrées de Sanaa

Situées grossièrement dans le prolongement des trois portes principales de la vieille ville, les trois nouvelles entrées de Sanaa – ʻAṣir, Dâr Salm et Madhbaḥ – peuvent-elles être vues comme des relais ou des rappels des premières ? Il s'agit là d'espaces de transition entre la ville dense et les espaces à urbanisation plus diffuse, les centralités « élémentaires » plus éloignées, voire les campagnes environnantes, comme le sont les portes de la vieille ville, entre le vieux Sanaa et les extensions « modernes » et péricentrales. Cette comparaison empirique peut même nous amener à penser que si l'organisation de ces trois espaces rappelle si bien celle des portes du vieux Sanaa, c'est qu'elle témoigne assez clairement d'un accès à la ville, un sens qu'auraient peut-être perdu les portes originelles depuis l'extension de l'urbanisation.

Activités diversifiées, populations de passage, fréquentation constante, services liés à la rupture de charge, etc. Tout ceci sur des espaces resserrés et bien circonscrits : on repère là, grâce aussi à la typologie établie dans notre quatrième chapitre, des caractéristiques connues, déjà observées à partir des espaces portiers de la vieille ville[833]. Les modes d'inscription des sociabilités dépendent donc étroitement de cette configuration socio-spatiale ; ils ne lui sont pas exclusifs mais plutôt spécifiques. Inscrites essentiellement au travers des souks et des marchés au *qât*, mais aussi sur des territoires ayant d'autres fonctions, ces sociabilités sont tantôt celles des pratiques citadines traditionnelles reproduites hors les murs, tantôt celles des pratiques diversifiées sous l'effet de l'augmentation des références étrangères[834].

1. Les sociabilités liées au souk

Nous avons observé que les nouveaux centres étaient le large théâtre de la reproduction de dispositifs spatiaux caractéristiques du fait urbain sanaani « traditionnel ». Les souks et les marchés au *qât*, territoires où se développent l'essentiel

[833] P. Sansot (1996, 2004 : 124), au cours de ses tribulations urbaines, semble également avoir identifié une circulation de la figure de la porte dans l'espace : « Nous croyons que les gares remplacent ou plutôt remplacèrent d'une façon efficace ces portes depuis longtemps disparues (…). Il est évident que nous ne chercherons pas une similitude de détails mais une homologie, une égalité en privilèges et en fonctions ».

[834] N. Beyhum et J.-C. David (1997 : 196) reviennent sur les changements qui ont trait à la place des espaces publics dans les villes du Moyen-Orient : « Des lieux de côtoiement (…), de reconnaissance et d'échange, existent, qui fonctionnent suivant des modalités précises, dans les espaces centraux du commerce et des services, les souks anciens et leurs formes modernes, et surtout les nouveaux espaces de loisirs centraux ou périphériques, jardins, parcs, places publiques, les boulevards extérieurs, lieux de promenade du vendredi et du dimanche, dont la mise en place a entraîné la création de nouvelles pratiques souvent dérivées des anciennes ».

des sociabilités, ont ainsi largement leur place en périphérie de Sanaa[835]. Le déplacement des populations du centre-ville vers la périphérie a joué un rôle important dans le maintien de ces espaces-clés de la vie sociale, tout comme la place laissée aux initiatives privées dans la production urbaine[836]. Ainsi, les souks de Ḥaṣaba et de Madhbaḥ présentent certaines caractéristiques de Sûq al-Milḥ, de l'organisation de la trame viaire à la spécialisation des activités. Mais, derrière cette apparente parenté, comment s'inscrivent les sociabilités dans les souks des nouveaux centres ? Quels changements supportent-elles par rapport à ce que l'on a observé aux portes de la vieille ville ?

À Dâr Salm, l'équipement soukier ne s'étend guère au-delà de deux cents mètres vers chacune des quatre directions du vaste rond-point situé en plein centre du quartier. On y note déjà la présence d'éléments relatifs à la soukalisation : subdivision du souk en contre-allées et allées parallèles, multiplication de restaurants et de gargotes pour les commerçants du souk, phénomènes d'alignement soukier (par exemple, regroupement de cinq cordonniers sur dix mètres), développement du commerce informel (au sol et dans les coffres des voitures), appropriation des microcarrefours, etc. *Dâr Salm sûq*, *Dâr Salm sûq al-qât* et *Sûq al-Khawlâni* favorisent par ailleurs les possibilités de rencontre, entre gens du quartier qui s'y retrouvent quotidiennement, gens de même provenance géographique[837] et voyageurs qui y font leur premier arrêt avant de quitter (ou d'arriver dans) la ville. L'éloignement de ces souks du tissu résidentiel – les habitations se construisent à grande vitesse et s'étalent en tache d'huile dans la direction occidentale et non dans la zone directe d'implantation des souks – a des conséquences plurielles en termes de sociabilités : les conversations, qui ne sont donc pas toutes limitées à la vie de quartier ou aux relations de voisinage, s'étendent longuement dans le temps et sont teintées de récits de vie et de questionnements précis sur les individus[838] ; les fréquentations des restaurants et des gargotes sont répétées et quasi obligées et, enfin, les différents lieux du souk sont davantage, pour certains des usagers, territoires quotidiens que simples espaces à la croisée des allées et venues entre la maison et la rue. C'est également ce que révèlent les modes d'appropriation de l'espace. Ces derniers ne se

[835] Il est entendu que la reproduction de ces structures économiques et sociales n'implique pas forcément une réplique à l'identique des sociabilités et des constructions identitaires, comme le rappelle F. Mermier (2005 : 93) : « Le souk en exportant des modèles de négoce et de sociabilité hors de son périmètre d'origine, participe de l'élaboration d'une nouvelle urbanité qui, elle-même, reconfigure la valeur symbolique de ses espaces et de ses pratiques ». Nous parlerons donc simplement ici, afin de dissiper toute équivoque, de permanence des sociabilités liées au souk, ce qui ne nous empêchera pas d'observer des différences dans les modes d'inscription des sociabilités dans les souks des nouveaux centres et dans ceux des espaces plus anciens.

[836] Cf. Ch. 6, I, A & Ch. 5, II.

[837] De nombreux marchands et clients des souks de Dâr Salm sont originaires de la province de Khawlân et ne vivent pas à Sanaa.

[838] « *Que fais-tu là ?* », « *D'où viens-tu ?* », « *Que fais-tu ensuite ?* », etc. Les questions qui touchent à la vie privée sont régulièrement posées par les marchands à leurs clients.

traduisent pas exclusivement par des usages momentanés ne laissant pas ou peu de traces physiques, ce qui a habituellement cours dans les espaces non privés des villes du Monde arabe (Navez-Bouchanine, 1996). Ils indiquent au contraire que les usagers semblent éprouver le sentiment d'être « à leur place » : nombre d'étals et d'échoppes des souks font en effet l'objet de transformations structurelles permettant aux individus de s'établir physiquement en leur sein et d'y mener conversations et consommation de *qât*, etc. (déroulage de tapis ; apport de plusieurs chaises, tabourets, coussins ; parasol destiné uniquement à protéger du soleil, etc.). Un pharmacien de la rue principale ferme ainsi son magasin tous les jours à treize heures. Il achète deux bottes de *qât* au marché qui se trouve en face de sa propre boutique, de l'autre côté du rond-point et rejoint l'un de ses cousins, marchand d'épices à *Dâr Salm sûq*, qui l'attend alors, déjà installé sur les éléments de sa structure commerciale à laquelle il confère plus une allure de salon privatif que de commerce à proprement parler.

La transformation des espaces marchands des nouvelles portes, de simples services aux voyageurs en souks à part entière, dotés de structures témoignant de l'appropriation régulière de l'espace, a donc été la première étape du processus de formation des sociabilités liées au négoce dans ces espaces périphériques. 'Aṣir, Dâr Salm et Madhbaḥ ne sont plus seulement des lieux par lesquels on passe, mais ils constituent des finalités dans les parcours urbains, des lieux où l'on s'arrête et où l'on construit du lien dans la durée. Ces souks acquièrent, dans les représentations collectives des Sanaanis, des spécificités : qualité supérieure des fruits de Madhbaḥ, bon rapport qualité/prix du *qât* de 'Aṣir, etc.[839] Ces spécificités font d'abord la renommée de ces lieux à l'échelle de la ville et donnent ensuite naissance à des lieux de rencontres idoines – deuxième étape du processus de formation des sociabilités. Il s'agit par exemple des échoppes spécialisées en jus de fruits de Madhbaḥ, dans lesquelles l'affluence est constante. Ces échoppes sont à la fois des lieux de rendez-vous entre usagers du quartier mais aussi des lieux où le rituel de la consommation d'un jus de fruit – *mushakkal* ou *lîm* –, avant ou après avoir effectué des achats au souk, est particulièrement bien marqué. Il est enfin une troisième étape dans ce processus. Elle correspond à l'apparition d'un « étagement supplémentaire », composé de marchands ambulants et de vendeurs au sol au contact direct de la rue. Ils constituent une interface entre la rue et les commerces emmurés, un niveau supplémentaire d'occupation collective de l'espace. Ces commerces au sol se transforment ici aussi en véritables structures de vente, dotées de parasols et de coussins, accroissant ainsi les possibilités de rencontres. L'usage des emplacements interstitiels semble, de manière

[839] Nous ne comptons plus les témoignages de gens vantant les vertus du *qât* que l'on trouve au souk de 'Aṣir, ou encore la qualité des mangues que l'on peut se procurer au souk de Madhbaḥ, des témoignages partagés par l'ensemble de la hiérarchie sociale. Certains font parfois des détours considérables dans leurs parcours urbains pour se procurer ces produits.

générale, intensifier le lien social, comme l'ont bien montré certains chercheurs, notamment à partir de travaux effectués sur des rues ou des places en Europe (Toussaint, Zimmermann, 2001 ; Leménorel, 1997).

Les marchés au *qât* des nouveaux centres, autres lieux importants d'inscription des sociabilités, sont des territoires quotidiens par excellence, à la fois points de départ de la formation des échanges sociaux et repères dans la ville. Notons que la densification du bâti autour des portes de la vieille ville a réduit les marchés au *qât* des quartiers centraux à des petits points de vente bien circonscrits dans l'espace, notamment à Bâb al-Sabâḥ, où seuls quelques marchands demeurent. Aux autres espaces portiers, le commerce du *qât* s'effectue généralement dans des échoppes assez peu différenciables des autres établissements soukiers[840]. Le *qât* est un temps fort de la vie quotidienne des Sanaanis. Une attention particulière est portée tant dans le choix des feuilles à mastiquer que dans le marchandage, pour un acte long et de plus en plus ritualisé qui marque réellement – et sensiblement plus qu'*al-Ẓuhr*, la prière de midi – la fin de la première moitié de la journée[841]. Les marchés au *qât* marquent la limite extérieure des nouvelles portes de Sanaa : « À suivre le fil de ses [le commerce du *qât*] localisations, on pourrait retracer l'évolution des limites physiques et symboliques de la ville par rapport à son environnement rural » (Mermier, 2001 : 27). Les souks au *qât* de Dâr Salm, 'Aṣir et Madhbaḥ sont ainsi situés légèrement en retrait du souk général. Ils sont tous trois des « souks à chaland global », selon l'expression de V. Martignon (2001), c'est-à-dire qu'ils sont suffisamment importants pour étendre leur aire d'attraction hors du quartier dans lequel ils sont situés. Ces marchés sont aménagés à la manière des *mafraj* traditionnels des maisons sanaanies (petites séparations en béton recouvertes de coussins qui offrent aux marchands une position confortable pour mastiquer tout en continuant à vendre) et utilisés comme tels, illustrant à nouveau la « déprivatisation » des pratiques sociales[842]. Le « phénomène de porte » assure aux usagers non seulement une proximité avec un souk important continuellement ravitaillé, mais surtout la présence d'une foule massive et hétérogène de marchands et consommateurs dans laquelle il est tout autant possible de se fondre anonymement que de retrouver ses partenaires habituels de séance de *qât*. Un utilisateur du marché au *qât* de Madhbaḥ fait état de l'inépuisable champ de sociabilités qui s'offre à lui chaque jour : *« J'aime le marché au qât de Madhbaḥ plus que tous les autres*

[840] Seul le quartier central d'al-Qâ' a conservé un souk au *qât* de l'importance de ceux qui se situent en périphérie.

[841] « À Sanaa, le rituel du *qât* régit, pour une large part, les rythmes de la ville. Il s'intercale au temps de la prière parfois pour s'y conjuguer et souvent pour s'y opposer. A l'injonction réitérée cinq fois par jour depuis les haut-parleurs de la Grande Mosquée et qui se répercute ensuite de minaret en minaret, répond l'invitation muette d'un rituel de sociabilité qui organise, par sa force d'attractivité sociale, sa récurrence souvent quotidienne et le point d'orgue du vendredi, les polarités spatiales et temporelles de la population urbaine. » (Mermier, 2001 : 23).

[842] Cf. Fig. 119, p. 505.

endroits de Sanaa. Pas seulement pour le qât ! Mais parce que j'y rencontre tous les gens que je fréquente. Si je veux réunir toutes les personnes que j'apprécie, il suffit que j'aille au marché au qât, j'y trouverai des membres de ma famille, des amis, des gens avec qui discuter et partager du qât ».

Figure 119 : Souk au *qât* de Madhbaḥ

2. Les gargotes, les gares routières, les édicules et autres « petits équipements » comme espaces d'interaction et territoires quotidiens

En dehors des échanges soukiers et du temps du *qât*, d'autres interactions sociales, moments de brève socialisation entre gens de passage ou moments d'exposition d'une population plus « ancrée », prennent forme sur les espaces des nouvelles portes de Sanaa, dans des lieux spécifiques.

Nous avons déjà pu souligner le rôle majeur exercé par les acteurs du système de transport dans l'affirmation des trois nouvelles portes de Sanaa et, plus globalement, de l'ensemble des nouveaux centres en périphérie[843]. Ce rôle est complété par leur importance en tant que terminal de lignes intra-urbaines. Tous ou presque assurent un trafic horaire régulier, de « nouvelle porte à *bâb* », en direction de Bâb al-Yaman pour Dâr Salm, de Bâb Shu'ûb pour Madhbaḥ et de la place al-Taḥrîr (et donc, Bâb al-Sabâḥ) pour 'Aṣir[844]. Mais, au-delà du rôle d'« orientateur » de flux vers les nouveaux centres, le transport, en se développant, est également producteur de nouveaux lieux de sociabilité. Il est ainsi déterminant autant pour la fonction économique que sociale de la centralité. Ce qui nous a le plus interpellé au niveau des gares routières des trois « nouvelles porte » est le temps d'attente entre deux départs de minibus, soit parce que le remplissage des *dabbâb* se fait au « compte-gouttes » (Dâr Salm), soit au contraire parce qu'il y a un décalage entre la fréquence des arrivées et celle des départs : à 'Aṣir, par exemple, un minibus arrive toutes les cinq minutes tandis qu'il en repart un tous les quarts d'heure seulement. La foule s'amasse alors au point de terminus. Les échanges naissent de cette attente entre deux bus ou de l'attente dans un bus. Les dialogues et les conversations amorcés en attendant le bus se poursuivent à l'intérieur même de l'habitacle. La scène se déroule à 'Aṣir : deux hommes engagent une conversation autour de la qualité du *qât*, laquelle aurait été altérée par la sécheresse printanière. Ils comparent les bottes qu'ils ont eux-mêmes achetées au marché. Lorsque le minibus arrive, ils s'assoient l'un en face de l'autre, poursuivent la discussion et s'échangent même quelques branchages de leur *qât* respectif. L'aménagement intérieur des *dabbâb* (deux banquettes face à face, petite lumière tamisée, décorations souvent très sophistiquées, etc.) favorise souvent l'échange et la promiscuité. Les minibus deviennent dans ce cas des lieux (mobiles) de prolongation spatio-temporelle de sociabilités entamées plus tôt, au marché, dans la rue, etc. Les stations de *dabbâb* font partie, avec les souks, des sous-espaces ayant la plus forte densité de population des nouvelles portes. Elles font de plus appel à d'autres éléments générant indirectement d'autres types d'échanges initiés par les commerçants et les cafetiers qui veulent également profiter de cette foule en attente en lui proposant des services adaptés.

[843] Cf. Ch. 5, II, B, 1.
[844] Cf. Ch. 4, II.

L'aménagement de l'espace des nouvelles portes de Sanaa se singularise également par l'existence de trottoirs, majoritairement absents *intra muros*. Ils favorisent l'appropriation de l'espace et se transforment petit à petit en territoires de vie sociale, grâce en particulier à l'émergence des cafés et, surtout, élément plus rare, à l'apparition de terrasses. Ce phénomène récent doit son existence à la diffusion croissante de la culture égyptienne et de ses modèles, mais il est également le résultat d'une évolution du rapport de l'individu à son espace, induite, pour le cas des nouvelles portes, par l'éloignement des espaces de vie de l'habitat résidentiel et donc de l'espace privé. Les terrasses les plus imposantes se trouvent à 'Aṣir, là où les trottoirs, il est vrai, sont les plus larges : on compte environ quatre à cinq tables et dix à douze chaises en moyenne par café. Cependant, le record du nombre de cafés revient à Madhbaḥ, avec seize emplacements en 2006, situés entre la gare routière et le marché au *qât*[845]. Les chaises des terrasses disposées en cercle autour des tables regroupées entre elles renforcent les possibilités de discussions et les éventualités de partage des consommations entre commerçants du souk, résidents des quartiers voisins et voyageurs. Les gargotes ne sont pas absentes des espaces portiers de la vieille ville, mais, adaptées au tissu architectural, elles se présentent sous la forme de *bûfiyya*, minuscules établissements dans lesquels on sert thé, jus et sandwichs, composés de quelques tabourets sur lesquels hommes et femmes ne peuvent pas trop s'attarder, bousculés par les clients en attente de leur commande, à emporter le plus souvent. Aux « nouvelles portes », on assiste en réalité à la mutation progressive du concept de *bûfiyya* en café[846]. L'apparition des terrasses en atteste, bien sûr, de même que l'émergence d'une « esthétique de café » (décor et mobilier spécifique, ambiance lumineuse et musicale sophistiquée, etc.), comme l'a également constaté J.-C. Depaule (2007) dans son étude sur l'apparition des cafés du Caire au XVI[ème] siècle. La comparaison entre Le Caire et Sanaa s'arrête là, étant donné qu'il semble encore difficile de parler d'une « culture du café » au Yémen, dans la mesure où la consommation du café comme boisson a presque disparu des habitudes yéménites et où la consommation du *qât* concentre encore l'essentiel des sociabilités et surdétermine toutes les temporalités du quotidien. Au Caire, les cafés sont par ailleurs très tôt devenus des annexes des lieux de travail, des endroits où peuvent s'exercer des activités professionnelles, voire même des lieux d'émergence de contre-pouvoir ou de conjuration de la violence (*op. cit.*)[847]. On ne peut pas encore en dire autant pour Sanaa. Il n'est toutefois pas à exclure que les cafés y prennent de plus en plus

[845] Cf. Fig. 120, p. 508.

[846] Le café est un observatoire privilégié des sociétés urbaines. M. Eleb (2004 : 13), auteur d'un bel ouvrage sur la société des cafés à Los Angeles, écrit : « À Los Angeles, comme ailleurs, le café peut faire office de lieu d'observation où les formes et les évolutions de la sociabilité de groupes (…) peuvent se percevoir par le biais des pratiques individuelles de fréquentation, d'appropriation, de consommation, de revendication d'identité, d'imitation de nouvelles pratiques ».

[847] G. Capron (1997) fait une analyse similaire dans un article qu'elle a consacré aux cafés de Buenos Aires.

d'importance. Ils sont d'ores et déjà des lieux d'inscription de sociabilités évolutives. Certaines pratiques se révèlent ainsi être de véritables moyens de se construire une identité, dans une ville qui semble répétitive et où l'anonymat augmente à la vitesse de l'étalement. C'est en tout cas ce qu'indiquent les nouveaux modes de consommation de certains clients des cafés de Madhbaḥ. L'un d'entre eux, attablé à un café situé à l'entrée du souk principal, nous dit ceci : *« J'aime bien venir ici. J'habite à côté mais je viens deux ou trois heures par jour, boire du thé et regarder la télévision. Je croise sans arrêt des connaissances. Parfois nous jouons aux dames. Si ce café déménage, je déménage avec lui »*. Nous sommes ici tenté de rejoindre M. Eleb (2004 : 15), qui dit à propos de Los Angeles – une ville elle-même assez peu comparable à celle de Sanaa, si ce n'est peut-être en fonction de la dimension « répétitive » de sa fabrication, sur laquelle nous reviendrons pour le cas de Sanaa – : « La situation est donc en mouvement, la ville est en voie de réurbanisation et les transformations, qui semblent au début minuscules quand il s'agit seulement de l'installation d'un nouveau café, visent à proposer aussi une autre urbanité ». G. Capron (1997 : 48) écrit quant à elle que « l'évolution des formes spatiales et des formes de sociabilité des cafés reflète celle de la société ». La mutation de la *bûfiyya* en café « à l'orientale » mais aussi l'émergence des cafés-restaurants mixtes[848] sont, selon cette thèse, fortement significatifs de l'évolution de la société sanaanie.

Figure 120 : Terrasses, *bûfiyya* et cafés à 'Aṣir

[848] Cf. Ch. 6, II, C.

Enfin, du point de vue des sociabilités, certaines formes aménagées, équipements dont nous avons soulevé le caractère emblématique – rond-point, autopont, carrefour esthétisé, etc.[849] –, semblent revêtir les mêmes attributs que les *raḥba*[850] des espaces portiers de la vieille ville. Deux types de pratiques nous autorisent en effet la comparaison : la territorialisation de ces aménagements par les ouvriers et leur appropriation par une population d'observateurs du « spectacle urbain ». On peut en effet relever, dans un premier temps, qu'il se produit sur le rond-point de Dâr Salm le même phénomène que sur la placette de Bâb Shu'ûb, à savoir le regroupement d'une quarantaine d'ouvriers postés au centre du rond-point de manière très visible, munis de l'outil qui définit leurs compétences (pinceau, truelle, sceau de plâtrier, etc.). Dans l'attente du passage de constructeurs ou de particuliers susceptibles de recourir à leurs services journaliers, les ouvriers se livrent à des pratiques on ne peut plus variées – consommation du *qât*, partage d'un repas, pratique de la sieste –, qui définissent les contours d'un véritable territoire que ces derniers ont su s'approprier dès la construction du rond-point géant[851]. On remarque, dans un second temps, que certains équipements semblent être propices à une pratique collective que nous nommerons « contemplative ». Il est assez fréquent en effet qu'un groupe d'observateurs se constitue sur certains aménagements/équipements tels que les ponts piétonniers, les autoponts, les ronds-points, etc., qui trouent l'espace des nouveaux centres en périphérie. Ces lieux, choisis par les usagers pour leur centralité dans l'espace, sont alors mués en postes d'observation du « spectacle de la rue » (Gilloire, 2002), où l'interaction compte finalement moins que la force d'un groupe qui se livre à la même activité au même moment. Bien plus qu'à la formation de sociabilités, c'est à la formation d'un « vivre ensemble »[852] que l'on assiste sur ces micro-territoires de la vie sociale, dont les quartiers centraux et plus spécifiquement anciens ont longtemps été des « scènes » de prédilection, comme le faisait par exemple remarquer M. Martin-Hilali (*in* Berriane, 1988 : 209) à propos du vieux centre de Tanger : « On regarde peu le contenu des magasins, mais on observe 'l'autre' sans se lasser de cette pratique répétitive et quasi rituelle dans l'espoir d'une rencontre, d'un rendez-vous ou tout simplement pour le spectacle que constitue le passage de cette foule bigarrée ».

[849] Cf. Ch. 6, III, B.

[850] Cf. Ch. 1, I, C, 3.

[851] Cf. Fig. 51, p. 279.

[852] Au sens d'A. Cauquelin (1982 : 175), c'est-à-dire un espace qui « trace le cercle des convivialités où les hommes se rassemblent ».

3. Démultiplication des modes d'inscription des sociabilités à travers les commerces et les nouveaux espaces de loisir : vers des espaces publics modernes[853] *?*

Peut-on expliquer la re-formation d'espaces de sociabilités aux nouvelles entrées de la ville, toutes nuances apportées par rapport à la structure qu'ils revêtent dans les espaces centraux, uniquement par la reproduction d'un certain « effet porte » et donc par le glissement de structures sociales urbaines – souks, gares routières, cafés, etc. – du centre vers la périphérie ? L'explication serait vraisemblablement un peu courte. Toute la particularité des sociabilités dans les nouveaux centres de Sanaa est d'être traversée par un processus de renouvellement important, sous l'effet de l'apparition de nouveaux lieux de la pratique sociale, directement inspirés des sociétés occidentales. Parmi les lieux qui cristallisent ces pratiques, nous pouvons évidemment mentionner les grandes galeries commerçantes, de plus en plus nombreuses à Sanaa, mais aussi les parcs de loisir, dont nous avons une parfaite illustration avec celui des hauts de 'Aṣir[854].

Catalyseur de populations apparemment différenciées, du simple riverain baguenaudant aux jeunesses urbaines fortunées[855], ce parc est un espace de rencontre de plus en plus quotidien. Il semble se constituer en espace de liberté, attirant notamment des pratiques de l'intime qui n'ont pas d'autres endroits à Sanaa (en dehors des autres parcs de la ville) pour se déployer. Nous ne pourrons oublier le souvenir de ces deux jeunes hommes pénétrant main dans la main, selon la tradition yéménite, dans le parc. Quelques instants plus tard, deux jeunes femmes les rejoignent, sur un banc savamment dissimulé derrière un buisson touffu situé à l'une des extrémités du parc. Les jeunes couples « non officiels », auxquels les codes sociaux empêchent de déambuler dans la rue, s'étaient probablement donné rendez-vous par téléphone portable. Sur le banc du parc, les voiles se sont levés et les langues se sont déliées. Étant pour notre part situé sur un banc discret situé en face des jeunes gens, nous avons même assisté à un rapide échange de baiser entre deux des protagonistes. Car le temps de ces quelques heures passées au parc, il s'agissait bien de couples. Si ces pratiques « clandestines », ou du moins plutôt réprouvées par la morale, constituent un domaine important de sociabilité spécifique aux parcs, elles n'ont pas le monopole des sociabilités des espaces de verdure sanaanis. Le parc

[853] Nous admettons ici, avec J. Monnet (1997 : 74) notamment, une « définition pratique, visible dans les comportements et les représentations, qui permet que la fréquentation (et non seulement la possession) donne un caractère privé ou public à l'espace ». Sans cela, un centre commercial ou un parc de loisir seraient indubitablement considérés comme des espaces privés.

[854] Cf. Fig. 121, p. 511.

