

# LA LITTORALISATION OU L'ordre spatial de l'extraversion

Amor BELHEDI  
FSHS, Université de Tunis

Communication aux Journées de l'AGT  
Publiée in Géographie & Développement, 1994, 12/13, pp: 50 - 79

---

## Résumé

*L'insertion, de plus en plus élevée, de l'économie nationale dans la division internationale du travail a abouti, au terme de ces trente dernières années, à une véritable littoralisation de l'espace tunisien, liée à l'extraversion de l'économie.*

*L'objet de cet article est de montrer la place privilégiée du littoral, oriental en particulier, dans l'organisation de l'espace et le fonctionnement de l'économie. Si au lendemain de l'indépendance, l'opposition était surtout Nord-Sud, l'évolution de la Tunisie indépendante a placé le clivage Littoral-Intérieur au devant et le recul de Tunis a profité au littoral beaucoup plus qu'à la Tunisie profonde.*

---

L'évolution de la Tunisie indépendante est loin de rompre avec celle du passé, au contraire, elle a contribué à renforcer davantage les principaux traits de l'organisation spatiale. En effet dès avant le Protectorat, un des traits marquants de l'espace était la prééminence du littoral, l'ordre colonial l'a encore renforcé. L'extraversion de l'économie, renforcée encore davantage depuis 1970, explique **la littoralisation du système spatial**. Le littoral devient l'aboutissement et le point de départ de toute la dynamique spatiale.

Un des traits marquants de l'évolution depuis 1956 est **la littoralisation**, sans cesse, **croissante de l'organisation spatiale et de l'économie nationale**, malgré les efforts de rééquilibrage à tel point que le clivage Nord-Sud des années 1950 a laissé la place à une opposition littoral- intérieur. Cette littoralisation est, en réalité, le résultat de l'extraversion de l'économie.

## I- L'EXTRAVERSION

L'ordre colonial a fini par donner à l'espace **une structure extravertie dont la réorientation constitue, en elle même, un défi**. Il a conduit à **une mise en valeur inégale du territoire de nature à orienter la phase ultérieure**.

### 1 - Une structure extravertie : de la pénétration à l'extraversion

L'ordre colonial a doté l'espace d'une structure extravertie qui risque de rejouer par la suite et orienter certains choix. Cette structure est à trois composantes : **l'arrière-pays**, lieu de prélèvement agricole (Tell) ou minier (l'Ouest), **les réseaux** assurant la liaison et le drainage;

enfin **les ports**: lieux de transformation, de revalorisation, d'exportation et de redistribution. Désormais la dynamique se trouve placée sur **le littoral** et en particulier **Tunis** donnant lieu à une domination du littoral, en l'occurrence les ports, sur le reste de l'espace. La mise en place des divers réseaux (chemin de fer, route, port) en Tunisie a été guidée par le double impératif de pénétration-contrôle et prélèvement- drainage surtout que l'essentiel des infrastructures a été installé sous le Protectorat. Ceci est très net pour le réseau ferroviaire et portuaire (A. BELHEDI 1980) mis en place à la fin du XIX<sup>ème</sup> et début XX<sup>ème</sup>. Le réseau routier, développé plus tard, se trouve plus orienté vers la desserte, de par sa nature même, tout en privilégiant les intérêts de la colonisation. Ces déterminants exogènes ne tardèrent pas à imprimer au pays une **structure extravertie** qui orienta le fonctionnement spatial.

**Intégration et / ou extraversion** : Bien que les investissements ont été importants, l'indépendance ne porta que de légères retouches à la structure des réseaux en place. **Le système de circulation**, mis en place par des forces apparemment contradictoires (extraversion coloniale, intégration nationale), **n'a pas encore atteint un degré suffisant de cohérence** et la Tunisie offre l'image **d'un pays à structure extravertie, qui n'a pas été maître de ses réseaux mais n'a rien fait pour les réorganiser et les réorienter**. En effet, **les principales actions ont intéressé le littoral** alors qu'à l'intérieur, le réseau ferroviaire demeure désarticulé et déconnecté, le réseau routier peu étoffé et peu dense avec des voies souvent étroites et de mauvaise qualité où les pistes dominent.

**La configuration des réseaux explique la primauté du littoral**. Le réseau, routier en particulier, très dense sur le littoral, voit ses mailles augmenter vers l'intérieur avec une gradation Nord-Sud. On retrouve le double gradient avec prééminence du gradient Est-Ouest. Le réseau téléphonique se calque sur celui de la route à des nuances près. C'est sur cet axe littoral que le pays s'ouvre sur l'extérieur: **six ports** de commerce, **trois aéroports** internationaux, un terminal pétrolier..... Mais c'est au niveau des flux que l'espace littoral se trouve encore plus privilégié.

## 2 - Les flux : dissymétrie et concentration littorale

Lorsqu'on examine la circulation automobile, on voit que le principal axe est celui du littoral, les autres axes forment de simples bretelles (GP5, GP6 et GP 3). Cette concentration provient de celle du parc automobile aussi bien public que privé : près de 90% du parc et du trafic. Au niveau ferroviaire, l'axe littoral représente 18% du trafic marchandises et 28% de celui des voyageurs (A. BELHEDI 1980). Il assure **la presque totalité du commerce extérieur avec ses cinq ports** totalisant 13,879 M tonnes en 1986. C'est Sfax qui vient en tête avec 3,971 Mt suivie par Bizerte avec 3,736 Mt et Tunis-Goulette avec 3,069 Mt. Le port de Gabès assure 2,5 Mt alors que celui de Sousse n'assure que 600.000 t. Le port de la capitale assure **l'essentiel du trafic divers et la totalité du trafic voyageur** : 322.299 passagers en 1986. Le cabotage est limité au transport du pétrole raffiné de Bizerte aux centres de stockage (Tunis, Sfax, Sousse). C'est aussi **un axe aéroportuaire** assurant 90% du trafic et c'est Tunis-Carthage qui en représente l'essentiel: 51% des 3,577 Millions de passagers et 91% des 17.223 t de fret. Il constitue aussi **le principal axe de télécommunications**.

L'examen des réseaux et des flux révèle un certain nombre de faits:

. **La présence de deux gradients: Est-Ouest tout d'abord, Nord-Sud ensuite**. Ces deux gradients se basent sur l'axe littoral et l'axe de la Mejerda (A. BELHEDI et LAMINE 1979). **Hormis le littoral, la circulation est avant tout transversale**, la déficience d'axes méridiens

est manifeste. Si pour le rail, elle est totalement absente, l'axe routier frontalier fait pâle figure devant l'axe littoral, tandis que la zone médiane (Bèja-Siliana-Sidi Bou Zid....) se trouve défavorisée.

. L'analyse des flux montre une concentration plus forte au bénéfice de l'axe littoral qui constitue **l'axe structurant** par suite de la densité élevée (urbaine et rurale) , de la différenciation à petite distance et de la concentration des investissements.

### 3- L'extraversion

Les choix qui ont été effectués par la Tunisie se caractérisent par une extraversion de plus en plus importante en s'insérant davantage dans la Division Internationale du Travail (DIT). Au début, cette insertion n'était que conjoncturelle, dictée par la conjoncture de la décolonisation et la carence du capital local, elle est devenue par la suite une donnée de base dans les choix et une constante, voire un choix!

