



# Koweït City : planification urbaine et stratégie régionale

Philippe Cadene

► **To cite this version:**

Philippe Cadene. Koweït City : planification urbaine et stratégie régionale. *Arabian Humanities*, 2013, Villes et dynamiques urbaines en peninsule Arabique, 2013 (2), pp.1-16. <<https://cy.revues.org/>>. <10.4000/cy.2622>. <hal-01380285>

**HAL Id: hal-01380285**

**<https://hal-univ-diderot.archives-ouvertes.fr/hal-01380285>**

Submitted on 12 Oct 2016

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

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



## Arabian Humanities

Revue internationale d'archéologie et de sciences sociales sur la péninsule Arabique/International Journal of Archaeology and Social Sciences in the Arabian Peninsula

2 | 2013

Villes et dynamiques urbaines en péninsule Arabique

---

# Koweït City : planification urbaine et stratégie régionale

*Kuwait City: Urban Planning and Regional Strategy*

Philippe Cadène

---



Éditeur  
CEFAS

### Édition électronique

URL : <http://cy.revues.org/2622>

DOI : 10.4000/cy.2622

ISBN : 2308-6122

ISSN : 2308-6122

Ce document vous est offert par  
Bibliothèques de l'Université Paris Diderot -  
Paris 7



### Référence électronique

Philippe Cadène, « Koweït City : planification urbaine et stratégie régionale », *Arabian Humanities* [En ligne], 2 | 2013, mis en ligne le 26 novembre 2013, consulté le 12 octobre 2016. URL : <http://cy.revues.org/2622> ; DOI : 10.4000/cy.2622

---

Ce document a été généré automatiquement le 12 octobre 2016.



Ce document est mis à disposition selon les termes de la Licence Creative Commons Attribution - Partage dans les Mêmes Conditions 4.0 International.

---

# *Koweït City : planification urbaine et stratégie régionale*

*Kuwait City: Urban Planning and Regional Strategy*

**Philippe Cadène**

---

- 1 Capitale et unique agglomération urbaine d'un des plus riches pays pétroliers, Kuwait City fut la plus moderne des cités du Golfe sur le plan du développement urbain avant que sa dynamique de croissance, née dès la fin de la seconde guerre mondiale, ne soit stoppée par l'invasion des troupes irakiennes, qui dura sept mois, d'août 1990 à février 1991. Il fallut attendre une vingtaine d'années, la chute du pouvoir irakien, puis la disparition de Saddam Hussein, pour voir la confiance revenir, et avec elle la mise en place d'un projet de développement pouvant conduire à des changements importants dans le pays. Sur le plan de l'économie nationale, la volonté affirmée consiste, depuis, à promouvoir la diversification d'une économie presque entièrement dominée par l'exploitation du pétrole, à assurer néanmoins les investissements nécessaires à l'accroissement de la production pétrolière, puis à réaliser un ensemble d'infrastructures nécessaires au développement du pays. Concernant la dynamique urbaine, le projet peut conduire à une profonde réorganisation de l'agglomération. Tandis que le centre ancien est réhabilité, les quartiers modernisés et l'espace bâti étendu, un nouvel ensemble urbain est planifié au nord de la ville actuelle, de l'autre côté de la baie, accompagné d'un port moderne et d'un pont de 16 km de long reliant la future partie de la ville à l'ancienne. Une vaste conurbation pourrait ainsi naître, bien plus puissante que l'agglomération actuelle de Kuwait City, dont il faut comprendre quel rôle elle serait à même de jouer dans le contexte économique et géopolitique de la région aujourd'hui. Afin de répondre à cette interrogation, cet article présente brièvement l'histoire de la croissance et de la planification de Kuwait City, ainsi que la nouvelle dynamique urbaine des années 2000. Une analyse du plan de développement et de ses modalités d'application est ensuite proposée afin de comprendre quels sont les enjeux portés par cet ambitieux projet qui, s'il est conduit à son terme, transformerait radicalement la ville et sa place dans la région,

faisant de ce petit émirat situé à l'extrême fond du Golfe le lieu d'interconnexion entre les émirats pétroliers et le Moyen-Orient arabe.

## La capitale d'un État pétrolier.

- 2 Située à un peu plus d'une centaine de kilomètres du puissant port de Bassora, construite sur la rive droite du Chatt al-'Arab, place marchande essentielle dans la région à la fin du XIX siècle, la ville de Koweït parvient à jouer de son activité de pêche perlière et de l'abri offert aux bateaux par sa large baie pour attirer des familles marchandes et devenir une place commerciale active liée aux grands ports de la région et à ceux d'Asie du Sud. À Koweït, la majorité de ces familles marchandes est arabe, alors qu'elles sont surtout d'origine d'Asie du Sud à Bahreïn et Dubaï. Les marchands bénéficient de ce fait d'un grand pouvoir au sein de la société koweïtienne<sup>1</sup>. Ces familles augmentent encore leur puissance avec le développement des activités commerciales qui suit l'ouverture du canal de Suez, renforçant leur présence dans les ports de la région du Golfe et dans ceux d'Asie du Sud.
- 3 La ville de Koweït prospère ainsi grâce à la fiabilité de ses marchands, mais aussi grâce à ses taxes commerciales avantageuses, sa tolérance religieuse, et la sécurité qu'elle offre aux biens et aux personnes<sup>2</sup>. La signature, en 1896, d'un accord de protectorat avec les Britanniques destiné à faire face à la pression exercée par l'empire ottoman introduit les conditions d'une prospérité, à un moment où un pouvoir fort s'établit sous le règne de l'émir Mubarak al-Şabāḥ, qui ravit le trône à son frère Muḥammad. Les marchands perdent de leur influence dans les affaires de la cité, mais bénéficient d'une période de grande prospérité jusqu'à la fin de la première guerre mondiale. La pêche perlière reste le secteur majeur et apporte des richesses considérables. En 1911, la ville compte 20 000 personnes et 800 bateaux engagés dans cette activité<sup>3</sup>. Au cours de la guerre, l'enrichissement des familles marchandes se poursuit grâce à la contrebande qui fleurit dans cet espace situé à la frontière entre différents États.
- 4 Cette situation très favorable à l'émirat de Koweït s'achève après la première guerre mondiale, alors que le commerce dans la région passe progressivement sous le contrôle de l'Irak et de l'Iran. Par ailleurs, la crise économique mondiale réduit le volume global des échanges dans la région, et la concurrence des perles de culture japonaise détruit, en quelques années seulement, l'économie de la pêche perlière. La crise s'installe jusqu'à la fin de la seconde guerre mondiale où commence l'exploitation pétrolière qui va enrichir considérablement l'émirat et modifier rapidement et en totalité l'équilibre économique, ainsi que la situation sociale dans la ville de Koweït.
- 5 Le pétrole est découvert au Koweït dès les années 1930 et, dès 1934, l'émir octroie des concessions pour l'exploitation pétrolière à deux compagnies occidentales : l'Anglo-Persian Oil Company et la US Gulf Oil Corporation. La guerre retarde toutefois le début de la mise en service des puits qui ne démarre timidement qu'en 1947, sans apporter d'importants revenus à l'État koweïtien. En 1950, la mise en place d'un impôt sur les bénéfices et, en 1955, l'introduction du système des prix postés<sup>4</sup> permettent de commencer à engranger des recettes. Au cours des années 1970, et alors que le Koweït a mis en place en 1961 un État moderne libéré de la tutelle britannique, ces recettes s'accroissent considérablement avec la progressive prise de contrôle par l'État des quinze compagnies pétrolières présentes dans l'émirat, dont la plus importante, la Kuwait Oil

Company, appartenant à la British Petroleum. En 1980, la mainmise de l'État sur l'économie pétrolière se renforce encore avec la prise de contrôle par les compagnies nationales des activités en amont et en aval de la production. Le Koweït est ainsi un des tout premiers États pétroliers à avoir à disposition des sommes considérables grâce à l'exploitation des richesses de son sous-sol.