[855] Cette catégorie sociale demeure toutefois minoritaire, préférant largement se replier sur la sphère privée ou, éventuellement, sur les centres commerciaux modernes, comme l'a également observé T. Harroud (2006) à Rabat. Il considère en effet ces derniers comme des « espaces ressource » pour les usagers qui les pratiquent, lesquels semblent compétents pour transformer la fréquentation de ces espaces en une « expérience profitable et plurielle ».

de ʻAṣir, mais également celui de Ḥaṣaba, ont en effet été conçus dans le but de remplir un certain nombre de fonctions : aire de jeux pour enfants, allées pour la promenade, bancs et secteurs arborés pour le repos et cafés pour se désaltérer. La plupart de ces fonctions sont effectivement animées par les usagers des parcs, même si, à ʻAṣir, le contournement des normes sociales semble être la première raison de sa fréquentation par les jeunes gens, lesquels doivent pour cela simplement s'acquitter du droit d'entrée de 200 riyals[856]. « Lieu qui permet à ses usagers d'échapper aux convenances sociales, le jardin public occupe une place singulière dans la ville (…). Il est un espace d'exposition des valeurs, où les sociétés se laissent voir, y compris dans leurs marges, ailleurs invisibles », comme l'indique G. Gillot (2002 : 273) dans sa thèse sur les parcs et jardins du Caire, de Rabat et de Damas. Le parc de ʻAṣir symbolise l'émergence d'un espace de loisirs et de liberté qui semble trouver sa place en périphérie de la ville, dans une sorte de nouveau Sanaa.

Figure 121 : Vue sur l'Ouest de Sanaa depuis le parc de ʻAṣir

[856] Environ 1 dollar en 2006.

Dans les nouvelles formes commerciales – *mall*, supermarché, galerie, etc. –, les régimes d'échanges sociaux sont également en proie à de nettes évolutions. Ils s'organisent en fonction des contrôles imposés par le règlement intérieur des centres commerciaux, lequel interdit formellement la consommation du *qât* (du moins pour les cas du *Sana'a Trade Center* et du *Yemen Mall*, plus spécifiquement étudiés ici[857]) et les attroupements statiques et « contemplatifs », qui sont pourtant deux des vecteurs de sociabilité les plus répandus dans la tradition citadine sanaanie. Des vigiles sont en effet chargés d'encourager les groupes de jeunes hommes à ne pas occuper trop longuement un lieu – le sommet d'un escalier, un angle d'allées commerçantes, etc., qui sont autant de postes d'observation potentiels –, ce qui, d'après ces derniers, pourrait entraîner des échanges non conformes à la morale entre deux groupes statiques de garçons et de filles et, surtout, déranger ces dernières qui pourraient se sentir *« oppressées »* (*mitḍâyiqât*) du regard insistant des garçons figés à un endroit du *mall*. En réaction à ces contrôles, lesquels nous font inévitablement penser aux pratiques du Comité de la promotion de la vertu et de la prévention du vice en vigueur en Arabie Saoudite, les usagers des centres commerciaux se montrent très inventifs. Les groupes se forment généralement avant d'entrer dans le *mall*, puis ils se meuvent en permanence, à vitesse réduite, dans les allées des galeries marchandes. Les groupes de jeunes filles procèdent généralement de la même manière, tout en effectuant un parcours rotatif dans le sens opposé à celui des garçons. Dans les moments de croisement s'opèrent de furtifs échanges, au cours desquels le regard joue un rôle primordial. Les usagers cherchent précisément à gérer cette observabilité réciproque[858]. Il arrive aussi que certains laissent échapper un petit morceau de papier plié qui sera ramassé quelques secondes plus tard par un membre du groupe opposé. Ces pratiques ne sont pas marginales dans les deux *malls* étudiés[859]. Au contraire, leur régularité témoigne d'une « nouvelle envie » d'espace public[860] dans lequel la possibilité de contourner les normes sociales serait possible. Elles mettent en exergue l'importance des centres commerciaux modernes comme espace de socialisation et de sociabilité renouvelées. Ces derniers semblent peu à peu se doter des « ingrédients d'une

---

[857] Pour une description détaillée de ces établissements, cf. Ch. 2, III, B, 3.

[858] L. Quéré (*in* Plan Urbain, 1991) définit l'espace public par le fait que les usagers s'y rendent mutuellement observables leurs corps, leurs identités, leurs pratiques, leurs relations, leurs états mentaux, etc.

[859] Outre ces déambulations rotatives, les *malls* sont des lieux d'inscription de sociabilités plus « standardisées », comme celles qui prennent notamment forme sur les terrasses des cafés qu'ils contiennent. Situées au centre des grands halls principaux, elles sont des espaces idéals pour voir et être vu. On y repère même parfois quelques tables mixtes. La consommation d'une boisson (dont le prix est dix fois plus élevé que partout ailleurs) semble donc être ici un moyen de déroger à la règle sociale implicite de séparation des sexes.

[860] Formule partiellement empruntée à H.-J. Aminde (*in* Toussaint, Zimmermann, 2001), qui évoque l'envie, oisive, festive et parfois extravagante, de nombreux jeunes de se rendre acteurs de la publicisation de la vie sociale.

nouvelle urbanité » (Metton, 2001 : 326), à l'image des centres commerciaux périphériques dans d'autres grandes villes du monde longtemps accusés de ne pas remplir la mission sociale traditionnellement assurée par le commerce.

Va-t-on vers une généralisation des espaces publics modernes[861] ou, du moins, des sociabilités qui leur sont associées, dans les nouveaux centres du Grand Sanaa ? Les parcs de loisirs et les nouvelles formes commerciales constituent de nouveaux pivots de la vie et de l'animation urbaines, ainsi que des supports singuliers de situations interactionnelles. Ces lieux viennent élargir le champ des sociabilités qui s'ouvre aux nouvelles entrées de Sanaa et plus généralement dans ses nouveaux centres de gravité. L'association de ces sociabilités d'un nouveau genre, « modernes » dira-t-on commodément, avec les « sociabilités circulantes » (Agier, 1999), autrement dit celles qui « bougent » avec la dilution des limites de la ville (sociabilités liées aux souks, cafés, gares routières, mosquées, etc.), est une dimension sociale constitutive des nouvelles centralités sanaanies, lesquelles conjuguent reproduction de « l'effet porte » et puissants mélanges culturels.

[861] Il faut rester prudent sur l'emploi de l'expression « espace public » dans ce cas précis. La réduction effective de certains publics (présence d'un vigile filtrant l'entrée des hommes seuls) et l'établissement de normes sociales diminuent forcément le caractère « public » d'un lieu, de même que ses qualités de centralité (Capron, 2001). Envisageons alors ici les espaces publics de façon très générale, en tant qu'espaces de frottement, de cohésion et d'identité (Plan urbain, 1991).

II. Les identites urbaines et leurs evolutions recentes

À Sanaa, force est de constater que, dans ce contexte de dilution des limites de la ville, d'étalement urbain et d'émergence de nouveaux quartiers, les régimes d'échanges sociaux sont encore plus ou moins régis par le sentiment d'appartenance spatiale des individus, *intra* ou *extra muros* par exemple. Il n'est pas question ici de banaliser les nombreuses interpénétrations entre l'intérieur et l'extérieur de la vieille ville[862], ni l'idée d'une certaine homogénéisation actuelle des pratiques spatiales, mais nous verrons que les représentations sont encore plus ou moins dépendantes du schéma traditionnel de division de l'espace urbain par les anciens remparts. En édifiant en périphérie des lieux de consommation, ludiques et résidentiels directement inspirés de l'Occident, les acteurs privés de la production urbaine ont contribué au creusement d'un fossé identitaire que l'on observera ultérieurement, défini par un décalage entre une culture urbaine héritée à l'œuvre *intra muros* et les injections de culture urbaine moderne et occidentale dans l'*extra muros*.

La référence au territoire, dont l'échelle, précisons-le, reste très variable et bien souvent imprécise, semble imprimer une impulsion décisive à la construction et à l'évolution des identités urbaines. En questionnant les relations entre entités territoriales et identités sociales aux trois niveaux de la réalité socio-spatiale, à savoir la morphologie, les pratiques et les représentations, nous pensons pouvoir identifier les rapports des citadins à leurs espaces de vie. Face aux fortes transformations qui ont affecté aussi bien le paysage urbain que la structure sociale de la cité au cours des dernières décennies, la référence à des « territoires identitaires » (Troin, 2004) – qui fonctionnent comme autant de repères, de marqueurs territoriaux – se généralise. Les espaces portiers de Sanaa semblent ainsi recouvrer une fonction de référent spatial et d'identifiant social, qui leur permet de jouer un rôle essentiel pour la formation des identités urbaines, une fonction aujourd'hui de plus en plus relayée par les nouveaux centres de la périphérie de Sanaa.

A. Variations sur les rythmes de la construction et de l'évolution des identités urbaines

1. En vieille ville : une identité urbaine évanescente ?

Dans notre première partie, nous avons rappelé que la vieille ville de Sanaa, ensemble urbain constitutif de la centralité traditionnelle, subissait une dévitalisation

[862] Cf. Ch. 7, I, A.

économique importante, due à l'exurbanisation de certaines activités, aux difficultés que présente son accessibilité (notamment en voiture) et à la dégradation du tissu résidentiel[863]. Parallèlement, la vieille ville a connu, au cours de ces dernières décennies, des transformations sur les plans socio-démographique, économique et architectural qui en ont profondément bouleversé son mode de vie. Ces différents phénomènes sont-ils responsables d'une certaine fragilisation du ciment identitaire ? La réponse à la question est délicate, mais c'est du moins ce que laissent entendre les citadins originaires de la vieille ville et qui y résident toujours, que nous avons rencontrés. Si les processus conjugués de soukalisation et de patrimonialisation empêchent que la vieille ville ne sombre dans la marginalité, tout en lui conférant un sens en tant que centralité symbolique, fortement mythifiée par les habitants (notamment à travers certains édifices archétypiques comme les portes)[864], ils ne masquent pas totalement le sentiment de crise identitaire présent dans les représentations de certains citadins.

Nombreux sont les habitants de la vieille ville de Sanaa à déplorer la dislocation de la citadinité traditionnelle sous le poids de l'intrusion de nombreux signes extérieurs[865]. Parmi ces signes, les individus issus des migrations internationales (Yéménites rapatriés d'Arabie Saoudite pendant la guerre du Golfe) et intérieures (néocitadins issus de l'exode rural des années 1980-1990) représentent, d'après certains interviewés, un trouble important dans l'organisation sociale de la vieille ville. D'après un chef de quartier interrogé à Sûq al-Milḥ, *« ils représentent une mauvaise image du quartier, de la ville et du pays tout entier »*. Selon notre interlocuteur, ces individus ont introduit dans la ville un mode de vie exogène basé sur des valeurs trop étrangères au mode de vie sanaani ou bien des habitudes rurales provoquant le dysfonctionnement de l'urbanité locale. Un autre résident de la vieille ville reproche à ces mêmes migrants d'avoir entraîné la *« mort de la vie de quartier »* ou, exprimé de manière moins théâtrale, d'avoir affaibli les liens sociaux, et ce jusque dans les *ḥâra* : *« On ne connaît plus personne dans la vieille ville. C'est beaucoup trop mélangé. On ne peut plus contrôler les comportements de chacun. Avant l'invasion des paysans, la solidarité s'étendait aux quatre points cardinaux de la ville. Seuls les plus proches voisins sont encore des gens de confiance et de respect »*.

D'autres auront en outre soin de supposer que ces signes extérieurs, soi-disant abolisseurs d'identité, émanent également des interférences paysagères. En effet, le paysage bâti ancien semble être affecté par une porosité entre l'*intra* et l'*extra muros*. Les premières apparitions de composantes étrangères aux constructions traditionnelles datent des années 1960. À cette période, l'absence totale de réglementation en matière

[863] Cf. Ch. 1, I, C, 1.
[864] Cf. Ch. 1, I.
[865] Tendance déjà observée par F. Mermier (1989a) à la fin des années 1980.

d'urbanisme a facilité la construction « à l'égyptienne » de maisons en béton à deux étages en continuité de trame entre Bâb al-Yaman et Bâb al-Salâm, qui ont remplacé les remparts sur ce tronçon. Certaines maisons de la vieille ville se sont ensuite démarquées par leur rehaussement d'un ou deux étages supplémentaires – spécialité des bâtisseurs des années 1970-1980 – construits en briques rouges. L'usage de ce matériau atteste de la présence de quelques usines et briqueteries (dans les faubourgs Nord de la ville) et crédite par là-même la vieille ville d'un caractère populaire et industriel *« entachant l'ancestralité de la civilisation urbaine sanaanie »*, aux dires d'un habitant. Ces maisons rehaussées prolifèrent dans le souk de Bâb Shu'ûb. Enfin, les jardins (*bustân*) de la vieille ville ont également été, au cours de la même période, le théâtre d'une urbanisation spontanée composée de baraquements qui mêlent torchis et béton, une pratique fustigée par les défenseurs d'une certaine tradition citadine. Un représentant de la municipalité ne cache pas ses intentions : *« Il faut supprimer toutes les zones choquantes de la vieille ville. Il est grand temps de la réorganiser et de la réaménager comme elle était il y a cent ans »*. Notre interlocuteur associe à ces *« zones choquantes »* toutes les formes d'hybridation paysagère susmentionnées. Discours passéiste et non moins utopiste mais qui révèle cependant que « les grands traits du paysage sont toujours ressortis comme les principales représentations symboliques d'un rapport identitaire aux territoires vécus » (Di Méo, 2004 : 358).

La liste des éléments de cette « crise » identitaire qui semble toucher la vieille ville de Sanaa, ou du moins une partie de ses occupants, ne saurait être complète sans évoquer l'un des principaux processus de recomposition socio-spatiale actuels, en sus des migrations et des transformations paysagères : les mutations des activités commerçantes, dont nous avons déjà fourni quelques éléments d'analyse en première partie[866]. Les critiques abondent sur ce point. La ville, en s'ouvrant aux pratiques mercantilistes et aux produits importés, aurait généré, comme nous avons déjà pu le souligner, de nombreux troubles dans le domaine des relations socioprofessionnelles. « Éclatement des solidarités, individualisation et opacité des pratiques se firent progressivement jour après que d'anciens artisans mirent en œuvre des stratégies commerciales venant directement concurrencer les productions du souk » (Mermier, 1989b : 157). Quinze années après cette observation, non seulement ces bouleversements semblent s'être amplifiés, aux dires des acteurs rencontrés, mais des phénomènes connexes, corrélés à l'ouverture économique, ont aggravé la situation. Il s'agit de la motorisation, souvent critiquée, et de l'accroissement du commerce informel, résultat des difficultés d'intégration des néocitadins sur le marché de l'emploi et de la paupérisation des classes moyennes (Destremau, 2001)[867]. Un artisan de Sûq al-Milḥ se montre virulent au sujet de ces

[866] Cf. Ch. 2, III.

[867] Le problème du commerce informel à Sanaa (vendeurs de rues et ambulants) apparaît comme un « conflit routinier » (Monnet, 1997 : 80), comme à Mexico par exemple : « Les pouvoirs publics sont aidés

nouvelles activités et de ces nouveaux modes de production et de consommation : *« Pour retrouver son identité, la vieille ville devrait interdire son accès aux véhicules. Elle devrait aussi jeter hors du souk tous les produits américains et chinois. Et surtout il faudrait créer des lieux spéciaux pour les marchands ambulants afin que ceux-ci ne gênent plus ceux qui sont installés dans le souk depuis longtemps ».*

Si l'on s'en tient aux discours recueillis auprès d'élites intellectuelles, autorités religieuses, cheikhs, commerçants et artisans, la vieille ville de Sanaa doit donc *« retrouver son identité »*. On voit bien ici que, du passage d'une forme urbaine compacte à une forme éclatée, découle inévitablement l'existence d'une série de tensions entre la variété des territoires et des contenus sociaux présents à Sanaa. T. Paquot (2002 : 116), qui a lui aussi observé des tensions similaires en France et récurrentes d'une ville à l'autre, dit qu'elles peuvent provenir à la fois de « la nostalgie d'une forme idéale de ville et de (…) l'incroyable diversité des combinaisons socio-spatiales, chacune favorisant un mode de sociabilité qui repose parfois sur l'exclusivité d'un groupe par rapport à l'autre ». Mais, même sous les dehors de la production urbanistique ou des campagnes de sauvegarde de la vieille ville, on s'aperçoit vite que se dissimule là, également, une intention, passéiste, de recouvrement de l'identité « traditionnelle ». Qu'il s'agisse des tentatives répétées d'éviction des marchands ambulants depuis 2001[868], de la destruction en cours de certains bâtiments des années 1960 ou encore des divers projets de restauration et de réhabilitation d'anciens édifices, les arguments venant légitimer ces mesures se fondent sur la préservation (ou la renaissance) de l'identité de la ville[869], érigeant ainsi en une sorte d'idéal-type identitaire la citadinité traditionnelle.

Alors, identité en péril ? Cette hypothèse catastrophiste nous semble peu pertinente. Une lecture plus attentive de ces projets nous incite à y voir l'expression d'une volonté politique de maintien d'une pseudo-identité, ou, comme l'avait observé P. Gervais-Lambony (2004 : 469) à propos des villes sud-africaines, une « manière dont les acteurs politiques manipulent les identités pour tenter de produire du territoire ». L'instrumentalisation de l'identité est donc chose possible : il suffit de partir de quelques traits généraux relatifs à une urbanité localisée et contextualisée, dont personne ne peut

---

dans ce combat non seulement par les commerçants établis qui protestent contre la concurrence déloyale, mais aussi par l'intelligentsia de la protection du patrimoine qui lutte pour l'éradication des usages indignes des monuments et pour le 'nettoyage' de l'espace public ».

[868] Action qui s'inscrit dans les principes de la Loi gouvernementale sur l'hygiène et la propreté publique de 1999 (cf. Ch. 2, II, C).

[869] Posture très discutable qui suppose que la vieille ville représente – ou représenta par le passé – un « tout unitaire » et indivisible, une posture largement remise en cause notamment par les auteurs de *La fragmentation en question* (Navez-Bouchanine, 2002).

nier l'existence ni même la persistance, et de les ériger en mythes ou en symboles qui serviront de prétexte à un projet politique fort, bien que souvent peu unificateur[870].

Malgré cette relativisation nécessaire d'une crise identitaire en vieille ville[871], force est de constater une différence flagrante, en termes de rythmes de construction et d'évolution des identités, avec l'*extra muros* sanaani.

2. Dans les nouveaux centres : des identités plurielles et « alternantes »

La croissance urbaine de Sanaa et les reconfigurations territoriales en cours aboutissent à la modification du rapport spatial et à l'agrandissement de l'espace de vie des citadins et, donc, à la transformation de ce que G. Di Méo (1998) nomme la « métastructure spatiale individuelle », c'est-à-dire l'addition de l'espace de vie et de l'espace vécu (espace reconstruit mentalement par les individus). Cet élargissement des pratiques individuelles est incontestablement lié à la diversification des formes de mobilité dans la ville – augmentation des migrations pendulaires, motorisation, etc.[872] –, lesquelles permettent le développement de liens entre les différents groupes sociaux et augmentent la capacité individuelle d'usages pluriels de la ville : des lieux relativement différenciés émergent, ils sont mis en réseaux par les pratiques spatiales quotidiennes des habitants et territorialisés par eux. Ainsi est-il possible d'observer à la périphérie de Sanaa une tendance à l'émergence d'identités également plurielles[873], qui se manifestent par la pratique et l'appropriation conjuguée des dispositifs socio-spatiaux traditionnels reproduits en périphérie (marchés, mosquées, etc.) d'un côté, et de lieux d'inspiration étrangère emblématiques de la modernité urbaine (nouvelles formes commerciales, parcs, etc.), de l'autre côté. Ces derniers lieux, rappelons-le à nouveau, sont le fruit de la présence accrue des références exogènes dans la culture urbaine des individus, occidentales pour les modes de consommation, égyptiennes et syro-libanaises pour les modèles culturels[874]. Ces inspirations, en croisant les identités yéménites et locales déjà

---

[870] Nous avons déjà eu l'occasion de montrer que les autorités municipales se cachaient derrière le projet patrimonial de reconstruction des remparts pour instaurer des repoussoirs matériels aux populations défavorisées, ruraux et marchands ambulants (Stadnicki, 2006a).

[871] Dans notre première partie, nous avons déjà indiqué que le recours un peu trop hâtif à la théorie de la crise était assez peu convaincant pour expliquer la complexité des recompositions urbaines (cf. Ch. 1, III, A, 3).

[872] Cf. Ch. 6, I, A.

[873] L. Cailly et R. Dodier (2007 : 78) ont insisté, dans un récent article, sur la « pluralité des identités spatiales périurbaines ». Dans le périurbain français comme dans les centralités périphériques sanaanies, l'apparente homogénéité des configurations territoriales et des contenus sociaux ne doit pas masquer l'hétérogénéité des pratiques et le rapport pluri-identitaire des usagers à l'espace.

[874] J. Lambert (1995) voit à l'œuvre quatre « macro-références » qui ouvrent la voie au changement : la référence occidentale des nouvelles formes commerciales et des loisirs, la référence arabe du modèle culturel égyptien omniprésent, la référence yéménite de l'appartenance tribale et, enfin, la référence locale avec la citadinité sanaanie et la culture urbaine discutée et débattue au cours des *maqyal*.

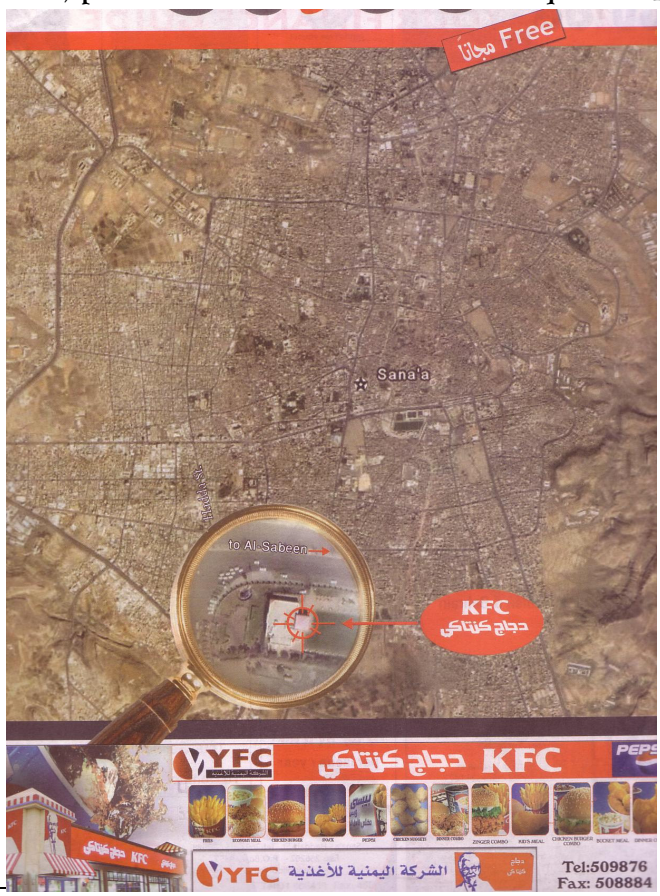
ancrées, élargissent considérablement le champ référentiel de chaque individu usager des espaces périphériques et l'invitent à la pratique de nouveaux territoires quotidiens qui ne se limitent plus au souk et à la mosquée (Depaule, 1995). Le même auteur, dans un autre article, citant Carla Makhlouf, laquelle s'est attachée à décrire la modernisation de la vie des femmes yéménites, parle de la « pluralisation des mondes de la vie sociale » (Depaule, 2001 : 32) comme une résultante de la multiplication des « temps de la vie quotidienne » (*op. cit.* : 19).

La pratique de ces espaces, hérités d'une part, exogènes d'autre part, si tant est que l'on puisse les schématiser de la sorte, se fait, dans la plupart des cas, sans exclusive et, surtout, sans rejet apparent de l'ancienne citadinité. Les dires d'habitants entérinent ce constat empirique et, de leurs discours, se dégage le sentiment d'une hybridation identitaire qui se construit par la juxtaposition de ces deux « catégories » de territoires. À l'appui de cette analyse, voici un extrait d'un entretien réalisé avec un commerçant installé sur la rue al-Maṭâr, au nord de la ville, à quelques centaines de mètres du quartier de Dâris : *« Mon quartier n'est pas aussi équipé que le sud de la ville mais on a la chance d'avoir un bon voisinage, des maisons modernes et solides, un des meilleurs* qât *de la ville au souk de Ḥaṣaba et le supermarché pas loin pour aller faire des courses pour toute la famille »*. Ce discours révèle à lui seul la variété référentielle, la diversité des territoires de vie et la richesse de la construction identitaire fondamentalement plurielle qui définissent les nouveaux centres de la périphérie de Sanaa. Notre interlocuteur semble en effet se féliciter de ne pas avoir eu à choisir entre un voisinage de qualité – dont on connait l'importance dans les modes d'habiter traditionnel – et un confort domestique moderne, ni entre le(s) souk(s) et le(s) supermarché(s). Plus loin dans l'interview, il évoque également la proximité d'une mosquée, dans laquelle il se rend *« deux à trois fois par jour »*, lorsque son emploi du temps le lui permet. Il ajoute, dans la même phrase, que, grâce à sa voiture, il peut *« tout faire très vite »*, y compris aller manger une cuisse de poulet chez *Kentucky Fried Chiken*, un restaurant *fast-food* situé à Ḥadda qu'il affectionne particulièrement[875]. Notre interlocuteur fait ici preuve d'une extraordinaire capacité d'adaptation à l'ensemble des changements qui affectent la société sanaanie et au nouveau contexte urbain caractérisé par une pluralité d'espaces et de temporalités. J.-C. Depaule (2001 : 33) analyse ces diverses formes d'adaptation. Il part du cas symbolique d'hommes et de femmes qui changent de tenue vestimentaire plusieurs fois par jour en fonction des « mondes » qu'il leur revient de fréquenter (travail, famille, école, mosquée, etc.) pour parler d'« identité alternante » ou « circonstancielle ». Il écrit : « Au gré des circonstances, un individu change de tenue, d'apparence – signes vestimentaires, lieux et moments formant un polygone sémiologique

[875] Cf. Fig. 122, p. 520. L'utilisation du « zoom » sur la photographie aérienne de Sanaa a précisément pour vocation de recentrer le restaurant dans l'agglomération.

qui dit 'quelque chose' à la fois sur la valeur du moment, du lieu et de l'univers culturel, social et institutionnel auquel renvoient les signes vestimentaires » (*op. cit.*). Le changement de vêtement peut largement être considéré ici comme une métaphore de la personnalité polymorphe, à plusieurs facettes[876], des citadins des nouveaux espaces urbains de Sanaa, qui semblent capables de tous les ajustements possibles et imaginables entre tradition et modernité[877]. L'organisation de mariages, et donc, de magistrales séances de *qât*, dans les salons de certains grands hôtels (*Sheraton*, *Taj Sheba*, etc.) ou dans des salles de réception privées (nombreuses au sud de la ville)[878], qui se déroulent traditionnellement au croisement de ruelles d'un *ḥâra* puis dans les *mafraj* de la maison de l'hôte des cérémonies, n'est-elle pas le premier signe d'une adaptation d'un rite traditionnel aux lieux de la modernité ?

Figure 122 : Publicité (parue dans l'hebdomadaire *Yemen Observer*) pour le *fast food* KFC situé dans le quartier Ḥadda



[876] La métaphore est d'ailleurs admise par l'expression française suivante : « revêtir la casquette (ou les habits) de », pour expliquer la capacité d'un individu à s'adapter à toutes les circonstances, à changer d'identité, dit-on encore.

[877] La notion d'« habitant partagé » définit parfaitement ce phénomène. C'est l'expression choisie par J.-C. Depaule (*in* Naciri, Raymond, 1997 : 218) pour expliquer que des usages divers coexistent au sein d'un même groupe social, d'une même famille, voire chez un même individu. Cette idée renvoie également au concept de « l'homme pluriel » développé par B. Lahire (1998), qui admet que chaque acteur est constitué d'une pluralité de compétences ou de dispositions qui se déploient ou non selon le contexte d'action.