**Le taux d'extraversion** peut être mesuré par le rapport entre les transferts de travail des émigrés (TT), les recettes touristiques (RT) et les exportations (Ex) et le PIB :  $\{ [TT+ RT+ Ex]/PIB \}$  **est passé de 20,2% entre 1957-61** à 13,8% entre 1962-64, 17,1% entre 1965-68 et 19,5% entre 1969-71, 29,6% entre 1973-76, 36,7% entre 1977-81 à **43,4% depuis 1982**. Après une baisse durant la première décennie, le taux atteint en 1972 le niveau de 1961 et c'est au cours de la seconde décennie que l'extraversion a atteint les taux les plus élevés. Cette extraversion est le fait de l'émigration, de l'industrialisation de type import-export ou franchement exportatrice et du tourisme:

L'investissement touristique cumulé entre 1962 -86 est de 723,4 MD et l'indice s'établit à 7133 (indice 100 en 1962). Le nombre d'établissements est passé de 74 à 434, la capacité de 4077 à 98.668 et l'emploi direct de 1631 à 39.467. Les entrées de non résidents ont atteint en 1986 1502.092 et les nuitées 12.549.689 contre 1.184.451 pour les résidents. Les recettes devises représentent 385,8 M D, soit 30,7 D/nuitée et 4.000 D par lit contre 5 et 483 en 1962. Le tourisme représente 5,4% du PIB, (0,3% en 1962) , 8 % de la population active, respectivement 18,2% et 14,3% des exportations et des importations des biens et services et couvre 42,9% du déficit commercial (59,6% en 1985) mais 65% du déficit de la balance Biens et services (385,4 sur un déficit de 590 MD en 1986) et les recettes devises ont atteint 256,8 MD en 1986, soit la moitié des réserves estimées à 500 MD.

L'émigration extérieure fait que de nombreux sont les espaces qui se trouvent reliés directement avec l'extérieur donnant lieu à une économie artificielle (Cf. H. MZABI 1988, A. BELHEDI 1989, T. I, Chap. 4). L'industrie d'exportation a, à son tour, favorisé cette extraversion même si les exportations sont de plus en plus constituées par des produits manufacturiers (Cf. ci-dessus). Elle constitue 22% des recettes touristiques ou de l'émigration, 1,3% du PIB et 8% de la valeur ajoutée manufacturière.

En examinant la relation entre l'importation (I) et le PIB aux prix courants (en MD), on constate la présence d'une liaison allométrique :  $PIB = 11,577.I^{0,7893}$ , la variance expliquée est de 99,81%. Pour les exportations (E) et sur une plus longue période (1961-1986), elle s'établit comme suit :  $PIB = 22,6555.E^{0,7635}$  avec une variance expliquée de 95,42%.

La relation entre l'exportation (CAF) et l'importation (FOB) globales de biens est très élevée, elle s'écrit comme suit :  $I = 9,6625.E^{0,73072}$  avec une variance expliquée de 98,82% ! **C'est le dilemme du modèle extraverti pour les pays dépendants. Pour se développer, il faut exporter mais pour le pouvoir il faut importer de plus en plus.** En utilisant la Dette et

le PIB (entre 1961-86 et en MD), la relation est :  $PIB = 31,29708.D^{0,59927}$  avec une variance expliquée de 55,4%, **c'est le blocage du système !**

### L'extraversion industrielle

Cette relation est plus étroite au niveau industriel. En se limitant aux industries manufacturières, la relation entre l'importation des matières premières et les produits finis et le PIB dégagé par l'industrie est comme suit:  $PIBi = 0,8935.I^{0,9623}$ , la variance expliquée est 98,25%. La relation est même négative avec l'importation de produits finis d'équipements (-0,9748) et la variance expliquée est de 95,04% :  $PIBi = 2727366.I^{-1,6605}$ . **Ce rapport négatif exprime en fait, les effets limitatifs du modèle extraverti.**

Au niveau industriel, le recours au financement extérieur sous forme de participations directes surtout (loi 72-38 et décret-loi 85-14 du 11 Octobre 1985 rendant plus compétitif le régime 72-38) explique **l'extraversion accrue de l'industrie**. Mesurée par le rapport des exportations sur la production, le taux d'extraversion est passé de 19,3% en 1969 à 25% en 1972 pour tomber à 21,8% en 1975 à la suite du démarrage de la loi 74-74 mais augmente de nouveau pour atteindre 26,4% en 1978 et **27,7% entre 1982-86**.

Une évolution divergente se dessine, si l'agro-alimentaire, les matériaux de construction et l'IME voient leur taux se réduire, **le textile et la chimie** ont vu leur taux grimper de 4,4% à 47,2% pour la première et de 45,1% à 65,9% pour la seconde.

#### - Evolution de l'extraversion industrielle

	1969	1975	1988-86
ICH	45,1	55,4	65,9
ITC	4,4	20,8	47,2
IME	25,3	12,4	15,6
IAA	16,2	19,8	12,6
ID	40,5	16,5	5,9
IMCCV	13,7	3,9	3
Ensemble	19,3	21,8	27,7

Source : INS RAI, SCE

Ces deux branches assurent **l'essentiel des exportations des produits manufacturés**. Cette extraversion explique la concentration de la dynamique spatiale sur le littoral aux dépens de l'intérieur et au clivage "Nord-Sud" au lendemain de l'indépendance s'est substitué un autre clivage, plus marqué, celui qui oppose le littoral et l'intérieur.

## II - LE DEVELOPPEMENT LITTORAL

### 1- L'inégal développement spatial

L'analyse en ACP de 49 variables entre 1956-60 et 1980-89 permet de dégager l'inégal développement spatial et de mesurer les écarts entre les zones dans la mesure où l'analyse a dégagé un facteur important résumant 40% de la variance et exprimant le **"développement socio-économique"**. Ce facteur est corrélé avec les variables de développement et représente

ainsi "le développement socio-économique". Ses scores peuvent donc être utilisés pour mesurer le niveau de développement atteint par chaque zone à une période donnée.

Aussi bien dans les années 1950 que les années 1980/90, l'analyse montre que ce facteur exprime la primauté littorale avec des espaces centraux hiérarchisés, entourés de vastes couronnes de moins en moins développées (A BELHEDI 1989). L'analyse factorielle de second degré appliquée aux scores sur les facteurs dégagés en 1955/60 et 1980/89 permet de faire les remarques suivantes:

. Ce sont les zones qui ont atteint vers les années 1950, un niveau de développement avancé qui ont le plus progressé depuis et ont profité de l'évolution entre 1956-1989. **Il n' y a pas eu, donc, une rupture dans les processus spatiaux.** Au contraire, il y a eu **un processus d'accumulation spatiale.** Le niveau de développement des années 80 est fonction de celui atteint dans les années 1950, la forte corrélation qui existe entre les facteurs est significative, elle est de 0,954 entre les deux premiers facteurs relatifs au développement socio-économique.

. Des nuances, cependant, sont à noter, elles intéressent l'émergence de nouveaux espaces (Sahel Central, Cap Bon, Sidi Bou Zid , Jerba, Gabès...) et de petits noyaux localisés sur les chefs-lieux de gouvernorat surtout, la stabilisation de Sousse voire le léger recul de Sfax et la régression de vastes espaces intérieurs.

. Ce qui est important à noter, c'est que **là où les conditions étaient favorables vers 1956, l'action de l'Etat s'est jointe à celle du privé, ce qui explique le renforcement de l'axe littoral**, le Sahel et le Nord Est en particulier. C'est dans les zones où les conditions de départ étaient défavorables que l'évolution a été peu marquée tant pour le secteur privé que public : Le Centre-Ouest, le Sud, l'extrême Nord-Ouest, les zones frontalières.

L'évolution depuis l'indépendance s'explique, ainsi, par **la poursuite du processus d'accumulation spatiale** qui privilégie les espaces les mieux nantis. Ce résultat contradictoire, à priori, s'explique en fait par la présence de deux processus différents :

- **L'économie de marché**, exprimée ici par les paramètres du secteur privé, régie par le principe du profit, cherche à se localiser dans les zones les mieux situées.

- **L'action de l'Etat**, qu'on peut mesurer aisément par les paramètres du secteur public, est régie par une autre logique plus complexe d'ailleurs et dont on peut attendre une action de rééquilibrage au moins.