## Le premier urbanisme arabe moderne

- 6 Très tôt, soit dès les années 1950, l'émirat met en place des mesures visant à redistribuer les richesses auprès de ses citoyens. Cette politique est illustrée par la suppression de toute taxe sur les activités économiques et par tout un ensemble d'investissements destinés à construire les infrastructures nécessaires au développement économique et à offrir à sa population des services modernes, jusqu'alors inexistantes (écoles, hôpitaux, banques, etc.). En 1967, cette politique se concrétise par l'élaboration d'un premier plan de développement quinquennal qui définit sur le long terme les objectifs de l'État : diversification de l'économie afin de rendre le pays moins dépendant du pétrole ; redistribution égalitaire des revenus pétroliers auprès des citoyens ; développement de l'éducation afin d'accroître les compétences de la population. Par ailleurs, des sommes non négligeables sont dépensées à l'extérieur du pays pour aider les pays arabes dans la construction de leurs infrastructures, tout particulièrement les pays voisins du Golfe.
- 7 Bénéficiant de la manne pétrolière et d'une politique gouvernementale de redistribution des richesses en faveur d'une large part de sa population, Kuwait City se développe et se modernise rapidement, soutenue par une forte croissance naturelle de la population autochtone, et par une croissance à peu près aussi rapide du nombre d'émigrés. En 1957, un recensement de la population décompte un peu moins de 200 000 habitants dans la ville, dont presque la moitié est autochtone. En 1961, la population dépasse déjà les 300 000 habitants, avec une très forte surreprésentation masculine du fait des migrations.
- 8 Au cours des premières années de l'exploitation pétrolière, les changements se sont limités à la construction de bâtiments au sein de l'espace déjà bâti, sans transformer l'atmosphère urbaine. La ville est divisée en trois principaux ensembles : un premier proche du littoral, largement consacré aux activités portuaires ; un second spécialisé dans les activités commerciales, avec la présence du souk ; un troisième principalement résidentiel. Les années 1950 voient la poursuite des constructions, qui s'accompagnent de la création de zones commerciales et industrielles en périphérie. Le développement est désormais piloté par un Master plan, le premier document de ce genre dans l'histoire de Kuwait City, qui repose sur un zonage fonctionnel des espaces déjà bâtis ou à bâtir et qui organise l'extension urbaine à partir de plusieurs boulevards demi-circulaires, l'un enserrant le centre ancien, et trois autres en arc de cercles autour de la ville.
- 9 Un second master plan est réalisé en 1970 afin de proposer une vision à long terme du développement de l'État du Koweït tout en répondant aux besoins urgents de planification que connaît Kuwait City. Sans remettre en cause le plan concentrique mis en place, il s'agit désormais d'organiser l'extension de la ville le long du littoral vers le Sud, entre Salmiya et Aḥmadi, et vers l'Est, à Sulaybikhāt et al-Jahrā'. En 1977, ce plan est révisé avec pour but de renforcer la densité du centre ancien et de créer deux villes nouvelles à la périphérie, al-Ṣubiya au Nord (aujourd'hui Silk City) et Khīrān au Sud.

- 10 Au cours des années 1980, la ville poursuit sa croissance et devient le modèle à suivre pour les autres cités du Golfe grâce à des opérations architecturales de prestige, conduites par de célèbres architectes étrangers, qui sont achevées au début de la décennie. Les Kuwait Water Towers<sup>5</sup>, l'Assemblée nationale<sup>6</sup>, le ministère des Affaires étrangères<sup>7</sup> et l'aéroport international<sup>8</sup> construits au cours de cette période sont autant de bâtiments qui font encore aujourd'hui la fierté de la ville. C'est cependant aussi le début d'une longue période de conflits qui va miner pour longtemps l'équilibre de la région et créer une incertitude durable. C'est aussi le moment où éclate une très grave crise financière avec l'effondrement en août 1982 d'un marché boursier parallèle qui provoque d'énormes pertes et affecte la quasi-totalité des banques<sup>9</sup>. La décennie 1980 voit donc le ralentissement de la dynamique dans laquelle la ville est engagée.

## Un développement stoppé par l'invasion irakienne

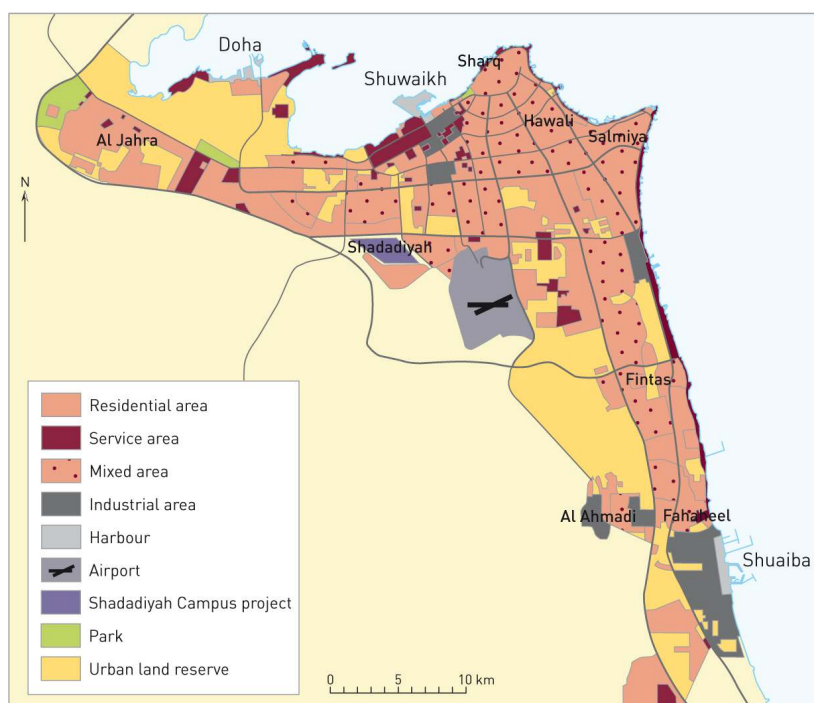
- 11 L'entrée des troupes irakiennes au Koweït le 2 août 1990 conduit à une crise encore plus grave dont l'impact sur l'évolution de la ville sera durable. Les revendications anciennes de l'Irak sur le territoire koweïtien et la lourde dette du gouvernement irakien envers le petit État voisin sont les facteurs mis en avant pour expliquer l'invasion. Sept mois d'occupation vont suivre, jusqu'au 28 février 1991, date d'entrée des troupes de la coalition menée par les États-Unis sous la bannière de l'ONU. Les destructions sont immenses. Elles sont liées aux combats urbains qui ont eu lieu au moment de la prise de la ville et aux bombardements de l'armée irakienne par les forces de la coalition. Mais elles sont aussi dues aux plasticages des habitations de résistants pratiqués par l'armée irakienne et aux pillages des bâtiments publics et privés tout au long de la période d'occupation. La population koweïtienne ressort traumatisée d'un conflit qui a démontré la fragilité du pays face à ses puissants voisins. Les pertes financières sont également colossales. Outre les destructions et les pillages, plus de 600 puits de pétrole ont été incendiés par les troupes irakiennes au moment de leur départ. La pollution est extrême, tant pour la flore que pour la faune. Il faudra dix mois pour éteindre entièrement les puits. La moitié de la population a quitté le pays et bon nombre d'étrangers ne reviendront pas. C'est particulièrement le cas de nombreux Palestiniens, dont les représentants ont pris le parti de l'Irak. Ils étaient 400 000 personnes avant l'invasion et ne seront plus que 30 000 en 1993.
- 12 La reconstruction a toutefois lieu et la ville retrouve progressivement le chemin de la croissance, dépassant le million et demi d'habitants dès 1997. Cependant la prudence est désormais de mise de la part des investisseurs. Les Koweïtiens eux-mêmes préfèrent désormais placer leur argent à l'étranger. Le troisième *master plan*, décidé en 1990 mais réalisé en 1997, reprend l'idée d'une croissance spatialement équilibrée par la construction des deux villes nouvelles de Şubiya et de Khirān. Il en est de même lors de sa révision en 2003.
- 13 Cependant, les projets ne se réalisent pas. La troisième guerre du Golfe éclate cette année-là, conduisant à l'entrée des troupes de la coalition amenée par les États-Unis à Bagdad, la chute du régime de Saddam Hussein et le début d'une longue occupation de l'Irak sous le contrôle de forces occidentales. La confiance ne revient pas. Alors que certains bâtiments détruits par la guerre ne sont pas encore reconstruits, en périphérie du centre ancien de nombreux terrains restent non bâtis au milieu des habitations, les propriétaires hésitant à faire construire.