[878] Tendance en plein essor depuis les années 1990 (Mermier, 2001).

Partant de là, il semble difficile d'accepter l'idée que, dans l'espace urbain, la tradition (entendue comme un ensemble de pratiques et de représentations héritées du passé mais que chaque génération transforme en intégrant inévitablement le changement, la nouveauté), puisse être radicalement opposable à la modernité[879]. Dans les villes du Moyen-Orient, la modernité est généralement incarnée par l'urbanisme officiel (David, 1997). Or, si dans la plupart des pays du Monde arabe, l'urbanisme qui s'impose – celui de l'Occident et, de plus en plus, des pays du Golfe – manifeste effectivement une rupture avec le passé[880], ce n'est pas tout à fait le cas à Sanaa. En l'absence de véritable opération d'urbanisme planifié, la tradition « infiltre » les nouveaux quartiers par le jeu de la production urbaine spontanée. Elle est donc plus ou moins intégrée aux modes de fabrication de la ville, soit en intervenant comme un « correcteur *a posteriori* » (*op. cit.* : 188), modifiant, par les pratiques et les usagers, les réalisations urbanistiques insuffisamment qualifiées, soit directement dans les moyens spontanés de production de l'espace. Comme l'écrit J.-C. David (*op. cit.* : 189), « une part importante de la population urbaine continue d'exercer un contrôle plus étroit sur la fabrication de son espace de vie, celle qui produit les immenses quartiers illégaux ou spontanés à la périphérie des grandes villes. Elle dispose d'un petit pouvoir sur des espaces souvent déficients, mais qui lui permet de choisir un cadre adapté à ses moyens économiques, à son mode de vie, à son désir d'évoluer et de s'intégrer, tout en conservant une certaine cohérence à son espace social, notamment par la possibilité de choisir ses voisins ». Des correspondances et des compatibilités entre les structures économiques traditionnelles et l'économie marchande moderne et normalisée ont par ailleurs été assez tôt repérées au Yémen (Schemeil, 1982). Il semble que l'on soit donc plutôt confronté, pour le cas de Sanaa, à la greffe d'équipements et de comportements de modernité sur des structures sociales et urbaines héritées qui n'ont ni disparu ni ne sont cantonnées à l'espace de la vieille ville. On pourrait donc plus volontiers parler de juxtaposition, plutôt que d'opposition, entre tradition et modernité. C'est cette juxtaposition qui donne lieu aux alternances observées par J.-C. Depaule[881], aux hybridations des identités, lesquelles sont à l'image des quartiers du Grand Sanaa. On pourrait, à leur sujet, paraphraser ici J.-C. David (1997 : 189-190) : « Ces quartiers ne sont évidemment pas un produit direct de l'urbanisme officiel,

---

[879] G. El Kadi (1997 : 203) nous invite notamment à dépasser ce débat qui se fonde sur « une antonymie des notions qui ne sont pas si inconciliables qu'elles n'y paraissent ». L'Égypte constitue, d'après l'auteur, un bon terrain pour observer la réduction, du fait de l'adaptation au milieu de nouvelles techniques (architecturales, urbanistiques, etc.) dans le cadre d'« approches innovantes », des oppositions entre urbanisme moderne et formes antérieures d'organisation de l'espace.

[880] « L'opposition urbanisme/tradition peut se justifier, entre urbanisme imposé et traditions occultées (…). En fait, les États, les institutions, semblent transmettre les formes de l'urbanisme et de l'architecture importés, tandis que la société continue à véhiculer des traditions qui peuvent interférer avec cet urbanisme » (David, 1997 : 185).

[881] Cf. *Supra*.

pourtant ils ne peuvent être considérés comme un pur produit de la tradition. (…) Ils sont un hybride de tradition et de modernité, ils sont la conséquence de l'explosion démographique et de l'exode rural, phénomènes essentiellement modernes par leurs causes et par leur ampleur. Ils sont illégaux ou informels par rapport aux lois et aux normes de l'urbanisme moderne, mais ils en sont en quelque sorte des sous produits ». Enfin, la « neutralité linguistique », évoquée par J. Dufour (2008), qui semble s'imposer aujourd'hui dans le parler sanaani[882], participe de cette hybridation générale, qui concerne autant l'identité que la morphologie urbaines.

3. Aux nouvelles marges de la ville : un repli identitaire

L'hybridation identitaire, née de la rencontre entre divers dispositifs socio-spatiaux dans les nouveaux espaces urbains de Sanaa, doit être relativisée au regard de certaines évolutions actuelles de la société urbaine qui ne vont pas toutes dans le sens de la généralisation des formes de mixité. En effet, les évolutions sociales et économiques engendrent aussi une nouvelle topographie urbaine, marquée à la fois par la diversification des tissus et des types d'habitat et par une fragmentation socio-spatiale accrue (Navez-Bouchanine, 2002)[883]. L'accroissement des écarts de richesses, par le jeu de la paupérisation des classes moyennes et l'apparition d'une nouvelle bourgeoisie[884], catégories sociales de plus en plus sujettes, chacune de leur côté, à la communautarisation et au repli identitaire, rompt les liens organiques entre les différents quartiers et peut par conséquent empêcher le déploiement de nouveaux liens sociaux. Ce phénomène est également tangible dans la multiplication des enclaves résidentielles pour riches[885], lesquelles manifestent un rejet quasi complet des formes d'urbanité traditionnelle, ainsi que dans l'isolement des quartiers souvent délabrés et ultrapériphériques des couches sociales les plus défavorisées.

Il incombe toutefois de rester prudent quant à l'établissement systématique d'un couplage entre la dimension sociale (isolement relationnel) et la position géographique périphérique des marges urbaines (Vant, 1986). À Sanaa, les populations marginalisées, parfois perçues et présentées comme « indésirables » (immigrés étrangers, migrants d'origine rurale, acteurs de l'économie parallèle, etc.), auxquelles peuvent être associées les populations volontairement marginalisées (habitants des *compounds*, « nouvelle bourgeoisie », étrangers, etc.), ne sont pas toujours situées en bordure des territoires urbains ou à l'écart des institutions. N'a-t-on pas déjà observé qu'un enchaînement de phénomènes – dégradation du bâti ancien, fuite des élites, exurbanisation des activités

[882] Cf. Ch. 6, II, B.
[883] Cf. Ch. 6, II, A, 1.
[884] Cf. Ch. 6, II, C, 1.
[885] *Idem*.

tertiaires, etc. – avait nettement contribué à marginaliser la vieille ville sur les plans économique et social[886] ? Les formes marginales ne sont donc pas absentes du centre[887]. De même, la situation des bidonvilles peuplés d'*akhdâm* en plein cœur de l'espace de nouveaux centres tels que Dâr Salm et Shamlân[888] remet en cause l'idée d'une superposition « au millimètre » de la marginalité sociale et de la marginalité spatiale[889]. En fait, à l'image de la centralité, la marginalité semble progresser par juxtaposition d'unités se constituant spontanément, jusqu'à s'établir, parfois, dans les « creux » formés par la succession des noyaux de centralité, et même, dans les interstices de ces derniers[890].

Le mouvement de multiplication et de décentration des centralités aurait donc un corollaire : la circulation (et la multiplication) des marginalités. Nous ne reviendrons pas sur le développement des communautarismes dans l'espace urbain sanaani qui touche essentiellement les deux extrémités de la hiérarchie sociale, d'une part parce qu'ils ont déjà été localisés et explicités précédemment[891], d'autres part parce qu'il faudrait leur consacrer une autre thèse si l'on voulait vraiment approfondir l'analyse. Contentons nous de rappeler ici que des formes très poussées de repli identitaire s'observent à la fois dans les quelques cités résidentielles fermées (*compounds* de Ḥadda, *Tourist City* au nord de la ville, etc.) marquées par la prégnance des logiques d'individus et le rejet des formes traditionnelles de l'urbanité sanaanie, et dans les camps d'*akhdâm* disséminés dans la ville, marqués par l'exclusion sociale et aujourd'hui de plus en plus apparentés aux « parias urbains », au sens de L. Wacquant (2006), c'est-à-dire des produits d'une marginalisation forcée, résultant de l'inégalité de classe et de la ségrégation raciale.

---

[886] Ch. 1, I, C.

[887] Inversement, les figures centrales ne sont pas absentes de la marge, comme le montrent la constitution de « centralités souterraines » (Moncomble, 1983) à partir de formes de marginalité identitaire. Voir aussi le travail de S. Bredeloup (2005) sur les « centralités immigrées », ou encore celui de J.-C. Toubon et K. Messamah (1990) sur le quartier de la Goutte d'Or à Paris, qu'ils qualifient également de « centralité immigrée ».

[888] Cf. Fig. 105, p. 420 et Ch. 4, II, A & III, B.

[889] Cette analyse emprunte à la critique de l'opérationnalité du modèle centre-périphérie par certains penseurs qui refusent de lire la mondialisation comme une opposition de grands blocs géographiques, régionaux ou méso-régionaux : « La périphérie est présente dans le centre : les régions métropolitaines globales comprennent, par exemple, des groupes socio-spatiaux en situation d'exclusion et de marginalité. Et des centralités de niveau international structurent aujourd'hui les espaces périphériques » (Cattan, 2006 : 49).

[890] La marge serait alors une sorte d'image inversée du centre, ce qui nous encourage, avec F. Moncomble (1983 : 6), à réfléchir au mouvement dialectique qui caractérise leur relation : « Il nous semblait que ces deux champs, excédant une spatialisation réductrice, ne cessaient de se déterminer, de se remodeler réciproquement par un mouvement dialectique interne de déconstruction/reconstruction ». L'auteur nous invite par conséquent à « amorcer une réflexion sur l'activité même de cette tension, protéiforme, effervescente, implacablement résurgente qui pourrait bien s'exercer transversalement à l'espace social et donc participer de la production de l'échange social » (*op. cit.*).

[891] Voir notamment Ch. 6, II, A, 1.

On peut par contre constater, de façon plus attentive encore, que, à l'échelle du Grand Sanaa, des pans entiers de la ville – peut-on parler de quartiers ? – sont soumis à des processus de marginalisation de plus en plus prononcés. Nos observations se sont plus précisément portées sur les localités de : al-Rawḍa, ancien lieu de villégiature, comme Bi'r al-'Azab, pour les grandes familles sanaanies et les imams, situé à quelques kilomètres au nord-est de Dâris ; al-Sunayna, quartier logé à flanc de *jabal* entre 'Aṣir et Madhbaḥ ; Nuqûm, quartier populaire situé au pied du *jabal* du même nom, au nord-est de la vieille ville[892]. Les indicateurs utilisés pour identifier les nouvelles centralités ne sont absolument pas efficients dans ces trois cas. S'ils possèdent bien un souk, il est soit uniquement hebdomadaire (al-Rawḍa), soit très peu varié, voire à connotation rurale (vente de bois et de bétail, comme à Nuqûm), soit réduit à quelques dizaines de marchands (al-Sunayna). Quant aux gares routières, elles sont inexistantes (al-Sunayna, al-Rawḍa) ou désertes (Nuqûm), le transport y exerçant une fonction secondaire, en raison de la topographie contraignante qui place les quartiers en « cul-de-sac » (al-Sunayna, Nuqûm), ou du fait de leur écart trop important par rapport aux axes majeurs de communication (al-Rawḍa). Elles n'ont donc pas pu induire de nouveaux équipements ni même contribuer à l'émergence de lieux de sociabilité idoines. Ces trois quartiers sont en outre ceux qui présentent l'état du bâti le plus dégradé, soit parce que les vieilles maisons, dont certaines datent du seizième siècle à al-Rawḍa, n'ont jamais été restaurées[893], soit parce qu'ils contiennent les habitations illégales (noyaux micro-cellulaires composés de simples baraquements de béton), occupées par les familles les plus pauvres de la capitale, ce qui semble être particulièrement le cas des tissus résidentiels de Nuqûm et d'al-Sunayna. Ils donnent enfin l'impression d'être totalement délaissés par les pouvoirs publics, à en juger par l'état de délabrement des routes, l'absence de réseaux techniques ou encore l'absence d'équipements à visée esthétique ou symbolique[894], si ce n'est un petit espace vert, assez peu fréquenté, aménagé par la Coopération allemande dans le quartier Nuqûm.

[892] Cf. Fig. 123 & 124, p. 525.

[893] En 2006, les changements annoncés par le classement d'al-Rawḍa à l'UNESCO au début des années 2000, n'étaient pas encore visibles.

[894] Cf. Ch. 6, III, B.

Figure 123 : Rue cassée du quartier populaire Nuqûm, à l'est de la vieille ville de Sanaa

Figure 124 : Cellules marchandes délabrées du souk principal du quartier Nuqûm

En l'absence d'enquêtes systématiques réalisées dans ces quartiers, il nous est difficile de savoir précisément quel rapport entretiennent leurs usagers avec l'espace et le reste de la société sanaanie. Ces localités semblent toutefois incarner toutes les dimensions de la pauvreté yéménite. Elles concentrent en effet en leur sein de nombreux inactifs, un nombre élevé d'enfants non scolarisés errant dans les rues, des activités exclusivement tournées vers le petit commerce de détail banal, un nombre record de *lûkanda* (sauf à al-Rawḍa) où s'entassent, pour quelques riyals, des ouvriers migrants[895] et enfin une large proportion d'hommes considérés comme « fous » (*majnûn*), rejetés par la société et occupant notamment en masse le parking initialement voué au stationnement des *dabbâb* à Nuqûm. Contrairement aux individus rencontrés dans les nouveaux centres de l'agglomération, les usagers de ces trois nouvelles marges ne se caractérisent pas par l'importance de leur capital de mobilité. Peu d'entre eux reconnaissent par exemple utiliser régulièrement les transports en commun. Par ailleurs, ils expriment un double sentiment d'injustice[896] et d'isolement. Un habitant d'al-Rawḍa nous a par exemple révélé se sentir proprement *« abandonné comme si mes voisins et moi étions des chiens ! »*.

Va-t-on vers une distension et une multiplication des marges urbaines à Sanaa, parallèlement à la distension et à la multiplication des centres dans cette ville ? Il faudra y retourner avant de pouvoir répondre à cette question. Nous observons pour le moment que la pluralité identitaire qui caractérise la vie dans les (ou en contact des) nouveaux centres est quelque part contrariée par l'accroissement/aggravation des formes de fragmentation, de sectorisation et d'exclusion dans l'espace urbain.

B. Territoires identitaires, territoires citadins.

1. Les nouveaux centres au cœur du processus de formation de territoires identitaires

Dans ce contexte urbain changeant et face à cette mosaïque identitaire totalement inédite, les formes spatiales ne sont en aucun cas définitives. Elles peuvent même parfois déconcerter par leur illisibilité et leur inachèvement. Par conséquent, les géographes admettent que les seuils, autrement nommés interfaces ou espaces intermédiaires, sont des lieux d'articulation transitoires privilégiés (Carroué *et alii*, 2002). Ainsi, les nouveaux centres, qu'ils reproduisent un phénomène de porte en périphérie ou qu'ils occupent plus généralement une position de carrefour dans l'agglomération sanaanie, apparaissent à la fois comme des lieux de l'altérité et des lieux de coprésence entre les différentes formes

[895] L'un d'eux nous a affirmé, en 2006, que les prix de la nuit y sont les moins chers de toute la capitale, différence du coût du trajet en *dabbâb* pour se rendre sur le lieu du chantier, comprise.

[896] Sentiment exacerbé à Nuqûm en 2005, lorsque s'est construit, sur les hauteurs du quartier, le plus grand palace du Yémen, l'hôtel *Mövenpick*, véritable forteresse grillagée à laquelle aucun habitant du quartier n'a eu et n'a accès, ne serait-ce que pour y effectuer les basses tâches d'entretien.

d'identités évoquées plus haut. Exerçant la double fonction de référent spatial et d'identifiant social[897], les nouvelles centralités jouent un rôle essentiel pour la formation des identités urbaines, tant auprès des citadins que des acteurs publics et privés.

En quoi peut-on dire, dans un premier temps, que les nouveaux centres du Grand Sanaa se constituent en « territoires identitaires », « territoires de référence, auxquels on se rattache » (Troin, 2004 : 543), pour la population usagère[898] ? Trois séries d'arguments peuvent être proposées. Premièrement, ces espaces sont des créations essentiellement spontanées. Même si les pouvoirs publics interviennent ponctuellement dans l'équipement des sites en infrastructures, souvent *a posteriori*, ces derniers sont façonnés par les usagers qui sont, comme nous l'avons déjà démontré, des acteurs de l'urbain à part entière. Ces espaces sont ainsi le fruit de leurs expériences, de leurs aspirations, mais aussi des logiques individuelles et collectives de vie et de survie dans la ville. Par ailleurs, leur morphologie, relativement ouverte (aérée), offre une grande variété de modes d'appropriation des espaces et d'identification aux lieux, propre aux configurations spatiales non « excluantes ». Par conséquent, les nouveaux centres semblent dessiner les contours de ce que l'on peut appeler, avec M. Agier (1999) notamment, la « ville familière ». Celle-ci regroupe schématiquement un ensemble de lieux qui dépassent le seul cadre résidentiel et auxquels les citadins s'identifient le plus spontanément. Plus le rapprochement de ces lieux sur un même espace est important, plus l'identification des individus à cet espace est forte. Deuxièmement, ces espaces sont au croisement des réseaux sociaux de citadins aux parcours multiples. Ils sont le théâtre d'une interaction sociale permanente entre ces divers « profils », Sanaanis « de souche », nouveaux arrivants, migrants, étrangers, etc. Tantôt espaces de côtoiements et de rencontres, tantôt espaces de conflits et d'évitements, ces lieux permettent de mettre en lumière les confrontations des individualités et des groupes sociaux : ils concentrent en somme les caractéristiques de la « ville relationnelle » (Agier, 1999), regroupant l'ensemble des situations d'interaction de la vie quotidienne, des plus ordinaires aux plus exceptionnelles. Troisièmement, les nouveaux centres élargissent considérablement les dimensions (physiques et idéelles) des espaces publics, que ce soit à travers l'agrandissement constant des périmètres des souks,

---

[897] Cf. Ch. 7, II, A, 2.

[898] Si l'expression « territoires identitaires » nous apparaît être ici la plus opportune, nous ne pouvons totalement écarter celle « d'identités territoriales », également proposée par J.-F. Troin (2004 : 243). Les « identités territoriales » seraient « reconnaissables lorsque les habitants d'un lieu projettent sur un espace donné leurs propres aspirations, se l'attribuent et le modèlent. Ils nomment, utilisent, instrumentalisent, valorisent ce lieu de leur plein gré, selon leurs besoins. Si l'auteur établit une différence assez claire entre ces deux notions – il propose la vieille ville de Fès de la bourgeoisie citadine et le Jbel Alaouite comme deux exemples archétypiques d'identité territoriale et de territoire identitaire, mais aussi le souk d'un côté et la mosquée de l'autre –, nous voyons dans les nouveaux centres de Sanaa une rencontre de ces deux « types », presque une fusion. Nous pouvons ainsi rejoindre G. Di Méo (2007 : en ligne) qui écrit que « les formes spatiales des identités, les dimensions identitaires des espaces s'interpénètrent selon une dialectique subtile ».

espaces publics typiques qui ne semblent pas perdre leur puissance appelante, ou à travers la multiplication de nouveaux espaces communs au sein des lieux marchands, des parcs et jardins et des différents équipements (ronds-points, ponts, trottoirs, etc.[899]).

Force est de constater, dans un second temps, que les nouveaux centres de Sanaa structurent et restructurent les identités des acteurs publics et privés. Ces centres constituent en effet des lieux qui redéfinissent le rôle des acteurs en général et organisent la rencontre entre ces derniers. Plus précisément, ils se dressent en territoires servant à re-légitimer l'action publique et à renforcer le pouvoir et la visibilité de certains acteurs privés[900]. C'est bien, à travers les logiques de production de l'espace des nouveaux centres du Grand Sanaa, toute l'identité de l'action spatiale contemporaine qui est (re)façonnée. La construction identitaire des acteurs publics et privés s'observe, dans ces territoires, avec encore plus d'acuité à l'échelle de la quotidienneté. Les tensions politiques entre le Secrétariat de la capitale et le Gouvernorat de Sanaa concernant la juridiction des nouveaux espaces urbanisés de la périphérie[901] montrent bien, par exemple, qu'à travers l'espace urbain se joue un enjeu crucial, celui de la domination territoriale. Notons également que c'est bien dans les nouveaux centres, à Ḥadda notamment, que se sont tissés les premiers partenariats inédits entre acteurs privés et publics, comme le montre notamment la viabilisation, par les services municipaux, d'un terrain voué à la construction de logements de haut standing par la société privée *Yemen-Kuwait real estate development corporated*[902]. Certains projets entrepris dans les nouveaux quartiers de Sanaa permettent donc de redéfinir la personnalité des parties prenantes à ces projets et, plus largement, leurs identités territoriales, au sens de G. Di Méo[903]. La multiplication et la diversification de territoires politiques potentiels entraîne, en outre, des changements importants dans les responsabilités/attributions de certains acteurs. Nous avons ainsi pu voir que, dans les espaces périurbains en général, si la fonction de chef de quartier tendait à se dissiper dans l'organisation administrative « moderne », celle de chef de souk s'en était, au contraire, trouvée renforcée, avec l'augmentation du nombre d'établissements soukiers et l'agrandissement de leurs périmètres dans la plupart des nouveaux centres[904]. De même, on assiste à l'émergence d'une poignée de professionnels locaux de l'urbanisme et de l'aménagement, un phénomène qui pourrait bien se développer avec le retour de nombreux Yéménites formés, surtout dans des universités asiatiques et américaines, aux questions de planification urbaine, dont la diffusion internationale touche également le

[899] Cf. Ch. 7, I, B.

[900] Voir les rôles des directeurs d'hôpitaux, d'universités, d'entreprises de construction, etc. (Ch. 5, II, B.).

[901] Cf. Ch. 3, II, B, 2.

[902] Cf. Ch. 5, I, B, 3.

[903] « Souvent, le rapport aux lieux consolide, quand il ne les forge pas directement, des identités sociales que l'on peut dès lors qualifier de socio-spatiales ou de territoriales » (Di Méo, Sauvaitre, Soufflet, 2004 : 131).

[904] Cf. Ch. 5, II, A, 1.

Yémen. La situation n'est certes pas comparable avec les pays du sud de la Méditerranée, où de nombreux professionnels spécialisés dans la conception et la gestion de la ville, bien qu'assez faiblement organisés et pas toujours attachés aux réalités régionales, mettent en œuvre les décisions officielles tout en essayant d'assurer quotidiennement l'interface avec les habitants (Souami, Verdeil, 2006). À Sanaa, 'Abd al-Malik 'Alî 'Azzân, natif de la capitale yéménite et formé en Angleterre, incarne ces nouveaux professionnels. Sensible aux questions d'habitat et de croissance urbaine, il a tenté d'alerter les pouvoirs publics sur les problèmes fonciers et les divers problèmes techniques rencontrés par les habitants des quartiers auto-construits. Mais, malgré un emploi officiel au sein de plusieurs ministères, 'Azzân n'a jamais trouvé les moyens de faire admette à ses supérieurs l'intérêt de mener une réflexion stratégique sur l'ensemble de l'agglomération. Il s'exprime sur ce point : *« Ils* [le Secrétariat de la capitale et les ministères] *nous demandent des conseils mais ils ne les écoutent pas. Le gouvernement préfère, plutôt que de former une équipe locale de dix urbanistes, voir ce qu'il se fait à Paris ou au Caire et faire de la copie conforme sans prendre en compte les originalités du milieu local. Ils invitent des experts qui ne connaissent pas la ville et qui n'en perçoivent par exemple que le potentiel touristique. Ils s'inspirent de documents d'aménagement qui ont été réalisés ailleurs qu'à Sanaa. Dans les ministères, il faut plus d'un mois ou deux pour comprendre le système. Le gouvernement fait aussi appel à des universitaires mais ils ont un point de vue critique et non pas une connaissance du terrain. On ne peut pas faire n'importe quoi dans une ville parce que c'est le miroir de notre propre avenir ».* Très critique à l'égard du « système », 'Azzân met aujourd'hui ses compétences au service du GOPHCY, l'Organisation pour la sauvegarde des villes historiques dont le siège est dans la vieille ville[905], laquelle lui a réservé un accueil plus favorable que les autres institutions avec lesquelles il a collaboré. Au sein de cette structure, il est pratiquement le seul à porter des questions de planification, lesquelles lui sont suggérées par les réalités du développement urbain qu'il n'est, d'après lui, plus possible d'occulter : *« Il faut intégrer les quartiers* extra muros *dans les plans de sauvegarde de Sanaa. Si on les néglige, on n'aura pas de bon Master plan. Ces habitants ont besoin d'éducation, d'eau, d'électricité. Il n'y a pas de logique à vouloir seulement préserver la vieille ville. Il ne faut pas oublier que les nouveaux quartiers tirent leurs bénéfices de la vieille ville. La ville croît grâce à cette dernière ».* La trajectoire professionnelle de 'Abd al-Malik 'Alî 'Azzân, bien qu'elle ne puisse pas être généralisée tant elle est encore marginale au Yémen, présage-t-elle d'une nouvelle façon de concevoir et de gérer la ville de Sanaa ? L'État semble avoir encore quelques difficultés à faire participer ce nouveau type d'acteur – dont l'identité professionnelle s'est pourtant largement forgée à partir des contextes d'urbanisation contemporains, locaux et mondiaux – aux instances décisionnelles.

[905] Nouvelle illustration de la domination des politiques patrimoniales sur les politiques de régulation sociale et politique dans les quartiers périphériques, qui mobilisent toujours aussi peu d'acteurs institutionnels (cf. Ch. 3).

2. Le lien indissociable entre production des nouvelles centralités et processus de citadinisation

Dans notre premier chapitre, nous indiquions que la citadinité traditionnelle avait été profondément modifiée par de multiples changements tels que l'adoption d'un nouveau modèle économique et la formation d'une nouvelle élite issue de celui-ci, l'arrivée de centaines de milliers de ruraux et de milliers d'hommes de tribu entre les années 1970 et 1990, le retour des Yéménites d'Arabie Saoudite, etc.[906] C'est donc dans ce nouveau contexte économique et social que se forme aujourd'hui la citadinité. Partant de l'hypothèse que c'est aux marges de la ville que se définirait aujourd'hui le mieux le citadin (Agier, 1999), les centralités périphériques du Grand Sanaa, premiers récepteurs des grands changements sociétaux, sont sans conteste des « territoires citadins » au sens de P. Gervais-Lambony (2003), c'est-à-dire où la relation individuelle à l'espace se transforme en rapport à un « habiter collectif »[907]. Considérer les périphéries urbaines comme des lieux de mise en place du processus de citadinisation n'est pas totalement nouveau. N. Beyhum et J.-C. David (1993 : 198) disaient ainsi des quartiers périphériques beyrouthins en contact avec le monde rural qu'ils jouent « le rôle de filtre et d'étape préparatoire dans l'intégration à la ville et l'accession à un niveau supérieur de la citadinité. Ils sont donc théoriquement un espace de 'fabrication' continue de citadins à partir d'immigrants ruraux. Mais ils sont surtout le site des liens permanents de la ville avec sa région par le maintien dans la ville des catégories intermédiaires de population, qui conservent des caractéristiques identitaires marquées par leurs origines (...), et des liens de solidarité et d'activité économique avec leurs groupes, tout en faisant intégralement partie de la ville ». À Sanaa, les nouveaux centres situés à la périphérie de la ville sont également des lieux d'« apprentissage » de la ville, c'est-à-dire des lieux d'ancrage culturels, de constitution de réseaux sociaux et de relations d'interconnaissance. D'une part, les deux vecteurs traditionnels de citadinisation, les souks et les réseaux d'alliance (Mermier, 1989a), y sont encore bien développés aujourd'hui. Dans les souks de Madhbaḥ ou de Ḥaṣaba, comme nous l'avons montré, agissent à la fois les processus de socialisation et d'intégration au monde citadin. On peut également voir les nouveaux centres comme des points de départ des réseaux d'alliance, autre élément constituant de la citadinité sanaanie. Ces derniers agissent encore, dans les nouveaux quartiers de Sanaa,

[906] Cf. Ch. 1, I.