L'analyse factorielle sur ces deux séries de variables pour les années 1955/60 et 1980/89 permet de faire les remarques suivantes :

#### **a- Des disparités cumulatives des mécanismes de marché**

En effet, la configuration générale des scores du secteur privé suit en gros les résultats globaux pour l'ensemble des variables **en privilégiant le littoral et le niveau supérieur de la hiérarchie urbaine**, les écarts sont très accusés et la différenciation y est plus prononcée. Bien qu'on relève, entre 1956 et 86, une amélioration générale des services privés, **les écarts se sont accusés** bien qu'on assiste à une diffusion plus élevée de ces services qu'en 1956. L'évolution depuis l'indépendance a été proportionnelle au niveau atteint en 1956 selon une relation de type **allométrique** qui exprime les effets cumulatifs. Le développement du privé a été important d'abord là où les conditions initiales étaient favorables, ensuite il a été d'autant marqué que la zone présentait déjà un équipement satisfaisant dans les années 1950. Cela confirme donc l'hypothèse, formulée dès le début et rejoint le modèle de G. MYRDAL. Cependant, des exceptions se présentent sans contredire les résultats. Certaines zones passent

d'une situation médiocre vers 1956-60 à une bonne position dans les années 1980!. Il s'agit de **Hammamet, Nabeul, Monastir, Gabès, Sidi Bou Zid, Jerba ou Tabarka**. Nul doute, l'impulsion donnée par l'Etat en développant le tourisme, l'industrie ou en y implantant un chef-lieu de gouvernorat parallèlement à l'essor agricole dans le Bled Gammouda ou Monastir a profité au privé qui y trouva un environnement favorable pour s'y développer, la corrélation avec l'emploi public et les investissements publics est nette.

Les mécanismes de marché ont contribué donc à accuser les écarts entre les espaces par suite de leurs effets cumulatifs. Environnement, économies d'échelle, équipements et services socio-collectifs sont autant de facteurs qui attirent le privé. De fortes corrélations sont observées avec le taux d'urbanisation, la desserte, l'accessibilité, les services sociaux, le revenu ou DPA (population étrangère pour 1956) et les infrastructures de base. Le plus beau exemple, est probablement celui de **l'industrie d'exportation** (loi 72-38) qui s'est confinée essentiellement sur le littoral bien qu'il s'agit le plus souvent d'un travail répétitif. Le second exemple est celui du **FOPRODI** et des unités créées dans le cadre de la loi 81-56 privilégiant les zones intérieures, il se trouve que l'essentiel des implantations se sont localisées dans la couronne des grands centres profitant ainsi des avantages octroyées pour les zones 3 et 4 et de la proximité de villes importantes (Tunis, Sousse ou Sfax.....).

### **b- Une action complexe de l'Etat**

L'analyse factorielle sur les données du secteur public révèle **une ségrégation moins nuancée** que celle du privé et **une configuration plutôt nodale**, ponctuelle dans l'espace, (cf. A BELHEDI 1989). L'intervention de l'Etat a conduit à **des résultats contradictoires**:

- Elle a **tantôt permis d'alléger l'écart** qui caractérisait certains espaces, c'est le cas des chefs-lieux de gouvernorats en particulier en y développant l'emploi administratif, c'est le cas aussi des zones où il y a eu de grands projets industriels (Gabès, Bizerte, Menzel Bourguiba, Kasserine....) ou touristiques (Hammamet, Monastir, Jerba, Zarzis...).

- Elle a **tantôt aggravé l'écart** en renforçant certains espaces par les investissements et les emplois publics affectés, les infrastructures créées, c'est le cas de Monastir (administration, industrie, tourisme), de Tunis aussi qui voit sa place se renforcer. Par contre d'autres espaces se trouvent délaissés, c'est le cas de Sfax qui doit sa position au privé surtout, ou l'intérieur.

- A de rares exceptions, **le privé prend toujours la relève des efforts consentis par l'Etat** et contribue ainsi à renforcer la position des espaces intéressés : c'est le cas de Gabès, Sidi Bou Zid ou le Sahel...

- Il est certain que l'intervention des pouvoirs publics a contribué dans une certaine mesure à réduire les écarts. Cette intervention a été, cependant, limitée et circonscrite, à part les services sociaux (scolarisation, santé) ou les infrastructures de base (électrification, eau potable, routes) qui se trouvent plus diffus et l'écart entre espaces qui se trouvait en 1950-56 s'est largement réduit. Par contre, les actions relatives à la production (industrie, périmètres irrigués, tourisme...) ont été très limitées et ont contribué à accentuer parfois les déséquilibres en privilégiant certains espaces et en délaissant d'autres.

L'analyse des processus de développement montre qu'on a affaire à **des processus centrés** dont l'effet prend appui sur ces centres et s'estampe au fur et à mesure qu'on s'éloigne. Les trois facteurs dégagés restituent 84% de la variance (A BELHEDI 1989), la configuration des scores permet de tirer les conclusions suivantes :

\* Le facteur I a **une configuration nucléaire** basée sur le littoral qui confirme les résultats trouvés ci dessus par les différentes analyses avec un intense backwash à l'extrême

Nord-Ouest et dans la zone frontalière de l'Ouest et dont l'intensité baisse en direction du Centre.

\* Le facteur II montre plutôt **un gradient Nord-Est/Sud-Ouest** avec un noyau dans la zone minière.

\* Le facteur III présente **un gradient Est-Ouest**.

Le schéma global reproduit **la structure centre(s)-périphérie(s)** selon des couronnes successives allant du centre, à la périphérie du centre, (banlieues, zones rurales, et centres secondaires proches....), à *l'espace d'épaulement* où aux activités économiques encore importantes correspond un niveau modéré de l'aspect infrastructure. Enfin, la grande périphérie englobe l'ensemble, c'est là où les "Backwash Effects" sont les plus intenses et les "Spread Effects" sont très réduits. Ce schéma se retrouve autour de Tunis, Sfax, Sousse voire Gabès. Il est moins clair pour les autres centres par suite de leur faiblesse même et de la distribution du semis urbain.

## 2 - L'inégale répartition des investissements

L'investissement constitue probablement l'élément central, il explique l'inégal développement spatial et détermine les autres indicateurs relatifs au niveau et aux conditions de vie : infrastructure, habitat, emploi.... L'examen de ces investissements permet de tirer les conclusions suivantes :

- Tunis a vu son rôle se réduire au cours de la première décennie (26% des investissements) mais est restée élevée par suite du processus de rachat de l'appareil productif industriel concentré à Tunis et de la mise en place des structures de l'Etat. **Sa part s'est réduite depuis 1970 (20,3%) mais au profit du littoral.**

- Le littoral a bénéficié de 54,1% des investissements entre 1962-71 et 50,4% depuis 1972, alors que les espaces intérieurs ont intéressé 20% des investissements entre 1962 -71 et 28,1% depuis 1972. Le Nord-Est a été touché par 7,6% et 11,3% des investissements respectivement, le Centre-Ouest par 7,4% et 7,5%, le Sud a vu sa part se stabiliser autour de 22,3% par suite du lancement du tourisme et de l'énergie au cours de la première décennie et de l'industrie depuis 1970, près de 9% ont intéressé le Sud-Ouest et 13% le Sud-Est. La légère hausse de l'intérieur a été sensible **depuis les années 80** surtout. Malgré le souci d'équité spatiale au cours de la première décennie, le littoral a bénéficié de 80% des investissements. La concentration est frappante **au niveau des services sociaux** : 78% des investissements SNIT, 96% de ceux de l'ONAS, 82% de ceux de la santé et de l'éducation et des services sociaux, 87,7% des infrastructures de transport, ce qui se situe à l'antipode de la 1ère décennie où il y a eu un certain équilibre.

**On relève la stabilité relative de la répartition des investissements malgré la réorientation sectorielle et la prise en compte du problème régional.** Les mesures prises après le 7 Novembre ont permis de renforcer la part des régions intérieures (11 MD pour le Sud, 11 MD pour le Centre et le Nord-Ouest à égalité) et d'augmenter la part des programmes régionaux pour l'emploi (25 MD le 13 Avril 1988). Mais leur portée reste faible pour modifier la répartition : 0,35% des investissements régionalisés!. **On peut parler dès lors d'une certaine inertie spatiale.**

## 3 - L'inertie spatiale ?

**Une inertie spatiale** est manifeste, elle est plus forte que la volonté affichée d'équité spatiale. On relève, en gros, que la même répartition est observée durant les deux décennies, si

on excepte quelques modifications de détail ou quelques projets ponctuels mais importants qui expliquent la hausse ou la baisse de la part d'une région ou d'une autre. Cette inertie est frappante. Ainsi, **malgré les changements de l'affectation sectorielle des investissements** tant au cours de la première décennie que lors du VI Plan, **la répartition géographique prévue est conservée. Tout se fait comme si les forces d'inertie agissent de telle manière qui fait qu'on tend vers une situation équilibrée**, indépendamment des mesures prises pour encourager les investissements ou les dissuader et de la volonté affichée d'équilibre....

