

Dans ce cas, le niveau du développement des infrastructures de base jouera un rôle d'une grande importance pour une meilleure connectivité, attractivité et compétitivité territoriales d'une ville, en vue de son ancrage réussi au système mondial globalisé.

A travers ces indicateurs, on essaie d'évaluer l'expérience de Casablanca et son port, qui se veulent ville mondiale et port international.

Mots clés : Villes entrepreneuriales, leadership urbain, enjeux urbains, stratégies territoriales, acteurs urbains

ملخص

المدن المقاولاتية والريادة الحضرية : الرهانات، الاستراتيجيات و الفاعلون

تقترح هذه المقالة اعطاء لمحة عامة عن تجارب بعض المدن العالمية في مجالات الاستراتيجيات الحضرية والمقاولاتية والريادة.

للقيام بذلك، يجد الفاعلون المقررون في المجال الحضري انفسهم في مواجهة رهانات الحفاظ على الدينامية الداخلية لمدنهم بالبحث عن تشكيل حكومة حضرية جيدة. و في نفس الوقت العمل على توسيع نطاق النفوذ الخارجي لمدنهم عن طريق تطوير الوظائف القاعدية.

يتطلب البحث عن رتبة مدينة عالمية القيام بتنفيذ سياسة التخطيط الاستراتيجي الترابي، وخاصة بالنسبة للمدن المينائية، الأمر الذي يتطلب تشكيل حكومة حضرية ديمقراطية وتشاركية ومتعاونة ... تكون في مستوى كسب رهان دور الوسيط الدامج والمتعاون والشريك بين الدولة الترابية و المجال العالمي.

في هذه الحالة، فإن مستوى تطور البنية التحتية الأساسية يلعب دورا ذا أهمية كبيرة لتحسين الوصلية و الجاذبية و القدرة التنافسية الترابية للمدينة و الهدف انجاح ربطها بالمنظومة العالمية المعولمة. من خلال هذه المؤشرات، نحاول تقييم تجربة مدينة الدار البيضاء و ميناءها، اللذان يطمحان الوصول الى مدينة عالمية و ميناء دولي.

الكلمات المفتاحية: المدن المقاولاتية، الريادة الحضرية، الرهانات الحضرية، الاستراتيجيات الترابية، الفاعلون الحضريون

Introduction

La mondialisation qui veut s'imposer comme modèle de développement et de croissance en réduisant l'importance des Etats territoriaux, au profit de la spatialisation des groupements territoriaux a fin d'harmoniser les politiques, homogénéiser les économies, dompter les sociétés et standardiser les procédés, malgré les avancées certaines, connaît encore des trébuchements

Incontestablement, la mondialisation a accéléré et accélère toujours et encore l'histoire des peuples, des Etats territoriaux, des choses et des phénomènes. Cette accélération pourtant malheureusement différentielle selon les espaces mondiaux a engendré de nouveaux déséquilibres par une course effrénée dans la compétitivité internationale grandissante, entraînant des positionnements et repositionnements/recompositionnements, devenus des défis majeurs pour la survie même des Etats, peuples et territoires.

Les acteurs de ce nouvel état monde, selon leurs niveaux d'actions et d'interventions, sont en même temps sujets et objets des enjeux et stratégies, ce qui les mènent à se constituer en lobbys et réseaux pour affronter les nouveaux enjeux, en développant des stratégies ad hoc. Bien évidemment, ces stratégies engendrent de nouveaux enjeux, ainsi la triptyque acteurs, enjeux et stratégies guident, aiguillonnent et orientent la destinée du nouveau monde, d'où la

renaissance d'une nouvelle géopolitique, bien différente de celle des époques précédentes.

La ville qui concentre plus de 50% de la population mondiale, plus de 75% des activités économiques mondiales, près de 80 % des opportunités et contraintes de développement et près de la totalité des décisions politiques internationales, est le principal théâtre d'interventions des acteurs, enjeux et stratégies. Consciente de cette importance, la ville se réserve le droit d'être le principal acteur des enjeux et stratégies de développement, du local au mondial.

I : Mondialisation, Etats et villes

La mondialisation veut être spatialement globale, les Etats s'acharnent à conserver leur vocation d'être garants de la souveraineté nationale et territoriale, tout en s'ouvrant à la mondialisation. Les villes, surtout les grandes métropoles, veulent jouer le rôle d'intermédiaire entre l'Etat territoire et la mondialisation espace. Une grande métropole sans zone d'influence qui dépasse le territoire étatique ne peut résister aux défis de la mondialisation, comme elle ne peut assurer son propre dynamisme et contribuer au développement global du pays.

Les relations interdépendantes entre les trois entités (mondialisation, Etats et villes) peuvent être conflictuelles, d'intégration, de coopération, de partenariat et peuvent prendre bien d'autres formes, d'où la nécessité de trouver les voies conformes à l'entente, solidarité et coopération, pour le bien de tous. Ainsi l'enjeu stratégique mondial se joue entre l'Empire spatial dominant et hégémonique, qui voulait instaurer la mondialisation, en domestiquant les Etats territoires, tout en ralliant les villes locales. Les Etats territoires veulent garder farouchement leur souveraineté, tout en réagissant différemment à la mondialisation. Les villes, essentiellement les grandes métropoles, intermédiaires entre les territoires étatiques et les espaces de la mondialisation, veulent affermir leurs identités, tout en sachant qu'elles ne peuvent se détacher des Etats territoires, comme ils ne peuvent s'empasser de l'espace monde. La mondialisation joue la carte du leadership international spatial, en enchaînant du global au local. Les Etats revendiquent le partenariat du leadership territorial, en contrôlant les relations et flux de l'Etat centre vers le global d'un côté et vers le local de l'autre côté. Les villes réclament le co-partenariat dans la course au leadership international, en agissant du local au global.

Des enjeux stratégiques s'opèrent en parallèle entre Etats-Etats et villes-villes, dans une compétition intrarégionale, interrégionale et mondiale, également à différentes échelles.

Ne compliquent pas plus les choses, alors qu'on sait pertinemment qu'elles sont réellement et effectivement plus compliquées. D'où la notion du système monde et sous systèmes régionaux et locaux qui agissent et réagissent en interdépendance.

Face à cette situation, des politiques, voire des géopolitiques se mettent en place par les différents acteurs, selon les enjeux en cours ou en perspectives, en adoptant des stratégies propres ou communes.

1 : La ville acteur

Notre sujet concerne la ville essentiellement, pour cette raison, on va traiter la ville comme acteur, non pas indépendamment, mais en rapport avec les deux acteurs, à savoir la mondialisation et les Etats.

Ne prenant en considération que les acteurs qui décident et oeuvrent dans l'élaboration et l'exécution des stratégies urbaines, font et défont les jeux et enjeux du destin du local au mondial, on a les autorités publics à différentes échelles, les intervenants privés sous différentes formes et la société civile avec ses différentes composantes.

Pour coordonner les actions des différents partis, tout en évitant les confrontations et les malentendus dans la répartition des tâches, la ville développe entre autres le co-partenariat, dans le cadre des stratégies nationales, tout en participant à la compétitivité internationale voulue et imposée par la mondialisation.

La transparence, la bonne gouvernance, la démocratisation des institutions et le respect des règles déontologiques dans le monde de la gestion des affaires de la ville et tant autres instruments, comme les nouvelles technologies, les nouvelles conceptions de la vie et des affaires urbaines, les nouvelles voies et orientations dans des domaines précis, projettent les villes au devant de la scène internationale, dans une compétitivité sans frontières.

2 : Les enjeux urbains

Tout ce qu'une ville peut gagner ou perdre dans une compétition à différentes échelles fait l'objet du jeu des enjeux urbains. Bien sûr toutes les villes cherchent à gagner leurs enjeux, cela ne veut pas dire que toutes gagnent.