[907] Notons, au préalable, que la structuration socio-spatiale des nouveaux centres, caractérisée par une grande ouverture et une importante mixité, semble être une quasi-condition à l'existence de citadinité, comme l'indique M.-C. Jaillet (*in* Dorier-Apprill, 2001 : 100) : La citadinité est « fondée sur un vivre-ensemble qui seul peut permettre de produire une société, c'est-à-dire une capacité collective à faire tenir ensemble des groupes socialement différenciés ». P. Gervais-Lambony (in *op. cit.*) ajoute que : « Ce vivre-ensemble ne peut s'exprimer dans des territoires fermés, il nécessite l'existence dans la ville de l'espace public qui permet le contact ».

comme des moyens d'inclure les individus à la ville, en particulier les plus démunis et les moins élevés dans la hiérarchie sociale. On s'en est particulièrement rendu compte dans les cas des petits vendeurs à la sauvette et des ouvriers journaliers, dont la citadinisation ne se fait pas par les voies classiques du commerce traditionnel, de l'artisanat et encore moins des études, mais par l'insertion dans divers réseaux lignagers.

D'autre part, l'augmentation des mobilités, et notamment les mobilités intra-urbaines, lesquelles convergent, comme on l'a vu, vers les nouveaux centres en périphérie, a pour double effet la meilleure diffusion de l'urbanité et la meilleure intégration de ces espaces à la ville. D'autres vecteurs de citadinisation viennent ainsi compléter la gamme, parmi lesquels l'insertion professionnelle et la capitalisation foncière, deux composantes essentielles des logiques citadines contemporaines dans nombre de pays des « Suds » (Durang, 2002). L'accès au travail, aussi précaire soit-il, alimente un phénomène de mobilité sociale ascendante et favorise parallèlement l'insertion urbaine, tout comme l'acquisition de terres, qui n'est plus une pratique résiduelle dans les parcours urbains des nouveaux arrivants. S. Jaglin (1993 : 66), dans son étude des banlieues de Ouagadougou, a également observé que les dynamiques d'insertion professionnelle et l'acquisition de parcelles avaient accentué le processus de citadinisation en périphérie et contribué à ce que « l'évocation des périphéries pauvres, désœuvrées, mal intégrées cède le pas devant la représentation d'un ensemble urbain en construction ». Et l'auteur, analysant les mobilités intra-urbaines successives dans les banlieues de la ville, d'ajouter : « Les périphéries bénéficient de ce brassage, qui améliore leur 'capital social', estompe leur caractère naguère répulsif, et favorise l'insertion sociale des migrants dans des milieux dont les itinéraires professionnels révèlent le dynamisme » (*op. cit.* : 62).

N. Beyhum et J.-C. David (1993 : 202) font une analyse pertinente de la citadinité beyrouthine. Ils définissent le centre-ville comme une « porte au sens littéral d'abord, puisque on y arrivait des villages ou des villes moyen-orientales pour ensuite y repartir vers les quartiers résidentiels, ou en quittant un quartier résidentiel pour aller à un autre, ou enfin comme aboutissement des réseaux commerciaux moyen-orientaux, impliquant la circulation de marchandises, et leurs nouveaux voyages. Mais porte sociale aussi, voie d'accès à un mode de vie spécifique, à une organisation économique particulièrement active de la circulation des marchandises et non de production. Enfin, porte donnant accès à un système de signes : presse et revues, rumeurs et discours, permettant de prendre la mesure tant des rapports de force internes à la ville que ceux externes à elle, puisant leurs sources dans les autres capitales du Moyen-Orient ». Ayant préalablement justifié le déplacement d'un phénomène de porte du centre vers la périphérie à Sanaa[908], l'analyse de N. Beyhum et J.-C. David peut assez aisément s'appliquer à la plupart des

[908] Cf. Ch. 7, I.

nouveaux centres étudiés dans cette thèse[909]. Elle nous permet d'approfondir l'idée et la notion d'« accès ». Accès à la ville, tout simplement : non seulement accès à la ville physique du fait de la situation largement périphérique des nouveaux centres, mais aussi accès à l'urbanité et à la citadinité, comme nous venons de le voir. Accès en actes également : les nouveaux centres sont des lieux accessibles et praticables, contrairement à la plupart des quartiers résidentiels, avec lesquels la frontière est d'ailleurs plus clairement établie que dans le centre-ville. Le cœur de l'idée développée par N. Beyhum et J.-C. David fait référence aux « portes sociales ». Les auteurs évoquent la voie d'accès à « un mode de vie spécifique », un mode de vie fondamentalement citadin dominé par l'interaction sociale et par la circulation des marchandises. 'Aṣir, Dâr Salm et Madhbaḥ, et même, au-delà, Dâris, Ḥizyaz, Shamlân, seraient donc des « portes sociales » puisque, outre la position importante qu'elles occupent, sur le plan économique, dans le circuit de redistribution des marchandises[910], elles permettent surtout le passage – mais on peut également dire qu'elles le forcent – au monde de la ville et aux premiers espaces publics urbains de l'agglomération. Enfin, en référence au troisième temps de la citation de N. Beyhum et J.-C. David, 'Aṣir, Dâr Salm et Madhbaḥ, pour ne retenir que celles où nous avons mené le plus grand nombre d'observations, sont aussi en quelque sorte des « portes donnant accès à un système de signes ». Si les auteurs évoquent pour le centre de Beyrouth la presse, les rumeurs et encore les discours, il est également possible de voir aux « nouvelles portes » de Sanaa la confrontation d'une culture urbaine et de ses codes de valeurs avec une culture extra-urbaine, voire extra-nationale (traces d'une société de consommation mondialisée, modèles culturels importés, etc.[911]), une confrontation propre des lieux-interfaces en général.

[909] Aujourd'hui, quinze années après l'écriture de l'article de N. Beyhum et J.-C. David, des quartiers périphériques de Beyrouth contiennent également des indicateurs de centralité (Boudisseau, 2001). Il y a fort à parier que les observations conduites par les auteurs en 1993 à partir du centre-ville pourraient être aujourd'hui « déplacées » sans difficultés dans des quartiers plus excentrés.

[910] L'expression souvent employée par H. Eckert (1991) de « port urbain » convient bien à ces espaces sur lesquels transitent l'essentiel des marchandises destinées à alimenter l'agglomération.

[911] Cf. Ch. 7, 1, B, 3.

CONCLUSION DE LA TROISIEME PARTIE : HYBRIDATIONS IDENTITAIRES

En 1999, l'anthropologue M. Agier publiait *L'invention de la ville* aux éditions des *Archives contemporaines*. En 2000, l'urbaniste Y. Chalas publiait *L'invention de la ville* aux éditions *Anthropos/Economica*. Le manuscrit de ces deux auteurs a très probablement été mis sous presse au même moment sans que ces derniers ne se soient préalablement concertés à propos du titre qu'ils envisageaient pour leur ouvrage. Derrière cette anecdote, il y a la preuve que certaines conclusions peuvent converger dès lors que l'on cherche à commenter les processus de recomposition urbaine observables à travers le monde en ce début de millénaire ; la preuve qu'il s'invente aujourd'hui, un peu partout sur la planète, un nouvel urbain, alors même que les approches diffèrent franchement entre ces deux travaux. Tandis que le premier s'intéresse aux citadins des banlieues, bidonvilles et favelas, en partant de l'idée que leurs pratiques permettent à la « ville réelle » de se révéler (Agier, 1999), le second se demande comment les politiques et les urbanistes s'y prennent désormais pour gérer, réguler et construire la ville, une ville qui semble évoluer « dans tous les sens » (Chalas, 2000). Le cas sanaani pose donc lui aussi la question de « l'invention de la ville », quelle que soit l'approche qu'on lui réserve, celles qui sont susmentionnées étant d'ailleurs plus complémentaires que concurrentes. À travers le processus de formation de nouvelles centralités, il semblerait même que cette ville soit déjà en cours de réinvention. C'est au sein de ces dernières que se manifestent le plus clairement aujourd'hui les dynamiques sociales annonciatrices de changement. L'évolution des mobilités, la mise en œuvre de compétences citadines, les évolutions des référents sociétaux et culturels, tout comme d'autres dynamiques émergeant des nouveaux centres de l'agglomération sanaanie, ont de fortes incidences sur la personnalité des acteurs ordinaires de la ville et plus généralement, sur leur identité.

Or, les dynamiques de l'urbanisation contemporaine n'ont pas aboli l'identité urbaine, contrairement à ce que veulent nous faire croire les discours alarmistes de certains responsables politiques de la sauvegarde du patrimoine sanaani par exemple, mais ils l'ont démultipliée, en lui adjoignant des formes de sociabilité, de résistance ou encore de repli[912]. L'espace urbain de la capitale yéménite ne déroge pas à cette règle. Il est plus ou moins fragmenté, spatialement et socialement, tandis que se produisent en son sein de nouvelles formes de territorialité, appropriées, revendiquées et parfois même

[912] « Parallèlement aux processus de métropolisation et d'ouverture liés à la globalisation se développent, à l'intérieur de la ville, des logiques de séparation et de nouvelles 'frontières urbaines' » (Prévôt-Schapira, 2002 : 196).

défendues, jusqu'à doter Sanaa d'une mosaïque identitaire inédite. Les grandes transformations socio-spatiales qu'a connues la ville ces dernières décennies n'ont donc absolument pas dissous ni même retardé la construction identitaire. La seule tendance indéniable constatée consiste en ces inégalités dans les évolutions identitaires entre la vieille ville et le nouveau Sanaa, que l'on peut expliciter à nouveau de deux manières. D'abord par la recherche individuelle de repères dans l'espace structurant l'identité, de marqueurs territoriaux immuables – rôle que les anciennes limites de Sanaa semblent unanimement revêtir – face à un éparpillement de la ville qui peut paraître déconcertant ; ensuite par l'instrumentalisation de l'urbanité traditionnelle par le pouvoir et son érection en tant qu'idéal-type identitaire, qui fige la vieille ville et la mystifie bien loin de la réalité contemporaine des pratiques urbaines.

Finalement, deux idées importantes peuvent être dégagées. D'abord, le rapport au territoire apparaît comme un élément constitutif de l'identité urbaine. Plus celui-ci se complexifie et se diversifie (étalement, fragmentation, nouveaux modes de production de l'espace, etc.), plus l'identité urbaine se démultiplie. Mais si l'on reconnaît ici au territoire une certaine capacité à façonner les identités, on n'en observe pas moins un système complexe d'interactions grâce à une réciprocité encore plus active, où ce sont les facteurs identitaires collectifs qui façonnent l'espace, les frontières, les ouvertures, les circulations. Dès lors, les limites urbaines et infra-urbaines bougent en permanence. En se diluant ou en (re)naissant, elles (re)font sens dans les représentations de l'espace urbain. Ensuite, les acteurs d'une même collectivité urbaine ne sont pas intrinsèquement liés par une seule identité. La somme de plusieurs identités individuelles est rarement égale à une identité collective. Toute la difficulté réside dans l'analyse de la rencontre de ces identités et l'observation des spécificités des territoires sur lesquels elle a lieu.

Fort de son expérience dans l'analyse des composantes géographiques des identités, G. Di Méo (2007 : en ligne) prodigue un conseil : « Dans les villes en particulier, le travail scientifique doit mettre l'accent sur les métissages, sur les hybridations permanentes qui président à la plupart des productions identitaires ». Nous avons également cherché à mettre l'accent sur les diverses formes d'hybridation identitaire, perceptibles à tous les niveaux de la réalité socio-spatiale (morphologie, pratiques, représentations) des nouvelles centralités du Grand Sanaa. Ces hybridations symbolisent à la fois toute la complexité du phénomène d'impulsion des périphéries dans un espace urbain en mutation et la profondeur du processus d'invention d'une nouvelle ville, d'une nouvelle urbanité, qui marque aujourd'hui Sanaa.

CONCLUSIONS

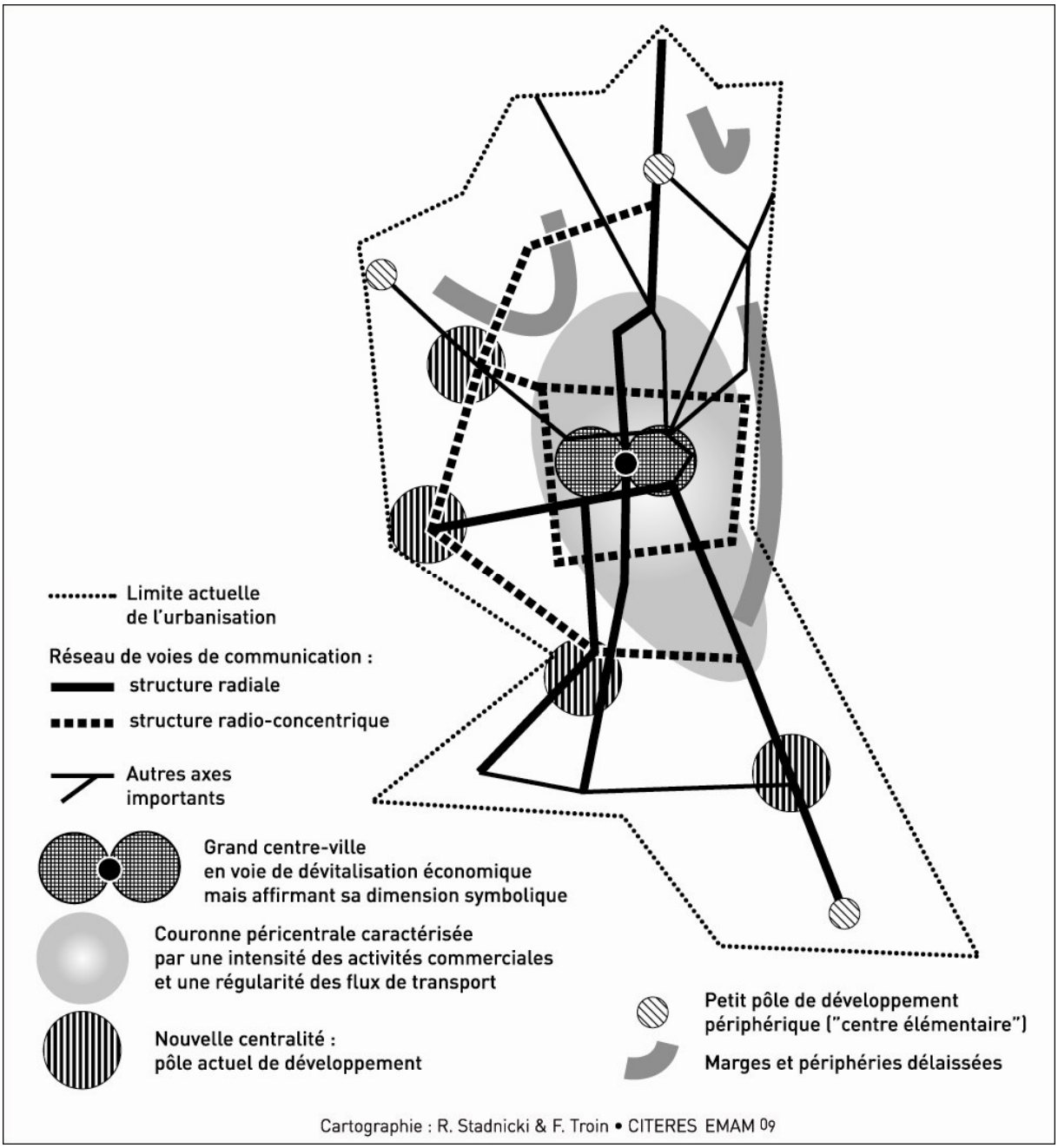
Dans les agglomérations urbaines contemporaines, les processus ségrégatifs semblent progresser sur tous les plans. Rares sont en tout cas les analyses qui font démentir cette assertion. L'extension des réseaux et l'évolution des mobilités, contrairement à ce que l'on pourrait penser, ne renversent pas la tendance. Paradoxalement, l'agrandissement des aires urbaines élargit incontestablement le champ des possibles en ce qui concerne les échanges sociaux. Dans l'immensité des périphéries urbaines apparaissent ainsi, bien souvent spontanément – il faudra revenir sur ce que l'on entend par là –, des portions d'espace où s'inventent de nouveaux cadres d'urbanité, où s'élaborent parfois même la citadinité et la citoyenneté urbaine, où l'on trouve plus généralement ce que M. Lussault (2009) a récemment nommé les « nouvelles cultures spatiales ». Alors que, partout, on pointe la difficulté, sinon l'incapacité, des systèmes de régulation sociale et politique à aborder les nouveaux espaces urbains, les acteurs publics et privés ne devraient-ils pas s'appuyer sur ces cadres au lieu de chercher à les traiter en les normalisant, ou encore à en établir artificiellement de nouveaux qui s'éloigneraient des aspirations des sociétés urbaines. À l'heure où nous rédigeons cette conclusion[913], le même M. Lussault, invité de l'émission *Planète Terre* sur France Culture, propose justement d'inverser l'ordre des facteurs, ce qui se traduirait de la manière suivante : repartir des situations concrètes, c'est-à-dire de là où les individus sont à l'épreuve des situations spatiales du quotidien, pour construire un nouveau projet politique à toutes les échelles, de l'intime au global.

Au fil de notre recherche, les nouvelles centralités sanaanies apparaissent précisément comme des « situations spatiales du quotidien » où s'inventent de nouveaux cadres d'urbanité. Dans un espace urbain toujours plus segmenté socialement, elles constituent des poches de mixité, des lieux de confrontation à l'altérité, dans lesquels s'établissent les fondements d'une nouvelle urbanité.

La mise en place de ces nouvelles polarités a par ailleurs considérablement modifié la structure du Grand Sanaa et, plus particulièrement, les rapports centre-périphérie, comme nous avons tenté de le remontrer schématiquement à l'aide de la Fig. 125 ci-après.

[913] En juillet 2009, pour être précis.

Figure 125 : Les recompositions des rapports centre-périphérie à Sanaa : Essai de schématisation



C'est donc sur l'analyse du « double effet » de l'émergence de centralités en périphérie, à la fois sur les structures lourdes de l'organisation de l'espace urbain du Grand Sanaa et sur les rapports identitaires de la société urbaine à son espace – dont l'échelle spatio-temporelle plus fine du quartier et du quotidien fournit de précieuses informations –, que notre recherche a finalement porté.

En variant les échelles d'observation[914], nous avons effectivement pu juger de l'étendue des recompositions socio-spatiales qui se réalisent au travers des nouveaux centres de l'agglomération sanaanie. La difficulté que nous avons rencontrée à les restituer provient justement de leur brulante actualité. C'est dans une agitation territoriale sans précédent, un foisonnement disions-nous au début de notre thèse, que se mettent en place ces centralités périurbaines[915]. Dans ce contexte aussi mouvant – le déplacement total de la centralité dans la ville et le re-fondement radical de son organisation ne sont aujourd'hui pas improbables –, ces dernières sont forcément encore en gestation. Il nous est dès lors impossible de nous prononcer sur le renforcement de ces centralités et par là-même de la structure polycentrique de l'ensemble de l'agglomération sanaanie, ou, à l'inverse, sur leur délitement, ce qui reviendrait à faire de la prospective hasardeuse et peu rigoureuse[916]. Néanmoins, Shumayla, Ḥaṣaba, Hâyil, 'Aṣir, Dâr Salm, Madhbaḥ, Ḥadda, Dâris, Shamlân et Ḥizyaz présentent d'autres accès à Sanaa, accès dont Bâb al-Yaman n'a plus aujourd'hui le privilège de l'exclusivité, et accès révélant à la fois les potentialités diverses de l'urbain et les aspects du changement social. Ces nouveaux centres sont des lieux en mouvement, des lieux en devenir. Il s'y re-forme une société urbaine mixte et contrastée, aux références multiples, preuve des hybridations architecturales, sociales et identitaires qui émergent de ces formations socio-spatiales. Elles doivent aujourd'hui être analysées comme le produit de la société citadine dans toute son hétérogénéité.

---

[914] L'étude des centralités urbaines en elle-même nécessite de varier en permanence les échelles d'observation. Dans un article sur la construction du système urbain vénitien entre le quinzième et le dix-huitième siècle, J.-F. Chauvard (2007 : 22) écrit : « La centralité est une notion paradoxale qui définit les formes d'organisation d'un territoire mais qui demeure indéterminée dans son contenu et son étendue si on ne prend pas soin de préciser à quelle échelle on compte observer le système urbain ».

[915] C'est en conclusion seulement que vient une expression – centralité périurbaine – qui pourrait possiblement remplacer celles de nouvelle centralité, de plus en plus désuète, comme nous l'indiquions en introduction générale, et de centralité périphérique, dont on peut toujours discuter la pertinence. Nous choisissons cependant de ne pas remplacer l'ensemble des occurrences – ce que les logiciels de traitement de texte permettent pourtant de faire en un « clic » d'œil –, préférant assumer ici la progressivité des réflexions notionnelles, preuve aussi que le débat terminologico-conceptuel reste ouvert…

[916] La frontière, parfois assez mince, entre la géographie urbaine et l'urbanisme ne peut toutefois nous empêcher de penser que la polycentralité est l'une des clés du développement de la capitale yéménite. Conduire une politique urbaine qui irait dans ce sens permettrait de résoudre un certain nombre de problèmes intrinsèques au développement de cette ville, notamment l'encombrement des quartiers centraux…

L'observation de ces recompositions et, plus largement, la conduite de nos enquêtes dans dix centralités émergentes de la périphérie sanaanie nous invitent à faire porter plus avant notre réflexion sur cinq points essentiels, qui sont autant de pistes possibles d'une recherche future.

Premièrement, l'étude de la structuration de dix nouveaux quartiers du Grand Sanaa nous permet de revisiter les notions d'accumulation et de juxtaposition urbaines, notamment théorisées par A. Dubresson (1989). En plus d'être au cœur du fonctionnement des nouvelles centralités, ces processus semblent constituer le principal mode opératoire de l'urbanisation de la capitale yéménite. Par accumulation spontanée de fonctions économiques se forment en effet les nouveaux agglomérats, généralement au bout des principaux corridors commerciaux qui se développent dans le prolongement des anciennes pénétrantes. Au fil de l'étalement de l'aire urbaine et de l'étirement de ces axes de communication, ces agglomérats se juxtaposent les uns aux autres, constituant ainsi, à chaque carrefour formé par le réseau routier, de nouveaux noyaux de centralité. La population, quant à elle, s'agglomère dans les espaces intermédiaires, apportant ainsi la fréquentation et l'animation nécessaires à la viabilité économique et sociale de ces nouveaux centres. Comme nous l'avons montré, ce n'est qu'une fois constituée en zones centrales et en espaces habités que l'agglomération – action d'agglomérer plus qu'entité administrative ici – incite la puissance publique à équiper, souvent de façon sporadique, les nouveaux espaces, en électricité, en réseaux d'adduction d'eau et en infrastructures. Résumer en quelques lignes le mode opératoire de la fabrication urbaine à Sanaa n'aurait pas beaucoup de sens si ce n'était pour souligner la répétitivité des agencements socio-spatiaux qui en résulte. Notre typologie du quatrième chapitre reflète en effet la juxtaposition de points de centralité – phénomène se produisant aussi bien à grande échelle (succession des carrefours d'activité à Hâyil) qu'à plus petite (Bâb al-Yaman, Shumayla, Dâr Salm et Ḥizyaz, tous situés sur la route de Ta'izz à équidistance les uns des autres) – qui se distinguent, au-delà des quelques spécificités structurelles mentionnées, par une flagrante répétitivité des aménagements et des fonctionnalités. L'organisation de l'espace des nouveaux centres présente ainsi de nombreuses similitudes, d'une « génération » à l'autre, d'un secteur de l'agglomération à l'autre. Comme nous avons tenté de le montrer, ce phénomène s'explique aisément par la non prise en main de la ville par un univers institutionnel, laquelle est alors soumise aux forces économiques capitalistes, aussi faible que soit d'ailleurs le capital économique des acteurs en présence. Le caractère répétitif lisible dans la multiplication des points de centralité (principalement commerciale, rappelons-le) exprime, d'après H. Eckert[917], la capacité du « capitalisme sauvage » à opérer au-delà d'une certaine emprise spatiale, un phénomène favorisé de

[917] Source : entretiens personnels.

surcroît par l'absence de contraintes juridico-techniques. En considérant prudemment cette analyse, on peut néanmoins s'interroger sur les limites d'un tel phénomène. Va-t-on vers une extension de ce « corps corallien » à l'infini ? La satellisation probable de 'Amrân, ville de plus de 50 000 habitants située à trente kilomètres au nord-ouest de Sanaa, n'engendrera-t-elle pas de nouveaux points de centralité dans cette direction ? Au-delà des questions purement factuelles, les processus d'accumulation/juxtaposition/répétition nous apparaissent plus pertinents aujourd'hui pour caractériser les formes de croissance d'une ville telle que Sanaa que les notions de l'urbanisation galopante et explosive utilisés jusqu'alors. Un nouvel effort de théorisation de chacun de ces termes serait forcément le bienvenu.

Deuxièmement, on peut se demander si l'urbanisation non réglementaire n'est pas, *in fine*, une condition majeure de l'émergence de centralités périurbaines composites et signifiantes dans les agglomérations des pays des « Suds ». Partant du constat qu'une ville qui se développe de manière totalement anarchique – l'exemple de Lagos est régulièrement cité (M. Dumont, *in* Lévy, 2008 ; Davis, 2006) – produit malgré tout une société qui tient et s'auto-organise, l'hypothèse est difficilement contestable. Autre constat, fait cette fois par J. Monnet (1993 : 194) à partir du centre-ville de Mexico : « Le contrôle du centre passe par un usage ségrégatif de celui-ci, dont nous avons vu qu'il niait la centralité ». L'auteur ajoute que « contrôler le centre c'est contrôler la société, mais contrôler le centre, c'est aussi détruire sa qualité de centre et donc perdre tout contrôle sur la société dont le dénominateur commun est dissous » (*op. cit.*). La décision politique de « faire centre » et/ou le contrôle territorial des espaces centraux seraient-ils donc totalement incompatibles avec les principes mêmes de la centralité ? Notre propre recherche corrobore ces constats, en pointant les déficiences des deux seules centralités (semi)planifiées de la ville de Sanaa, al-Taḥrîr et Ḥadda. La première est en voie de dévitalisation économique et la seconde tend vers la segmentation sociale. En revanche, le reste des centralités sanaanies, produites spontanément par les acteurs sociaux, sans réglementation préalable, ne semble pas connaître les mêmes évolutions. En ayant montré que ces dernières étaient polyvalentes, mixtes et signifiantes, nous réalisons bien qu'elles échappent à toute forme d'artificialité, ce qui ne semble pas toujours être le cas des nouvelles centralités commerciales produites « sur plan » des grandes villes du monde (Sansot, 1996 ; Desse, 2001). Il nous faudrait dès lors multiplier les études de cas afin de pouvoir éventuellement affirmer que l'urbanisation spontanée constitue réellement le point de départ le plus favorable à l'émergence de centralités composites en périphérie.