## Le renouveau des années 2000

- 14 En 1996, une tour de 372 mètres dont la construction avait démarré en 1990 est achevée. Nommée Liberation Tower, elle abrite un restaurant et des équipements de télécommunication. Elle fait toutefois figure d'exception dans cette période troublée. Il faut attendre la décennie 2000 pour voir un réel redémarrage des constructions. Certaines sont de tailles modestes ou n'ont pas de grandes ambitions architecturales. D'autres permettent d'accroître l'offre de services, à l'exemple de quelques hôtels comme le Four Points du groupe Sheraton achevé en 2003, ou le Cerruti, ouvert en 2006, ou encore de centres commerciaux, comme le complexe des Central Plaza Towers qui offre dès 2000 de nombreuses boutiques, ou encore l'Abdullah al-Awadi Complex, achevé en 2005. Le gouvernement participe à cette dynamique avec la construction des bâtiments de l'Oil Sector Complex en 2004 et 2005. La plus haute tour bâtie dans ces années est la Dar al-Awadi Tower, haute de 171 mètres, mise en service en 2005 et offrant au public un centre commercial et des bureaux.

### Illustration 1: L'aire métropolitaine de Kuwait City

#### KUWAIT METROPOLITAN AREA



From Geoinformatics Center, Kuwait Institute for Scientific Research.

- 15 La fin de la décennie 2000 accentue la dynamique, montrant qu'une certaine confiance est retrouvée à Kuwait City. De nombreuses tours sont construites, certaines très élevées, modifiant par leur hauteur et leur architecture le paysage urbain du centre. Parmi les plus hautes, deux sont achevées en 2009, l'al-Tajaria Tower (218 m.) et l'Arraya Center Office Tower (300 m.) ; une en 2010, la Waqf Tower (194 m.) ; et trois mises en service en 2011, la Kuwait Business Town Tower (184 m.), l'United Tower (240 m.) et l'al-Hamra Tower<sup>10</sup> (412 m.), la plus élevée et la plus prestigieuse de la ville, devenue par sa forme asymétrique et sa hauteur un lieu marquant dans le paysage urbain du centre de Kuwait

City. Toutes ces tours sont réservées à des bureaux et à des activités commerciales, à l'exception d'une seule, la United Tower, qui propose aussi des appartements. Une tour pensée pour être très prestigieuse est celle du siège social de la Central Bank of Kuwait, en cours d'achèvement dans le quartier de Sharq. Ce bâtiment de forme pyramidale s'élèvera jusqu'à 240 mètres et offrira les technologies les plus modernes<sup>11</sup>.

- 16 Les gratte-ciels ne sont toutefois pas les seules constructions. De très nombreux immeubles sont bâtis dans le centre et dans la périphérie, qui sont de diverses tailles et destinés à différentes fonctions. La plupart de ces édifices ne sont pas construits dans le cadre d'opérations coordonnées, mais résultent d'initiatives de promoteurs immobiliers, d'entreprises ou de particuliers. Ce sont des bâtiments de quelques étages, des hôtels, des établissements commerciaux, des maisons individuelles. Ils composent un *patchwork* de constructions neuves, généralement de très bonne facture et mêlées dans les divers quartiers aux bâtiments anciens, dont certains peuvent être relativement dégradés. Leur présence, toutefois, ne modifie pas fortement le paysage urbain.
- 17 Deux quartiers seulement se trouvent profondément transformés au cours de cette période récente. Le premier est celui de Salmiya, le long du littoral, à 12 km du centre historique. Ce quartier développé dans les années 1960 et habité presque essentiellement par une population étrangère venue du Proche-Orient ou d'Asie du Sud fut très endommagé durant l'invasion irakienne. Une fois reconstruit, il est devenu un lieu de commerce très prisé, tout particulièrement dans la partie proche de la mer où résident désormais des expatriés aisés, souvent occidentaux. Les dernières années ont vu les opérations immobilières se multiplier et les bâtiments de quatre à cinq étages remplacés par des constructions plus élevées, à l'architecture originale, qui abritent des commerces franchisés proposant des produits de marque internationale ou qui offrent des appartements de bon standing. Les grues sont encore à l'œuvre, mais le quartier apparaît déjà totalement transformé. Il héberge désormais l'American University of Kuwait et de nombreuses écoles d'enseignement secondaire réputées, destinées notamment à la communauté expatriée, dont de nombreuses à destination de la population indienne. Une vingtaine d'hôtels, la plupart récemment construits, situés sur la pointe de Salmiya ou dans le quartier proche de Hawally (Ḥawālī), accueillent les visiteurs étrangers, dont cinq hôtels 5 étoiles. Le second quartier, où les constructions ont été nombreuses, est celui de Fahahell (al-Faḥayḥīl), situé plus au sud, le long du littoral, à plus de 30 km du centre ancien. Ce quartier présente désormais un front de mer très moderne, s'étendant sur 1,6 km, avec un immense centre commercial, l'al-Kout Mall, abritant une centaine de boutiques luxueuses et un grand nombre de restaurants et cafétérias, un vaste cinéma, un grand marché proposant viandes, poissons et légumes, une marina capable de recevoir plus de 150 bateaux. De nombreux immeubles résidentiels ont été construits offrant des logements à une population d'expatriés d'origines très diverses qui se mêlent avec les habitants aisés et souvent occidentaux de la cité pétrolière d'al-Aḥmadī, toute proche, et avec les populations bédouines qui ont été installées dans cette partie de la ville.
- 18 Si Kuwait City n'offre pas un paysage urbain fait de multiples grues s'élevant au-dessus de tours en construction comme c'est le cas à Dubaï, Abu Dhabi ou Doha, les constructions en cours restent nombreuses. Elles sont cependant moins ambitieuses, représentant pour la plupart des investissements relativement modestes. Cependant, ces constructions sont parsemées dans les diverses parties de la ville et sont en cours de modifier considérablement la dynamique d'ensemble de l'agglomération. Celle-ci s'étend d'ailleurs, avec la construction de quartiers nouveaux à l'Ouest et au Sud de la ville.