La finalité recherchée pour toute ville, c'est assurer son développement global, maintenir son dynamisme de croissance et établir un certain équilibre entre ses composantes internes et développer ses relations vis-à-vis de l'extérieur, qu'il soit national ou international. Mais toutes les villes n'ont pas les mêmes enjeux. En effet, les enjeux urbains diffèrent selon plusieurs critères, dont la taille des villes, leurs dynamismes, leur appartenance soit au monde développé, émergent, en transition, ou en développement, mais aussi selon l'environnement local, national et international et les stratégies en cours ou projetées.

Les enjeux urbains peuvent être élémentaires et banaux, comme ils peuvent être basiques et vitaux ou stratégiques et prospectives.

□• Les enjeux urbains élémentaires ou banaux peuvent être assimilés aux enjeux locaux et dressent des objectifs suivants :

- Construire une société urbaine dans un environnement sain
- Assurer le droit à la ville et la participation des acteurs
- Positionnement et repositionnement local selon le niveau inférieur de la hiérarchie urbaine régionale
- Dynamiser le développement des groupes et acteurs locaux
- Intégration, comportement, réactions socio-économico-politique territoriales
- La compétitivité régionale est territoriale
- Du partenariat local au leadership régional
- Orientation, planification, aménagement local
- Démocratie, bonne gouvernance, qualité de la vie.

Dans ce cas, l'enjeu urbain est local, territorial, endogène, ce qui est le cas des petites et moyennes villes qui adoptent des stratégies de développement interiorisées, dans le contexte du niveau inférieur de la hiérarchie urbaine locale ou régionale dominée.

• Les enjeux urbains basiques et vitaux peuvent être assimilés aux enjeux nationaux et dressent des objectifs suivants :

- Positionnement et repositionnement national selon le niveau supérieur de la hiérarchie urbaine nationale
- Etendre l'aire d'influence et s'intégrer au réseau urbain
- La compétitivité est nationale et spatiale
- Du partenariat régional au leadership national
- Integration, comportement, réactions socio-économico-politique spatiales.
- Orientation, planification, aménagement spatial.

Dans ce cas, l'enjeu urbain est national, spatial, exogène, ce qui est le cas des grandes villes nationales qui adoptent des stratégies de développement extériorisées, dans le cadre du niveau supérieur de la hiérarchie urbaine nationale dominante.

• Les enjeux urbains stratégiques et prospectives peuvent être assimilés aux enjeux internationaux et dressent des objectifs suivants :

- Positionnement et repositionnement international selon le niveau supérieur de la hiérarchie urbaine mondiale
 - Etendre l'aire d'influence et s'intégrer au réseau urbain mondial
 - La compétitivité est internationale, la spatialité est globale
 - Du partenariat national au leadership international
 - Instauration d'une domination et hégémonie internationale
 - Divulguer une idéologie urbaine, un modèle urbain, une stratégie de développement.
- Bref un exemple à suivre, ou à imposer.

Dans ce cas, l'enjeu urbain est international, ce qui est le cas des grandes villes métropolitaines internationales qui adoptent des stratégies de domination et d'hégémonie, dans le cadre du niveau supérieur de la hiérarchie urbaine internationale hégémonique.

Selon les enjeux, les villes orientent, guident, aident ses acteurs, en développant des stratégies, s'inspirant des expériences des grandes villes mondiales, tout en les adaptant à leurs spécificités, contraintes et opportunités.

II : Les stratégies urbaines

1 : Le gouvernement urbain

Dans le domaine de la gestion de la chose publique, les villes choisissent, adoptent et mettent en œuvre des stratégies de gouvernement urbain. Ces stratégies sont d'une grande importance pour les acteurs urbains et déterminantes face à l'intégrité territoriale des Etats et aux enjeux spatiaux de domination de la mondialisation.

La mondialisation adopte la stratégie du village planétaire, les Etats ripostent par des stratégies de groupements régionaux. Les multinationales adoptent des stratégies de réseautage et lobbying. Les villes adoptent des stratégies compétitives, selon leur rang -dimension aux échelles régionales et mondiales.

Le schéma simplifié ci-dessous, selon Savitch. H.V dans : Globalisation et changement d'échelle dans le gouvernement urbain, nous donne une idée sur les interactions possibles entre la ville, l'Etat et la mondialisation.



Toutes ces stratégies sont mises en œuvre et expérimentées, justement pour saisir les opportunités et vaincre les contraintes des défis de la mondialisation.

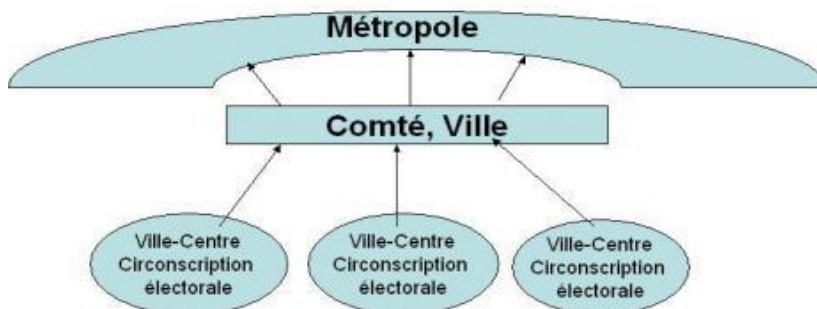
Dans cet objectif, plusieurs expériences sont apparues dans le domaine du gouvernement urbain, à travers le monde, sous forme de nouvelles conceptions territoriales, gestion urbaine, management stratégique, gouvernance territoriale et autres, afin de mobiliser les ressources, inciter les acteurs et stimuler le développement, faire face aux enjeux de la mondialisation.

Parmi les formes institutionnelles urbaines développées, on cite entre autres :

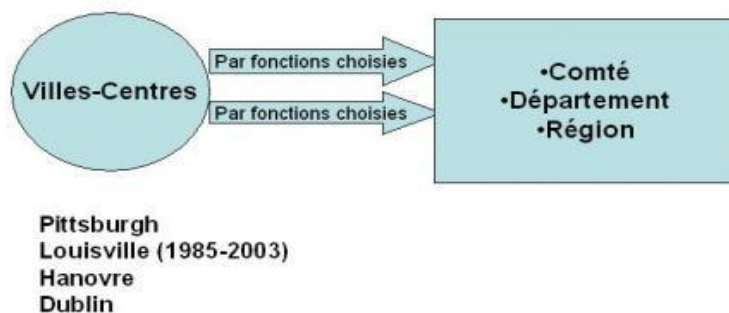
- 1 : La fusion des villes
- 2 : Le gouvernement hiérarchisé à plusieurs niveaux
- 3 : Le partage de coopération, ou la coopération mutuelle
- 4 : L'unité de la ville
- 5 : Les villes éloignées aux projets en commun

Le modèle de fusion est appliqué dans plusieurs villes, comme à Louisville (2003), indianapolis, Toronto (1998) et Montréal par la création de la communauté métropolitaine de Montréal en 2007..

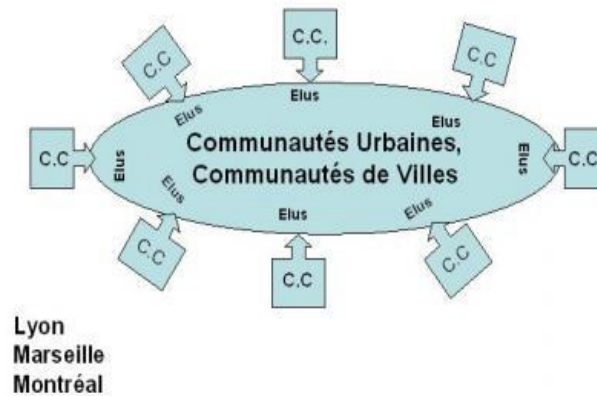
Le gouvernement hiérarchisé est adopté à Minéapolis, Londres etc (voir schéma ci-dessous)



Le partage de coopération est appliqué à Pittsburg, Hanovre, Louisville, Dublin...(voir schéma ci-dessous).



L'unité de la ville est appliquée à Paris, Marseille, Casablanca (2003)... (voir schéma ci-dessous).



Les villes à projet commun comme Seattle/Vancouver, ou encore Barcelone/Marseille/Gènes.