Troisièmement, on voudrait insister sur les liens d'interdépendance entre commerce et centralité urbaine. Nous nous sommes rendu compte, dans ce travail, à quel point les activités commerciales sont à la fois structurantes et structurées pour ou par les nouveaux centres de la périphérie de Sanaa qui en constituent le support spatial. Avant

nous, G. Boudisseau (2001) et W. Bakhos (2001) ont montré que le commerce avait été le baromètre des mutations spatiales du Beyrouth d'après guerre, l'un en étudiant le cas des banlieues de Hamra et de Verdun, constituées en « nouvelles centralités », l'autre en analysant la « remise en réseau de la ville » sous l'effet du redéploiement des activités commerciales dans la métropole. La même année, un numéro du *Bulletin de l'Association des Géographes Français*[918] fut consacré à l'analyse des relations entre commerce et centralité dans les très grandes villes mondiales. De Paris à Buenos-Aires en passant par Moscou et Toronto, les auteurs y font état d'un perpétuel remodelage des centralités urbaines sous l'influence de la globalisation de la distribution et de la consommation. Sans reprendre ce qui a déjà été dit dans ces travaux, il n'est sans doute pas vain de rappeler que la fonction commerciale est, en quelque sorte, le dénominateur commun à l'ensemble des centralités qui émergent aujourd'hui dans les périphéries urbaines de la plupart des agglomérations mondiales, des complexes commercialo-distractifs des villes américaines aux noyaux soukiers/soukalisés de celles du monde arabe, sans oublier les portions d'espaces, de plus en plus importantes dans les villes des « Suds », territorialisées par les acteurs du commerce informel. À travers l'analyse de l'implantation des nouvelles formes commerciales au Mexique, J. Monnet (1997 : 79-80) se fait lui aussi le porteur de cette idée. Il s'attarde sur le nom donné à ces nouveaux super et hypermarchés : « On les appelle *Plazas comerciales* (places commerciales), en référence à l'installation du marché de plein vent sur la place publique, toujours en vigueur dans la plupart des bourgs et des villages (l'assimilation place-marché est telle que le jour de marché s'appelle *día de plaza*, 'jour de place'), alors que, depuis la colonisation et les premières fondations urbaines espagnoles, la place est le signe majeur de la centralité ». À Sanaa, la fusion des formes commerciales traditionnelles du souk et des centres commerciaux de type *mall* dans certains quartiers (Shumayla, Hâyil), ainsi que leurs nombreuses similitudes organisationnelles, ne nous éloignent pas tant que cela du cas des supermarchés mexicains[919]. Ces deux exemples révèlent l'extraordinaire permanence des activités et des formes commerciales dans le fonctionnement de la centralité urbaine : un phénomène quasiment universel dans la mesure où le commerce se concentre systématiquement aux lieux de canalisation des flux. Si l'on ajoute à ces précisions le fait que « la place marchande urbaine apparaît comme productrice, coproductrice ou autoproductrice d'identités territoriales » (Hassoun, 2005 : 15), on ne peut définitivement plus occulter le rôle du commerce dans le processus de recomposition socio-spatiale en général et dans la construction des identités urbaines en particulier.

---

[918] Voir en particulier les articles d'A. Metton (2001) et de G. Capron (2001) dans ce numéro.

[919] Poussons même la comparaison en citant l'exemple du souk *al-Ḥaṣaba al-Markazî*, situé dans le quartier péricentral de Ḥaṣaba, qui, dans sa dénomination, inclut l'idée de la centralité, *markaz* signifiant le centre, le lieu de pouvoir, et *markaz al-madîna* le centre-ville, centre des affaires, etc. (Beyhum, David, 1997).

Quatrièmement, il apparaît assez logique de chercher, à l'issue de ce travail, à mieux préciser les rapports entre centralité et urbanité. S'il est régulièrement rappelé que le centre-ville détient, par essence, un capital d'urbanité important (M. Lussault, *in* Lévy, Lussault, 2003), il reste à confirmer que les nouvelles centralités exercent un rôle fondamental dans l'évolution de ce « capital ». Les fortes potentialités de ces espaces – que nous avons tenté de saisir dans cette thèse – en termes d'interactions sociales représentent un indicateur prééminent d'urbanité. À Sanaa, la quantité non négligeable de nouveaux centres ne reflète-t-elle pas tout simplement la diffusion pluridirectionnelle du capital urbain hors des murs de la vieille ville, de même qu'un besoin (désir ?) sans cesse renouvelé de cité ? Mais l'étalement urbain ne nous permet plus aujourd'hui de parler d'urbanité au singulier. Cette dernière semble en effet s'être déclinée, rendant de plus en plus laborieuse sa restitution exhaustive. Il reste alors ces fameuses figures centrales, dont la multiplication en périphérie des agglomérations offre de nouvelles possibilités d'approcher des lieux-synthèses d'urbanités, car la centralité, même en périphérie, a conservé cette double fonction de synthèse des formes d'urbanités en présence dans une agglomération et de support privilégié de leur émanation. À travers la réorganisation de la centralité dans la ville passent également la réinvention des espaces publics et la redéfinition des identités, comme nous avons aussi tenté de le montrer, ce qui nous pousse à croire que la capacité des villes contemporaines à faire société et à faire naître des « cultures urbaines » n'a pas totalement été altérée. Ce travail sur les centralités périurbaines à Sanaa nous oblige donc à porter notre regard sur l'urbain qui se fabrique plutôt que sur « la ville qui se défait » et, plus généralement, à considérer une bonne fois pour toutes « la banlieue comme ville », selon la formule du sociologue des banlieues françaises D. Lapeyronnie (2001).

Cinquièmement, il faudrait remettre en perspectives l'évolution de la centralité avec l'évolution de la marginalité, réinterroger ce que F. Moncomble (1983) nomme la « tension centralité-marginalité ». Grâce aux travaux de cet auteur, nous savons que toute centralité est acculée à l'absorption d'une certaine quantité de marginalité et nous ne pouvons que regretter que notre travail n'en rende pas assez compte. D'une part, les formes marginales ne sont pas absentes du centre – la présence de bidonvilles en plein cœur de Dâr Salm et Shamlân le confirme –, d'autre part, à l'échelle de l'agglomération, le développement de nouvelles marges urbaines – seuls al-Rawḍa, Nuqûm et al-Sunayna ont été brièvement évoqués dans cette thèse – paraît s'opérer à un rythme au moins aussi soutenu que celui des nouvelles centralités, comme si les premières étaient le corollaire, l'image inversée, des secondes. Cette tension centralité/marginalité doit donc être appréhendée à toutes les échelles ; elle possède des effets multiformes que nous avons négligés dans notre recherche au profit de l'investissement acharné des nouveaux centres. Or, il apparaît capital de mener une véritable réflexion sur le lien dialectique entre

centralité et marginalité, étant entendu que l'une des difficultés majeures de l'ordre urbain contemporain réside dans son incapacité à restaurer des relations concrètes entre centre(s) et marge(s). Voilà ne serait-ce qu'une raison de considérer notre travail doctoral comme inachevé et comme ayant ouvert plus de pistes de recherche qu'il n'a résolu de questions…

GLOSSAIRE

'Âqil : chef de fraction tribale ; autorité organique d'un quartier, également présente dans l'organisation édilitaire des souks.

'Arabî : citadin d'origine tribale.

Akhdâm : citoyens d'origine est-africaine fortement stigmatisés par le reste de la population yéménite et touchés par une extrême pauvreté.

Al-'îd al-Kabîr : fête la plus importante de l'islam, qui marque chaque année la fin du pèlerinage (*hajj*).

Al-Qaṣr : citadelle.

Amanât al-'âsima : littéralement, Secrétariat de la capitale. À Sanaa, désigne le pouvoir municipal.

Baladiyya : Municipalité. Ex-Secrétariat de la capitale (remplacé en 1983), introduit par les Ottomans à Sanaa à la fin du XIX^{ème} siècle.

Banî al-khums : commerçants et artisans sans ascendance tribale exerçant des métiers considérés comme vils.

Bayt : maison.

Bûfiyya : gargote où l'on sert thé, jus de fruits et sandwiches.

Bustân : jardin.

Dabbâb : minibus de six ou douze places assurant les liaisons intra-urbaines à Sanaa.

Dukkân : cellule marchande de base, modèle élargi de la cellule soukière traditionnelle appelée *hanût*.

Hanût : cellule marchande traditionnelle des souks.

Ḥâra : quartier résidentiel typique des villes arabo-islamiques.

Ḥayy : secteur. Circonscription administrative inférieure au district (*Mudîriyya*). Parfois aussi utilisé pour nommer un quartier (ḥayy siyâhiyya : quartier touristique).

Jabal : djebel (mont, montagne, massif montagneux).

Jambiyya : poignard traditionnel que les hommes portent à leur ceinture dans l'ex-Yémen du Nord.

Lûkanda : dortoir pour travailleurs journaliers immigrés, où l'on fume également le narguilé et consomme le *qât*.

Mafraj : nom yéménite donné à la pièce de réception située généralement au dernier étage des maisons-tours sanaanies.

Mandûb : homme chargé de collecter les taxes auprès des transporteurs pour le gouvernement, généralement présent dans chaque gare routière à Sanaa.

Maqyal : nom sanaani qui désigne les séances de *qât*. Institution caractéristique de la culture citadine de Sanaa.

Mudîriyya : District. Première circonscription administrative du Secrétariat de la Capitale (divisé en 10 districts).

Muḥâfaḍa : Gouvernorat, équivalent d'une région administrative.

Mushakkal/lîm : cocktail (mélange de fruits de saison)/citronnade : jus de fruits typiques consommés dans les gargotes de Sanaa.

Qabîli : homme de tribu.

Qâḍî : juge religieux se réclamant d'une ascendance tribale.

Qât : plante aux effets stimulants et euphorisants (similaires à l'amphétamine) mastiquée quotidiennement par une majorité de Yéménites. Culture principale de la région des hauts plateaux.

Raḥba : terme d'origine maghrébine désignant la large place située dans le prolongement direct et *intra muros* des portes des vieilles villes arabo-islamiques.

Sayyid : descendant du Prophète, catégorie supérieure de l'ancien ordre social au Yémen.

Sharî'a : Loi islamique.

Shaykh : Cheikh, chef de tribu.

Siqâya : fontaine publique.

Sûq : souk, marché.

Thawb : longue tunique blanche, tenue vestimentaire traditionnelle à Sanaa.

Wâdî : cours d'eau, rivière.

Waqf : Bien de mainmorte, affecté à un usage pieux. Désigne également le ministère chargé des Affaires religieuses (***al-Awqâf***), notamment la gestion des legs pieux et des fondations pieuses.

Zakât : impôt islamique devant permettre la création de bâtiments publics utiles. Troisième pilier de l'islam.

Bibliographie

ADAIR, Philippe. L'économie informelle au Maghreb : une perspective comparatiste. *Les Cahiers du Gratice*, 2002, n° 22, 27 p.

ADAMS, Robert K. The Sana'a Urban Development Project. In *Development and Urban Metamorphosis. Volume 1, Yemen at the Crossroads*. Singapore : The Aga Khan Award for Architecture, 1983, 39-46.

AGIER, Michel. *Commerce et sociabilité. Les négociants soudanais du quartier Zongo de Lomé (Togo)*. Paris : ORSTOM, 1983, 317 p.

AGIER, Michel. Les savoirs urbains de l'anthropologie. *Enquête*, 1996, n° 4, 35-58.

AGIER, Michel. *L'invention de la ville. Banlieues, townships, invasions et favelas*. Paris : Édition des Archives Contemporaines, 1999, 176 p.

AKBAR, Jamel, *Crisis in the Built Environment: The Case of the Muslim City*. Singapore : Judith Shaw, 1988, 261 p.

AL-JARBANI, Ali. *Le système des collectivités locales au Yémen*. Thèse de doctorat, Science Politique, Université Aix-Marseille, 2003, 344 p.

AL-KABAB, Abdulaziz A. *Implementing Physical Plans in Yemen. A Case Study of Sana'a*. Thesis, University of Liverpool, 1991, 355 p.

AL-MAQALIḤ, 'Abd al-'Azîz (traduction : ABYAḌ, Malaka). *Le livre de Ṣan'â'*. Aden : Aden University Printing & Publishing House, 2004, 168 p.

AL-MAYTAMI, Muḥammad 'Abd al-Wâḥid. Le marché du travail yéménite après l'unification. *Revue du Monde Musulman et de la Méditerranée*, 1993, n° 67, 121-130.

AL-SALAMI, Khadija. *Pleure, ô reine de Saba*. Arles : Actes Sud, 2006, 459 p.

AL-WESHALI, Nafissa. *Les activités commerciales dans l'ancienne ville de Sanaa (Yémen)*. Mémoire de DEA, Géographie, Université de Tours, 1991, 50 p.

AL-WESHALI, Nafissa. Les activités commerciales dans le centre-ville de Sanaa. In GRANDGUILLAUME, Gilbert ; MERMIER, Franck ; TROIN, Jean-François, *Sanaa hors les murs*. Sanaa/Tours : CFEY/URBAMA, 1995, 227-246.

ALLAIN, Rémy. *Morphologie urbaine. Géographie, aménagement et architecture de la ville*. Paris : Armand Colin, 2004, 254 p.

ALLMAN, James ; HILL, Allan G. Fertility, Mortality, Migration and Family Planning in the Yemen Arab Republic. *Population Studies*, 1978, vol. 32, n° 1, 159-171.

AMBASSADE DE FRANCE AU YEMEN. *Exporter au Yémen. Rapport de la Mission Économique*. Sanaa : Ambassade de France, 2006, 127 p.

AMIN, Samir. *Le développement inégal*. Paris : Éditions de Minuit, 1973, 384 p.

AMIRAHMADI, Hooshang ; RAZAVI Mohamad R. Urban Development in the Muslim World. Encounter with Modernity and Implications for Planning. In AMIRAHMADI, Hooshang ; EL-SHAKHS, Salah S. (dir.), *Urban Development in the Muslim World*, New Jersey : Center for Urban Policy Research, 1993, 1-10.

ARNAUD, Jean-Luc. Formation de l'architecture contemporaine à Sanaa (1965-1990). In GRANDGUILLAUME, Gilbert ; MERMIER, Franck ; TROIN, Jean-François, *Sanaa hors les murs*. Sanaa/Tours : CFEY/URBAMA, 1995, 165-226.

ARRIF, Abdelmajid. Variations spatiales du privé et du public à travers les exemples de Ben M'sik et de Hay Moulay Rachid à Casablanca. *Les Cahiers d'URBAMA*, 1997, n° 13, 61-89.

ASCHER, François. *Métapolis ou l'avenir des villes*. Paris : Odile Jacob, 1995, 345 p.

AUGE, Marc. *Non-lieux. Introduction à une anthropologie de la surmodernité*. Paris : Seuil, 1992, 150 p.

BAALBAKY, Najwa. *Le nouveau Beyrouth : contribution à l'étude de la centralité urbaine*. Thèse de doctorat, Géographie, Université de Paris X-Nanterre, 2003, 430 p.

BABY-COLLIN, Virginie. Des marges dans la ville : mobilités citadines et métissage de l'urbanité. In CAPRON, Guénola ; CORTES, Geneviève ; GUETAT-BERNARD, Hélène (dir.), *Liens et lieux de la mobilité. Ces autres territoires*. Paris : Belin, 2005, 145-165.

BACHELARD, Gaston. *La formation de l'esprit scientifique*. Paris : Vrin, 1938, 1993, 308 p.

BAKHOS, Walid. Le redéploiement des centralités commerciales dans la métropole beyrouthine dans les années d'après-guerre. *Lettre d'information de l'Observatoire de Recherche sur Beyrouth et la Reconstruction*, n° 14, 2001, 9-12.

BAKHOS, Walid. Le rôle de la puissance publique dans la production des espaces urbains au Liban. *Mappemonde*, [en ligne], 2005, n° 80, [référence du 23 juin 2009]. http://mappemonde.mgm.fr/num8/articles/art05403.html.

BALANDIER, Georges. *Anthropologie Politique*. Paris : PUF, 1967, 1999, 240 p.

BAR, Benoît. *Les nouvelles formes commerciales à Sanaa (Yémen) : analyse des structures marchandes contemporaines et étude des pratiques socio-spatiales de ces espaces*. Mémoire de maîtrise, Géographie, Université de Tours, 2001, 125 p.

BARATA SALGUEIRO, Teresa. *Lisbonne. Périphérie et centralités*. Paris : L'Harmattan, 2006, 304 p.

BARTHEL, Pierre-Arnaud. *Tunis en projet(s). La fabrique d'une métropole au bord de l'eau*. Rennes : PUR, 2006, 206 p.

BARTHEL, Pierre-Arnaud. Urbanités complexes : la fabrique des lieux « publics » aux berges du Lac de Tunis. *Espaces et sociétés*, 2006, n° 127, 129-144.

BARTHEL, Pierre-Arnaud. Faire du « grand projet » au Maghreb. L'exemple des fronts d'eau (Casablanca et Tunis). *GéoCarrefour*, 2008, vol. 83, n° 1, 25-34.

BASSAND, Michel. *Cités, villes, métropoles. Le changement irréversible de la ville*. Lausanne : Presses polytechniques et universitaires romandes, 2008, 234 p.

BATTEGAY, Alain ; DAVID, Jean-Claude ; METRAL, Françoise. Formation et transformation des identités urbaines et de l'organisation des villes en Méditerranée orientale et au Moyen-Orient. *Cahiers de recherche du GREMMO*, 1996, n° 5, 7-16.

BELHEDI, Amor. Différenciation et recomposition de l'espace urbain en Tunisie. In SOUIAH, Sid-Ahmed, *Villes arabes en mouvement*. Paris : L'Harmattan, 2005, 21-46.

BELFQUIH, M'hammed. *Mécanismes et formes de la croissance urbaine au Maroc : cas de l'agglomération de Rabat-Salé*. Rabat : El Maârif, 1986, 3 tomes.

BEN NEFISSA, Sara ; GRABUNDZIJA, Maggy ; LAMBERT, Jean. *Société civile, associations et pouvoir local au Yémen*. Sanaa : CEFAS/FES, 2008, 332 p.

BERNARD, Chantal (dir.). *Nouvelles logiques marchandes au Maghreb*. Paris : Éditions du CNRS, 1991, 265 p.

BERNARD, Yvonne. Connaître et se représenter un espace. In *La ville. Le Courrier du CNRS*, 1994, n° 81, Paris : CNRS, 1994, 19-20.

BERNIE-BOISSARD, Catherine. *Regards d'urbanité. Parcours, recherches et pistes dans la ville*. Paris : L'Harmattan, 2004, 345 p.

BERQUE, Augustin. Sur la nécessité d'une morphodynamique urbaine. In *La ville. Le courrier du CNRS*, 1994, n° 81, Paris : CNRS, 1994, 121-122.

BERQUE, Jacques. Médinas, villeneuves et bidonvilles. In BERQUE, Jacques, *Maghreb, histoire et sociétés*. Bruxelles/Alger : Duculot/SNED, 1974, 118-161.

BERRIANE, Mohamed. Une nouvelle fonction du centre-ville moderne marocain : loisirs et convivialité, *Les Cahiers d'URBAMA*, 1988, n° 19, 205-213.

BERRY-CHIKHAOUI, Isabelle ; DEBOULET, Agnès (dir.). *Les compétences des citadins dans le Monde arabe. Penser, faire et transformer la ville*. Paris : Karthala, 2000, 406 p.

BERTONCELLO, Brigitte ; FETTAH, Samuel. Introduction. *Rives nord-méditerranéennes*, 2007, n° 26, 5-8.

BEYHUM, Nabil. Du centre aux territoires, la centralité urbaine à Beyrouth. *Monde arabe Maghreb Machrek*, 1989, n° 123, 177-190.

BEYHUM, Nabil ; DAVID, Jean-Claude. Les espaces du public et du négoce à Alep et à Beyrouth. *Les annales de la recherche urbaine*, 1993, n° 57-58, 190-205.

BEYHUM, Nabil ; DAVID, Jean-Claude. Du souk à la place, du citadin au citoyen. Espaces publics dans les villes arabes (au Moyen-Orient). In NACIRI, Mohamed ; RAYMOND, André (dir.), *Sciences sociales et phénomènes urbains dans le Monde Arabe*. Casablanca : Fondation du Roi Abdul-Aziz Al Saoud pour les Études Islamiques et les Sciences Humaines, 1997, 193-202.

BLANC-PAMARD, Chantal ; FAUROUX, Emmanuel. L'illusion participative. Exemples ouest-malgaches. *Autrepart*, 2004, n° 31, 3-19.

BLUKACZ, Francois ; DETALLE, Renaud. La diffusion du livre à Sanaa. *Chroniques yéménites*, 1993, n° 3, 57-61.

BOLLIET, Dominique ; SCHMITT, Jean-Pierre., *La socialisation*. Paris : Bréal, 2002, 124 p.

BOISSONADE, Jérôme. Une urbanité de confrontation. Regroupements de jeunes et gestionnaires de l'espace urbain. *Espaces et Sociétés*, 2006, n° 126, 35-52.

BONDUE, Jean-Pierre. Le commerce dans la géographie humaine. *Annales de géographie*, 2000, n° 611, 94-102.

BONNEFOY, Laurent. Les identités religieuses contemporaines au Yémen : convergence, résistances et instrumentalisations. *Revue des mondes musulmans et de la Méditerranée*, 2008, n° 121-122, 199-213.

BONNENFANT, Paul (dir.). *Sanaa, architecture domestique et société*. Paris : CNRS, 1995, 643 p.

BONNENFANT, Paul. Citadins et « gens de tribu » à travers les proverbes yéménites. In LUSSAULT, Michel ; SIGNOLES, Pierre, *La citadinité en questions*. Tours : URBAMA/MSV, 1996, 9-15.

BORDREUIL, Jean-Samuel. *La production de la centralité urbaine*. Thèse d'État, Sociologie, Université de Toulouse, 1987, 871 p.

BORDREUIL, Jean-Samuel. Centralité urbaine, ville, mobilités. In *La ville. Le Courrier du CNRS*, 1994, n° 81, Paris : CNRS, 1994, 17-18.

BOUDISSEAU, Guillaume. Hamra : nouveau centre ancien. *Les Cahiers du CERMOC*, 1997, n° 16, 67-80.

BOUDISSEAU, Guillaume. *Espaces commerciaux, centralités et logiques d'acteurs à Beyrouth : les cas de Hamra et de Verdun*. Thèse de doctorat, Géographie, Université de Tours, 2001, 725 p.

BOURDIN, Alain ; LEFEUVRE, Marie-Pierre ; MELE, Patrice (dir.). *Les règles du jeu urbain. Entre droit et confiance*. Paris : Descartes & Cie, 2006, 316 p.

BREDELOUP, Sylvie. Centralités commerciales, centralités immigrées à Abidjan. In CAPRON, Guénola ; CORTES, Geneviève ; GUETAT-BERNARD, Hélène (dir.), *Liens et lieux de la mobilité. Ces autres territoires*. Paris : Belin, 2005, 249-272.

BREDELOUP, Sylvie. À propos des centralités immigrées. *Rives nord-méditerranéennes*, 2007, n° 26, 47-51.

BREDELOUP, Sylvie ; BERTONCELLO, Brigitte ; LOMBARD, Jérôme. *Abidjan, Dakar, des villes à vendre ? La privatisation* made in Africa *des services urbains*. Paris : L'Harmattan, 2008, 352 p.

BRUYELLE, Pierre (coord.). *Les très grandes concentrations urbaines*. Paris : SEDES, 2000, 318 p.

BURGAT, François. Les élections présidentielles de septembre 1999 au Yémen. *Maghreb Machrek*, 2000, n° 168, 67-76.

BURGAT, François (dir.). *Le Yémen vers la République. Iconographie historique du Yémen (1900-1970)*. Sanaa : CEFAS, 2004, 315 p.

BURGEL, Guy. A propos de périphérie urbaine : temporalités, mobilités, mutations. *Villes en parallèle*, 1990, n° 15-16, 5-16.

CAILLY, Laurent ; DODIER, Rodolphe. La diversité des modes d'habiter des espaces périurbains dans les villes intermédiaires : différenciations sociales, démographiques et de genre. *Norois*, 2007, n° 205, 67-80.

CALAS, Bernard. Dynamiques métropolitaines d'Afrique orientale. *Les Cahiers d'Outre-Mer*, 2007, n° 237, 3-22.

CAMELIN, Sylvaine. *Shihr, une grandissime cité : quartiers et organisation dans une ville du Hadramaout (Sud Yémen)*. Thèse de doctorat, Anthropologie, Université de Paris X-Nanterre, 2000, 513 p.

CAPRON, Guénola. Les cafés à Buenos Aires. Une analyse historique de la construction sociale et culturelle de l'espace public et de l'urbanité. *Géographie et Cultures*, 1997, n° 24, 29-50.

CAPRON, Guénola. La centralité commerciale dans une municipalité périphérique de l'aire métropolitaine de Buenos Aires (Pilar) : un rôle de recomposition ? *Bulletin de l'Association des Géographes Français*, 2001, Vol. 78, n° 4, 350-362.

CAPRON, Guénola ; CORTES, Geneviève ; GUETAT-BERNARD, Hélène (dir.), *Liens et lieux de la mobilité. Ces autres territoires*. Paris : Belin, 2005, 343 p.

CARAPICO, Sheila. *Civil Society in Yemen: The Political Economy of activism in Modern Arabia*. Cambridge: Cambridge University Press, 1998, 256 p.

CARRAU, Marina. *La gestion des infrastructures à Sanaa : comparaison de trois quartiers*. Mémoire de maîtrise, Géographie, Université Paris IV Sorbonne, 2000, 92 p.

CARRE, Benjamin. *L'émigration internationale de travail et ses implications sur l'espace yéménite*. Mémoire de maîtrise, Géographie, Université de Poitiers, 1998, 146 p.

CARROUE, Laurent ; CLAVAL, Paul ; DI MEO, Guy ; MIOSSEC, Alain ; RENARD, Jean-Pierre ; SIMON, Laurent ; VEYRET, Yvette ; VIGNEAU, Jean-Pierre. *Limites et discontinuités en géographie*. Paris : SEDES, 2002, 159 p.

CASTELLS, Manuel. *La question urbaine*. Paris : Maspéro, 1972, 451 p.

CATTAN, Nadine. Centre-périphérie. In GHORRA-GOBIN, Cynthia (dir.), *Dictionnaires des mondialisations*. Paris : Armand-Colin, 2006, 47-49.

CATTEDRA, Raffaele. *La Mosquée et la Cité. La reconversion symbolique du projet urbain à Casablanca (Maroc)*. Thèse de doctorat, Géographie, Université de Tours, 2001, 604 p.

CAUQUELIN, Anne. *Essai de philosophie urbaine*. Paris : PUF, 1982, 185 p.

CERTU. *Les nouvelles frontières de la ville. Banlieues, centres, périphéries*. Paris : Ministère de l'Équipement, 1999, 129 p.

CERTU. *Nouvelles centralités, nouvelles pratiques. Les pratiques sociales dans les centres commerciaux de périphérie : pôles commerciaux ou pôles d'intégration*. Paris : Ministère de l'Équipement, 1999, 79 p.

CERTU. *Centralités dans la ville en mutation. Quelles perspectives d'action pour les pouvoirs publics ?* Paris : Ministère de l'Équipement, 2003, 214 p.