- 19 Au début de l'année 2012, le nombre des constructions à Kuwait City était en croissance de 64 % par rapport à la même période l'année précédente. Plus de la moitié des opérations était destinée aux logements des propriétaires, les autres opérations étant des investissements à but locatif, dans le secteur commercial ou résidentiel. Un certain optimisme régnait qui se traduisait par la mise en chantier ou l'extension de *malls*, permettant à Kuwait City d'offrir des espaces commerciaux du même type que ceux de Dubaï.

## La mise en place d'un plan de développement ambitieux

- 20 À partir de l'année 2010, ce dynamisme immobilier est conforté par la publication d'un document officiel, « Kuwait Vision 2035 », élaboré par le Kuwait Supreme Council for Planning and Development (SCDP)<sup>12</sup>. Celui-ci met en avant une stratégie de développement plaçant l'accent sur : la nécessité de diversifier l'économie tout en renforçant les capacités de production pétrolière ; le besoin d'attirer les investisseurs ; le rôle du secteur privé dans la dynamique économique ; le besoin de créer des institutions gouvernementales adaptées ; la nécessité de réformer en profondeur le cadre législatif en place. « Kuwait Vision 2035 » insiste également sur l'importance du développement humain et de la sauvegarde de l'identité de la population, ainsi que sur le renforcement du système démocratique. Cette politique doit être réalisée à travers une série de cinq plans quinquennaux de développement, dont le premier, le « Medium-term Development Plan for 2010–2011 – 2013–2014 »<sup>13</sup>, est accepté par le parlement en février 2010. Les investissements prévus s'élèvent aux environs de 120 milliards de dollars et prévoient la réalisation de centaines de projets, dont certains représentent des sommes importantes et restructurent profondément la ville. Les sommes à engager devraient être partagées à moitié par les secteurs publics et privés. Des objectifs chiffrés sont établis. Ils concernent, d'une part, la croissance de l'économie qui doit se maintenir à 5,1 % du PIB avec une croissance du secteur privé de 8,8 %, et une diminution de presque moitié des recrutements annuels dans le secteur public. Ils concernent, d'autre part, le soutien de la croissance de la population nationale et le contrôle de l'immigration afin de stabiliser la proportion d'étrangers, l'accroissement des élèves dans les filières scientifiques de l'enseignement secondaire, le développement de l'université et de la recherche, l'amélioration du système de santé et ainsi que l'élargissement de l'offre de logements. Enfin, le plan envisage des réformes afin de réduire les pesanteurs bureaucratiques et de créer un environnement favorable au développement, qui soit également attractif pour les investisseurs privés et les capitaux étrangers.
- 21 La question des réformes du cadre financier est essentielle puisqu'il s'agit, dans le même temps, de créer les conditions pour développer le secteur bancaire dans un but de diversification des activités et de mettre en place les mécanismes du financement des divers projets qui répondent à cet objectif. L'élaboration d'un plan s'accompagne alors d'un ensemble de dispositifs législatifs qui permet d'aller dans ce sens : toujours dans la même année 2010, ce sont par exemple des lois organisant les modalités de la privatisation des entreprises d'État ou encore régissant les investissements directs étrangers qui ont été adoptés par le parlement. Ces réformes introduisent à Koweït une manière radicalement nouvelle d'envisager le financement du développement urbain.

- 22 Concernant le marché de l'immobilier, la nouvelle politique vise à faciliter le financement des constructions. Le segment du marché correspondant aux constructions résidentielles des Koweïtiens a été en croissance rapide au cours de la décennie 2000. Celle-ci a profité du dynamisme démographique des nationaux, de la jeunesse de la population ainsi que de l'existence de crédits aidés par l'État permettant aux familles d'accéder au logement lors des mariages et de bénéficier d'habitations subventionnées par le biais de la Public Authority for Housing Welfare. Cependant, cet organisme n'est pas parvenu à répondre aux demandes et 90 000 logements sont manquants, tandis que l'accès au crédit reste insuffisant. Par ailleurs, les prix de l'immobilier ne cessent d'augmenter et la lutte contre la spéculation à travers deux lois passées en 2008 visant à limiter l'action des compagnies privées du secteur ne facilite pas le développement de la construction. Des mesures sont toutefois prises. L'une par exemple, via un amendement voté par la cour de cassation, permet aux banques islamiques d'offrir des emprunts immobiliers. Une autre, passée en 2011, facilite l'accès au crédit des femmes seules, et a été suivie d'une loi autorisant une augmentation du capital des banques réservé aux prêts. Les efforts ont porté leurs fruits. Si les années 2008 et 2009, qui furent celles de la crise financière, voient un effondrement des constructions, celles-ci se développent à un rythme élevé à partir de 2010. C'est le cas pour les résidences des nationaux, avec en particulier une multiplication des demandes d'appartements sur un marché généralement dominé par les résidences individuelles. C'est aussi le cas pour les constructions correspondant aux deux autres segments du marché, le segment spéculatif où les constructions sont destinées à être louées à des expatriés et le segment commercial qui est celui des bureaux et des commerces. D'autres réformes sont envisagées, dont une, majeure, qui vise à amender la loi de 1979 régissant les conditions de propriété et qui autoriserait tout étranger résidant depuis plus de dix ans à Koweït à acquérir un appartement de moins de 350 m<sup>2</sup> dans une résidence. D'une manière générale, le marché de la construction apparaît dans une dynamique favorable du fait de l'augmentation, estimée à 35 % entre 2005 et 2011, du taux d'expatriés qui passent de 2 millions à 2,7 millions, et du fait des projections qui envisagent une croissance de cette population de 2,5 à 3,5 % par an de 2012 à 2015<sup>14</sup>. Un autre facteur non négligeable pour la bonne santé de ce marché réside dans les faibles profits réalisés en cette période par le Kuwait Stock Exchange, encourageant ainsi les investissements dans l'immobilier.
- 23 Dans le cas des constructions d'infrastructures, le « National Development Plan » (NDP) prône la réalisation d'opérations de partenariat public-privé (PPP). Il vise l'allègement de la charge de l'État, mais aussi une plus grande indépendance dans la réalisation des projets, afin d'échapper au climat d'affrontement qui règne entre le gouvernement et l'opposition et de contourner les capacités de blocage de l'Assemblée. Alors que pour les petits projets, qui sont les plus nombreux, les financements relèvent des services administratifs compétents en charge des transports, de l'éducation primaire ou secondaire, de l'enseignement supérieur, de la santé, etc., pour la réalisation des grands projets, l'État se lance ainsi dans des opérations de partenariat public-privé (PPP).