Cette inertie s'explique par celle **des structures spatiales mises en place qui ne font que se renforcer** aussi bien à l'époque coloniale que post-coloniale et **une volonté politique de rééquilibrage timide** au cours de la première décennie, **absente ou insuffisante** depuis 1970. La structure spatiale coloniale a orienté les investissements de la période 1956-61, et est entrée **en contradiction** avec l'économie nationale instaurée. Cette structure capitaliste de l'espace va entrer **en contradiction** avec l'économie socialisante des années 62-69 et ce en l'orientant vers l'extraversion d'un côté, la faible part du littoral dans les investissements agricoles ne s'explique que parce qu'on a épargné les zones de propriété melk et les foyers traditionnels de la petite bourgeoisie. **Le capital accumulé** le long de cette période **explique l'attraction exercée sur le capital frais** de la seconde décennie par des mécanismes cumulatifs du marché. Si l'on excepte quelques grands projets, une corrélation très forte, existe entre le montant investi à une période  $I_t$  et celui investi à la période suivante  $I_{t+1}$  avec une variance expliquée de 68,6%, la relation est :  $I_{t+1} = 0,70548 I_t + 0,7634$ .

Ainsi, **près de 70% des investissements** (90% entre le VI et le VII<sup>e</sup> Plans) **à une période donnée s'expliquent par ceux effectués durant la période précédente.**

**Cette inertie est encore plus pertinente pour l'investissement privé.** Celui-ci, si on excepte l'énergie, a été surtout littoral et a concerné le tourisme dont l'essentiel s'est concentré dans les quatre zones de Nabeul- Hammamet (32,4%), Monastir (20,1%), Tunis (19%) et Jerba-Zarzis (18,9%). L'industrie privée a été surtout littorale et en particulier tunisoise par suite du processus de transfert. Au cours de la seconde décennie, les investissements industriels ont été à plus de 80% littoraux, le N.O n'a attiré que 10,3% et le CO seulement 3,1%, mais 5,7% et 4,2% du total des investissements privés (industrie, logement...) alors que le littoral a totalisé plus de 87% dont 50,5% au NE, 32,7% au CE et 5 % au Sud-Est.

En outre, on observe **une liaison étroite**, surtout depuis 1970, **entre l'investissement public (P) et privé (p)** avec une variance expliquée de 73,4%. La relation est de la forme :  $p = 1,34.P - 6,8$ . En éliminant certaines zones (de Gabés ou Tajerouine....) qui ont bénéficié de lourds investissements publics, on obtient une variance de 84,4% avec une relation de la forme :  $p = 1,3448P - 3,55$ .

En analysant **certains programmes sociaux**, censés être mieux répartis comme les programmes régionaux, le FOPRODI, le FONAPRAM ou le FOSDA, on relève une concentration au profit du littoral. L'étude que nous avons menée pour le compte du CGDR et relative à l'évaluation du PDR entre 1973-82 a bien montré cette tendance (CGDR 1984, A BELHEDI et al 1983/4). Durant le VI<sup>e</sup> Plan, le Nord-Est et le Centre-Est ont bénéficié de 50,9% des crédits de paiement des programmes régionaux pour 44% de la population rurale, 63,1% du concours du FOPRODI, 85,8% de celui du FONAPRAM et seul le FOSDA a une distribution privilégiant l'Ouest.

Il est important de noter que toutes les zones où l'investissement public a été important au cours de la première décennie, l'investissement privé a été élevé depuis 1970 à l'exception de Gafsa ( où l'investissement a été limité aux mines), Tataouine (concentré dans le pétrole) et Kasserine. Il y a là **une relation étroite décalée dans le temps entre l'action de l'Etat et le**

**privé.** Il faut relever la faiblesse des investissements publics à Sfax qui fait baisser la part du Centre-Est, alors que l'investissement privé y a été relativement élevé et fait même la spécificité de Sfax. Ces investissements expliquent l'évolution des niveaux et conditions de vie des différents espaces, déterminent celle de l'offre d'emploi et la création des revenus (Cf. A BELHEDI 1989, T.1). **L'investissement public ou privé apparaît ainsi comme l'élément central de la dynamique spatiale et tous les autres éléments, même l'emploi ou la DPA, ne sont que les effets d'une politique économique inégalitaire soit par nature (1956-61 ou depuis 1972) ou par nécessité (1962-69).**

### III - LE LITTORAL : FOYER HUMAIN PRIVILEGIE

L'espace littoral regroupe, sur près du quart du territoire, les trois cinquièmes du potentiel humain, les quatre cinquièmes de la population urbaine et le tiers de la population rurale.

#### 1 - Concentration de la population

##### a - Plus de 62% de la population

Le littoral qui ne représente que 27% de la superficie, concentre **plus des trois cinquièmes de la population** (ce littoral regroupe les gouvernorat attenant à la mer et Zaghouan). **Son poids ne cesse de se renforcer**: 55% en 1936, 59,8% en 1956 et 62,5% en 1984. La population s'est accrue depuis 1956 au rythme de 2,7% l'an pour une moyenne de 2,55%. **La tendance déclenchée par l'ordre colonial a continué après 1956, même si le rythme s'est réduit.**

##### b - Une tendance à la concentration

**Plus de deux sur trois personnes additionnelles sont au littoral** et ce depuis 1931 (65%), malgré une tendance à l'homogénéisation des taux de croissance : 2,53% l'an sur le littoral contre 2,51 % pour l'ensemble du pays entre 1975-84 mais **63,1 % de la population additionnelle. La concentration est devenue telle qu'elle s'entretient d'elle même et il faudrait des taux de croissance inférieurs à la moyenne nationale pour pouvoir mettre fin à cette tendance déséquilibrante.** Or, l'évolution actuelle de l'économie ne fait que renforcer la concentration.

##### c - Une dynamisation croissante

Si l'on excepte Tunis, le solde migratoire est passé de -171456 entre 1956-66 à -15741 entre 1966-71, -2310 entre 1970-75, mais 14.800 entre 1975-80 et 5610 depuis 1979.

Entre 1956-66 tout le littoral, si on excepte la capitale dont le bilan a été toujours positif, a enregistré un solde négatif, le processus déclenché aux années 60 va permettre une reprise à Sfax, le Sahel et le Cap Bon entre 1966-71. Cette reprise a été urbaine dans le premier, urbaine et rurale dans le second et rurale dans le dernier. Entre 1970-75, c'est le tour de Medenine qui enregistre un solde positif. Entre 1975-80, c'est Gabès et Sfax qui s'ajoutent alors que le Cap Bon dessine une légère déprise (-100 hab) totalement résorbée depuis 1979, seule Bizerte a eu toujours un solde négatif, tandis que à Mahdia et Gabès on note une légère déprise depuis 1980.

A l'intérieur, on assiste à une évolution inverse. Les soldes positifs au lendemain de l'indépendance 1956-66 (gouvernorats de Kairouan, Jendouba, Gafsa, Kasserine) ont totalement disparu d'abord à Gafsa et Kasserine entre 1966-71, à Kairouan-Jendouba ensuite (1970-75) et seuls le gouvernorat de Sidi Bou Zid enregistre un solde positif entre 1970-75 mais négatif entre 1975-80, Kairouan et les nouveaux gouvernorats créés (Tozeur, Kebili) ont enregistré un solde positif depuis 1979.

A des exceptions près, **on assiste depuis 1956 à une évolution divergente**, celle du littoral vers **une dynamisation accrue** malgré la crise continue de certains espaces (Bizerte) ou l'essoufflement (Gabès, Mahdia) et celle de l'intérieur vers **une déprise continue** malgré le dynamisme limité de certains espaces (Sidi Bou Zid) ou très modeste et récent à la fois (Kairouan, Jerid, Kebili...). La chute globale du solde depuis 1979, exprime en réalité la crise et l'épuisement du modèle de développement adopté depuis 1970.