CHABBI, Morched. La réhabilitation des quartiers populaires en Tunisie : de l'intégration à la régulation sociale. In SIGNOLES, Pierre ; EL KADI, Galila ; SIDI BOUMEDINE, Rachid, L'urbain *dans le monde arabe : politiques, instruments et acteurs*. Paris : CNRS Éditions, 1999, 187-200.

CHABBI, Morched. Mutations de la centralité et enjeux urbains dans les villes tunisiennes : les cas de Tunis, Sfax et Sousse. In SOUIAH, Sid-Ahmed, *Villes arabes en mouvement*. Paris : L'Harmattan, 2005, 149-164.

CHALAS, Yves. *L'invention de la ville*. Paris : Anthropos/Economica, 2000, 199 p.

CHALEARD, Jean-Louis ; DUBRESSON, Alain. Un pied dedans, un pied dehors : à propos du rural et de l'urbain en Côte d'Ivoire. In COLLECTIF, *Tropiques, lieux et liens*. Paris : Éditions de l'ORSTOM 1989, 277-290.

CHALINE, Claude. *Les villes du monde arabe*. Paris : Armand Colin, 1989, 1996, 175 p.

CHAUVARD, Jean-François. Centralités et système urbain à Venise (XV^e^-XVIII^e^ s.). *Rives nord-méditerranéennes*, 2007, n° 26, 21-30.

CHELHOD, Joseph. *L'Arabie du Sud, histoire et civilisation. Tome 3 : Cultures et institutions du Yémen*. Paris : Maisonneuve & Larose, 1985, 432 p.

CHELHOD, Joseph. Le traditionnel et l'acquis dans l'activité mercantile yéménite. *Cahiers du GREMAMO*, 1991, n° 10, 77-86.

CHEVALIER, Jacques ; PEYON, Jean-Pierre. *Au centre des villes, dynamique et recomposition*. Paris : L'Harmattan, 1994, 264 p.

CHOAY, Françoise. Le règne de l'urbain et la mort de la ville. In DETHIER, Jean ; GUIHEUX, Alain (eds.), *La ville. Art et architecture en Europe : 1870-1993*. Paris : Éditions du Centre Pompidou, 1994, 26-35.

CLAVAL, Paul. *La Logique des villes. Essai d'urbanologie*. Paris : LITEC, 1981, 633 p.

CLAVAL, Paul. Réflexions sur la centralité. *Cahiers de Géographie du Québec*, 2000, vol. 44, n° 123, 285-301.

COFFEY, William J. ; MANZAGOL, Claude ; SHEARMUR, Richard. Centralités métropolitaines. *Cahiers de Géographie du Québec*, 2000, vol. 44, n° 123, 277-281.

COIGNET, Gildas. Régénération urbaine ou dégénérescence de l'urbanité ? Le projet de nouveau centre-ville d'Al-Abdali à Amman, Jordanie. *Annales de Géographie*, 2008, n° 662 : 42-61.

COSTA, Paolo M. Ṣan'â'. In SERJEANT R.-B.; LEWCOCK Ronald, *Ṣan'â', an Arabian Islamic City*. London : The World of Islam Festival Trust, 1983, 151-165.

CRESWELL, K.-A.-C. Bâb. In *Encyclopédie de l'Islam*. Paris : Maisonneuve & Larose, 1991, 853-860.

CROZIER, Michel ; FRIEDBERG, Erhard. *L'acteur et le système*. Paris : Seuil, 1977, 1992, 500 p.

DANSEREAU, Françoise ; NAVEZ-BOUCHANINE, Françoise (dir.). *Gestion du développement urbain et stratégies résidentielles des habitants*. Paris : L'Harmattan, 2002, 356 p.

DAVID, Jean-Claude. Bab al-Faraj à Alep : un nouveau centre-ville pour de nouveaux territoires extérieurs, pour une nouvelle société ? *Cahiers de recherche du GREMMO*, 1996, n° 5, 25-41.

DAVID, Jean-Claude. Urbanisme contemporain et tradition en Syrie. In NACIRI, Mohamed ; RAYMOND, André (dir.), *Sciences sociales et phénomènes urbains dans le Monde Arabe*. Casablanca : Fondation du Roi Abdul-Aziz Al Saoud pour les Études Islamiques et les Sciences Humaines, 1997, 185-192.

DAVIS, Mike. *Le pire des mondes possibles*. Paris : La Découverte, 2006, 250 p.

DAVIS, Mike. *Le stade Dubaï du capitalisme*. Paris : Les prairies ordinaires, 2007, 88 p.

DE BOISCUILLE, Chilpéric. *Balise urbaine. Nomades dans la ville*. Besançon : Les Éditions de l'imprimeur, 1999, 111 p.

DE CERTEAU, Michel. *L'invention du quotidien. Tome 2, Habiter, cuisiner*. Paris : Gallimard, 1980, 1994, 415 p.

DE MAXIMY, René. *Kinshasa ville en suspens. Dynamique de la croissance et problèmes d'urbanisme. Approche socio-politique*. Paris : Editions de l'ORSTOM, 1984, 478 p.

DE MAXIMY, René. Les marchés, facteurs et témoins de l'urbanisation. *Cahiers des Sciences Humaines*, 1987, n° 23 (2), 319-331.

DE PLANHOL, Xavier. Forces économiques et composantes culturelles dans les structures commerciales des villes islamiques. In BOUHDIBA, Abdelwahab ; CHEVALIER, Dominique (dir.), *La ville arabe dans l'Islam*. Tunis-Paris : CERES-CNRS, 1982, 227-243.

DE POIX, Solène. Le Mercato, grand marché d'Addis Abeba : un espace central et particulier entre pouvoirs locaux et logiques d'État. In DUBRESSON, Alain (dir.), *Décentralisation et gouvernance urbaine en Afrique subsaharienne*, Paris : IRD, 2004, 116-134.

DE POIX, Solène. Heurs et malheurs du grand marché d'Addis Abeba face à l'ouverture éthiopienne (ou les dynamiques d'un espace local dans le global). *Les Cahiers d'Outre-Mer*, 2007, n° 237, 41-66.

DELAGE, Aurélie. La rue : espace public, quel(s) public(s) ? *Traces*, 2004, n° 5, 61-74.

DELEUZE, Gilles. *Différence et répétition*. Paris : PUF, 1968, 409 p.

DELUZ-LABRUYERE, Joëlle ; GUERROUDJ-BENZERFA, Zineb. Riad el Feth : un espace public moderne à Alger. État de la recherche. *Les Cahiers du CERMOC*, 1994, n° 8, 77-82.

DEPAULE, Jean-Charles. L'anthropologie de l'espace. *Le Courrier du CNRS*, 1994, n° 81, 119-120.

DEPAULE, Jean-Charles. Sanaa, des territoires quotidiens. In GRANDGUILLAUME, Gilbert ; MERMIER, Franck ; TROIN, Jean-François, *Sanaa hors les murs*. Sanaa/Tours : CFEY/URBAMA, 1995, 143-164.

DEPAULE, Jean-Charles. La pratique de l'espace urbain. In PANERAI, Philippe ; DEPAULE, Jean-Charles ; DEMORGON, Marcelle, *Analyse urbaine*. Marseille : Parenthèses, 1999, 2005, 159-185.

DEPAULE, Jean-Charles. Sanaa, chroniques des années 1980. In NAÏM, Samia, *Yémen. D'un itinéraire à l'autre*. Paris : Maisonneuve & Larose, 2001, 15-40.

DEPAULE, Jean-Charles. Les établissements de café du Caire. *Études rurales*, [en ligne], 2007, n° 180, [référence du 05 juin 2009]. http://etudesrurales.revues.org/document7492.html.

DESSE, René-Paul. *Le nouveau commerce urbain. Dynamiques spatiales et stratégies des acteurs*. Rennes : Presses Universitaires de Rennes, 2001, 198 p.

DESTREMAU, Blandine. *Femmes du Yémen*. Paris : Peuples du monde, 1990, 301 p.

DESTREMAU, Blandine. Politique commerciale et développement : problèmes d'analyse (le cas du Nord Yémen républicain). *Les Cahiers du GREMAMO*, 1991, n° 10, 209-223.

DESTREMAU, Blandine. Tendances et perspectives de l'économie yéménite. *Revue du Monde Musulman et de la Méditerranée*, 1993, n° 67, 109-120.

DESTREMAU, Blandine. Pauvreté et droits au Yémen. *Chroniques yéménites*, 2000, n° 8, 61-66.

DESTREMAU, Blandine. Baladiyya ! De l'informalité à l'illégalité : les brouettes de Sanaa. *Chroniques yéménites*, 2001, n° 9, 117-132.

DETALLE, Renaud. Les élections législatives du 27 avril 1993. *Monde arabe Maghreb-Machrek*, 1993, n° 141, 3-26.

DETALLE, Renaud. Esquisse d'une sociologie électorale de Sana. In GRANDGUILLAUME, Gilbert ; MERMIER, Franck ; TROIN, Jean-François, *Sanaa hors les murs*. Sanaa/Tours : CFEY/URBAMA, 1995, 71-88.

DETALLE, Renaud. Frontières externes et délimitation interne du Yémen. *Chroniques yéménites*, 2000, n° 8, 111-122.

DEVISME, Laurent. *Actualité de la pensée d'Henri Lefebvre à propos de l'urbain. La question de la centralité*. Tours : Maison des Sciences de la Ville, 1998, 126 p.

DEVISME, Laurent. La centralité, entre configurations et interactions. In LEVY, Jacques ; LUSSAULT, Michel, *Logiques de l'espace, esprit des lieux. Géographies à Cerisy*. Paris : Belin, 2000, 177-187.

DEVISME, Laurent. *La ville décentrée. Figures centrales à l'épreuve des dynamiques urbaines*. Paris : L'Harmattan, 2005, 296 p.

DI MEO, Guy. *Les démocraties industrielles. Crise et mutation de l'espace*. Paris : Masson, 1988, 256 p.

DI MEO, Guy. *Les territoires du quotidien*. Paris : L'Harmattan, 1996, 207 p.

DI MEO, Guy. *Géographie sociale et territoires*. Paris : Nathan, 1998, 317 p.

DI MEO, Guy. Géographies tranquilles du quotidien. Une analyse de la contribution des sciences sociales et de la géographie à l'étude des pratiques spatiales. *Cahiers de Géographie du Québec*, 1999, vol. 43, n° 118, 75-93.

DI MEO, Guy. Composantes spatiales, formes et processus géographiques des identités. *Annales de Géographie*, 2004, n° 638-639, 339-362.

DI MEO, Guy ; SAUVAITRE, Claire ; SOUFFLET, Fabrice. Les paysages de l'identité (le cas du Piémont béarnais, à l'est de Pau). *GéoCarrefour*, 2004, vol. 79-2, 131-141.

DI MEO, Guy. Identités et territoires : des rapports accentués en milieu urbain ? *Métropoles*, [En ligne], 2007, n° 1, [référence du 14 juin 2009]. http://metropoles.revues.org/document80.html.

DIKEC, Mustafa ; GARNIER, Jean-Pierre. Éditorial. *Espaces et Sociétés*, [en ligne], 2008, n° 134, [référence du 24 juin 2009]. http://www.espacesetsocietes.msh-paris.fr/134/intro.html.

DONZELOT, Jacques. La nouvelle question urbaine. *Esprit*, 1999, 87-114.

DORIER-APPRILL, Elisabeth (dir.). *Vocabulaire de la ville, notions et références*. Paris : Éditions du Temps, 2001, 191 p.

DOSTAL, Walter. *Der Markt von Ṣan'â'*. Wien : Verlag der Österreichischen Akademie der Wissenschaften, 1979, 121 p.

DRESCH, Paul. *Tribes, Government and History in Yemen*. Oxford : Clarendon Press, 1993, 440 p.

DRIS, Nassima. *La ville mouvementée. Espace public, centralité, mémoire urbaine à Alger*. Paris : L'Harmattan, 2001, 435 p.

DUBOIS-TAINE, Geneviève ; CHALAS, Yves (dir.). *La ville émergente*. La Tour d'Aigues : Éditions de l'Aube, 1997, 285 p.

DUBRESSON, Alain. *Villes et industries en Côte d'Ivoire. Pour une géographie de l'accumulation urbaine*. Paris : ORSTOM, 1989, 855 p.

DUBY, Georges (dir.). *Histoire de la France urbaine*. Paris : Seuil, 1981-1985, 5 tomes.

DUFOUR, Julien. Attitudes linguistiques et identités locales à Ṣan'â'. *Revue des Mondes Musulmans et de la Méditerranée*, 2008, n° 121-122, 133-144.

DUMORTIER, Brigitte ; LAVERGNE, Marc. *Dubaï et la mondialisation : du souk à la zone franche*. Paris : Éditions du Temps, 2001, 28 p.

DUPONT, Véronique ; PUMAIN, Denise. De la ville compacte aux métropoles polycentriques. In DUREAU, Françoise ; DUPONT , Véronique ; LELIEVRE, Eva ; LEVY, Jean-Pierre ; LULLE, Thierry (dir.). *Métropoles en mouvement. Une comparaison internationale*. Paris : Anthropos/IRD, 2000, 51-71.

DURANG, Xavier. *Vivre et exister à Yaoundé. La construction des territoires citadins*. Paris : IRD, 2002, 628 p.

DUREAU, Françoise ; DUPONT , Véronique ; LELIEVRE, Eva ; LEVY, Jean-Pierre ; LULLE, Thierry (dir.). *Métropoles en mouvement. Une comparaison internationale*. Paris : Anthropos/IRD, 2000, 656 p.

ECKERT, Hadi. *Les principales fonctions urbaines de Vieux-Sanaâ dans l'agglomération sanaâni d'aujourd'hui. Constats, problèmes, potentialités. Approche de socio-économie urbaine*. Paris : UNESCO, 1991, 36 p.

EL-ACHKAR, Élie (trad.). Loi de la Construction. *Document du CERMOC*, 2000, n° 12, 13-22.

EL AOUAD, Mohammed. *La centralité urbaine dans les villes arabes, l'exemple de Fès*. Thèse de doctorat, Géographie, Université de Provence, 1983, 471 p.

EL ARABI, Ahmed. *Les quartiers périphériques de la ville d'Oujda. Etude de géographie urbaine*. Thèse de doctorat, Géographie, Université de Tours, 1980, 2 volumes, 367 p.

EL KADI, Galila. Urbanisme moderne en Égypte, esquisse d'une anthologie. In NACIRI, Mohamed ; RAYMOND, André (dir.), *Sciences sociales et phénomènes urbains dans le Monde Arabe*. Casablanca : Fondation du Roi Abdul-Aziz Al Saoud pour les Études Islamiques et les Sciences Humaines, 1997, 203-214.

EL-SHAKHS, Salah S. ; AMIRAHMADI, Hooshang. Population Dynamics, Urbanization, and the Planning of Large Cities in the Arab World. In AMIRAHMADI, Hooshang ; EL-SHAKHS, Salah S. (dir.), *Urban Development in the Muslim World*. New Jersey : Center for Urban Policy Research, 1993, 233-261.

ELEB, Monique. *La société des cafés à Los Angeles*. Besançon : Les Éditions de l'imprimeur, 2004, 308 p.

ESCALLIER, Robert. *Citadins et espace urbain au Maroc*. Tours/Poitiers : ERA 706/CIEM, Fasc. De Recherche n° 8 & 9, 1981, 2 tomes, 407 p.

ESCALLIER, Robert. De la tribu au quartier, les solidarités dans la tourmente. L'exemple marocain. *Les Cahiers de la Méditerranée*, [en ligne], 2001, vol. 63, [référence du 25 mai 2009]. http://cdlm.revues.org/index9.html.

ESCALLIER, Robert. Les frontières dans la ville, entre pratiques et représentations. *Les Cahiers de la Méditerranée*, [en ligne], 2006, vol. 73, [référence du 25 mai 2009]. http://cdlm.revues.org/index1473.html.

ESCALLIER, Robert ; SIGNOLES, Pierre (dir.). *Les nouvelles formes de la mobilité spatiale dans le Monde Arabe*. Tours : URBAMA, Fasc. de Recherche n° 28, 1995, 475 p.

FAVIER, Agnès (dir.). *Municipalités et pouvoirs locaux au Liban*. Beyrouth : CERMOC, 2001, 438 p.

FEINER, Jacques. *La vieille ville de Sanaa*. Thèse, Architecture, École Polytechnique Fédérale de Lausanne, 1997, 461 p.

FERGANY, Nader. The Impact of Emigration and National Development in the Arab Region: The Case of the Yemen Arab Republic. *International Migration Review*, 1982, Vol. 16, n° 4, 1982, 757-780.

FLORIN, Bénédicte. *Itinéraires citadins au Caire. Mobilités et territorialités dans une métropole du Monde Arabe*. Thèse de doctorat, Géographie, Université de Tours, 1999, 566 p.

FROBERT, Stéphanie. *Entrées de ville. Dossier bibliographique*. Lyon : CERTU, 1999, 82 p.

GALLAIS, Jean. *Hommes du Sahel*. Paris : Flammarion, 1984, 1992, 296 p.

GALLOT-DELAMEZIERE, Emmanuelle. *Restructurations péri-urbaines des aires métropolitaines et émergence de polarités nouvelles*. Thèse de doctorat, Aménagement du territoire, Université Lumière Lyon 2, 2005, 473 p.

GARDET, Louis. *La cité musulmane. Vie sociale et politique*. Paris : Librairie philosophique J. Vrin, 1954, 1976, 437 p.

GAUDIN, Jean-Pierre. Centralités planifiées et actes politiques ? *Rives nord-méditerranéennes*, 2007, n° 26, 9-20.

GAZZO, Yves. The Specifics of the Yemeni Economy. In LEVEAU, Rémy ; MERMIER, Franck ; STEINBACH, Udo (eds.), *Le Yémen contemporain*. Paris : Karthala, 1999, 319-338.

GDOURA, Mahmoud. La Médina de Sfax : la primauté de la fonction économique. In *Présent et avenir des Médinas,* Tours : ERA 706, Fascicule de recherches n° 10-11, 1982, 47-56.

GENTELLE, Pierre. Nouvelles centralités en périphérie. *Cafés géographiques*, [en ligne], 2005, [référence du 17 juillet 2009]. http://www.cafe-geo.net/article.php3?id_article=613.

GEORGE, Pierre. *Les méthodes de la géographie*. Paris : PUF, 1970, 125 p.

GERVAIS-LAMBONY, Philippe. *Territoires citadins : 4 villes africaines*. Paris : Belin, 2003, 272 p.

GERVAIS-LAMBONY, Philippe. De l'usage de la notion d'identité en géographie. Réflexions à partir d'exemples sud-africains. *Annales de géographie*, 2004, n° 638-639, 469-488.

GHORRA-GOBIN, Cynthia (dir.). *Réinventer le sens de la ville : les espaces publics à l'heure globale*. Paris : L'Harmattan, 2001, 266 p.

GHORRA-GOBIN, Cynthia. Lieu du transport et polycentrisme : une expérience américaine. *Autrepart*, 2004, n° 32, 37-50.

GILLOIRE, Pierre. *L'or des rues*. Paris : Buchet/Chastel, 2002, 224 p.

GILLOT, Gaëlle. Espaces populaires, pratiques intimes : les jardins publics au Caire, à Rabat et à Damas. *GéoCarrefour*, 2002, vol. 77, n° 3, 267-274.

GIROUD, Mathieu. Le couple centre/périphérie à l'épreuve du milieu urbain et de la notion d'accès. Les différentes positions du quartier d'Alcântara à Lisbonne. *Sud-Ouest Européen*, 2007, n°24, 27-39.

GRAFMEYER, Yves ; JOSEPH, Isaac. *L'École de Chicago. Naissance de l'écologie urbaine*. Paris : Aubier, 1984, 378 p.

GRANDGUILLAUME, Gilbert ; MERMIER, Franck ; TROIN, Jean-François (dir.). *Sanaa hors les murs*. Sanaa/Tours : CFEY/URBAMA, 1995, 247 p.

GRATALOUP, Christian. Centre/Périphérie. *Hypergeo*, [en ligne], 2004, [référence du 25 mai 2009]. http://www.hypergeo.eu/spip.php?article10.

GUMUCHIAN, Hervé ; GRASSET, Éric ; LAJARGE, Romain ; ROUX, Emmanuel. *Les acteurs, ces oubliés du territoire*. Paris : Economica, 2003, 186 p.

GUTWIRTH, Jacques. L'enquête en ethnologie urbaine. *Hérodote*, 1978, n° 9, 38-55.

HADJIEDJ, Ali. *Le Grand-Alger. Activités économiques, problèmes socio-urbains et aménagement du territoire*. Alger : OPU, 1994, 229 p.

HAEGEL, Florence, LEVY, Jacques. Une lecture spatiale des identités. In HAUMONT, Nicole (dir.), *L'urbain dans tous ses états. Faire, vivre, dire la ville*. Paris : L'Harmattan, 1998, 203-220.

HAENNI, Patrick. *Banlieues indociles ? Sur la politisation des quartiers péri-urbains du Caire*. Thèse de doctorat, Science politique, IEP de Paris, 2001, 511 p.

HALEVY, Joseph. Voyage au Nedjran. *Bulletin de la Société de Géographie*, 1873, Sixième série, Tome sixième, 5-31.

HAMZAOUI OUESLATI, Najet. *Les centres urbains secondaires dans le Grand Tunis. Organisation, fonctionnement et évolution*. Thèse de doctorat, Géographie, Université Tunis 1, 1998, 457 p.

HANNERZ, Ulf. *Explorer la ville*. Paris : Éditions de Minuit, 1980, 1983, 432 p.

HARROUD, Tarik. *Les espaces publics marchands : public, sociabilité et accessibilité. Le cas de deux complexes commerciaux à Rabat*. Mémoire de DESA, UFR : Architecture et Urbanisation des Territoires, Université Mohammed V de Rabat, 2006, 247 p.

HASSOUN, Jean-Pierre. La place marchande en ville : quelques significations sociales. *Ethnologie française*, 2005, Vol. XXXV, n° 1, 5-16.

HAUMONT, Nicole ; LEVY, Jean-Pierre (dir.). *La ville éclatée. Quartiers et peuplement*. Paris : L'Harmattan, 1998, 262 p.

HAYOT, Alain. De Chicago à Marseille : centralité urbaine, mode d'implantation des migrants et cohabitation pluri-ethnique. In *Ethnologues dans la ville. Actes du 112e Congrès National des Sociétés Savantes, Lyon, 1987*. Paris : CTHS, 1988, 67-78.

HENIA, A. (dir.) Les notabilités et leur rôle dans l'articulation des entités locales et des espaces englobants. *Cahiers de l'IRMC*, Villes et territoires au Maghreb, 2000, 47-110.

HERAUD, Marion. *Pratiques spatiales et modes de sociabilité des étudiants de l'Université de Sanaa*. Mémoire de maîtrise, Ethnologie, Université Louis Lumière Lyon II, 2001, 196 p.

HESS, Rémi. *Centre et Périphérie*. Paris : Anthropos, 1978, 2001, 238 p.

HIERNAUX-NICOLAS, Daniel. Le terrain dans les recherches urbaines au Mexique : quelques réflexions. *Cahiers des Amériques Latines*, 2003, n° 42, 23-35.

HIVERNEL, Jacques. La Madâfa de Bâb al-Nayrab, un repaire dans la ville, un relais dans l'espace. *Espaces et Sociétés*, 2002, n° 108-109, 253-274.

HOURCADE, Bernard. L'émergence des banlieues de Téhéran. *Cemoti* [en ligne], 1997, n° 24, [référence du 31 mai 2005]. http://cemoti.revues.org/document1472.html.

HOURCADE, Bernard. La recomposition des identités et des territoires en Iran islamique. *Annales de géographie*, 2004, n° 638-639, 511-530.

HUGON, Philippe. Mondialisation, métropolisation et effet de crise dans les économies en développement. In OSMONT, Annik ; GOLDBLUM, Charles (dir.). *Villes et citadins dans la mondialisation*. Paris : Karthala/GEMDEV, 2003, 29-50.

HURET, Jules. *En Amérique : de New-York à la Nouvelle-Orléans*. Paris : Eugène Fasquelle, 1904, 420 p.

ILBERT, Robert. La ville islamique : réalité et abstraction. *Les Cahiers de la Recherche Architecturale*, 1982, n° 10-11, 6-13.

IRAKI, Aziz ; CATTEDRA, Raffaele ; LEGROS, Olivier ; SIGNOLES, Pierre. Introduction. *Les Cahiers d'EMAM*, 2009, n° 17, 5-10.

ISKANDER, Abdul-Wahed Ali. *The City of Sana'a. A Study in Urban Geography*. Thesis, Geography, University of Pune, 2001, 289 p.

JAGLIN, Sylvy. Les banlieues de Ouagadougou. *Afrique contemporaine*, 1993, n° 168, 54-66.

JOSEPH, Isaac. *Le passant considérable. Essai sur la dispersion de l'espace public*. Paris : Librairie des Méridiens, 1984, 146 p.

KAUFMANN, Jean-Claude. *L'entretien compréhensif*. Paris : Armand-Colin, 1996, 2004, 128 p.

KAUFMANN, Vincent ; PATTARONI. Mobilités. *EspacesTemps.net*, [en ligne], 2007, [référence du 09 juin 2009]. http://espacestemps.net/document2244.html.

KERDOUD, Nadia. Espaces périphériques et nouvelles centralités : exemple de Constantine (Algérie). In ZANINETTI, Jean-Marc ; MARET, Isabelle, *Etalement urbain à travers le monde, des opinions aux faits. Actes du Colloque international d'Orléans*. Orléans : Presses Universitaires d'Orléans, 2008.

KLAASSEN, Leo H. ; MOLLE, Willem ; PAELINCK, Jean H.-P. (Eds.). *Dynamics of Urban Development*. New York : St. Martin's Press, 1981, 267 p.

KOPP, Horst ; WIRTH, Eugen. *Sanaa. Développement et organisation de l'espace d'une ville arabe*. CFEY/IREMAM : Sanaa/Aix-en-Provence, 1994, 125 p.

LABASSE, Jean. *L'organisation de l'espace. Eléments de géographie volontaire*. Paris : Hermann, 1966, 1971, 604 p.

LABAUNE, Patrick. *La République Arabe du Yémen*. Marseille : Éditions du CNRS, 1985, 182 p.

LABORIE, Jean-Paul (dir.). *Atlas de la Médina de Fès*. Toulouse/Fès : Centre Interuniversitaire d'Études Urbaines, 1990, 22-33.

LACOUR, Claude ; PUISSANT, Sylvette. *La métropolisation. Croissance, diversité, fractures*. Paris : Anthropos, 1999, 194 p.

LAHIRE, Bernard. *L'homme pluriel : les ressorts de l'action*. Paris : Nathan, 1998, 271 p.

LAMBERT, Jean. Consommation de masse et tradition à Sanaa : vers une culture urbaine. In GRANDGUILLAUME, Gilbert ; MERMIER, Franck ; TROIN, Jean-François, *Sanaa hors les murs*. Sanaa/Tours : CFEY/URBAMA, 1995, 89-142.

LAPEYRONNIE, Didier. La banlieue comme ville. Existe-t-il une nouvelle question urbaine ? *VEI Enjeux*, 2001, n° 124, 10-23.

LASCOUMES, Pierre ; LE BOURHIS, Jean-Pierre. Le bien commun comme construit territorial. *Politix*, 1998, n° 42, 37-66.