## Des mégaprojets structurants

- 24 Sur les centaines de projets envisagés dans le NDP, ceux qui nécessitent de très gros investissements, dénommés « Mégaprojets », apportent une dimension structurante à la dynamique urbaine que l'ensemble du plan met en place.

- 25 Le projet de loin le plus onéreux est la construction, au Nord de la baie et dans un espace encore désertique, d'une ville nouvelle, Silk City (ou Madinat al-Ḥarīr), qui répondrait aux besoins d'une ville de rang international. Elle serait composée d'une zone économique, the Silk Road, dotée du statut de zone franche afin d'attirer les entreprises internationales ; d'une zone consacrée à l'éducation, The Education City où s'installeraient des universités étrangères ; d'un espace destiné aux congrès et expositions ; d'un autre espace dédié aux activités sportives où pourraient être organisés des évènements de haut niveau ; de plusieurs espaces de loisirs afin d'attirer des touristes étrangers ; des espaces résidentiels enfin, dominés par une gigantesque tour de 1001 mètres de hauteur, qui deviendrait donc la plus grande du monde, plus haute que Burj Khalifa de Dubaï, ou même que la Kingdom Tower en projet à Djedda, qui devrait, elle, atteindre les mille mètres. Silk City, étendue sur 62 hectares, nécessitant 88 milliards d'U.S.\$ d'investissements<sup>15</sup>, constituerait, avec 750 000 habitants en 2023 au moment de l'achèvement des travaux, un nouveau pôle urbain reconfigurant totalement Kuwait City. Celle-ci deviendrait ainsi une vaste conurbation structurée par trois centralités fortes : ce nouveau centre moderne et prestigieux au Nord, le centre ancien, concentrant la haute administration du pays, et un centre au Sud rassemblant le cœur de l'économie pétrolière koweïtienne.
- 26 Le développement de Silk City, nommée « Ṣubiya » sur les *master plans*, est étroitement lié à celui du nouveau port de Bubiyan Island, désormais relié au continent par des ponts et qui est planifié pour devenir une des places d'échanges majeures de la région, capable de recevoir des bateaux de grande taille et de traiter 2,5 millions de containers par an. Ce port pourrait ainsi devenir le point d'appui principal pour la reconstruction de l'Irak, en dépit de la présence proche du port irakien d'Umm Qasr. La construction doit être réalisée en trois phases au cours des 25 prochaines années. La première phase est aujourd'hui commencée. Le nouveau port est logiquement accompagné de la construction d'un chemin de fer à l'échelle du territoire national, le National Rail Network, ouvert au Nord sur le réseau irakien, voire le réseau iranien, et, au Sud, sur le réseau saoudien en cours de développement. Le projet portuaire de Bubiyan Island, avec les infrastructures nécessaires et des espaces résidentiels, représente des investissements à hauteur de 1,2 milliards d'U.S.\$. Le projet de chemin de fer se limite à 14,2 millions d'U.S.\$, cette somme inclue la construction de quatre lignes de métro, soit 170 km, dont 60 km sous-terrain, couvrant la ville en son entier. La construction d'un second aéroport international à proximité de Silk City est également envisagée, mais son financement n'est pas annoncé.
- 27 Ces projets structurant sont complétés par d'autres visant à améliorer le niveau de services offerts aux habitants et à inscrire Kuwait City dans la dynamique des grandes villes du monde. La rénovation et l'embellissement du cœur ancien de la ville sont prévus à hauteur de 71 millions d'U.S.\$. L'éducation supérieure et la santé reçoivent un intérêt particulier, ces deux activités étant aujourd'hui essentielles pour assurer le développement et la compétitivité d'une ville. Un immense campus, the Kuwait University City, est ainsi en construction à Shadadiya, au Sud-Ouest de l'agglomération, le long du sixième périphérique. Prévu pour recevoir 40 000 étudiants, il doit héberger un ensemble d'établissements d'enseignement supérieur, dont la Kuwait University créée en 1966 et dont les bâtiments actuels se situent à l'Ouest de la ville, à proximité de la baie. L'investissement s'élèverait à 428 millions d'U.S.\$. Un vaste hôpital, le Jaber al-Ahmad al-Sabah Hospital, est presque achevé, également le long du sixième périphérique. D'une

valeur d'un milliard d'U.S.\$, il pourra héberger plus de 1200 malades. Un nouvel espace commercial de très vaste taille est déjà en activité au Nord de l'aéroport. Nommé The Avenue, il offre à Kuwait City un lieu de shopping capable d'attirer une clientèle au-delà de la population nationale. Les loisirs et le tourisme ne sont pas oubliés. À une dizaine de kilomètres à l'Est du centre, l'aménagement de la plage de Sulaybikhāt est prévu pour 124 millions d'U.S.\$, ouvrant la possibilité d'une valorisation de ce vaste espace longeant la baie. Le développement d'un centre touristique de niveau international est également envisagé à Failaka Island, célèbre pour son site archéologique et relié à la ville par quelques ferries. Il est prévu pour l'ensemble de l'île des investissements à hauteur de 427 millions d'U.S.\$, incluant une vingtaine d'hôtels, quatre marinas, un golf et divers aménagements liés aux activités aquatiques qui pourraient attirer les touristes étrangers. Aucune construction n'est encore engagée. Enfin, une extension de l'aéroport international est logiquement prévue, avec l'allongement des pistes existantes ainsi que la construction d'une troisième piste, d'un nouveau terminal et de voies en facilitant l'accès. L'investissement pour l'ensemble des travaux s'élève à 1,28 milliard d'U.S.\$.