La mondialisation qui prône la standardisation, qui veut imposer des critères universelles, des symboles identiques, des mesures communes... a provoqué des guerres de territoires, sans l'annoncer par la compétitivité, la suppression des barrières douanières à la circulation des marchandises et du capital, les avantages octroyés. Résultat, le standard urbain international voulu théoriquement est un échec en pratique. Pour preuve, s'il en est, à l'intérieur même d'un pays et aux Etats-



Unis encore, différentes formes de gouvernement urbain s'instaurent et se mettent en place et ne cessent de changer.

Enfin, le même type de gouvernement urbain peut être valable et réussir dans une ville ou plusieurs, comme il peut échouer dans d'autres, au sein du même pays, comme dans différents pays.

Alors ? Fusionner, morceler, unifier, fissurer, coordonner, projeter les territoires urbains verticalement, horizontalement, transversalement ?

La ville mondiale est vraiment dans la tourmente en ce qui concerne le choix de son gouvernement. La ville étatique est dans l'embarras en ce qui concerne le choix de sa stratégie. La ville régionale est dans l'ennui en ce qui concerne le choix de ses acteurs.

On est devant le paradigme d'une mondialisation qui veut standardiser et homogénéiser, des Etats qui veulent unifier et coordonner, des régions qui tendent à être différentielles et séparatistes, des villes qui réclament plus d'autonomie et liberté d'action.

2 : Les bailleurs de fonds

Les bailleurs de fonds internationaux développent de leurs côtés des stratégies d'intervention dans le domaine urbain, sous forme d'orientations, qui finissent par devenir des exigences, surtout pour les pays en voie de développement.

Des stratégies à court terme, ne laissant même pas le temps nécessaire à leur application.

2.1 : La Banque Mondiale et le transport urbain : Crise de circulation

La Banque Mondiale, principal bailleur de fonds, dans sa stratégie de transport urbain de 1986, axait sur la viabilité économiquement financière.

Le document « Transport urbain » publié en 1986 faisait ressortir l'importance d'une administration efficace de la capacité de transport existante, d'une gestion performante de la circulation et d'une tarification rentable.

Dans cette stratégie, la Banque Mondiale décourageait les subventions, prônait la concurrence et une réglementation minimale et mettait en doute pour les citoyens pauvres des projets à forte intensité de capital, susceptibles de ne pas être rentables dans les pays aux ressources limitées.

Ainsi, le transport de masse par métro est déclassé au profit de la privatisation du transport public.

Dix ans après, le document de politique générale pour le transport de 1996 « Soustenable transport » mettait en avant le caractère fondamentalement indissociable des dimensions économiques, sociales et environnementales d'une politique de transport viable.

Le rapport « villes en transition » publié en 2000 de la Banque Mondiale, souligne que l'habitabilité des villes est déterminée par leur compétitivité économique, leur viabilité financière et la bonne qualité de leur gouvernance et de leur gestion. Ce document de politique générale associe les stratégies urbaines et le transport dans le cadre de la lutte contre la pauvreté. Il a pour objectif

1 : De mieux appréhender les problèmes de transport urbain dans les pays développés et dans les économies en transition.

2 : De formuler pour les autorités nationales et municipales un cadre stratégique pour les transports urbains.

3 : De définir en quoi la Banque Mondiale peut assister les pouvoirs publics.

Le rapport se concentre donc, tout particulièrement sur les problèmes des plus démunis, pas uniquement en terme de revenus, mais aussi sous l'angle plus large de l'exclusion sociale, associée au manque d'accès à l'emploi, aux écoles, aux institutions sanitaires et à l'interaction sociale.

Les grandes villes des pays sous développés, devant ces recommandations changeantes, ne peuvent mettre en œuvre leurs projets de transport urbain, observent avec amertume les détériorations considérables des moyens de transport collectif urbains, sur tous les plans, qui se repercutent bien évidemment sur le quotidien de la population urbaine, le dynamisme économie, la dégradation de l'environnement et la mauvaise gestion urbaine.

2.2 : La Banque Mondiale et l'habitat : Mondialisation de la question du logement

On va se limiter à l'habitat insalubre, qui concerne les bidonvilles, l'habitat clandestin ou illicite, les quartiers sous équipés et /ou non réglementaires, l'habitat spontané, les tissus ou bâtiments anciens vétustes, parfois sur-densifiés et menaçant ruine...

L'insalubrité se définit également par la viabilité de l'habitat, le niveau des services urbains élémentaires, allant des infrastructures aux moyens de transports, en passant par les équipements socio collectifs et les zones d'emplois. D'où les relations entre l'habitat insalubre, pauvreté et exclusion par le logement.

La pauvreté se définit selon :

- L'approche monétaire, (\$/per/jour) qui est le ratio utilisé par les institutions financières.
- L'approche sociale, instituant l'indice de pauvreté humaine(IPH), chère au PNUD.
- L'approche multidimensionnelle qui s'exprime en termes d'exclusion, privilégiant la compréhension de la dynamique du phénomène et ses manifestations sociales, ainsi que la recherche des institutions qui peuvent réguler l'exclusion.

2.3 : Débat international

D'une façon générale, le débat international axe sur les politiques et les stratégies vis-à-vis du binôme pauvreté/logement, en particulier celles émanant des organisations des Nations Unies, (notamment de l'habitat), des bailleurs de fonds(Banque Mondiale, USAID, AFD...) et plus récemment des ONG internationales (Cities Alliance, ENDA...).

2.3.1 : Habitat I à Vancouver en 1976

Proclamant « Stratégie globale de l'habitat pour l'an 2000 ». Annonçant le droit au logement, les politiques nationales devaient concourir à réduire les distorsions à l'origine de l'habitat insalubre, en mettant en œuvre un « cadre de facilitation destiné à mobiliser de façon optimale les ressources disponibles » tout en critiquant les politiques antérieures en vigueur, jugées inadaptées et insuffisantes.

La stratégie d'habitat I insistait sur le fait que la lutte contre l'habitat insalubre « peut et doit être précédée par la lutte contre les causes mêmes de sa formation, ou à



défaut, accompagner la mobilisation d'efforts visant à ralentir son apparition et son développement ».

Parmi les éléments rentrant dans cette politique préventive, habitat I suggérait notamment

- La mise en place d'une politique de planification urbaine, avec des préoccupations macro économiques.

- Une politique du logement globale dans le sens où elle s'intéresse à l'ensemble des couches sociales sans distinction.

Les suggestions de habitat I furent des déclarations d'intention plus qu'un véritable plan d'actions.

2.3.2 : Habitat II à Istanbul en 1996

Proclamant « Programme pour l'habitat » annonçant « le statut juridique du droit à un logement convenable en tant que droit fondamental de la personne humaine ».

Les suggestions ou mesures prises par Habitat II quant au problème du logement des plus démunis concernent :

- Le rôle essentiel des collectivités locales.
- Le rôle des organisations non gouvernementales et des associations (ONG et société civile communautaires).
- La décentralisation et la participation comme nouvelles stratégies.

Depuis Habitat II, les ONG se sont constituées en réseaux, certains se sont spécialisés dans le secteur des logements des pauvres, comme Habitat International Coalition (HIC) ; Abri International pour l'humanité ; Cities Alliance et le programme des villes sans bidonvilles...

Exemple Cities Alliance, émanation de UN Habitat et de la Banque Mondiale, a initié en 1999 un vaste programme de villes sans bidonvilles s'étalant sur une dizaine d'années et concernant près de 100 millions d'habitants à travers le monde.

2.3.3 : Habitat II+5 à New York en 2001

La première évaluation quinquennale du « programme pour l'habitat » a eu lieu à New York, baptisée Habitat II +5.

- Les pays ont omis leurs observations et exprimés leurs difficultés dans la mise en œuvre des résolutions d'Istanbul.

- Evaluation des expériences des pays dans le domaine de l'habitat

- Face à la nouvelle volonté de s'attaquer aux causes structurelles de la pauvreté urbaine, les moyens tant des gouvernements que des institutions financières internationales, ne suivent pas.