#### **d - Des taux de croissance élevés:**

Si on divise le pays en couronnes contiguës en fonction de la proximité du littoral et sur la base des délégations, on constate que sur 48 délégations littorales, 25 ont un taux supérieur à 2,5% et 39 ont des taux supérieurs à 2%, soit respectivement 52 et 81% de délégations. Dans la seconde couronne, ces pourcentages tombent à 63% et 43%, les taux les plus faibles sont ceux de Matmata au Sud, Amdoun et Joumine au Nord-Ouest; on est déjà dans les ailes du littoral qui demeurent les plus vulnérables. A l'intérieur, ces taux tombent à 30 - 40% et 15-25% respectivement. Sur les 97 délégations dont le taux dépasse 2%, on a 71 sur le littoral. Sur les 64 qui dépassent 2,5% l'an, le littoral en regroupe 51. **Tout se passe donc comme si le taux de croissance diminue lorsqu'on s'éloigne du littoral.**

## **2 - Un espace fortement urbanisé**

Le littoral regroupe l'essentiel de la population urbaine et la moitié des villes, c'est là où on rencontre les plus grandes villes et les centres les plus dynamiques.

**a - Trois quarts de la population urbaine** : Le développement rapide des villes intérieures depuis 1936 et surtout 1956 n'est pas parvenu à réduire le poids écrasant des villes littorales. L'examen des taux d'urbanisation montre que ce sont les délégations attenantes à la mer qui présentent les taux les plus élevés. Le littoral représente **76% de la population urbaine** malgré une légère baisse de sa part depuis 1956 : 82,17% en 1956-80, 9% en 1980 et 79,12% en 1984.

**b - La moitié des villes** : Ce n'est qu'en 1966 que la plus importante ville intérieure dépasse le cap de 40.000 habitants, en 1975 le cap de 50.000 est dépassé et en 1984 la cap de 70.000 est atteint par Kairouan qui détient le 6<sup>ème</sup> rang suivie par Gafsa. Trois seulement des dix et sept des vingt premières villes sont intérieures.

Malgré la montée de l'intérieur, **le littoral concentre près de la moitié des agglomérations** (60% en 1956). Il renferme 77,7% de celles dépassant 50.000 hab, 68,6% des villes de plus de 20.000 hab, 60% de villes de plus de 10.000 hab. et 68 % de celles de plus de 5.000 hab. Le littoral demeure, cependant, malgré la forte urbanisation un espace rural vital et très dynamique.

## **3 - Un espace rural dynamique**

Cet espace littoral reste encore une importante zone rurale puisqu'il regroupe encore **le tiers de la population rurale et 45% de la population agricole du pays**. Cette population rurale est regroupée en structures villageoises solides, du Sahel de Bizerte au Nord jusqu'aux Oasis du Sud, à part quelques espaces périphériques (Sahel, arrière-pays sfaxien...) ou steppiques (Jeffara). Ces structures ont donné lieu à un semis urbain très dense mais aussi à une agriculture sédentaire intensive **inégalable** dans le pays que reflète la valeur unitaire du produit agricole.

Il représente ainsi le **principal espace rural** et se caractérise par un **dynamisme démographique** important où le taux de croissance rurale a, toujours, dépassé la moyenne rurale nationale à part les gouvernorats de Bizerte ou Gabès-Medenine et où se manifeste, périodiquement **une pénurie de main d'oeuvre agricole** en particulier dans le Sahel, le Cap Bon et Sfax donnant lieu à des **flux migratoires saisonniers de l'intérieur** (A MTAR 1973, M JEDIDI 1986...).

## IV - UN ESPACE ECONOMIQUE VITAL

L'espace littoral représente aussi le **principal foyer de l'activité économique**, il assure l'essentiel de production agricole, industrielle, constitue l'espace touristique et balnéaire et assure les échanges extérieurs.

### 1 - Les trois cinquièmes de la production agricole

Le littoral représente 80,43% de la production fruitière et 72,6% de la production maraîchère, 30% des céréales, 12,3% de la betterave et 60% du tabac, la presque totalité de la sericulture, 98% des agrumes et de la viticulture, plus de 55% de la valeur de l'élevage, le tiers de l'olivier et 51% de l'amandier...

A part l'huile d'olive monopolisée par l'O.N.H, l'essentiel de la production littorale se trouve soumis au régime libre de prix, d'où **le clivage entre la paysannerie littorale et celle de l'intérieur**. **Le littoral reste une principale région agricole puisqu'il assure 61,7% de la production agricole** valorisée en 1986, 63% de la valeur ajoutée agricole et l'essentiel des exportations agricoles: l'arboriculture concentrée surtout au littoral assure 60 % des exportations agricoles (Min Agriculture 1987). Il représente 46% des meilleures terres, 25% des ressources en eau, 41,6% de l'emploi agricole, 39% des surfaces irrigables, 51% des périmètres irrigués, l'essentiel de l'aviculture : la totalité des poulets de reproduction, 97,6% des poulets pondeuses et 80% des poulets de chair...

### 2 - Le principal espace industriel

Le littoral représente la principale région où l'industrie s'est confinée jusqu'en 1956, et où elle s'est diffusée ensuite en particulier depuis 1972 à une plus grande échelle donnant lieu à **un véritable espace industriel unique dans le pays**.

#### a - Les neufs dixièmes de l'industrie

Le littoral représente 82% de l'emploi manufacturier, 94% des établissements et des ventes du secteur. Partout, l'industrie emploie plus de 13% de la population active à part les gouvernorats de Mahdia, Zaghouan et Medenine qui constituent les maillons faibles de cet espace littoral. Cette part du littoral semble se stabiliser depuis les années 70 puisque durant la

première décennie, l'effort porté sur l'intérieur a permis de ramener la part du littoral à 88% en 1967. **La libéralisation de l'économie a rattrapé en quelques années les efforts déployés tout au long de la décennie 1962-70 : 92,8% en 1980.**

### **b - De Tunis au littoral : extension et affinage de l'espace industriel**

A la veille de l'indépendance, l'industrie était surtout tunisoise avec 73 des 99 entreprises de plus de 50 salariés et les deux tiers de l'emploi, Sfax et Sousse ne formaient que de modestes centres (7 et 9 entreprises en 1953) alors que les autres centres ne renfermaient que quelques unités: Bizerte 4, Mahdia 4... (J LEPIDI et R SALLENAVE 1954).

**L'industrialisation entre 1962-71 a porté surtout sur le rééquilibrage du littoral même**, par la création d'unités à Bizerte et Menzel Bourguiba, le Sahel, Sfax et le lancement de Gabès. Le littoral a attiré 87,2% des investissements et représentait 91% de l'emploi en 1967. Le recul de Tunis qui n'a attiré que 24,7% des investissements a profité surtout au littoral.

Depuis 1970, la libéralisation de l'économie a favorisé le développement de l'industrie privée aussi bien étrangère que nationale, d'import- substitution ou d'exportation, permis une diffusion plus large de l'industrie et a contribué **à créer un véritable espace industriel limité au littoral**. En 1973, le littoral concentrait 92% du potentiel industriel (emploi, valeur ajoutée, chiffre d'affaires), entre 1973-86 le littoral a attiré 93% des projets et 89,6% des investissements (API 1987). Outre le renforcement des anciens foyers, on assiste à l'émergence de nouveaux centres comme Gabès (A. HAYDER 1986) et la diffusion de l'industrie dans les petites villes autour de Tunis, dans le Cap-Bon et le Sahel en particulier, formant ainsi de véritables **espaces industriels diffus**. Entre Bizerte et El-Jem, rares sont les centres qui n'ont pas leurs unités industrielles.

Dans les projets du FOPRODI, destiné à promouvoir la délocalisation et favoriser les espaces intérieurs, le littoral n'attire pas moins de 82,9% de l'emploi et 80,5 % des projets: 8658 emplois entre 1976- 80 contre 1787 à l'intérieur (API 1980) pour 302 projets sur un total de 375: "**sa réussite sur le plan de la décentralisation et des activités entreprises n'est pas convaincante**" (API 1981). Le littoral a concentré 86,2% des investissements réalisés et 86,8% des emplois créés jusqu'en 1980, alors que le décret du 6 Juillet 1977 exclut Tunis (Gouvernorat), les délégations, de Sousse, Menzel Bourguiba, Sfax de l'aide, tout le littoral se situe en zone A à part Zaghouan (B) et Medenine (C). L'examen de la répartition spatiale montre que ce sont les zones du Nord-Est, après Tunis qui ont profité le plus du FOPRODI : 25,4% des emplois et 27,6% des projets, ils se situent d'abord à Zaghouan, suivi de Nabeul puis Bizerte tandis que Tunis accapare 32,3% des emplois et 24,8% des projets.