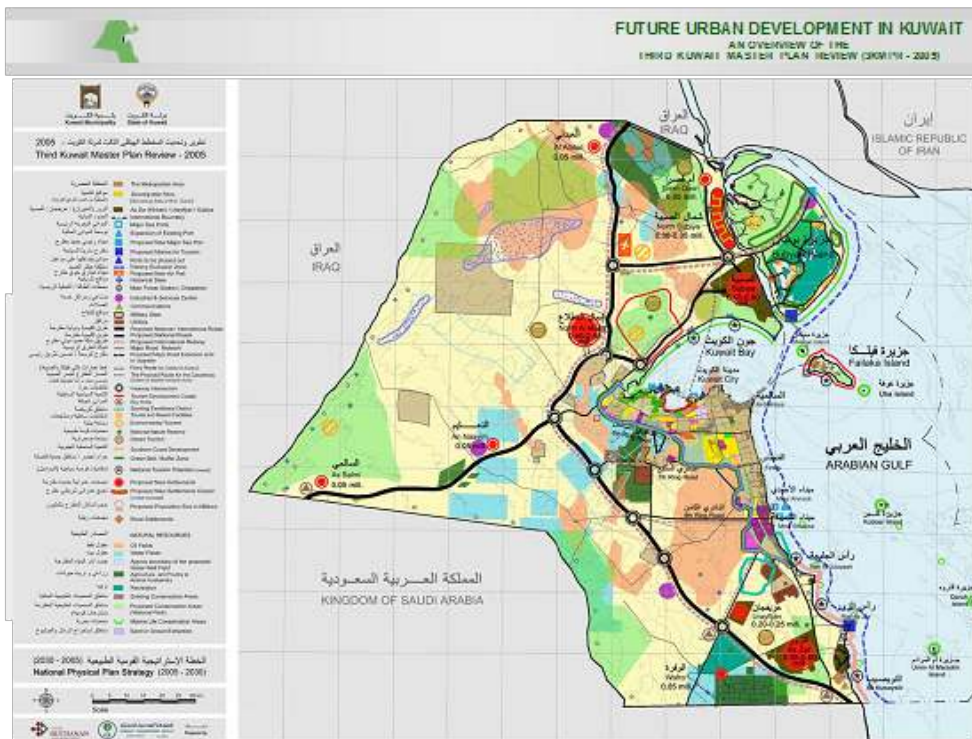
- 28 Parmi les mégaprojets dont la construction est planifiée par le National Development Plan, on compte aussi un ensemble de zones résidentielles nouvelles, d'importances diverses. Intégrés au développement de Kuwait City et constituant une extension de l'actuelle agglomération, trois projets immobiliers sont aujourd'hui en construction. « Jaber al-Ahmad Residential City » (investissements : 1,28 milliard d'U.S.\$), au Nord-Ouest de la ville, sur la petite péninsule de Doha s'avancant dans la baie, est prévue pour héberger 70 000 personnes, principalement dans des villas. « Saad al-Abdullah Residential City » (investissements : 0,7 milliard d'U.S.\$), à quelques kilomètres au Sud-Est, agglomérée à la zone déjà urbanisée d'al-Jahrā', envisage d'accueillir quelques 7000 habitants. « Mutlaa Residential Area » (investissements : 4 milliards d'U.S.\$), une quinzaine de kilomètres plus au Nord en longeant la baie, est planifié pour 18 000 résidents.
- 29 Un projet immobilier qui apparaît bien plus ambitieux est celui de « Khairan Residential City », qui prévoit d'implanter 600 000 personnes à environ 80 km au sud de Kuwait City, soit une cinquantaine de kilomètres de la cité pétrolière d'Aḥmadī. Il s'agit cependant davantage d'une ville nouvelle où serait prévue l'implantation d'activités industrielles et artisanales qu'un projet lié au développement de Kuwait City. Mobilisant des investissements à hauteur de 27 milliards d'U.S.\$, « Khairan Residential City » semble plutôt participer d'une volonté d'aménagement du Sud du territoire national par la création d'une ville à dix kilomètres de la frontière saoudienne. Celle-ci n'est d'ailleurs pas encore sortie de terre. Seul les aménagements et quelques constructions d'un projet immobilier voisin existent actuellement dans cet espace largement désert. Nommé « Sabat al-Ahmad Future City », et plus connu sous le nom de « Khiran Pearl City », le projet, d'une hauteur de 15 milliards d'U.S.\$, implante une vaste marina en bord de mer grâce à une lagune artificielle creusée dans le sable. Il est ainsi prévu un vaste complexe de loisirs qui pourrait héberger jusqu'à 100 000 personnes une fois que les travaux, déjà commencés, seront achevés.
- 30 La croissance de la population et l'extension urbaine obligent évidemment à effectuer des investissements en matière de production d'électricité et d'eau potable. La construction de plusieurs usines est donc prévue au Nord aussi bien qu'au Sud de la ville, correspondant à des investissements de 10 milliards d'U.S.\$.
- Enfin, la croissance de la production pétrolière, qui est pour Koweït la source principale de revenus et donc le

levier essentiel pour la bonne marche du NPD, n'est pas oubliée. La Kuwait Oil Company envisage des investissements à hauteur de 57 milliards d'U.S.\$ impliquant les infrastructures d'exploitation du gaz, en collaboration avec le Qatar, ainsi que la construction d'une raffinerie.

## Un projet de ville audacieux

- 31 « Kuwait Vision 2035 » et le « National Development Plan » élaborent ensemble pour le pays une stratégie de développement qui, du fait de l'extrême polarisation de la population à Kuwait City, apparaît de fait comme un véritable projet de ville. Il s'agit en effet d'un ensemble d'actions convergentes et coordonnées visant à établir la ville dans une situation spécifique lui permettant de se distinguer et de se positionner au sein d'une compétition opposant les grandes agglomérations entre elles dans le contexte de la mondialisation. Fruits d'un processus complexe engagé au sein d'un système d'acteurs qui, souvent, se construit au moment où s'élabore la stratégie qu'ils mettent en œuvre, les projets de ville peuvent être explicites ou, au contraire, rester inexprimés.

Illustration 2 : Synthèse du « Third Kuwait Master Plan 2005 »



- 32 Dans le cas de Kuwait City, le projet peut apparaître répondre au désir, voire à la nécessité, d'un rattrapage après l'arrêt du développement de la ville à la suite de l'invasion irakienne, et donc viser à construire une cité qui s'imposerait à nouveau dans le Golfe, voire dans le monde arabe. Kuwait City se lancerait ainsi à la poursuite de Dubaï, sur la voie de laquelle se sont déjà engagés, sur certains aspects de leur développement, Abu Dhabi et Doha. Concernant Kuwait City, de nombreux éléments viennent soutenir ce point de vue : le gigantisme du projet de Silk City, avec sa tour qui veut supplanter Burj Khalifa ; l'importance du port de Babuyan Island et de la zone franche qui l'accompagne, construit sur un mode proche de la Jebel Ali Free Zone Area ; l'ouverture récente du vaste

mall, The Avenue, similaire à Dubai Mall ou au Mall of the Emirates, la réalisation de « Khiran Pearl City » qui, appuyée sur un discours environnementaliste, construit une marina selon un principe opposé à celui des « Palmiers » de Dubaï, en faisant entrer la mer dans les terres par le creusement de canaux accompagnés de la création d'une mangrove, au lieu de jeter des bandes de terre loin dans la mer, au risque de modifier les courants côtiers.