- Les résultats obtenus ne sont pas négligeables, du moins en ce qui concerne la question du logement en général et celles des bidonvilles en particulier.

- Chaque pays recherche des méthodes appropriées pour traiter ces questions selon son niveau de développement économique et ses moyens financiers disponibles.

- La portée des politiques nationales du logement dépasse le stade de l'habitation proprement dite pour s'élargir à la zone d'habitat avec ses infrastructures, à la gestion des services connexes, à des aspects socio économiques, à la protection de l'environnement...

Ces nouveaux concepts et acteurs peuvent-ils répondre aux idéaux de justice spatiale, équité sociale, durabilité économique et transparence des opérations... ?



2.4.2 : Nouveaux acteurs

Depuis Habitat II, les ONG se sont constituées en réseaux, tout en se spécialisant soit dans le logement des pauvres (Habitat International Coalition), soit dans habitat pour l'humanité (Abri International), soit dans villes sans bidonvilles (Cities Alliance).

La participation communautaire est aujourd'hui considérée comme incontournable dans le processus de lutte contre la pauvreté et l'habitat insalubre, encouragée en cela par les gouvernements et les institutions internationales.

La Banque Mondiale et l'USAID, comme bailleurs de fonds se sont intéressées au développement urbain depuis les années 60 du 20^e siècle, au nom de la lutte contre la pauvreté. Dans ce cas, les Etats ont été sollicités pour qu'ils réorientent les subventions aux logements en direction de la demande des plus démunis.

Face à une question particulière et complexe qu'est celle de l'habitat insalubre et la pauvreté. Les ONG, si diversifiées, sans formation, ni moyens et expérience suffisantes sont-elles en capacité de répondre aux attentes, là où les gouvernements et les organisations internationales ont trouvé énormément de difficultés ?

III :L'aménagement stratégique territorial urbain

Cet outil de planification stratégique a débuté dans les villes des Etats-Unis, en premier lieu à San Francisco dans les années 80 du 20^e siècle, par de grandes entreprises de consulting mondiales, avec pour objectifs entre autres

1 : Poser les bases nécessaires dans les buts de progrès économiques propres de la société de cette époque.

Depuis, cette méthode gagne le reste du monde, Barcelone l'adopte en 1987 et autres villes en Espagne suivent le mouvement, comme Valence, Saragosse, Malaga, Bilbao...

L'expérience est également suivie par d'autres villes européennes, Lyon, Turin, Genève, Spézia, Naples, Munich... et autres villes d'Asie et d'amérique latine.

Au Maroc, Casablanca adopte son plan stratégique au début du 21^e siècle.

On dit que la planification stratégique est une explication intelligente de la ville, du fait qu'elle se base sur des indicateurs d'intelligence et d'excellence urbaines (savoir et savoir faire) et la gestion urbaine peut s'améliorer à partir d'un leadership partagé. D'où les nouvelles notions de villes entrepreneuriales et leadership urbain.

En 2003, l'expérience à Barcelone est jugée satisfaisante. Le plan s'est manifesté comme un :

- Grand dynamisateur des thèmes de la ville
- Il a apporté réellement une vision d'ensemble de toutes les stratégies qui se sont mis en marche dans la ville.
- De nombreuses mesures et actions qui sont considérées vitales pour la ville sont naît des propositions du plan stratégique.

A partir de 2003, Barcelone réaménage son plan stratégique en proposant entre autres .

1^e principe de base : Approfondir l'aménagement concurrent ou aménagement intégrateur dans lequel doit être établie une parfaite harmonie entre ses trois pièces, qui sont :



- 1) Aménagement environnemental, qui propose les préconditions pour le développement urbain.
- 2) L'aménagement stratégique qui conçoit les grands objectifs d'avenir du territoire métropolitain, dans un cadre conceptuel à géométrie variable...
- 3) L'aménagement urbanistique qui concrétise sur un territoire physique, les manifestations stratégiques précédentes.

2^e principe de base : La prospective qui doit régir l'aménagement.

En réalité, cet exercice de prospective constitue la base pour la transition vers une région métropolitaine, qui pense stratégiquement et qui acquiert une certaine capacité de réponse commune face aux changements brusques de l'environnement, par l'utilisation des technologies modernes.

3^e principe de base : Le leadership co-productif

4^e principe de base : L'application de l'aménagement à un territoire avec une vision variable.

La France de son côté procède à la création d'une « plate forme d'observation des projets et stratégies urbaines (POPSU) dans les grandes villes françaises (villes en train de se faire).

IV : La ville entrepreneuriale

L'entrepreneuriat est une culture qui englobe toutes les convictions partagées et des manières d'être, de voir et de faire, qui orientent les comportements des personnes, des institutions et de la population en général, à l'égard de l'entrepreneuriat, ou de la création d'entreprises.

Elle fait référence à des valeurs d'autonomie, de créativité, de responsabilité et de solidarité.

Le statut de ville entrepreneuriale exige la concentration de tous les acteurs politiques, sociaux, économiques, ainsi que tous ceux du milieu de l'éducation (culture entrepreneuriale) et du monde communautaire, qui unissent leurs efforts pour mettre en place des projets qui privilégient et priorisent le développement et le renforcement de la culture entrepreneuriale à tous les niveaux, en plus de soutenir la création d'entreprises et le maintien de celles existantes.

Pour développer cette culture, le Québec est un exemple. Il a entamé un programme éducatif ; aux écoles primaires, axant sur les initiations aux micro-entreprises environnementales ; au secondaire, développant l'entrepreneuriat études, et au supérieur, un débouché sur le mentorat d'affaires, de micro-crédit, d'implantation d'entrepreneurs locaux.

Chaque année, il y a une classification des villes entrepreneuriales : La ville de Rivière du loup vient au 1^{er} rang de ces villes en 2008.

Cette culture entrepreneuriale gagne aussi l'Europe. Ainsi en 2008, le top des 5 métropoles entrepreneuriales européennes est le suivant : Göteborg, Stockholm, Birmingham, Amsterdam et Londres, Lyon 1^{re} ville entrepreneuriale française occupe la 11^e place en Europe.

Cette classification pousse à la compétitivité, le dynamisme, aux stratégies urbaines. Désormais, la city branding devient un marketing territorial présentant et vendant les villes comme des produits.

Les 10 idées de la culture entrepreneuriale, prises comme les 10 commandements sont :

- 1) Le développement économique passe d'abord par des personnes.
- 2) C'est l'entrepreneur qui crée l'entreprise.
- 3) L'entreprise est le fruit de son milieu.
- 4) Devenir entrepreneur, ça s'apprend.
- 5) Le potentiel entrepreneurial existe.
- 6) L'entrepreneurship est un outil pour les gens pauvres qui veulent s'en sortir.
- 7) L'entreprise crée la richesse et l'emploi.
- 8) Les besoins humains sont illimités.
- 9) L'entreprise peut être multipliée à l'infini.
- 10) L'Etat peut valoriser et soutenir l'entrepreneurship, comme il peut le contraindre, voir l'empêcher.

V.1: Ville entrepreneuriale, leadership urbain, quelle stratégie ?

La ville entrepreneuriale a émergé aux Etats-Unis dans les années 1980 et en Europe dans les années 1990.

Les études dans ce domaine visent à apprécier le niveau de satisfaction des entrepreneurs face aux dispositifs mis à leur disposition par les acteurs publics et privés.

26 questions posées aux entrepreneurs :

Les entreprises sont :

- 1) innovantes (dépôt de brevet)
- 2) Classiques (commerce, industrie, services)
- 3) Sociales (self employment)

5 thèmes :

- 1) L'accessibilité et la promotion de l'entrepreneuriat
- 2) L'accompagnement ante création, conseil au démarrage de l'activité, diagnostic de projet, incubation...
- 3) L'accompagnement post création, conseil, suivi, identification de partenariat...
- 4) Les financements, aides, subventions, accès au prêt, au capital amorçage, au capital développement..
- 5) L'environnement, fiscalité, immobilier, qualité de la vie, des infrastructures...