LAVERGNE, Marc. Dubaï ou la métropolisation incomplète d'un pôle en relais de l'économie monde. *Cahiers de la Méditerranée*, [en ligne], 2002, vol. 64, [référence du 18 juin 2009]. http://cdlm.revues.org/index80.html.

LE BRIS, Emile. Ville irrégulière, ville non maîtrisée. *Afrique contemporaine*, 1993, n° 168, 218-230.

LEBRUN, Nicolas. *Centralités urbaines et concentrations de commerces*. Thèse de doctorat, Géographie, Université de Reims Champagne–Ardenne, 2002, 511 p.

LEFEBVRE, Henri. *La révolution urbaine*. Paris : Gallimard, 1970, 255 p.

LEFEBVRE, Henri. La ville et l'urbain. *Espaces et Sociétés*, 1971, n° 2, 3-7.

LEFEBVRE, Henri. *La production de l'espace*. Paris : Anthropos, 1974, 2000, 485 p.

LEGROS, Olivier. *Le gouvernement des quartiers populaires. Production de l'espace et régulation politique dans les quartiers non réglementaires de Dakar et de Tunis*, Thèse de doctorat, Géographie, Université de Tours, 2003, 486 p.

LEGROS, Olivier. Les tendances du jeu politique à Yembeul (banlieue est de Dakar) depuis l'alternance. *Politique africaine*, 2004, n° 96, 59-77.

LEGROS, Olivier (dir.). *Participations citadines et action publique. Dakar, Rabat, Cotonou, Tunis, Jérusalem, Sanaa*. Paris : ADELS/Yves Michel, 2008, 209 p.

LEMARCHAND, Nathalie. *Géographie du commerce et de la consommation : les territoires du commerce distractif*. Habilitation à Diriger des Recherches, Géographie, Université Paris IV Sorbonne, 2008, 220 p.

LEMENOREL, Alain. *La rue, lieu de sociabilité ?* Rouen : Publications de l'Université de Rouen, 1997, 472 p.

LEPETIT, Bernard. La ville : cadre, objet, sujet. *Enquête*, 1991, n° 4, 11-34.

LEPETIT, Bernard ; PUMAIN, Denise. *Temporalités urbaines*. Paris : Anthropos, 1993, 316 p.

LEVEAU, Rémy ; MERMIER, Franck ; STEINBACH, Udo (dir.). Le Yémen contemporain. Paris : Karthala, 1999, 459 p.

LEVI-STRAUSS, Claude. *Tristes tropiques*. Paris : Plon, 1955, 504 p.

LEVY, Jacques. Malaise dans la pensée urbaine. *EspacesTemps.net*, [en ligne], 2004, [référence du 15 juillet 2009]. http://espacestemps.net/document693.html.

LEVY, Jacques (dir.). *L'invention du monde. Une géographie de la mondialisation*. Paris : Presses de Sciences Po, 2008, 403 p.

LEVY, Jacques ; LUSSAULT, Michel (dir.). *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés*. Paris : Belin, 2003, 1034 p.

LEVY, Jean-Paul. *Centres-villes en mutation*. Paris : CNRS, 1987, 257 p.

LEWCOCK, Ronald. *The old walled city of Sana'a*. Paris : UNESCO, 1986, 124 p.

LOISEAU, Jacques-Marie ; TERRASSON, François ; TROCHEL, Yves. *Le paysage urbain*. Paris : Sang de la Terre, 1993, 193 p.

LOMBARD, Jérôme ; SAKHO, Papa ; BRUEZ, Franck ; BAILLON, Axel. Les rues de Dakar : espaces de négociation des transports collectifs. *Autrepart*, 2004, n° 32, 115-134.

LOMBARD, Jérôme ; STECK, Benjamin. Quand le transport est d'abord un lieu ! *Autrepart*, 2004, n° 32, 3-20.

LOUBET DEL BAYLE, Jean-Louis. *Introduction aux méthodes en sciences sociales*. Toulouse : Privat, 1978, 1991, 157 p.

LUSSAULT, Michel. Une problématique de l'image en géographie. In CALENGE, Christian ; LUSSAULT, Michel ; PAGAND, Bernard, *Figures de l'urbain. Des villes, des banlieues et de leurs représentations*. Tours : Maison des Sciences de la Ville, 1997, 15-22.

LUSSAULT, Michel. *De la lutte des classes à la lutte des places*. Paris : Grasset, 2009, 221 p.

LUSSAULT, Michel ; SIGNOLES, Pierre. *La citadinité en questions*. Tours : Maison des sciences de la ville, 1996, 157 p.

LYNCH, Kevin. *L'image de la cité*. Paris : Dunod, 1960, 1971, 222 p.

MA MUNG, Emmanuel. L'impact des transferts migratoires dans la ville de M'Saken (Tunisie) : production du cadre bâti et activités nouvelles. In SIMON, Gildas (dir.), *Les effets des migrations internationales sur les pays d'origine : le cas du Maghreb*. Paris : SEDES, 1990, 185-199.

MADŒUF, Anna. Cohérence et cohésion d'un espace. Une présentation de la ville ancienne du Caire. *Egypte/Monde Arabe*, 1995, n° 22, 97-123.

MADŒUF, Anna. *Images et pratiques de la ville ancienne du Caire : les sens de la ville*. Thèse de doctorat, Géographie, Université de Tours, 1997, 570 p.

MANGIN, David. *La ville franchisée. Formes et structures de la ville contemporaine*. Paris : Éditions de la Villette, 2004, 398 p.

MANZONI, Renzo. *El Yèmen. Un viggio a Sana'a, 1877-1878*. Rome : EDT, 1884, 1991, 304 p.

MARCHAND, Dorothée. La construction de l'image d'une ville. Représentation de la centralité urbaine et identité urbaine. In ROBIN, Monique ; RATIU, Eugénia, *Transitions et rapports à l'espace*. Paris : L'Harmattan, 2005, 243-272.

MARECHAUX, Pascal. *Recherches d'architectures contemporaines dans le cadre d'une société islamique traditionnelle en évolution : propositions de bâtiments et espaces publics pour Sanaa, Yémen*. Mémoire de fin d'études architecturales, École d'Architecture de Paris-Belleville, 1980, 137 p.

MARECHAUX, Pascal (dir.). *Sanaa : parcours d'une cité d'Arabie*. Paris : Institut du Monde arabe, 1987, 127 p.

MARTIGNON, Vincent. *Spatialité et territorialité du commerce du qat à Sanaa*. Mémoire de maîtrise, Géographie, Université de Tours, 2001, 131 p.

MARTIGNON, Vincent. Les *lûkanda* de Sanaa, structures urbaines d'intégration sociale pour les travailleurs migrants ? *Chroniques yéménites*, 2004, n° 11, 87-100.

MARTIGNON, Vincent. Migrations et évolution des sociabilités à Ṣan'â'. *Revue des mondes musulmans et de la Méditerranée*, 2008, n° 121-122, 101-114.

MAURICE, Mathieu. *Les nouveaux lieux de commerce de la banlieue Nord de Tunis : accessibilité, publics et sens du lieu. Le cas du centre commercial Carrefour*. Mémoire de maîtrise, Géographie, Université de Tours, 2006, 121 p.

MAY, Nicole. Développement des services et transformations des configurations urbaines. In FONTAN, Jean-Marc ; KLEIN, Juan-Luis ; TREMBLAY, Diane-Gabrielle. *Entre la métropolisation et le village global, les scènes territoriales de la reconversion*. Sainte-Foy, Québec : Presses de l'Université du Québec, 1999, 79-92.

MELE, Patrice. *Centralité et espace urbain. Dynamiques, politiques et pratiques des centres au Mexique*. Thèse de doctorat, Géographie, Université de la Sorbonne nouvelle – IHEAL, 1996, 607 p.

MERCIER, Eric. *Aden, un parcours interrompu*. Tours/Sanaa : URBAMA/CFEY, 1997, 163 p.

MERENNE-SCHOUMAKER, Bernadette. *La localisation des services*. Paris : Nathan, 1996, 191 p.

MERMIER, Franck. De l'usage d'un concept : la citadinité à Sanaa. *Peuples méditerranéens*, 1989, n° 46, 31-46.

MERMIER, Franck. Des artisans face aux importateurs ou l'ange maudit du souk. *Peuples méditerranéens*, 1989, n° 46, 155-164.

MERMIER, Franck. Le marché de Sanaa, porte intérieure de la ville. *Maghreb-Machrek*, 1989, n° 123, 171-176.

MERMIER, Franck. Les souks de Sanaa, un monde bouleversé : changements économiques et recompositions sociales. *Les Cahiers du GREMAMO*, 1991, n° 10, 145-164.

MERMIER, Franck. Le *'âqil* de quartier à San'a. *Monde arabe Maghreb-Machrek*, 1994, n° spécial, 17-18.

MERMIER, Franck. Sanaa, métaphore de l'État yéménite. In GRANDGUILLAUME, Gilbert ; MERMIER, Franck ; TROIN, Jean-François, *Sanaa hors les murs*. Sanaa/Tours : CFEY/URBAMA, 1995, 37-70.

MERMIER, Franck. *Le Cheikh de la nuit. Sanaa : organisation des souks et société citadine*. Arles : Sindbad/Actes Sud, 1997, 254 p.

MERMIER, Franck. Le *qât* à Sanaa. In NAÏM, Samia, *Yémen. D'un itinéraire à l'autre*. Paris : Maisonneuve & Larose, 2001, 23-29.

MERMIER, Franck. Souk et citadinité dans le monde arabe. In ARNAUD, Jean-Luc (dir.), *L'urbain dans le monde musulman de Méditerranée*. Paris : Maisonneuve & Larose, 2005, 81-100.

METRAL, Jean. L'émergence des petites villes dans la moyenne vallée de l'Oronte en Syrie centrale. In BROWN, Kenneth ; JOLE, Michèle ; SLUGGET, Peter ; ZUBAIDA, Sami (eds.), *Middle Eastern Cities in Comparative Perspective*. London : Ithaca Press, 1986, 271-282.

METTON, Alain. Commerce et centralité dans les très grandes villes : effets et enjeux de la mondialisation de la distribution. *Bulletin de l'Association des Géographes Français*. 2001, Vol. 78, n° 4, 321-329.

MEYER, Günter. Labour Emigration and International Migration in the Yemen Arab Republic: The Urban Building Sector. In PRIDHAM, Brian, *Economy, Society and Culture in Contemporary Yemen*, London : Croom Helm, 1985 147-164.

MEYER, Günter. Migration, Religion and Economic Development in the Building Sector of Sanaa and Cairo. In AMIRAHMADI, Hooshang ; EL-SHAKHS, Salah S. (dir.), *Urban Development in the Muslim World*, New Jersey : Center for Urban Policy Research, 1993, 164-182.

MIOSSEC, Jean-Marie. From suq to supermarket in Tunis. In PADDISON, Ronan ; FINDLAY, Allan-M. ; DAWSON, John, *Retailing Environments in Developing Countries*, London/New-York : Routledge, 1990, 227-242.

MIOSSEC, Jean-Marie ; SIGNOLES, Pierre (dir.). *Tunis : évolution et fonctionnement de l'espace urbain*. Tours/Poitiers : ERA 706/CIEM, 1980, 258 p.

MONCOMBLE, Françoise. *La tension centralité-marginalité : aspects dialectiques*. Thèse de doctorat, Sociologie, Université Paris V, 1983, 290 p.

MONDADA, Lorenza ; SÖDERSTRÖM, Ola. Lorsque les objets sont instables (II) : des espaces urbains en composition. *Géographie et Cultures*, 1994, n° 12, 87-108.

MONGIN, Olivier. *La condition urbaine*. Paris : Seuil, 2005, 325 p.

MONNET, Jérôme. *La ville et son double. La parabole de Mexico*. Paris : Nathan, 1993, 224 p.

MONNET, Jérôme. Commerce, espace public et urbanité, en France, au Mexique et aux États-Unis. *Géographie et Cultures*, 1997, n° 24, 71-90.

MONNET, Jérôme. Les dimensions symboliques de la centralité. *Cahiers de Géographie du Québec*, 2000, vol. 44, n° 123, 339-418.

MONNET, Jérôme. Centre et périphérie au Mexique : dialectiques et dynamiques géographiques à plusieurs échelles, In ROUSSILLON, Henry (dir.), *Les rapports centre-périphérie dans les démocraties modernes*. Toulouse : Presses de l'Université Toulouse-I Sciences sociales, 2002, 219-235.

MONNET, Jérôme. L'ambulantage : représentations du commerce ambulant ou informel et métropolisation. *Cybergeo*, [en ligne], 2006, [référence du 17 octobre 2006]. http://www.cybergeo.eu/index5565.html.

MOTCHO, Henri Kokou. Urbanisation et rôle de la chefferie traditionnelle dans la communauté urbaine de Niamey. *Les Cahiers d'Outre-mer*, 2005, vol. 58, n° 229, 55-72.

MOULIN, Brigitte (dir.). *La ville et ses frontières. De la ségrégation sociale à l'ethnicisation des rapports sociaux*. Paris : Karthala, 2001, 251 p.

MUMFORD, Lewis. *La Cité à travers l'Histoire*. Paris : Seuil, 1961, 1964, 781 p.

NACIRI, Mohamed ; RAYMOND, André (dir.). *Sciences sociales et phénomènes urbains dans le Monde Arabe*. Casablanca : Fondation du Roi Abdul-Aziz Al Saoud pour les Études Islamiques et les Sciences Humaines, 1997, 299 p.

NAIDJA-LEBKIRI, Zéhira. *La centralité urbaine dans le Monde arabe. Cas de l'Algérie*. Thèse de doctorat, Géographie, Université de Provence, 1982, 454 p.

NAIM, Samia. *Yémen. D'un itinéraire à l'autre*. Paris : Maisonneuve & Larose, 2001, 164 p.

NARDELLA, Bianca Maria. *Priority Projects Conservation of the Old City of Sana'a. Mission Report*. Paris : UNESCO, 2004, 62 p.

NAVEZ-BOUCHANINE, Françoise. Modèles d'habiter : usage et appropriation de l'espace dans les quartiers résidentiels de « luxe » au Maroc. In BADUEL, Pierre Robert, *Habitat, État, société au Maghreb*. Paris : CNRS, 1988, 2002, 396 p.

NAVEZ-BOUCHANINE, Françoise. Citadinité et urbanité : le cas des villes marocaines. In LUSSAULT, Michel ; SIGNOLES, Pierre, *La citadinité en questions*, Tours, URBAMA/MSV, 1996, 103-112.

NAVEZ-BOUCHANINE, Françoise. Compétences collectives, émergence de la société civile et intermédiation sociale dans la gestion urbaine. In BERRY-CHIKHAOUI, Isabelle ; DEBOULET, Agnès (dir.), *Les compétences des citadins dans le Monde arabe. Penser, faire et transformer la ville*. Paris : Karthala, 2000, 341-368.

NAVEZ-BOUCHANINE, Françoise. *La fragmentation en question : des villes entre fragmentation spatiale et fragmentation sociale ?* Paris : L'Harmattan, 2002, 411 p.

NAVEZ-BOUCHANINE, Françoise (dir.). *L'entre deux des politiques institutionnelles et des dynamiques sociales. Liban, Maroc, Algérie, Mauritanie*. Rapport de synthèse, PRUD, 2004, 178 p.

NAVEZ-BOUCHANINE, Françoise ; VALLADARES, Licia. Éditorial. *Espaces et Sociétés*, [en ligne], 2007, n° 131, [référence du 22 juin 2009]. http://www.espacesetsocietes.msh-paris.fr/131/intro.html.

NIEWÖHNER-EBERHARD, Elke. *Sa'da, Bauten und Bewohner in einer traditionellen islamischen Stadt*. These, Geografie, Wiesbaden : Dr Ludwig Reichert Verlag, 1985, 304 p.

NORRA, Stefan. *Sana'a Urban Ecology Study*. Sanaa : GTZ, 1994.

NOURALICHACHI, Djamshid. *Le centre et la centralité : le cas de la ville de Téhéran*. Thèse de doctorat, Géographie, Université de Lille 3, 1996, 426 p.

NOWEIR, Sawsan. Devenir patrimonial contre développement urbain : l'exemple de Port-Saïd. *Autrepart*, 2005, n° 33, 109-126.

NZUZI, Lelo. *Urbanisation et aménagement en Afrique noire*. Paris : SEDES, 1989, 237 p.

OFFNER, Jean-Marc (dir.). *Le Grand Paris*. Paris : La Documentation française, 2007, 119 p.

ORGANIZATION OF ISLAMIC CAPITALS AND CITIES. *Ṣan'â'* [en arabe]. Djedda : OICC, 2005, 624 p.

ORTIZ, Jean (dir.). *Che plus que jamais*. Biarritz : Atlantica, 2007, 353 p.

OSMONT, Annik ; GOLDBLUM, Charles (dir.). *Villes et citadins dans la mondialisation*. Paris : Karthala/GEMDEV, 2003, 300 p.

OSTROWETSKY, Sylvia ; BORDREUIL, Jean-Samuel. *Structure de communication et espace urbain. Tome 1 : La centralité*. Aix-en-Provence : Université de Provence, 1975, 97 p.

OSTROWETSKY, Sylvia. Les centres urbains. In GHORRA-GOBIN, Cynthia (dir.), *Penser la ville de demain, qu'est ce qui institue la ville ?* Paris : L'Harmattan, 1994, 41-49.

OSTROWETSKY, Sylvia. Les villes nouvelles françaises : paris et apories. Esquisse d'une problématique. *Espaces et Sociétés*, [en ligne], 2004, n° 119, [référence du 16 juin 2009]. http://www.espacesetsocietes.msh-paris.fr/119/villes_nouvelles.html.

PADDISON, Ronan ; FINDLAY, Allan-M. ; DAWSON, John. *Retailing Environments in Developing Countries*. London/New-York : Routledge, 1990, 284 p.

PANERAI, Philippe. Sur la notion de ville islamique. *Peuples méditerranéens*, 1989, n° 46, 13-31.

PANERAI, Philippe. *Paris Métropole : une polycentralité hiérarchisée*. Communication au séminaire Paris-New-York, [en ligne], Université de New York, 2006, [référence du 16 juin 2009]. http://ddata.over-blog.com/xxxyyy/0/54/07/70/paris-metropole.pdf.

PAQUOT, Thierry. Ville fragmentée ou urbain éparpillé ? In NAVEZ-BOUCHANINE, Françoise (dir.), *La fragmentation en question : des villes entre fragmentation spatiale et fragmentation sociale*. Paris : L'Harmattan, 2002, 113-117.

PAQUOT, Thierry ; LUSSAULT, Michel ; BODY-GENDROT, Sophie. *La ville et l'urbain, l'état des savoirs*. Paris : La Découverte, 2000, 440 p.

PERALDI, Michel. *Cabas et containers. Activités marchandes informelles et réseaux migrants transfrontaliers*. Paris : Maisonneuve & Larose, 2001, 361 p.

PETONNET, Colette. Espaces habités. Ethnologie des banlieues. Paris : Galilée, 1982, 174 p.

PETONNET, Colette. L'observation flottante. L'exemple d'un cimetière parisien. *L'Homme*, 1982, vol. XXII, n° 4, 47-47.

PETROPOULOU, Chryssanthi-Christy. Quartiers d'origine spontanée. Approche critique de la planification urbaine et régionale (villes d'Amérique Latine et de la Méditerranée). *Praxis*, [en ligne], 2007, n° 1, [référence du 18 septembre 2008]. http://www.revuepraxis.fr/document.php?id=75.

PICARD, Élisabeth. Beyrouth : la gestion nationale d'enjeux locaux. In FAVIER, Agnès (dir.), *Municipalités et pouvoirs locaux au Liban*. Beyrouth : CERMOC, 2001, 273-294.

PINÇON, Michel ; PINÇON-CHARLOT, Monique. *Les ghettos du gotha. Comment la bourgeoisie défend ses espaces*. Paris : Seuil, 2007, 293 p.

PINI, Daniele ; MIGLIOLI, Franca. *Conservation of the Old City of Sana'a. World Heritage Centre Mission Report*. Sanaa: UNESCO, 2003, 65.

PINOL, Jean-Luc. La mobilité dans la ville. Révélateur des sociétés urbaines. *Annales de démographie historique*, 1999, n° 1, 7-15.

PLAN URBAIN. *L'espace du public : les compétences du citadin, Actes du colloque d'Arc-et-Senans des 8, 9 et 10 novembre 1990*. Paris : Plan urbain, 1991, 152 p.

PRENANT, André ; SEMMOUD, Bouziane. Les nouvelles périphéries urbaines en Algérie : une rupture avec les oppositions traditionnelles centre-périphérie. In *Formes de croissance urbaine au Maghreb*, Tours-Poitiers : ERA 706-CIEM, 1982, 11-31.

PREVOT-SCHAPIRA, Marie-France. Buenos Aires, entre fragmentation sociale et fragmentation spatiale. In NAVEZ-BOUCHANINE, Françoise, *La fragmentation en question : des villes entre fragmentation spatiale et fragmentation sociale ?* Paris : L'Harmattan, 2002, 195-207.

PRITZKAT, Thomas. The Hadramî Community in Saudi Arabia and the Rationale of Investing in the Homeland. In LEVEAU, Rémy ; MERMIER, Franck ; STEINBACH, Udo (eds.), *Le Yémen contemporain*. Paris : Karthala, 1999, 399-418.

PROST-TOURNIER, Jean-Marc. Sana'a. Présentation de la capitale du Yémen. *Revue de Géographie de Lyon*, 1975, Vol. 50, n° 4, 361-381.

RAULIN, Anne. *Anthropologie urbaine*. Paris : Armand Colin, 2001, 188 p.

RAVALET, Emmanuel ; BUENO CEVADA, Enrique. *La non-planification des transports collectifs urbains et ses conséquences en termes d'usages : les cas de Niamey (Niger) et de Puebla (Mexique)*. Lyon : SITRASS, 2007,16 p.

RAYMOND, André. *Grandes villes arabes à l'époque ottomane*. Paris : Actes Sud/Sindbad, 1985, 1999, 389 p.

RAYMOND, André. Espaces publics et espaces privés dans les villes arabes traditionnelles. *Monde arabe Maghreb Machrek*, 1989, n° 123, 194-201.

RAYMOND, André. Islamic City, Arab City: Orientalist Myths and Recent Views. *British Journal of Middle Eastern Sudies*, 1994, vol. 21, n° 1, 3-18.

REPUBLIC OF YEMEN. *Statistical Year Book*. Sanaa : Ministry of Planing and International Cooperation, 2001, 265 p.

REPUBLIC OF YEMEN. *Urban cultural heritage strategy and management programme*. Sanaa : Government of Yemen/Royal Netherlands Embassy, 2001, 51 p.

REPUBLIC OF YEMEN. *Statistical Year Book*. Sanaa : Ministry of Planing and International Cooperation, 2003, 452 p.

REPUBLIC OF YEMEN. *Statistical. Capital's Secreteriat 2004*. Sanaa : Ministry of Planing and International Cooperation, 2004, 259 p.

REPUBLIC OF YEMEN. *15 years of Building and Development*. Sanaa : Ministry of Planing and International Cooperation, 2005, 396 p.

REPUBLIC OF YEMEN. *Commercial Industrial Directory*. Sanaa : Chamber of Commerce and Industry, 2006, 200 p.

REPUBLIC OF YEMEN. *Traffic Department Annual Report*. Sanaa : Ministry of the Interior, 2006, 350 p.

REVEL, Jacques. *Jeux d'échelles, la micro-analyse à l'expérience*. Paris : Seuil/Gallimard, 1996, 243 p.

REYNAUD, Alain. *Société, espace et justice*. Paris : PUF, 1981, 263 p.

RIJSEL, Paul. La municipalité de Tripoli : entre pouvoirs locaux et services de l'État. In FAVIER, Agnès (dir.). *Municipalités et pouvoirs locaux au Liban*. Beyrouth : CERMOC, 2001, 295-318.

RONCAYOLO, Marcel. *La ville aujourd'hui. Mutations urbaines, décentralisation et crise du citadin*. Paris : Seuil, 1985, 2001, 898 p.

RONCAYOLO, Marcel ; LÉVY, Jacques ; PAQUOT, Thierry ; MONGIN, Olivier ; CARDINALI, P. (dir.). *De la ville et du citadin*. Marseille : Parenthèses, 2003, 127 p.

ROULLEAU-BERGER, Laurence. Espaces intermédiaires, économies urbaines et lutte pour la reconnaissance. In CAPRON, Guénola ; CORTES, Geneviève ; GUETAT-BERNARD, Hélène (dir.), *Liens et lieux de la mobilité. Ces autres territoires*. Paris : Belin, 2005, 179-189.

RUBINO, Marcella. *Le métier de relieur au Yémen : trois cas d'étude*. Mémoire de DESS, Université de Genève, 2006, 90 p.

SABATIER, Bruno. *La publicisation des espaces de consommation privés*. Les complexes commerciaux récréatifs en France et au Mexique. Thèse de doctorat, Géographie, Université Toulouse 2- Le Mirail, 2006, 476 p.

SAID, Edward W. *Réflexions sur l'exil*. Arles : Actes Sud, 2000, 2008, 757 p.

SAINT-JULIEN, Thérèse ; LE GOIX, Renaud (dir.). *La métropole parisienne. Centralités, inégalités, proximités*. Paris : Belin, 2007, 333 p.

SALAME, Ghassan. Les dilemmes d'un pays (trop) bien situé. In LEVEAU, Rémy ; MERMIER, Franck ; STEINBACH, Udo (eds.), *Le Yémen contemporain*. Paris : Karthala, 1999, 37-60.

SANSOT, Pierre. *Poétique de la ville*. Paris : Payot, 1996, 2004, 626 p.

SANTOS, Milton. *L'espace partagé : les deux circuits de l'économie urbaine des pays sous-développés*. Paris : M.-Th. Génin, 1975, 405 p.

SCHEMEIL, Yves. Du cadi au caddie. Attitudes envers la modernisation dans les pays arabes du Golfe. In BONNENFANT, Paul (dir.), *La péninsule arabique aujourd'hui. Tome I*. Paris : CNRS, 1982, 245-276.

SCHIETTECATTE, Jérémie. *Ville et urbanisation de l'Arabie du Sud à l'époque préislamique : formation, fonctions et territorialités urbaines dans la dynamique de peuplement régionale*. Thèse de doctorat, Archéologie, Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne, 2006, Volume 1, 571 p.

SEGAUD, Marion. Entre publics et usagers, la concertation. In Club des Maîtres d'Ouvrage d'Opérations Complexes, *L'aménageur urbain face à la crise de la ville*. La Tour d'Aigues : Éditions de l'Aube, 1996, 173-190.

SEGAUD, Marion. *Anthropologie de l'espace. Habiter, fonder, distribuer, transformer*. Paris : Armand-Colin, 2007, 224 p.

SEMMOUD, Bouziane. Planification ou bricolage ? Quelques aspects de la planification urbaine en Algérie. *Les cahiers d'URBAMA*, 1998, n° 14, 61-72.

SEMMOUD, Nora. Nouvelles polarités urbaines, nouvelles attractivités de la périphérie algéroise. In CHIGNIER-RIBOULON, Franck ; SEMMOUD, Nora (dir.), *Nouvelles attractivités des territoires et engagement des acteurs*. Clermont-Ferrand : Presses Universitaires Blaise-Pascal, 2007, 199-215.

SERJEANT, R.-B., LEWCOCK, R. (eds.). *Ṣana'â', an Arabian Islamic City*. London : The World of Islam Festival Trust, 1983, 631 p.