- 33 La mise en relation de l'ensemble des projets permet cependant de dégager une vision plus complexe de la dynamique engagée et de mettre au jour un projet de ville. Une fois abouti, cet ensemble pourrait faire de Kuwait City, d'une part, le lieu où s'articuleraient les pays du Golfe avec ceux du Moyen-Orient, et d'autre part la porte d'entrée privilégiée de ces derniers pays pour les puissances occidentales, ainsi d'ailleurs que pour les puissances émergentes d'Asie<sup>16</sup>.
- 34 Une première remarque importante concerne l'inscription de l'ensemble du projet dans le passé récent de la ville. Le « National Development Plan » ne se positionne pas en rupture par rapport aux projets d'aménagement réalisés au cours des dernières décennies. Concernant le tissu urbain existant, les projets s'effectuent dans le cadre du plan radioconcentrique établi dès le début de l'extension urbaine. Ils visent même à mettre en valeur ce cadre déjà bâti. Le NDP prévoit la rénovation du centre ancien, embellit la voirie, favorise les investissements, créant ainsi un vaste Central Business District (CBD) à l'échelle du centre dans son ensemble, délimité par la première voie périphérique, la First Ring Road. Il valorise le littoral de part et d'autre du centre. Dans la partie est, le long d'Arabian Gulf Street, le front de mer est certes aménagé depuis les années 1980 avec en particulier la construction, en 1988, de Green Island qui fut la première île artificielle dans la région et qui offre un lieu original pour les promeneurs, ainsi qu'Al-Shaab Leisure Park, le plus grand parc d'attraction de la ville, ouvert en 1996. Cependant, de nouveaux investissements agrémentent encore cet espace, à l'exemple du nouveau complexe commercial, Marina Mall. Dans la partie ouest par contre, rien n'a été fait pour tirer profit du littoral, et le projet d'aménagement de Sulaibikhat Beach modifie entièrement la relation à la baie de cette partie de la ville. Enfin, outre de favoriser la relance des constructions, le NDP organise également la valorisation des espaces non encore bâtis de part et d'autre de la Fifth Ring Road et de la Sixth Ring Road, où sont déjà ouverts plusieurs grands centres commerciaux modernes et où se situeront le nouveau campus universitaire et le nouvel hôpital principal, tout en étendant le plan radioconcentrique par l'organisation de l'urbanisation jusqu'à la Seventh Ring Road récemment construite. Cela permettra par ailleurs la desserte par le Sud du nouveau terminal de l'aéroport. Il apparaît ainsi que la partie la plus densifiée de la métropole, où réside l'essentiel de la population de Koweït, est à même de se doter des éléments urbains indispensables pour attirer les activités et les cadres permettant de répondre à la volonté de diversification de l'économie, tout particulièrement dans le secteur du commerce international et de la finance.
- 35 L'articulation de cette vaste opération de mise en valeur de la partie centrale de la ville avec le projet de Silk City et celui du port de Babuyan Island prend alors tout son sens. Silk City vient en appui du port et assure, à travers le pont Jaber Al Ahmad Al Sabah, l'articulation avec le centre ancien et ses périphéries proches où se développent un CBD et des espaces résidentiels répondant aux enjeux de la période, avec ses institutions financières, ses hôtels internationaux, ses lieux de chalandises offrant des produits du monde entier, ses lieux de loisirs pour adultes et enfants, sans oublier les espaces de

formation à même d'ajuster les compétences aux enjeux du développement futur. Kuwait City se rapproche ainsi du Chatt al-'Arab, zone stratégique où se rencontrent l'Irak et l'Irak, et seul débouché maritime de ce dernier. Port en eau profonde, zone franche associée permettant le stockage et le conditionnement des marchandises, voies ferrées, autoroutes, ponts, aéroports internationaux sont les infrastructures essentielles au développement d'un projet ambitieux. A l'horizon de la décennie 2030, Kuwait City, qui devrait atteindre plus de cinq millions d'habitants, pourrait être en position de force dans un jeu géostratégique moyen-oriental aux bénéfices économiques considérables. Le renforcement des capacités de production pétrolière accentue d'ailleurs ce positionnement en accroissant le poids de Koweït sur le marché des hydrocarbures dont la dimension stratégique est de plus en plus forte du fait de l'augmentation constante des besoins énergétiques de pays émergents d'Asie.

- 36 L'accomplissement des objectifs de « Kuwait Vision 2035 » et la réussite du « National Development Plan » ne sont toutefois pas encore assurés. Les obstacles sont en effet nombreux. Ils résident d'abord dans les difficultés à donner le rythme des investissements dans le cadre d'une coopération est nécessaire entre des acteurs privés nombreux. Or, parmi ceux-ci, peu considèrent Koweït comme un lieu sûr pour placer et faire fructifier des capitaux. En outre, la réalisation même des projets n'est pas aisée à mettre en œuvre en raison du faible nombre d'entrepreneurs présents et même de la difficulté, dans certains cas, à se procurer dans des conditions convenables les matériaux nécessaires aux travaux. Le maintien d'une bureaucratie très procédurière, souvent accusée de corruption, ne facilite guère l'avancée des projets et décourage investisseurs et entrepreneurs. Les rigidités et le conservatisme du secteur bancaire apparaissent également comme un handicap. De plus, les conséquences de la crise financière mondiale de 2008 ne doivent pas être négligées. Elle s'est en effet traduite par le crash d'une des plus grandes banques d'investissements de Koweït et du Golfe qui a laissé de nombreuses institutions financières exsangues. Bien des Koweïtiens continuent d'investir leur argent à l'étranger, les sommes placées à l'extérieur du pays atteignant les 300 milliards d'U.S.\$. Enfin et surtout, les tensions entre le gouvernement et le parlement peuvent conduire à des délais et des blocages. Alors que l'opposition a gagné les dernières élections parlementaires, le Parlement a refusé d'approuver l'engagement des moyens financiers pour la mise en œuvre des projets du « National Development Plan » pour l'année budgétaire 2012-2013. Un bras de fer s'est engagé avec le gouvernement qui a abouti, après diverses péripéties, à la dissolution du Parlement et au rétablissement de l'assemblée antérieure, élue en 2009.
- 37 Cette situation remet-elle en question la stratégie mise en œuvre dans un projet de ville ambitieux et plaçant Kuwait City au cœur de relations complexes entre le Moyen-Orient, les pays du Golfe, les puissances occidentales et les grands pays émergents d'Asie ? Certains, à Kuwait City, restent optimistes, et misent sur la puissance des milieux d'affaires qui défendent le projet. D'autres sont moins sûrs de la capacité de la société koweïtienne à s'engager dans une véritable dynamique de développement. Il est probable cependant que le futur de ce projet de ville, jamais vraiment explicité, dépende en bonne partie de facteurs extérieurs au Koweït, à savoir des équilibres de forces qui président à l'évolution de la situation géopolitique de la région.