V.2 : Vers un modèle de villes entrepreneuriales

On assiste de plus en plus à :

- Un nouveau modèle de gouvernement urbain fondé sur l'émergence de villes comme acteurs économiques, sous l'effet de la compétition interurbaine.
- Une réorganisation entre l'Etat, les autorités locales, le marché, des entreprises privées, dans les politiques de développement territorial
- Les pouvoirs locaux, notamment les villes et les régions doivent multiplier les initiatives.

Trois tendances sont à noter :

- 1) Evolution des politiques locales dans le sens de la compétition interurbaine.
- 2) Les privatisations des services urbains.

3) La multiplication des formes d'organisation impliquant des partenariats privé/public, et du fait, l'implication croissante des acteurs privés, le développement d'une planification.

VI : Relation villes-ports : Entrepreneuriat et leadership

La ville et le port, deux acteurs de développement et de dynamisme, du local au global, chacun d'eux développe sa stratégie, soit en concertation ou sans.

La mondialisation développant le transport multimodal et la logistique entre autres, accentue les clivages entre espaces et territoires. La relation ville port qui était intimement liée, se relâche de plus en plus. Un décrochage spatial et fonctionnel se manifeste à de multiples échelles.

- La dissociation entre le port servant au transfert des marchandises et l'ancrage urbain originel semble avoir été l'une des conditions nécessaires au renouvellement des économies urbaines et des systèmes maritimes contemporains.

- Les relations ville-port (nœuds) sont donc à la fois des contraintes spatiales et des moteurs économiques pour les flux. Ceux-ci évoluant plus vite que les infrastructures, d'où la volonté de créer des nœuds modernes et fluides, éloignées, ou dans l'orbite d'un nœud plus agé, qui reste « incontournable » du point de vue économique.

- Le principe des Hubs, stratégie portuaire au service des armements s'est récemment caractérisée par l'émergence de terminaux spécialisés, comme Géoia Tauro en Calabre, Guwangyong en Corée du Sud, Tonjong Pelepas en Malaisie, Tanger Med au Maroc...

- Il convient de prendre compte de ces nouvelles formes portuaires, car leur existence tient plutôt à la concentration des lignes (extraversion) même s'ils n'ont pas vocation à améliorer la desserte d'un réseau urbain préexistant, ils modifient profondément les structures portuaires régionales de part la forte concurrence qu'ils introduisent en termes de compétitivité.

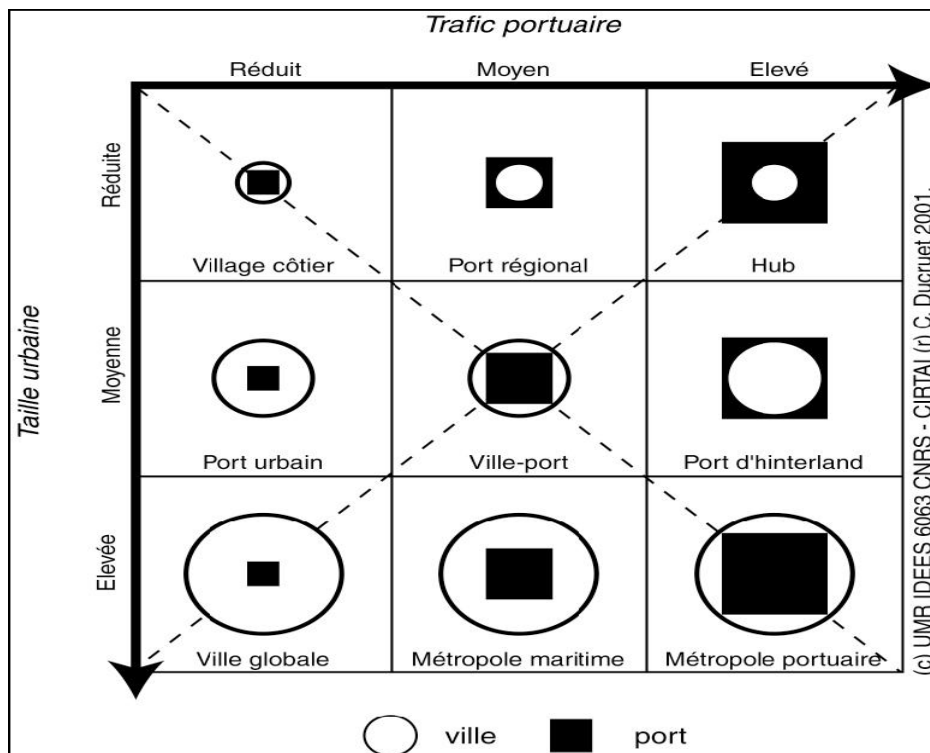
- Le décrochage fonctionnel provient de l'autonomisation progressive des fonctions urbaines par rapport aux fonctions d'interconnexion (portuaires, maritimes et de transport) qui constituaient les fonctions originelles de l'ancrage urbain.

- Il y a progressivement maturation, émancipation, autonomisation et banalisation de l'économie urbaine.

- En général, le volume des flux maritimes est proportionnel à la taille des villes dans l'espace continental. La relation est inversement proportionnelle du point de vue de l'espace maritime, les flux maritimes cherchent et suscitent des nodalités, mais fuient les centralités urbaines, devenues contraignantes pour la circulation des marchandises. Alors, privilégier les Ports ? les réseaux maritimes ? la centralité urbaine ?

- Le temps court des flux (réseaux de la conteneurisation) Le temps long de la formation des villes (centralité urbaine) Le temps intermédiaire de l'aménagement des nœuds (nodalité portuaire). Quelle stratégie adopter au niveau opportunités ou contraintes de la centralité, la nodalité et la réticularité ? Sachant que la centralité urbaine c'est 50 % de la population littorale mondiale ; la nodalité portuaire, c'est 60 % du trafic portuaire mondial et la réticularité maritime, c'est 94 % du trafic conteneurisé mondial.

- Quel est le rôle de la centralité urbaine dans la formation des réseaux maritimes ? Devant l'apparition des Hubs hors les grandes villes, se pose la question de l'association physique et la dissociation villes- ports.
Le schéma ci-dessous, d'après l'étude de Ducruet, concernant les rapports villes ports, on voit que les deux diagonales correspondent aux deux principes de l'opposition et de la complémentarité spatio-fonctionnelle.



- A partir de ce schéma, on peut analyser les dynamiques et le décrochage ville-port et la concentration des réseaux..
- Le critère essentiel de sélection est celui d'appartenance aux lignes régulières conteneurisées des plus grandes compagnies maritimes mondiales, d'après la base de conteneurisation internationale.
Evitant des seuils arbitraires de volumes de trafic ou de taille démographique.
C'est donc à partir de la réticularité, capacité à s'inscrire dans les réseaux que l'étude est menée.
- Au niveau de la population, prendre les limites administratives et les découpages régionaux



- La connexion terrestre du port
- Les établissements économiques, sièges sociaux au centre, transitaires et autres liés à la conteneurisation tendent à se rapprocher des couronnes périphériques (nœuds autoroutier, parcs logistiques, entrepôts..)

VI.1 : L'attractivité et l'accessibilité

Les activités du transport se rapprochent des nœuds de communication, la taille démographique urbaine se rapproche des flux. On a donc une opposition entre le port et la ville. Autrement dit, entre la maritimité portuaire (spécialisation économique liée à la fonction carrefour /porte d'entrée) et la maritimité urbaine (base économique locale moteur des flux).

- Au niveau dynamique, la logique de la réticularité devient une dynamique de concentration accrue ou déconcentration des réseaux maritimes (entreprises et lignes)
- L'opposition centralité/réticularité renvoie dans le temps à une dualité entre manque d'espace (départ des flux par effet de congestion) et extraversion maritime (élargissement de l'avant pays sans rapport avec une base économique locale).
- L'opposition entre attractivité et accessibilité devient une opposition entre métropolisation urbaine (attraction d'activités décisionnelles et de population, accroissement de la centralité) et expansion portuaire (investissements techniques, amélioration de la nodalité).
- L'opposition entre maritimité urbaine et maritimité portuaire peut-être interprétée comme double tendance d'équilibre (fonctions urbaines et maritimes suivent une même trajectoire) ou de déséquilibre (trajectoires opposées) ville-port.