Cet échec explique la promulgation de la loi 81-57 qui divise le pays en cinq zones avec des avantages progressifs du littoral vers l'intérieur, mais l'analyse des agréments délivrés entre 1982-86 révèle que **les tendances à la concentration littorale ne s'altèrent que faiblement**: 89% des emplois. C'est ce qui explique la refonte des textes et la promulgation du Code des Investissements Industriels (loi 87 - 51).

La tendance observée montre une diffusion généralisée de l'industrie à l'intérieur du littoral sous l'action cumulée de la loi 72-38 relative à l'exportation, du FOPRODI, la loi 74-74 ou celle de 81-56. Rares sont les localités qui n'abritent pas une usine dans cette bande littorale. Le littoral a dégagé en 1984 une valeur ajoutée industrielle de 438,6 MD, soit **88,8% de la valeur ajoutée du secteur**. Le VI° et le VII° plan se sont orientés vers le renforcement de ce

tissu industriel: complexe de Skhira, Zarzis et Mateur, usine de furfurool à Mahdia... **C'est au littoral qu'on a un tissu industriel diversifié** et c'est là aussi **où se localise l'industrie motrice**: 99% de la mécanique, l'électricité et la chimie, 83% des matériaux de construction qui représentent respectivement 19,3% et 9% et 15% de l'emploi industriel contre 0,14 - 0,19 et 36,7% à l'intérieur.

L'industrie publique ou para-publique se concentre, elle aussi, sur le littoral puisque sur un total de 775 entreprises, 670 sont au littoral, soit 86,45%. L'investissement public obéit ainsi, à la même logique que le capital privé. L'Etat a, par l'intermédiaire de l'AFI, favorisé le littoral qui concentre la presque totalité des zones industrielles réalisées entre 1973-86 (96 %), soit 1082 ha sur un total de 1128 ha.

L'espace industriel s'est élargi d'abord sous les auspices de l'Etat sous forme de pôles régionalisés dans les années 60, ensuite et avec la bourgeoisie privée, il a connu une grande extension qui est restée cependant limitée au littoral oriental.

Héritant une industrie extravertie et concentrée à Tunis en particulier, la Tunisie devrait attendre les années 60 pour qu'une tentative de restructuration soit entamée sous la forme de **pôles "régionalisés"** bien que le terme est un peu fort dans la mesure où il s'est agi souvent de simples unités isolées. Si en 1955/6, on comptait une dizaine de villes renfermant des unités industrielles (Tunis, Sfax, Sousse, Bizerte, Mahdia, Gabès, Ksar Hellal...), on compte 25 centres en 1967, 45 en 1973 (DAT/Groupe Huit, 1973, 1976) et **plus d'une centaine en 1986**.

### 3 - Un espace touristique

Le tourisme tunisien reste surtout **un tourisme balnéaire de plage**, il constitue **un facteur de littoralisation** dans la mesure où d'importantes infrastructures d'accompagnement ont été mises en place dans les zones préconisées (aéroports, routes, adduction d'eau, électrification, téléphone, télex...) dont **l'effet a été l'accélération de l'urbanisation, l'équipement et la dynamisation des centres touchés**: Jerba, Zarzis, Sousse, Monastir, Hammamet, Nabeul (H. MZABI 1978, N. SETHOM 1979, J. M MIOSSEC 1972, 1973). C'est ainsi que les aéroports créés (Jerba-Mellita, Skanès-Monastir, Nafta-Tozeur et prochainement Tabarka-Ain Sobh) sont liés avant tout au tourisme qui représente à lui seul, 15% des télex, 20% des flux et 6,4% de la consommation d'eau (716 l/nuitée en moyenne contre une moyenne de 46 l).

**Plus de 90% de la capacité sont sur le littoral** dont 86% dans les 4 zones prioritaires lancées vers le début des années 70: 29% à Hammamet-Nabeul, 30,4% Sousse-Monastir, 13,4% à Jerba-Zarzis, 17% à Tunis-Slimène. Les projets de Ghar El Melh (25000 lits), Kerkennah (5 à 6000 lits), à Tunis même (Tourisme d'affaires et de congrès) renforcent la position du littoral. **L'espace intérieur reste avant tout un espace de parcours et de passage**.

De 1962 à 1986, **le taux d'accroissement du tourisme**, dans l'essentiel littoral, **a été de 15% an** au niveau des entrées, des nuitées, des arrivées aériennes et des recettes brutes en devises. Il représente **5,16% du PIB** contre 0,3% en 1962. Ce tourisme lancé par l'Etat dès 1959 en créant la SHTT qui a construit la série des Palaces, encouragé par les mesures fiscales, la création de zones prioritaires (ONTT-Itaconsult-BIRD 1971) et d'une Agence Foncière Touristique (AFT) en 1973, est devenu **la chasse gardée du privé** et prit un essor dès 1966 (cf. A. BELHEDI 1989).

L'espace littoral est aussi un **espace balnéaire de premier ordre** et les tunisiens qui passent l'été sur les plages sont de plus en plus nombreux alors que le tourisme intérieur (des tunisiens) n'a commencé à se développer que depuis le milieu des années 70, en particulier durant la basse saison.

#### 4 - L'axe vital d'interaction

L'examen des flux montre que le littoral représente **l'axe vital de la vie de relation dans le pays**. C'est à ce niveau que la vie de relation est la plus intense et c'est sur le littoral que se situe l'axe majeur de circulation, de communication et d'échanges où on relève une tendance à la concentration. Il constitue l'épine dorsale des échanges internes et avec l'extérieur, il est à l'origine de **82%** du trafic terrestre, 90% du celui des biens hors pondéreux et plus du tiers des flux ferroviaires. Il concentre **plus des deux tiers** du parc automobile et **67%** du parc lourd et bus. C'est là où le trafic interne intra-gouvernorat atteint sa plus grande intensité (R LAMINE 1978, A. BELHEDI 1980, 1984, MTC 1980/2)

L'examen des flux de marchandises générales entre les délégations en 1970 (DAT 1973) et 1980-82 (MTC) montre que les quatre ports (cinq en 1980/2) sont en 1970 à l'origine et à l'aboutissement de 62,5% et de 40 % du trafic respectivement. En 1980, les chiffres sont respectivement de 68,3% et 47,2%. Ce renforcement des villes-ports exprime la réorientation des flux, reflète **une extraversion plus nette de l'économie et une littoralisation accrue de l'espace**.

Le littoral représente 74,6% des points de commerce de détail et 85,67% de ceux du commerce de gros. Il regroupe **plus des trois quarts de l'appareil commercial**. Ce sont surtout les villes-ports qui émergent dans ce littoral avec des ratios élevés (points de vente/1000 hab, Nombre de grossistes/1000 détaillants...) en particulier Tunis, Sfax et Sousse qui concentrent à elles trois, près de 70% du commerce de gros et 90% de ceux des produits manufacturés.

L'essentiel des quotas d'importation en 1985 se concentre sur le littoral, les trois villes de **Tunis, Sfax et Sousse** concentrent 92% voire 95% à 97% pour les produits manufacturés mais 87 à 90% de l'épicerie, du textile et des matériaux de construction. A l'intérieur seules les villes de Bèja et Kairouan émergent. Quant à l'exportation, le littoral concentre **87,8% des exportateurs** (CEPEX 1985).

Ce qui est important à noter, c'est **l'émergence et la consolidation d'un axe littoral de Bizerte à Medenine** desservant la frange urbaine la plus dynamique du pays. Cet axe, formé surtout de marchandises diverses au niveau des flux de biens assure la redistribution et la collecte, il requiert **une signification fonctionnelle et symbolique** notable.