---

## BIBLIOGRAPHIE

- AL-MUNAIWIS W. A., AL-OTAIBI Ob. S., "Water, Population and Urban Growth of Kuwait City: A Study of Two Master Plans (1970, 2003)", *Journal of the social sciences*, Vol. 36-2, 2008.
- ALDOWAISAN T. A., *A Reconciled Country Vision*, Gulf Lead Consultants, www.glc-im.com, 2010.
- ALGHARIB S., *Spatial Patterns of Urban Expansion in Kuwait City between 1989 and 2001*, Thesis submitted to Kent State University in partial fulfillment of the requirements for the degree of Master of Arts, Director of Thesis: Dr. Jay Lee, 2008, 87 p.,
- ALMNYES W., "The Urban Structure of the Kuwait City", *Journal of Humanities and Social Sciences*, 56 (2): 439-488, 1996.
- ALMNYES W., "The Characteristics of CBD of Kuwait City", *Journal of Humanities and Social Sciences*, 21: 67-124, 1998.
- BROEZE F., "Kuwait before Oil: The Dynamics and Morphology of an Arab Port City", in Broeze F. (ed.), *Gateways of Asia: Port Cities of Asia in the 13<sup>th</sup>-20<sup>th</sup> Centuries*, London, Kegan Paul International, 1997, p. 160.
- CADÈNE Ph., « Chine et pays du Conseil de Coopération du Golfe : le développement de relations multiformes », in *Monde Chinois*, 2010, p. 11-18.
- CADÈNE Ph., DUMORTIER Br., *Atlas des pays du Golfe*, Paris, Presses Universitaires de la Sorbonne – RFI, 2011.
- CLAIR P., « La structure des prix postés pétroliers : perspectives et statistiques », *Revue économique*, vol. 17, n° 3, 1966, p. 467-490.
- CRYSTAL J., *Oil and Politics in the Gulf: Rulers and Merchants in Kuwait and Qatar*, New York, Cambridge University Press, 1990.
- CRYSTAL J., *Kuwait: The Transformation of an Oil State*, Boulder CO, Westview Press, 1992.
- GARDINER St., COOK Y., *Kuwait: The Making of a City*, London, Longman Group, 1983.
- HELD D., ULRICHSEN Kr., *The Transformation of the Gulf: Politics, Economics and the Global Order*, London and New York, Routledge, 2012.
- MAHGOUB Y., "The Development of Private Housing in Kuwait: The Impact of Building Regulations", *Open House International*, Vol. 27, No. 2, 2002, p. 47-62.
- MAHGOUB Y., "Globalization and the Built Environment in Kuwait", *Habitat International*, Vol. 28, No. 4, 2004, p. 505-519.
- MAHGOUB Y., "Hyper-Identity: The Case of Kuwaiti Architecture", *The International Journal of Architectural Research*, Vol. 1 No. 1, 2007, p. 70-84.
- MAHGOUB Y., "Kuwait's Future Prospects", *Al Manakh 2, Al Manakh Gulf Continued*, 2010, p. 122-125.
- MATEIN Kh., "The Global Crisis and the Gulf's Money Souk", *Al Manakh 2, Al Manakh Gulf Continued*, 2010.



ELTONY M. N., "The Economic Development Experience of Kuwait: Some Useful Lessons", *Journal of Economic & Administrative Sciences*, Vol. 23, No. 1, 2007, p. 77-102.

NIAZI Kh., « Kuwait Looks towards the East: Relations with China », *The Middle East Institute, Policy Brief*, No. 26, 2009.

O'SULLIMAN Edm., *The New Gulf: How Modern Arabia is changing the Word for Good*, Dubai, Motivate, 2008.

OXFORD BUSINESS GROUP, *The Report: Kuwait 2012*, 2012.

SEGAL Er., "Merchants' Networks in Kuwait: The Story of Yusuf al-Marzuk", *Middle Eastern Studies*, 45:5, 2009.

SID AHMED Abdelkader, *L'industrialisation des pays du golfe : le cas du Koweït*, ORSTOM, Département Société, Développement, Urbanisation, Document de travail n°7, 1988.

SIMPFENDORFER B., *The New Silk Road*, London, Palgrave Macmillan, 2009.

THE GENERAL SECRETARIAT OF THE SUPREME COUNCIL FOR PLANNING AND DEVELOPMENT, *Five-year Development Plan of the State of Kuwait 2009/2010-2013/2014: A Draft General Framework*, Kuwait City, State of Kuwait, 2009.

ULRICHSEN Kr., *Insecure Gulf: The End of Certainty and the Transition to the Post-Oil Era*, New York, Columbia University Press, 2011.

## NOTES

1. BROEZE, 1997, p. 160.
2. SEGAL, 2009, p. 709-719.
3. SID AHMED, 1988, p. 4-5.
4. Un système qui introduit une transparence dans l'établissement des prix du pétrole. Cf. CLAIR, 1966, p. 467-490
5. Réalisées par les architectes danois Lingstorm, Egnell et Bjorn et inspirées de la forme des bouteilles de parfum traditionnelles, les Kuwaits Towers ont été inaugurées en 1979.
6. Réalisé par l'architecte danois Jorn Urtzon sur le modèle du bazar, le Kuwait National Assembly Building a été achevé en 1982.
7. Réalisé par les architectes finlandais Raila and Reima Pietilä, inspiré de la silhouette d'un chameau, le bâtiment a été achevé en 1983.
8. Réalisé en forme d'avion par l'architecte japonais Kenzo Tange.
9. Cf. MATEIN, 2010, p. 48.
10. Dessinée par l'important bureau d'architecture étasunien Skidmore, Owings & Merrill LLP.
11. Le cabinet d'architecture responsable de sa conception est HOK de Londres.
12. Ce document, « Kuwait Vision 2035 », ne doit pas être confondu avec un second document rendu public dans la même période, « Kuwait Vision 2030 », réalisé pour le Diwan de l'émir par Tony Blair, l'ancien premier ministre britannique, et qui n'a pas de statut officiel : cf. ALDOWAISAN, 2010.
13. Cf. The General Secretariat of the Supreme Council for Planning and Development, 2009.
14. OXFORD BUSINESS GROUP, 2012, *The Report: Kuwait 2012*, p. 124
15. Les évaluations des investissements sont rarement identiques d'un document à l'autre pour un même projet. Les sommes présentées dans cet article sont pour la plupart extraites d'un

document daté du 15 février 2010, réalisé par l'ambassade du Japon au Koweït et présent sur le site de cette ambassade [www.kuwait-embassy.or.jp](http://www.kuwait-embassy.or.jp).

16. Cf. SIMPFENDORFER, 2009 ; CADÈNE, 2010, p. 11-18 ; NIAZI, 2009.

---

## RÉSUMÉS

La ville de Koweït a longtemps été affectée par l'invasion irakienne de 1990-1991. Depuis la fin de la décennie 2000, elle est entrée dans une phase d'extension sans précédent. Pourtant, les réalisations apparaissent bien loin des projets initiaux. L'article propose d'effectuer le bilan des constructions effectives et des travaux en cours, d'étudier les forces sociales et financières en action, puis d'analyser comment le plan de développement urbain réel se met en place, et avec quels compromis politiques. Il faut en effet prendre en compte que Kuwait City est riche de ses ressources pétrolières, bénéficie de capacités d'investissements très importants et possède une élite urbaine très éduquée. Au travers de cette démarche, il s'agit ainsi de comprendre au-delà des constructions effectives et du projet concret, quelle place veut tenir et quel rôle peut jouer Kuwait City dans le réseau urbain qui se structure au Sud du golfe Arabo-persique.

The Iraqi occupation in 1990-1991 has impacted Kuwait City for years. But, since the end of 2000 decade, the city has entered in an unprecedented development process. Nevertheless, many projects planned have not yet been realised, in spite of the small kingdom assets: its oil fields, its large investment capacity and its highly educated urban elite. The article reviews the projects completed and those under construction, then it analyses the implementation of the urban development plan and the stakeholders involved. The aim is finally to understand Kuwait City's capacity to insert itself into the city network under structuration along the Southern coastal area of the Arabo-Persian Gulf.

## INDEX

**Mots-clés** : pays émergent, développement urbain, urbanisme, planification urbaine, planification régionale

**Keywords** : emerging country, urban development, urban planning, regional planning

**Index géographique** : Golfe Arabo-persique

## AUTEUR

**PHILIPPE CADÈNE**

Professeur de Géographie du Développement, Université Paris-Diderot – SEDET