VI.2 : Concentration ou décentralisation : Nouvelles et anciennes façades

La décentralisation signifie plus une stratégie, ou un écart dans les rythmes et l'ampleur de la croissance, qu'un déclin réel.

Manque d'espace et extraversion maritime. Contraintes occidentales et ouvertures orientales.

La concentration des réseaux maritimes majoritairement asiatique et méditerranéennes.

La tendance opposée peut correspondre soit à un effet de contrainte urbaine, soit à d'autres facteurs comme la redistribution des flux déjà observées.

- On peut alors interpréter la dynamique comme un effet de rejet d'une centralité « terrestre » par les réseaux maritimes, au profit des marchés émergents et par l'intermédiaire des terminaux plus modernes.

VI.3 :Métropolisation urbaine et expansion portuaire

Quelle stratégie adopter de concentration ou décentralisation devant l'ouverture, la croissance et l'extraversion maritime asiatique ; l'intégration, les contraintes et le manque d'espace européen ; la sous intégration et l'économie de la rente pétrolière du monde arabe ; l'exclusion, le sous développement et le sous équipement africain .

.

VII : Casablanca face aux enjeux et stratégies de la spatialité de la mondialisation, territorialité de l'Etat et sa localité



VII.1 :Les enjeux majeurs de la région du grand Casablanca

- **Mondialisation et métropolisation:** Saisir les opportunités et échapper aux contraintes de la mondialisation, vers une ville globale ?.

- **La territorialité nationale le réseautage et la compétitivité:** dynamiser son leadership par le renforcement de ses compétences, tout en assurant la compétitivité du territoire (ville entrepreneuriale, leadership national).

- **La localité régionale et les mutations fonctionnelles:** Affermir son image de première ville entrepreneuriale nationale, tout en s'attaquant à ses problèmes internes, en assurant son attractivité créatrice d'emplois, ascension sociale, qualité de vie et autres.(bonne gouvernance, ville intelligente et d'excellence).

Dans le domaine de l'habitat

Dans sa stratégie ville sans bidonvilles, qui est d'ailleurs la stratégie nationale, Casablanca se trouve dans l'incapacité d'atteindre se but, vue l'ampleur du phénomène des bidonvilles.

Le milieu urbain de la région du grand Casablanca, compte 370 groupements bidonvilles, composés de 53915 logements bidonvilles en 2003, soit 7,7 % du parc total des logements dans la région (non compris les bidonvilles des communes rurales avoisinantes ; Dar Bouazza, Lahraouyine, Bni Ykhlef et Bouskoura et les bidonvilles à usage commercial).

Ces bidonvilles abritent 57463 ménages, soit 8,8 % du nombre total des ménages urbains de la région de Casablanca.

Avec une taille moyenne de 5,2 personnes par ménage urbain, la population habitant les bidonvilles est estimée en 2003 à près de 300 000 habitants, soit 8,6 % de la population urbaine de la région.

Chaque Préfecture a sa part de bidonvilles. Rares sont les municipalités épargnées de ce phénomène. Le taux de précarité (le rapport du nombre des logements bidonvilles sur le parc total des logements)est très élevé, de 40,9 % dans la municipalité d'Ain Harrouda , 33,4 % à Sidi Moumen, 30,7 % à Ain Sebaa, 32,2 % à Médiouna, 27,8 à Ahl Loghlam, 20,9 % à Nouaceur...

Parc des logements bidonvilles par Préfecture à Casablanca en 2003

Préfecture	Parc des lo Logements bidonvilles en nombre	Part en% dans le parc total des logements de la Préfecture
Ain Chok Hay Hassani	5266	4 ,2
Ain Sebaa Hay Mohammadi	22184	17,5
Al Fida Derb Soltane	610	0,9
Ben Msik Médiouna	4290	7,1
Casablanca Anfa	4977	3,7
Mechouar	-	-
Mohammédia	9181	16,7

Moulay Rchid Sidi Othman	242	0,3
Sidi Bernoussi	7165	12,6

Total région	53915	7,7

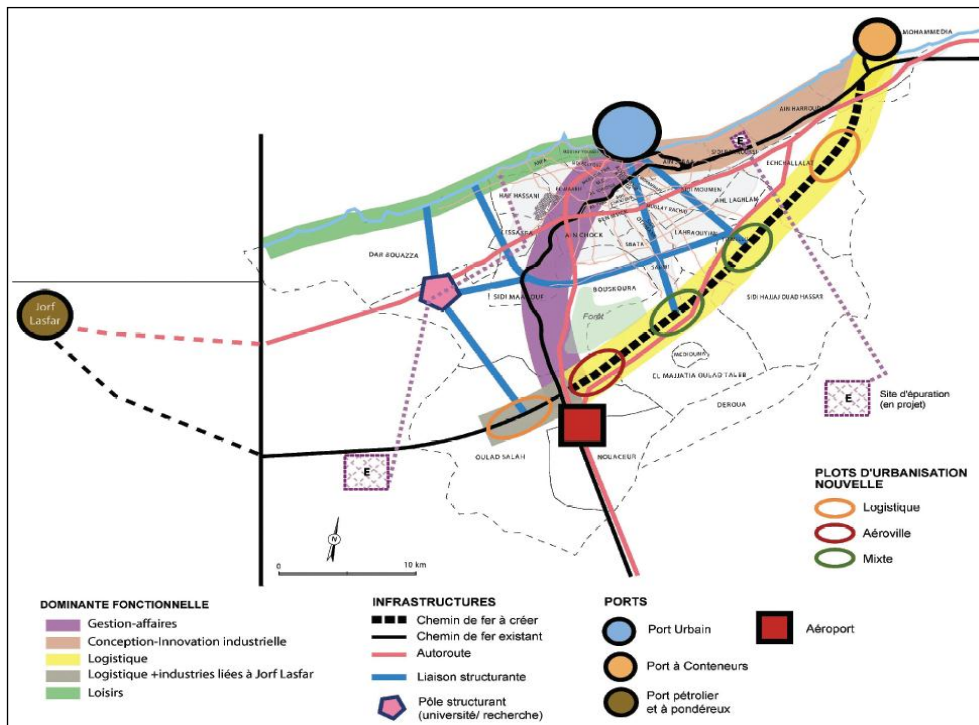
Dans le domaine de la gestion urbaine, Casablanca change de statut en 2003, abandonnant le modèle de la communauté urbaine et épousant le système de la commune urbaine, sous le vocable de l'unité de la ville qui englobe 16 Arrondissements. N'est-ce pas le modèle de la Mairie de Paris et ses 16 Arrondissements ?

Casablanca , première ville à développer le partenariat publi/privé en concédant la gestion déléguée du transport public, l'assainissement, le ramassage des ordures, l'eau et l'électricité.

Dans le domaine de l'infrastructure des transports, la région du grand Casablanca est la plus équipée en autoroute au niveau national. A l'ancienne autoroute qui est maintenant urbaine, il faut ajouter la rocade et les trois autoroutes qui partent vers Fès, Marrakech et El Jadida.

Le transport multimodal est un enjeu stratégique de l'actuelle mondialisation, en plus du développement de la logistique, cela devient crucial dans le choix des territoires et des politiques de délocalisation à l'échelle mondiale.

Pour cette raison, la région de Casablanca a développé son schéma logistique, sous forme d'aires, pôles et couloirs (Voir schéma).



VII.2 : Plans d'organisation

On se demande maintenant comment se prépare la région du grand Casablanca pour affronter les enjeux de la mondialisation ?

Tout d'abord la région du grand Casablanca est confrontée à plusieurs défis internes en vue d'améliorer les conditions de l'habitat, du travail, de la circulation et bien d'autres.

Egalement la région est confrontée à de nouveaux défis, imposés par la mondialisation envahissante. Pour y faire face, plusieurs études et projets ont été réalisés ces dernières années et d'autres sont toujours en cours. Parmi ces études, on cite.