Cette diversité, sur de courtes distances, fait que l'interaction est l'une des plus fortes. C'est au littoral, en particulier au Nord-Est et au Sahel, que la mobilité est la plus élevée: plus de 30% des voyageurs inter-urbains sont des migrations de travail (R. LAMINE 1978, N. MZOUGHJI 1979, T. BELHARETH 1984). Elle se trouve stimulée par la densité élevée de la population et du semis urbain, la richesse des espaces ruraux, la diversité fonctionnelle qui associe les lieux de production, de transformation, d'importation et d'exportation sur de courtes distances, enfin par un niveau de vie plus élevé. Il assure une fonction de redistribution notable (ports, import- export, grossistes..) qui lui permet d'être **l'épine dorsale de la dynamique spatiale**, bien qu'en volume, les axes Ouest-Est restent importants du fait de la prépondérance des pondéreux et du drainage.

Il est aussi **symbolique** dans la mesure où **il marque l'effacement relatif du gradient Nord-Sud** et le renforcement de celui littoral-intérieur. Il symbolise **une intégration nationale déstabilisante qui procède par extraversion et exclusion**. Le renforcement sensible de l'axe littoral avec ses foyers, ses espaces diffus (A. BELHEDI et R. LAMINE 1979), avec ses noeuds de transformation, ses ports, ses marchés de consommation et ses centres de décision est l'expression fondamentale d'une économie dépendante.

## V - CONCENTRATION DES RICHESSES ET DES INVESTISSEMENTS

### 1 - Lieu privilégié du capital

Cet espace littoral a été depuis 1956 **l'axe privilégié des investissements** aussi bien publics que privés. Durant la période 1962-71, le littoral a bénéficié de **80,2%** des investissements (81,2% de l'industrie, 86,6% des services et 62,5 % de l'agriculture). Les Perspectives Décennales qui sont parties d'un déséquilibre Nord/Centre-Sud expliqueraient peut-être la part égale des deux zones dans les investissements oubliant l'autre clivage littoral-intérieur : c'est ainsi que le littoral a attiré 58% des investissements dans l'industrie manufacturière, 73% des transports (port de la Goulette, aéroport Tunis- Carthage, routes touristiques, Gabès) , 80% des logements et 90% du tourisme...

Depuis 1970, le littoral a reçu plus de **76% des investissements publics** si l'on excepte l'agriculture, les mines et l'énergie (cf. supra) et **87% des investissements privés**. Les programmes à vocation correctrice (PDR, PDRI, PFP, PEJ, FACE...) ne représentent que 2,5% entre 1973 -82 et 4,96% des investissements du VI<sup>e</sup> et ont intéressé le littoral à raison de 44,2%.

Cet effort d'investissement explique à son tour la place centrale du littoral dans le système spatial, **il découle des choix opérés**, depuis 1970 en particulier, **ou de l'inertie même du système spatial**. Il explique aussi le niveau de vie élevé des populations littorales et l'écart croissant qui le sépare de celui des populations de l'intérieur.

### 2 - Un niveau de vie élevé

L'analyse des enquêtes consommations (INS 1975,1980,1985) révèle que **la dépense moyenne par an et par personne est plus élevée sur le littoral**, elle est partout supérieure à 200 D en 1980, atteint plus de 250 dans les Sahels de Sousse et de Sfax, le Cap Bon et le Sud-Est. A l'intérieur, la dépense descend en deçà de 200 voire 150 dans l'Ouest.

Entre 1975 et 1980, l'amélioration des niveaux de vie a été sensible sur le littoral, puisque le taux de croissance annuelle dépasse largement le taux moyen (3,78%) à part les gouvernorats de Mahdia et Zaghouan où il a y a eu un recul sensible en particulier à Mahdia. Si on excepte Tunis, Sfax et Monastir, les taux ont été partout supérieurs à 5% l'an voire plus de 15% dans le Sud-Est.

En 1975 comme en 1980, **les seules zones dont la dépense dépasse la moyenne sont constituées par le littoral**. Lorsqu'on examine la distribution des dépenses, on constate que le littoral se caractérise par **l'importance des tranches moyennes et élevées** : 120 à 300 D et plus de 300 D qui se partagent 65 à 70% de la population. Alors qu'à l'intérieur, c'est la tranche 0-120 D qui domine (35 à 55%) avec celle de 120-300 D, la tranche supérieure y est peu représentée: moins de 20%.

En 1980, **le littoral concentre 74,15% des dépenses totales du pays** (1.580 MD) contre 73% en 1975, soit un accroissement de 6,96% l'an contre 5,43% à l'intérieur. En 1975, la DPA a été de 243,6 D au littoral mais 145,6 à l'intérieur et 206 pour moyenne nationale, en 1980 les valeurs ont été de 300- 173,6 et 248 D respectivement. La population défavorisée ne représente que 10,2% contre 17,52 % à l'intérieur (12,9% pour l'ensemble du pays). **Le littoral regroupe 86,3% des personnes dont la dépense dépasse 500 D en 1980**, cette strate représente 14% de la population du littoral contre 3,3% à l'intérieur et une moyenne de 8,9%.

La DPA en 1985 est de 725 D dans le District de Tunis (gouvernorats de Tunis, Ariana et Ben Arous), 544 D au Centre- Est (Sahel et Sfax), 450 D au Nord- Est contre 382 D au Sud, 324 D au Centre- Ouest, 284 D au Nord- Ouest et une moyenne nationale de 417 D /pers/ an (INS 1985). La population défavorisée (celle dont la DPA ne dépasse pas le tiers de la moyenne nationale, soit 95 et 180 D respectivement en milieu rural et urbain) représente 3,6% à Tunis, 5,1 % au Centre- Est et 7,8 % au Nord- Est alors qu'elle atteint 9,8 % à l'intérieur et au Sud pour une moyenne nationale de 7,7%.

Enfin, le littoral ne renferme que 11% des gourbis qui ne représentent que 7,3% du parc global contre 16,6% à l'intérieur. Le taux de chômage en 1984 y est plus faible 9,8% contre 13,2% à l'intérieur.

Axe majeur de circulation et lieu privilégié des interactions, le littoral constitue la zone la plus urbanisée, là où se focalise la dynamique spatiale et sociale. Lieu d'innovation, de production et de consommation, **le littoral commande désormais l'organisation spatiale** et en constitue l'épine dorsale du système mis en place. Il est à l'origine de **76% de la valeur ajoutée** (68% de l'agriculture et 89% de l'industrie) en 1985 et constitue encore l'axe privilégié des investissements.

L'axe littoral constitue aussi **un foyer de diffusion des innovations** et l'examen de divers phénomènes montre que Tunis constitue le foyer principal de réception-diffusion des différentes innovations technologiques, matérielles (cultures sous-serre, aviculture industrielle, postes radio et de télévision, vidéo...) ou socio-culturelles (mode, valeurs sociales...). La capitale se trouve relayée par Sfax et Sousse puis à un niveau inférieur les villes comme Nabeul, Gabès, Bizerte, Monastir ou Mahdia pour voir apparaître ensuite les villes intérieures. En réalité, cette diffusion suit aussi l'ordre hiérarchique du système urbain mais il se trouve que les villes de niveau supérieur sont avant tout littorales. Parallèlement à cette diffusion de type hiérarchique, on note la présence d'une diffusion de type proxémique qui va de proche en proche à partir des foyers récepteurs de premier ordre. C'est ce second processus qui marque fortement l'espace littoral et le différencie des espaces intérieurs où le mécanisme hiérarchique prime.

Ce processus exprime la dépendance de l'extérieur dans la mesure où les foyers de diffusion sont loin d'être des foyers d'innovation mais de simples récepteurs primaires qui se transforment en seconde étape en émetteurs. De l'autre côté, il exprime la primauté de l'espace littoral et de ses foyers qui commandent le fonctionnement de l'espace. On retrouve ici, le concept d'ouverture/centralité développé dans le premier volume et ses implications. Cet espace littoral est cependant loin d'être homogène et il présente une faiblesse des ailes Nord et Sud

## VI - DES POCHEs, DES AILES FAIBLES

Cet espace est cependant, loin d'être homogène et **de vastes zones demeurent peu touchées par les fruits de cette croissance**. En effet, des zones comme le Mateurois, le Zaghouanais, l'intérieur et la façade NE du Cap Bon, l'arrière- pays sahélien ou sfaxien, le pourtour du golfe de Gabès et la Jeffara demeurent peu touchées par le mouvement général. On assiste cependant, depuis la fin des années 70 à l'implantation d'importants projets dans ces zones: Mateur, Msaken, Zeramdine, Mahdia, Enfidha, Jebel Oust...