SETHOM, Hafedh. Les quartiers populaires de Bagdad. In METRAL, Jean ; MUTIN, Georges (dir.), *Politiques urbaines dans le Monde arabe*. Lyon : Maison de l'Orient- EMA, 1984, 381-398.

SHALAN, Thaira. Les organisations non gouvernementales et la société civile au Yémen. In LEVEAU, Rémy ; MERMIER, Franck ; STEINBACH, Udo (eds.), *Le Yémen contemporain*. Paris : Karthala, 1999, 285-300.

SIGNOLES, Aude. Régulation sociale et gestion des espaces municipaux en Palestine. *Naqd*, 2002, n° 16, 103-120.

SIGNOLES, Pierre. *L'espace tunisien : Capitale et État-Région*. Tours : URBAMA, 1985, 2 tomes (Fasc. de Recherche n° 13 & 14), 1041 p.

SIGNOLES, Pierre. Actualité et centralité des médinas. *Monde arabe Maghreb-Machrek*, 1994, n° 143, 155-161.

SIGNOLES, Pierre. Acteurs publics et acteurs privés dans le développement des villes du monde arabe. In SIGNOLES, Pierre ; EL KADI, Galila ; SIDI BOUMEDINE, Rachid, L'urbain *dans le monde arabe : politiques, instruments et acteurs*. Paris : CNRS Éditions, 1999, 19-53.

SIGNOLES, Pierre ; EL KADI, Galila ; SIDI BOUMEDINE, Rachid. *L'urbain dans le monde arabe : politiques, instruments et acteurs*. Paris : CNRS Éditions, 1999, 373 p.

SOPPELSA, Jacques. Des distorsions récentes de la théorie des lieux centraux. Propositions pour une nouvelle approche de la notion de hiérarchie urbaine. *Bulletin de l'Association des Géographes Français*, 1977, n° 439, 13-19.

SOUAMI, Taoufik ; VERDEIL, Éric. *Concevoir et gérer les villes : milieux d'urbanistes du sud de la Méditerranée*. Paris/Champs-sur-Marne/Beyrouth : Économica/TMU/IFPO, 2006, 230 p.

STADNICKI, Roman. *Analyse des pratiques et de la dimension socio-spatiale du souk de Bâb al-Sabâh à Sanaa, Yémen*. Mémoire de maîtrise, Géographie, Université de Tours, 2003, 167 p.

STADNICKI, Roman. *Des espaces publics en ville : formes et formation autour des portes de Sanaa, Yémen*. Mémoire de DEA, Géographie, Université de Tours, 2004, 148 p.

STADNICKI, Roman. Une nuit à Bâb al-Sabâh, émergence de nouveaux rythmes et territoires. *Chroniques yéménites*, 2004, n° 11, 78-86.

STADNICKI, Roman. Bâb al-Yaman : persistance des représentations et force symbolique de la porte Sud de Sanaa. *Chroniques yéménites*, 2006, n° 13, 111-129.

STADNICKI, Roman. Des portes de Sanaa (Yémen) aux nouvelles entrées de la ville : re-formation d'espaces de sociabilités. *Espaces et Sociétés*, 2006, n° 126, 119-138.

STADNICKI, Roman. Yémen. In BOST, François ; CARRE, Catherine ; CARROUE, Laurent ; CHARTIER, Michèle ; GIRAULT, Christian ; RADVANYI, Jean ; SANJUAN, Thierry ; SANMARTIN, Olivier (dir.), *Images Économiques du Monde 2008*. Paris : Armand-Colin, 2007, 347-349.

STADNICKI, Roman. Mike Davis visite Dubaï. *EspacesTemps.net*, [en ligne], 2008, [référence du 09 janvier 2008]. http://espacestemps.net/document3992.html.

STADNICKI, Roman. Sanaa : limites de la ville et identités urbaines. *Revue des Mondes Musulmans et de la Méditerranée*, 2008, n° 121-122, 115-132.

STADNICKI, Roman. Vers un aménagement participatif à Sanaa ? L'implication des citadins dans les projets de sauvegarde et de réaménagement de la vieille ville ». In LEGROS, Olivier (dir.), *Participations citadines et action publique : Dakar, Cotonou, Rabat, Tunis, Jérusalem, Sanaa*. Paris : Éditions Yves Michel/ADELS, 2008, 49-68.

STADNICKI, Roman. Patrimonialisation et fabrication urbaine dans le Yémen contemporain : le cas de Sanaa. In BOULANGER, Philippe ; HULLO-POUYAT, Céline (dir.), *Les héritages culturels dans l'urbanisme et l'architecture au XXIe siècle,* Paris : Presses Universitaires de la Sorbonne, 2010 (à paraître).

STADNICKI, Roman ; TOUBER, Julie. Le Grand Sanaa. Multipolarité et nouvelles formes d'urbanité dans la capitale du Yémen. *Annales de Géographie*, 2008, n° 659, 32-53.

STASZAK, Jean-François (dir.). *Les discours du géographe*. Paris : L'Harmattan, 1997, 282 p.

SYMES, Martin. De la ville industrielle à l'agglomération polycentrique. In GHORRA-GOBIN, Cynthia (dir.), *Penser la ville de demain, qu'est ce qui institue la ville ?* Paris : L'Harmattan, 1994, 83-86.

TARRIUS, Alain. *Économies souterraines. Le comptoir maghrébin de Marseille*. La Tour d'Aigues : Éditions de l'Aube, 2000, 280 p.

THIBAULT, Serge ; DEVISME, Laurent. *Centralités émergentes : le nord de Tours et la fonction miroir de l'île de Nantes*. Rapport de recherche, PUCA, 2001, 2 volumes.

THOMSIN, Laurence. Un concept pour le décrire : l'espace rural rurbanisé. *Ruralia*, [en ligne], 2001-09, [référence du 19 janvier 2005]. http://ruralia.revues.org/document250.html.

TOMAS, François ; BONNET, Jacques. Centre et périphérie. Eléments d'une problématique urbaine. *Revue de Géographie de Lyon*, 1989, vol. 64, n°1, 3-12.

TOUBER, Julie. *The Scale of Planning Development Policies in the Developing World. The case of Sana'a, Yemen*. Master Degree of Architecture and Planning, Columbia University, New York, 2004, 96 p.

TOUBON, Jean-Claude ; MESSAMAH, Khelifa. *Centralité immigrée : le quartier de la Goutte d'Or*. Paris : L'Harmattan/CIEMI, 1990, 2 tomes, 764 p.

TOUSSAINT, Jean-Yves ; ZIMMERMANN, Monique (dir.). *User, observer, programmer et fabriquer l'espace public*. Lausanne : Presses Polytechniques et Universitaires Romandes, 2001, 290 p.

TOYE, Nathalie. Les autorités locales au Yémen (1963-2002) : premiers éléments pour une étude juridique. *Chroniques yéménites*, 2002, n° 10, 83-94.

TROIN, Jean-François. *Les souks marocains. Marchés ruraux et organisation de l'espace dans la moitié Nord du Maroc*. Aix-en-Provence : Edisud, 1975, t1, 502 p.

TROIN, Jean-François. Thèmes et lieux de recherches chez les chercheurs français et francophones en géographie urbaine au Maghreb. Tours, *Fascicule de Recherches d'URBAMA*, 1993, n° 24, 65-76.

TROIN, Jean-François. Sanaa : géographie d'une explosion urbaine. In GRANDGUILLAUME, Gilbert ; MERMIER, Franck ; TROIN, Jean-François, *Sanaa hors les murs*. Sanaa/Tours : CFEY/URBAMA, 1995, 15-36.

TROIN, Jean-François. *Fes and Sana'a: Two old city cores today*. Oxford : The Middle East Centre, Communication inédite, 1997, 9 p.

TROIN, Jean-François. *Les métropoles de la Méditerranée*. Paris : Edisud, 1997, 109 p.

TROIN, Jean-François. La croissance urbaine au Yémen : caractéristiques et conséquences. In LEVEAU, Rémy ; MERMIER, Franck ; STEINBACH, Udo (eds.), *Le Yémen contemporain*. Paris : Karthala, 1999, 267-284.

TROIN, Jean-François. Du bon usage du terme « métropole », notamment dans le Monde arabe. *Cahiers de la Méditerranée*, [en ligne], 2002, vol. 64, [référence du 10 mai 2006]. http://revel.unice.fr/cmedi/document.html?id=73.

TROIN, Jean-François (dir.). *Maroc. Régions, pays, territoires*. Paris : Maisonneuve & Larose, 2002, 502 p.

TROIN, Jean-François. L'identité arabe : de l'espace de la nostalgie aux territoires en mouvement. *Annales de géographie*, 2004, n° 638-639, 531-550.

TROIN, Jean-François (dir.). *Le Grand Maghreb*. Paris : Armand-Colin, 2006, 383 p.

TUCHSCHERER, Michel. Autorité et notables dans les quartiers. In BONNENFANT, Paul (dir.), *Sanaa, architecture domestique et société*. Paris : CNRS, 1995, pp. 59-71.

URRY, John. *Sociologie des mobilités. Une nouvelle frontière pour la sociologie ?* Paris : Armand Colin, 2005, 253 p.

VALLET, Éric. *Pouvoir, commerce et marchands dans le Yémen rasûlide (626-858/1229-1454)*. Thèse de doctorat, Histoire, Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne, 2006, 585 p.

VANIER, Martin (dir.). Territoires, territorialité, territorialisation. Controverses et perspectives. Rennes : Presses Universitaires de Rennes, 2009, 232 p.

VANONI, Didier ; AUCLAIR, Elizabeth ; FAURE, Julia. *Ville émergence : le Fonctionnement de la multicentralité dans la ville nouvelle de Cergy-Pontoise*. Paris : FORS, 2000, 83 p.

VANT, André. *Marginalité sociale, marginalité spatiale*. Paris : CNRS, 1986, 265 p.

VARANDA, Fernando. *Art of Building in Yemen*. Thesis, Architecture, University of Durham, 1994, 249 p.

VIEILLARD-BARON, Hervé. Entre proximité et distance : le terrain pour le géographe urbain. *Bulletin de l'Association des Géographes Français*, 2007, vol. 84, n° 4, 446-455.

VOM BRUCK, Gabriele. *Islam, Memory and Morality in Yemen: Ruling Families in Transition*. Londres : Palgrave Macmillan, 2005, 368 p.

WACQUANT, Loïc. *Parias urbains. Ghetto, banlieues, État*. Paris : La Découverte, 2006, 330 p.

WATSON, Janet C.-E. ; AL-'AMRI, 'Abd al-Salâm. *Waṣf Ṣan'â'. Texts in Ṣan'ânî Arabic*. Wiesbaden : Harrassowitz Verlag, 2000, 319 p.

WEBBER, Melvin M. *L'urbain sans lieu ni bornes*. La Tour d'Aigues : Éditions de l'Aube, 1964, 1996, 123 p.

WIRTH, Eugen. Villes islamiques, villes arabes, villes orientales ? Une problématique face au changement. In BOUHDIBA, Abdelwahab ; CHEVALIER, Dominique (dir.), *La ville arabe dans l'Islam*. Tunis/Paris : CERES/CNRS, 1982, pp. 193-225.

WIRTH, Eugen. Les forces économiques et sociales de l'aménagement de Sana'a. In METRAL, Jean ; MUTIN, Georges (dir.), *Politiques urbaines dans le Monde arabe*. Lyon : Maison de l'Orient- EMA, 1984, 451-460.

WIRTH, Eugen. Esquisse d'une conception de la ville islamique. Vie privée dans l'Orient islamique par opposition à vie publique dans l'Antiquité et l'Occident. *Géographie et Cultures*, 1993, n° 5, 71-90.

WORLD BANK. *Economic Growth in the Republic of Yemen. Sources, Constraints, and Potentials. A World Bank country study*. Washington DC, 2002, 109 p.

ANNEXES

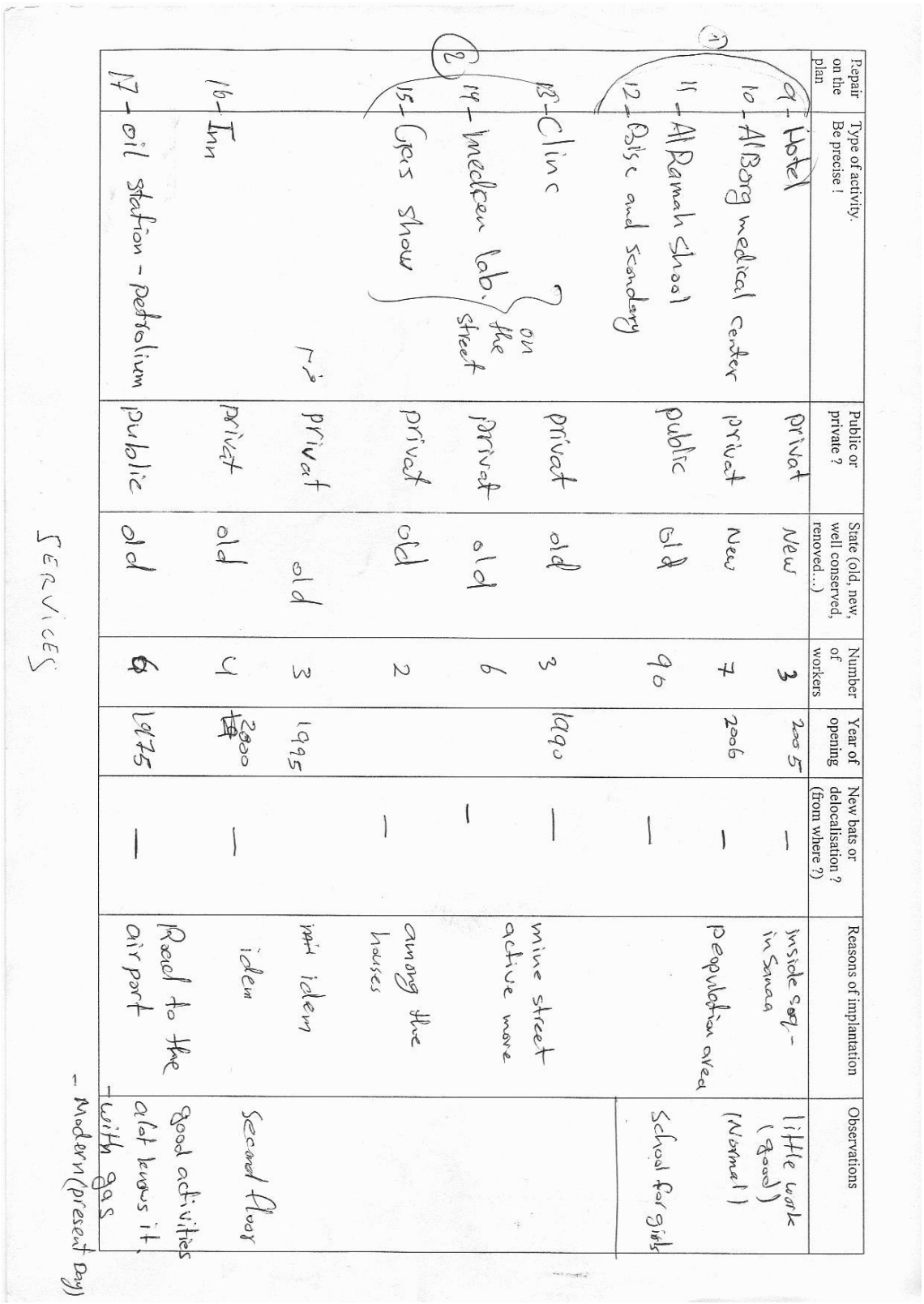
Annexe 1 : Protocole d'enquête : tableau de relevé des activités commerciales et questions ouvertes aux commerçants - Ḥaṣaba

Al Habari quarter - near of aramah school

Repair on the plan	Type of retail (activities). Be precise !	Size (Big, medium, small ; steps ?)	State (old, new, well conserved, renoved...)	Year of opening	Number of workers	Age of the owner	Geographical origin of the owner Be precise !	Reasons of implantation	Quick description of the quarter
1	Telecommunication centre	medium	new	4 years ago	2	44	Amran	-because it near from bus station - location is near from movements people working in several jobs - near from souk	V. Good rent shop
2	Cafeteria	medium	new	2 years ago	7	26	Ibb	-near from bus station - because this kind of activity is requirined in this position	not bad
3	~~Tel. Centre~~ bakery (baker	~~Small~~ small	new	1 year ago	3	28	Sana'a-harraz	- near from bus station - looking for money - because agriculture	not bad
4	Laundry (Ironer)	small	new	1 year ago	1	35	Kuwkaban	- near from bus station - near from buildings	not bad
5	Grocery (Grocer)	Medium	new	5 months ago	1	30	Ibb	- because there is not in the past there was not shop before. - location near at bus station	half of half (not bad

RETAIL

Annexe 2 : Protocole d'enquête : tableau de relevé des activités de service et questions ouvertes aux responsables - Ḥaṣaba



Repair on the plan	Type of activity. Be precise !	Public or private ?	State (old, new, well conserved, renoved...)	Number of workers	Year of opening	New bats or delocalisation ? (from where ?)	Reasons of implantation	Observations
9 - Hotel		Privat	New	3	2005	—	inside Sanaa - in Sanaa	little work (good) (Normal !)
10 - Al Borg medical center		privat	New	7	2006	—	peopulation area	
11 - Al Ramah shool		public	Old	90		—		School for girls
12 - Basic and Secondary								
13 - Clinc		privat	old	3	1990	—	mine street active move	
14 - Imechen lab.	on the street	privat	old	6		-		
15 - Gas show		privat	old	2		-	among the houses	
		privat	old	3	1995			
16 - Inn		privat	old	4	2000	—	idem	Second floor
17 - oil station - petrolium		public	old	6	1975	—	Road to the air port	Good activities a lot leaves it. + with gas

SERVICES

- Modern (present Day)

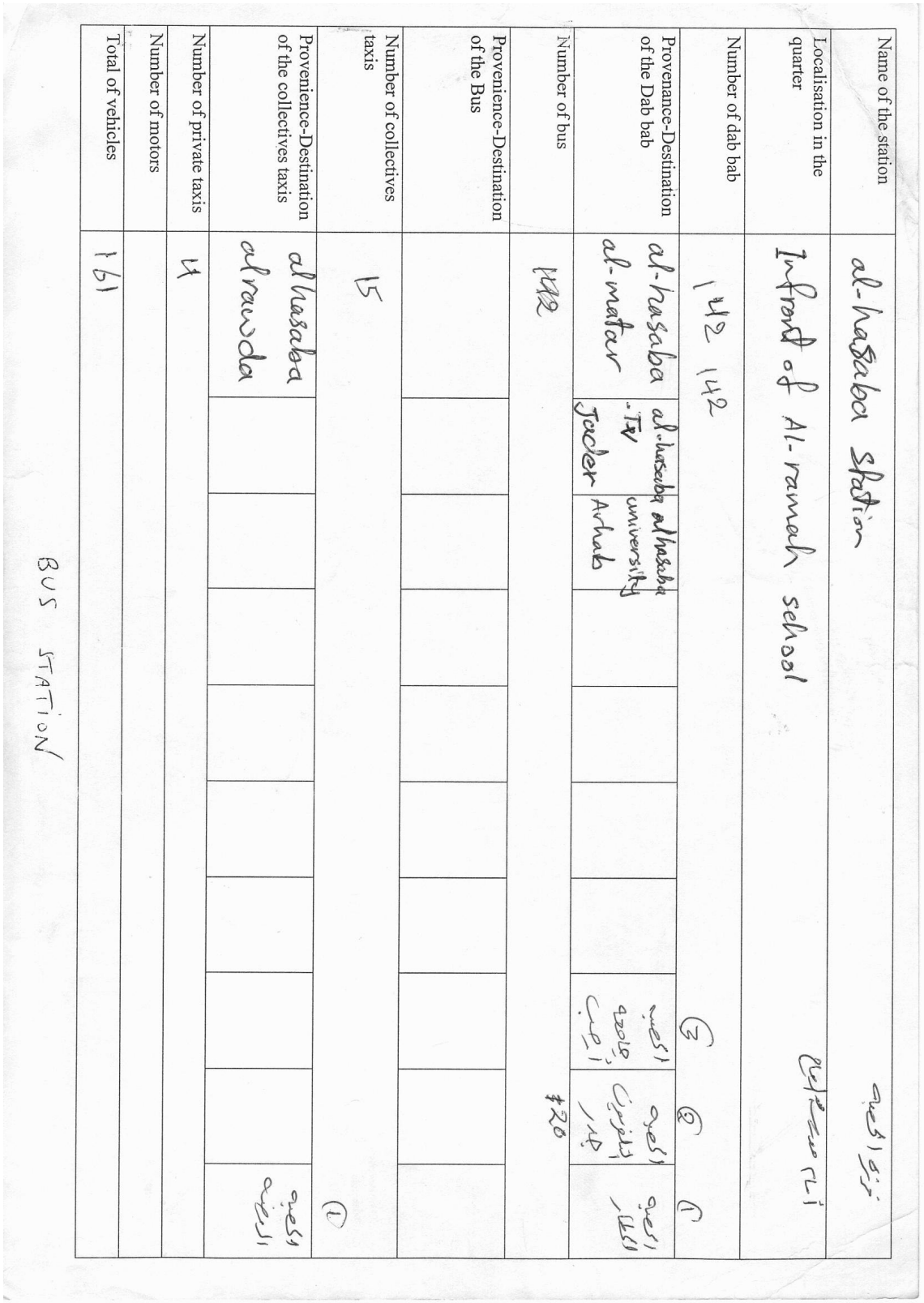
Annexe 3 : Protocole d'enquête : Fiche signalétique de souk - Ḥaṣaba

27-4-06 (Ahsaba) – Faisal

		OBSERVATIONS
Name of souk	Al hashar Al Markezi (central Market)	from Sada and Alcheikh abo misha
Localisation in the quarter	near the police center north – Ministry of trad – Ministry of tarsum – west Al Yemena building	
Name of Cheikh of the souk	It's Back to the Gov. العلاقة (السنة) Balachya / Next Part => for cheikh Abdullah Abin Al Ahmer	
Regional specificity of the souk	food – clothes – vegitables – meats – chickens – Home equipment crafts (many kinds) (excellent activities)	
Age of the souk	More than 30 years	
Localisation on the past	Same but now it's bigger	
Recent important transformations of the souk	was old and small. Now it's modren and Big	
Number of shops	food 120 shops	
	clothes 50 shops	
	Home equipment --> electronics => 3	
	craft 8	
	Rural products 163	Qat in Summer cheaper?
	services 25	– in winter expensive
Number of workers on the street (without shop)	231	(The Central market for Qat and in Summer much more than winter)
Number of qat sellers	470	

Souk

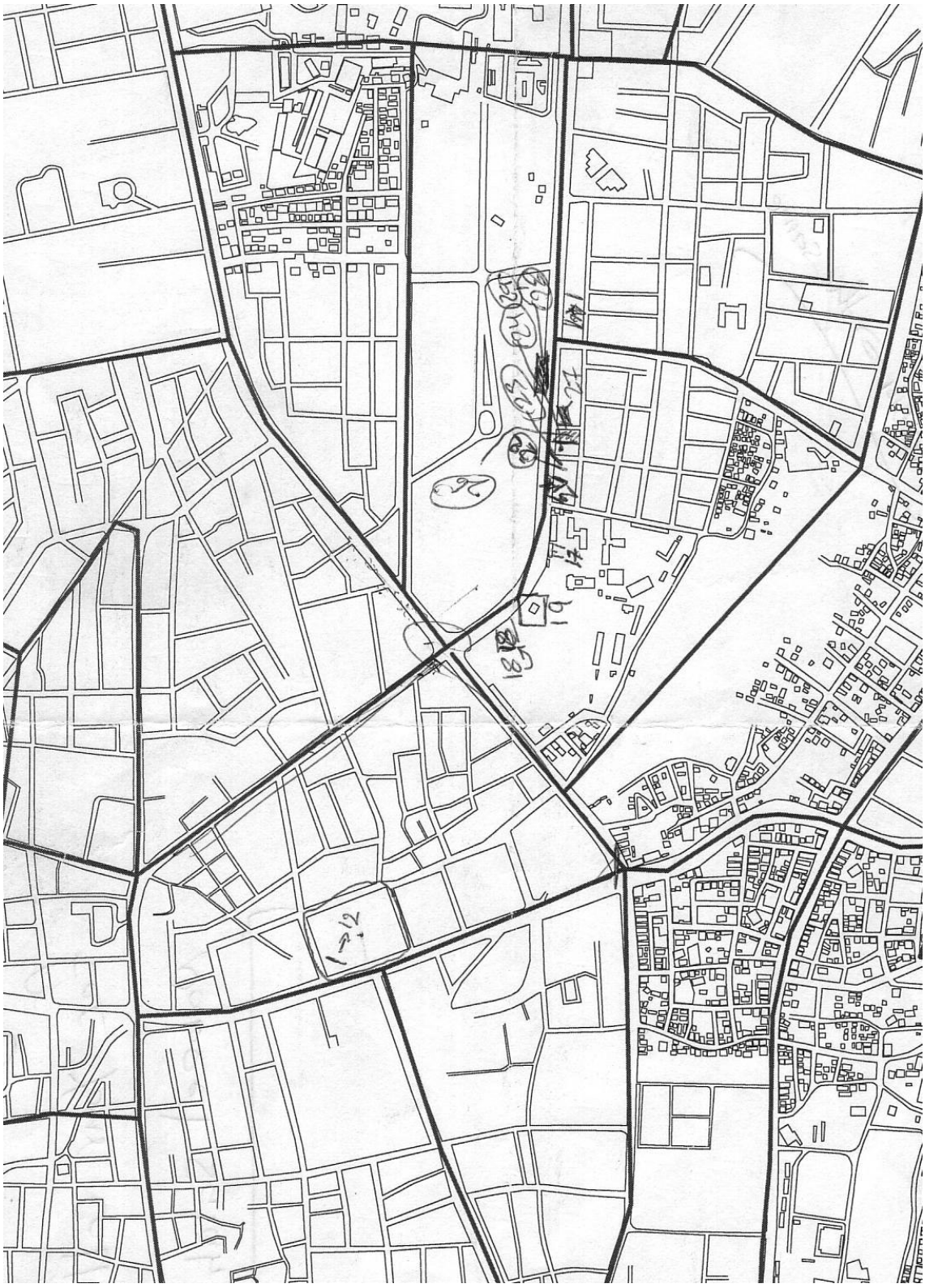
Annexe 4 : Protocole d'enquête : fiche signalétique de gare routière - Ḥaṣaba



Name of the station	al-hasaba station	محزن الحصبة
Localisation in the quarter	Infront of Al-ramah school	أمام مدرسة الرماح
Number of dab bab	142 142	③ ② ①
Provenance-Destination of the Dab bab	al-hasaba - al-matar	al-hasaba - TV Jaber	al-hasaba university Arhab	الحصبة - جامعة الرحاب	الحصبة - التلفزيون جابر	الحصبة - الكلاء الرحبة
Number of bus	142						#20
Provenience-Destination of the Bus							
Number of collectives taxis	15						①
Provenience-Destination of the collectives taxis	al hasaba - al rawda						الحصبة - الروضة
Number of private taxis	4						
Number of motors							
Total of vehicles	161						

BUS STATION

Annexe 5 : Protocole d'enquête : plan de quartier (fonds : Secrétariat de la capitale, 2006) servant à localiser les activités - Ḥaṣaba



Annexe 6 : Extrait du carnet de terrain, Shumayla, avril 2006