Schéma d'organisation fonctionnelle et d'aménagement de l'aire métropolitaine centrale Casablanca Rabat (SOFA).

Le SOFA est un nouveau type de document d'aménagement qui a été défini par le schéma national d'aménagement du territoire.

C'est un document d'aménagement appliqué à une région urbaine, qui s'intéresse au premier lieu aux villes selon les fonctions qu'elles assurent au plan national et régional.

La problématique du SOFA est essentiellement économique. Le SOFA n'est pas un document réglementaire, mais plutôt d'orientation. De ce fait, il n'impose rien, mais propose une logique de développement qui cherche à traiter les problèmes immédiats en les situant dans une perspective à long terme.

L'enjeu du SOFA Casablanca Rabat, c'est l'organisation sur la base de complémentarité entre les deux villes, pour permettre la réalisation des économies d'échelle, dans le contexte de la concurrence mondiale.

Le pari du SOFA à moyen long terme consiste à organiser la croissance des deux métropoles en donnant la priorité au développement en direction l'une de l'autre. Il s'agit donc d'urbaniser le « corridor central » selon un axe intérieur, parallèle au littoral, mais en retrait, sous forme de chaîne d'unités urbaines distinctes et complémentaires dans 15 à 20 ans.

(Voir schéma ci-dessous).

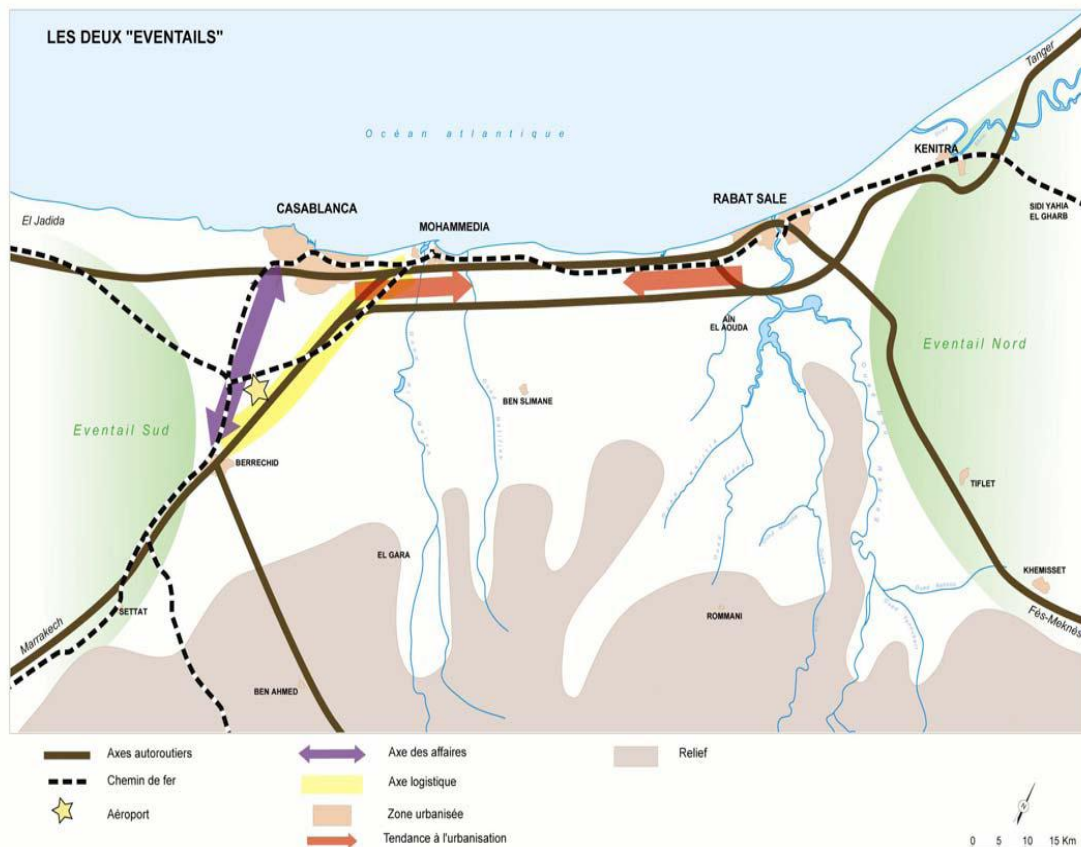


Schéma Directeur d'aménagement urbain (SDAU)

Selon le diagnostic du SDAU de Casablanca, l'ambition est de hisser la région du grand Casablanca au rang d'une grande métropole internationale. Pour ce faire, cela exige un regard objectif sur ses forces et ses faiblesses, les opportunités qui s'offrent à

la métropole et les menaces qu'il lui faut pallier. Le tout dans une approche prospective qui prenne en compte les dimensions du future.

A l'horizon 2030, il faut préparer la métropole à un positionnement international sur tous les plans.

Au niveau économique, soutenir son leadership, selon les orientations du plan Emergence

Au niveau social, la priorité est à l'habitat en réalisant un offre de logement plus important, afin de résorber le déficit dans ce domaine.

Au niveau du transport, notamment les transports collectifs. Un plan des déplacements urbains est achevé, sa réalisation est en cours.

Au niveau de l'environnement, le SDAU préconise la sauvegarde des espaces naturels et le règlement des problèmes d'assainissement et de pollution.

Au niveau de la gestion urbaine, maîtriser le développement urbain à la périphérie tout en accordant plus d'importance à la bonne gouvernance et le contrôle du foncier.

Autant de questions qu'il faut les appréhender selon une vision stratégique partagée pour un développement durable, traçant la destinée de la métropole selon le diagnostic du nouveau SDAU présenté en Juin 2006.

Plan des déplacements urbains (PDU)

Une autre étude concernant les transports urbains, analysant la situation et proposant des mesures.

Les enjeux du PDU sont entre autres, la coordination des politiques sectorielles entre les différents acteurs et la mise en cohérence des différents modes de déplacements de personnes et de marchandises.

La définition d'un cadre de référence continu et prospectif pour aider les décideurs à faire des choix cohérents dans le temps et dans l'espace et réalisables financièrement.

Il s'agit pour la région du grand Casablanca, d'abord donner à la région un schéma cohérent d'organisation des transports sur 15 ans, décliné en actions à court et moyen terme. Ensuite apporter des solutions réalistes aux problèmes spécifiques locaux de transport. Diminuer les nuisances environnementales. Enfin, améliorer la sécurité routière.

VII.3 : Casablanca, vision stratégique

Si on veut schématiser, on peut dire que Casablanca réagit face aux enjeux de la mondialisation avec deux préalables et deux plans qui sont :

2 Préalables

↓
Améliorer l'offre
Immobilier et foncier
D'entreprise
↑
Améliorer transport
Collectif urbain

2 Plans ambitieux

□↓
Plan Business
Park 2020
↑
Plan Casablanca
2010 et PDU



Le plan Business Park 2020 se résume en :

- **Objectif : Aménager 5000 ha de zones d'activités économiques**
- **Finalité : Offrir des espaces de travail pour 660 000 actifs**
- **Horizon : 2020**

Sans aller plus loin, on veut que le futur de Casablanca soit voulu et non subi, selon des stratégies bien avisées et conçues, en s'inspirant des expériences des villes du monde développé, Malheureusement les contraintes des réalités locales, nationales et internationales sont subies. On pense la ville virtuellement, alors qu'on la panse concrètement

On cherche la ville intelligente et l'excellence urbain, comme nous l'annonce l'Occident, alors qu'on opère dans un environnement plutôt inintelligent et inéminent.

Conclusion

la région du grand Casablanca est de loin la plus importante et la plus dynamique au niveau national, sur presque tous les plans, mais les défis internes et externes qu'elle doit vaincre sont nombreux et difficiles à résoudre.

Les études et projets sont conçus, mais les réalisations prennent beaucoup de retard.

Pratiquement toutes les nouveautés conceptuelles et néologiques apparaissant au niveau de la communauté internationale sont annoncées à Casablanca et au Maroc en général.