D'un autre côté, on ne peut que relever **la faiblesse des ailes** de ce littoral tant au Nord (Khmirs, Mogoat, Hdhils) qu'au Sud (sud-Est). La zone de Bizerte a toujours enregistré un solde migratoire négatif malgré les efforts entamés durant les années 60. En outre, si l'on excepte Les villes de Bizerte et Menzel Bourguiba ou tout récemment Mateur, l'intervention dans la zone y a été réduite et une grave crise touche aussi bien le Mateurois que le Sahel de Bizerte. Le Sud-Est demeure aussi une zone marginale malgré l'émergence de Gabès où l'industrie est restée limitée à la ville et la crise des oasis est très marquée. Pour le reste, hormis Jerba ou Zarzis où le tourisme a été important, les autres villes souffrent d'une grave crise de l'économie urbaine ce qui explique l'intensité de la migration dans cette zone.

Des projets en cours ou prévus tendent à renforcer ces ailes (projet de la station intégrée de Tabarka de 10.000 lits avec un aéroport, le complexe industriel-portuaire de Zarzis...) ou combler ces lacunes (projet de Ghar El-Melh, complexe de Skhira: SIAPE II...)

Le littoral offre, en fait, **une organisation nodulaire** autour de **foyers urbano-industrio-portuaires** qui constituent les centres d'impulsion, de rayonnement et de commandement avec la formation **d'espaces d'épaulement** tout autour, animés par des flux divers alors que **des espaces périphériques** soudent l'ensemble.

Le survol rapide de l'évolution au cours de ces trente dernières années montre qu'à la place d'un clivage Nord-Sud, lié notamment aux données naturelles et à l'histoire, s'est substitué **un nouvel ordre spatial**, qui sans effacer le premier le masque quelque fois. Ce nouvel ordre spatial s'exprime par **un clivage Littoral-Intérieur**, est lié à l'évolution récente de l'économie et de la société tunisienne, il reflète son intégration plus poussée, à l'économie mondiale.

Les tendances récentes sont loin de couper avec cet ordre spatial et ces choix, au contraire ! Les projets structurants du VI° et du VII° Plan étaient destinés à reconforter cet axe littoral et combler les lacunes et ce malgré les efforts qui ont été déployés pour assurer un certain rééquilibrage régional..

### Bibliographie

- API – 1987 : *Entreprises exportatrices opérationnelles régies par la loi 72-38*, Etat de Janvier 1987, 45p.  
API – 1987 : *Projets FOPRODI. Direction FOPRODI et Avantages Fiscaux*.  
BCT : *Rapports annuels*. Bulletin de la BCT, Statistiques Financières (périodiques).  
BCT – 1988 : *Ventilation des concours réalisés sur le FOPRODI*.  
BELHARETH T – 1987 : *Système de transport collectif et système spatial des grandes agglomérations tunisiennes Tunis, Sfax et Sousse*. Thèse 3° Cycle, FSHS, Tunis, 478p.  
BELHEDI A – 1980 : *Chemin de fer et espace en Tunisie*. PUT, FLSH, 498p (Thèse 3° Cycle 1977).  
BELHEDI A – 1980 : « L'industrie manufacturière en Tunisie 1973-78 ». *Géographie et Développement*, n° 2, pp: 7-45, (en arabe).

- BELHEDI A – 1981 : « Le Programme de Développement Rural: les illusions et la réalité », *RTG*, n° 7, pp: 9-45.
- BELHEDI A – 1989 : *Espace et société en Tunisie : Développement, organisation et aménagement de l'espace depuis l'indépendance*. Thèse d'Etat, Université Tunis I, 3 tomes: 296, 305 & 252p.
- BELHEDI A et LAMINE R – 1979 : « Les transports terrestres et l'organisation de l'espace en Tunisie ». *Géographie & Développement*, n° 1, pp: 7-45.
- BURGEL G – 1981 : *Croissance urbaine et développement capitaliste : le miracle athénien*. Mémoires et Documents, CNRS, 271p.
- CEPEX : *Répertoire des exportateurs tunisiens*. Remis à jour périodiquement depuis 1973.
- DISTRICT DE TUNIS/Sotuget - 1978 : *Le marché de gros de Tunis*.
- HAYDER A – 1985 : « Le commandement des entreprises et l'organisation de l'espace en Tunisie ». *RTG*, n° 14, pp: 95-143.
- HAYDER A – 1986 : *L'industrialisation à Gabès et ses conséquences: étude de géographie humaine et économique*. Thèse 3° Cycle, PUT, FLSH, 232p.
- INS : *Recensements Généraux de la Population et des Logements* de 3 Mai 1966 (4 vol), 8 Mai 1975 (5 vol) et de Février 1984 (5 vol + Publ régionales (23 Gouvernorats): Conditions de l'habitat, Caractéristiques économiques, démographiques et éducationnelles (non diffusé)
- INS : *Enquête nationale sur le budget et la consommation des ménages* 1975. 506p, 1980, 1985.
- JEDIDI M – 1986 : *Croissance économique et espace urbain dans le Sahel tunisien depuis l'indépendance*. PUT, FLSH, 2 t 377 et 392p (Thèse d'Etat Paris 1983).
- JEDIDI M – 1988 : « Le fonds de promotion et de décentralisation industrielle (FOPRODI) et l'espace industriel tunisien ». *RTG*, n° 16.
- LAMINE R – 1975 : *Le cabotage en Tunisie, étude géographique*. CAR, FLSH, Tunis, 118p.
- LAMINE R – 1978 : *Les transports routiers inter-urbains en Tunisie littorale*. Thèse 3° Cycle, Paris IV.
- LEPIDI J te SALLENAVE R – 1954 : « Les grandes entreprises en Tunisie ». *BEST*, n° 85, pp: 60-67.
- Ministère de l'Agriculture – 1987 : *Annuaire des statistiques agricoles 1985*. 145p.
- Ministère de la Santé Publique – 1977 : *Etat de santé de la population*. np, Tunis.
- Ministère des Transports et des Communications/Semat – 1982 : *Plan Directeur des Transports Terrestres*. 2 vol.
- MIOSSEC J M – 1972 : « La croissance du tourisme en Tunisie ». *Information Géographique*, n° 4.
- MIOSSEC J M -1973 : « Le décollage du tourisme en Tunisie ». *Cahiers du Tourisme*, Aix-en Provence, CHET, Cahier B, 20, 42p.
- MIOSSEC J.M – 1973 : « L'espace touristique et son insertion en pays sous-développé : l'exemple de la Tunisie ». *TIGR*, n° 13-14, pp: 53-63.
- MTAR A – 1973 : « Oléiculture et main d'oeuvre saisonnière dans le gouvernorat de Sfax ». *RTSS*, n° 32, 33, 34 et 35, pp: 233-308.
- MZABI H – 1978 : *La croissance urbaine accélérée à Jerba et ses conséquences sur la vie de relation avec l'extérieur*. Thèse 3° Cycle Paris 1973, PUT, FLSH, 176p.
- SETHOM N – 1979 : *L'influence du tourisme et la vie régionale dans la zone de Nabeul-Hammamet*. Thèse 3° Cycle Paris 1974, PUT, FLSH, Tunis, 183p.
- SIGNOLES P – 1985 : *L'espace tunisien: capitale et Etat-région*. Urbama, LA- CNRS, Tours, Fasc 14-15, 1041p.
- SIGNOLES P, BELHEDI A, MIOSSEC J.M et DLALA H – 1980 : *Tunis, évolution et fonctionnement de l'espace urbain*. ERA 706, CNRS, Tours-CIEM Poitiers, Fasc 6, 259p.