L'évolution des idées et des études est considérable, alors que l'évolution des faits et des résultats suit lentement à Casablanca et au Maroc.

La compétitivité des régions métropolitaines est devenue un objectif majeur des politiques locales et nationales à l'échelle mondiale.

Dans cette stratégie de compétitivité territoriale, les villes sont considérées par excellence, les lieux de croissance nécessaires à la comptitivité nationale, régionale et mondiale. Autrement dit, les villes mènent les pays et le monde.

Suivant le mouvement, le Maroc de son côté présente, entre autres, sa stratégie nationale de développement urbain (SNDU), communiquée à Skhirate le 23 Janvier 2009.

Cette stratégie vise à assurer un développement urbain durable, avec pour finalité, l'émergence d'une ville compétitive, moteur de croissance régionale et nationale, qui favorise la cohésion sociale et l'économie des ressources, en développant une gouvernance urbaine efficace, tout cela à fin de la décrocher du territoire local et l'ancrer à l'espace global.

Alors, Casablanca, première ville marocaine est-t'elle locale, nationale, régionale ou globale ?

Locale ! sûrement non. Globale ! assurément pas.

Sassen. S (2005) en énumérant les critères de globalité urbaine, dénombre 40 villes globales au monde. Casablanca ne fait pas partie de ces villes, même plus, ajoutons qu'elle ne fait pas partie des 100 villes globales dans le monde, pour preuves entre autres.

- Casablanca est beaucoup plus une concentration démographique à critères non fameux., à habitat insalubre, à qualité de vie faible.



- Casablanca n'est pas un lieu majeur de déconcentration et délocalisation à l'échelle mondiale.
- La métropolisation urbaine de Casablanca est faible.
- Son attractivité tertiaire supérieure mondiale faible.
- Son accessibilité neoutique mondiale très faible.
- Absence de sièges sociaux des firmes multinationales.
- Absence de laboratoires de recherche de haut niveau.
- Nombre insignifiant des agences de communication à la pointe des NTIC.
- Nombre insignifiant de cabinets d'avocats d'affaires et experts comptables
- La planète finance est représentée par une bourse très limitée et l'insignifiante des établissements financiers de renommée internationale.
- Insuffisance d'une offre hôtelière d'excellente qualité, avec des palaces, une gamme de restaurants de renom et d'une grande variété.
- Manque de lieux de distraction (Opéra, Théâtres, Cinémas, Musées...)

Au niveau des relations ville- port et du commerce internationale, la centralité urbaine joue un rôle secondaire dans l'insertion des ports dans les réseaux maritimes mondiaux, où prime la hiérarchie de la concentration des flux et des infrastructures.

Au niveau mondial, à l'heure de la mondialisation, la logique urbaine est d'avantage une contrainte qu'un complément à la logique des flux.

Dans cette logique mondiale de concentration des flux asiatiques et d'infrastructure européenne et méditerranéenne, le Maroc a lancé son projet de Tanger Med ; sa vision de port urbain de Casablanca et toute une série de projets de restructuration requalification des ports et d'aménagement du territoire.

On constate que Casablanca à :

- Une extraversion maritime importante
- Une expansion portuaire faible
- Un déséquilibre ville port accentué
- Une réticularité maritime très faible
- Une maritimité portuaire faible
- Une centralité urbaine faible
- Un manque crucial de foncier ou sa mauvaise gestion.

Ce sont des indicateurs parmi d'autres, à l'heure de la mondialisation, qui permettent à une ville de devenir globale et de pouvoir s'insérer convenablement dans le réseautage des autres villes globales.

Dans les faits, Casablanca n'est pas un relais important au niveau mondial, n'appartient pas encore clairement au système monde, n'est pas une ville globale selon les critères de sélection internationale.

Au niveau international, Casablanca est plutôt un comptoir au système concentré et au niveau national, une métropole nationale certes, qui présente beaucoup de lacunes.



Orientation bibliographique

- ALTSHULER. A., MORRILL. W., WOLMAN. H., *et al.* (dir.) : *Governance and Opportunity in Metropolitan America*, Washington, D.C, National Academy Press. 1999.
- BARAIZE. F. et NEGRIER. E. (dir.). : *L'invention politique de l'agglomération*, Paris, L'Harmattan, 2001.
- BERGERON. R : Croissance des flux de conteneurs et avènement d'un méga port Gioia Tauro en Calabre, *l'Information Géographique* n° 3, pp 99 111, 1999.
- BRENNER. N. : « Globalization as reterritorialization: The re-scaling of urban governance in the European union », *Urban Studies*, vol. 36, n° 3, pp. 431-451, 1999.
- BRENNER. N : « Decoding the newest 'metropolitan regionalism' in the USA: A critical overview », *Cities*, vol. 19, n° 1, pp. 3-21, 2002.
- BRENNER. N : « Urban governance and the production of new states spaces in western Europe, 1960-2000 », *Review of International Political Economy*, vol. 11, n° 3, pp. 447-488, 2004.
- BROCARD. M : Les relations fonctionnelles entre le port et la ville, In villes et ports, Actes du Forum, le Havre, Association internationale villes ports p69, 1988.
- BOUINOT.J : La ville compétitive, les clés de la nouvelle gestion urbaine, Economica, coll gestion, 180 p, Paris 2002.
- DUCRUET.C : les villes ports, laboratoires de la mondialisation, Université du Havre CIRT. Thèse de Doctorat en Géographie, 2 Vol, 435 p, 2004
- DUCRUET.C : Structures et dynamiques spatiales de la ville portuaire, du local au global M@ppemonde, Vol 76, n°1, 2005.
- DUCRUET.C : Approche comparée du développement des villes ports à l'échelle mondiale, problèmes conceptuels et méthodologiques, les cahiers scientifiques du transport, n° 48, pp 59 79, 2005.
- FEIOCK. R. C. et CARR, J. B : « Private incentives and academic entrepreneurship: the promotion of city-county consolidation », *Public Administration Quarterly*, vol. 24, n° 2, pp. 223-245, 2000
- KEIL. R. : « Governance restructuring in Los Angeles and Toronto: Amalgamation or Secession? », *International Journal of Urban and Regional Research*, vol. 24, n° 4, pp. 758-781, 2000
- LEFEVRE. C. : « Metropolitan Government and Governance in Western Countries: A Critical Review », *International Journal of Urban and Regional Research*, vol. 22, n° 1, pp. 9-25, 1998.
- LEWIS. P. G. : *Shaping suburbia: how political institutions organize urban development*, Pittsburgh, University of Pittsburgh Press, 1996.
- PARKS. R. B. et OAKERSON. R. J : « Regionalism, localism, and metropolitan governance: Suggestions from the research program on local public economies », *State and Local Government Review*, vol. 32, n° 3, pp. 169-179, 2000.
- RUSK. D : *Annexation and the fiscal fate of cities*, Washington, D.C, The Brookings Institution, Metropolitan Policy Program, 2006.
- SACK. R. D : « Human territoriality: A theory », *Annals of the American Geographers*, vol. 73, n° 1, pp. 55-74, 1983.



SAVITCH. H. V. et Vogel, R. K : « Suburbs without a city. Power and city-county consolidation », *Urban Affairs Review*, vol. 39, n° 6, pp. 758-790, 2004

SAVITCH. H.V :« Globalisation et changement d'échelle dans le gouvernement urbain », *Métropoles*, 2,

STEPHENS. G. R. et WIKSTROM. N : *Metropolitan Government and Governance. Theoretical Perspectives, Empirical Analysis and the Future*, Oxford, Oxford University Press, 2000

VALLEGA.A : Nodalité et centralité face à la multimodalité, éléments pour un relais entre théorie régionale et théorie des transports, in C MUSCARA. C POLIS eds 1983..

VOGEL. R. K : « Redefining community in a global city: Tokyo metropolitan government in the 21st century », *Comprehensive Urban Studies*, n° 69, pp. 201-218 , 1999.

WANG.J.J, OLIVIER.D : La gouvernance des ports et la relation ville port en Chine, Les cahiers Scientifiques du transport n° 44, pp 25 54, 2003.