

L'espace tunisien

Structuration et tendances récentes

Cœurs, façades et marges

Amor Belhedi
Faculté des Sciences Humaines & Sociales
Université de Tunis

L'espace tunisien doit son organisation aux temps récents et présents où le rôle de l'Etat et de la Capitale se trouve au centre de cette configuration en dépit des différenciations régionales. L'axe littoral oriental constitue l'épine dorsale autour du pivot représenté par Tunis dont les fonctions s'affinent en se déversant sur sa région proche, voire le Sahel de Sousse. La diffusion des innovations, des réseaux d'entreprises montre à son tour la place privilégiée de ces deux éléments et les prémices de l'espace de demain qui reproduit l'ordre spatial actuel.

L'ordre colonial s'est exprimé par un territoire fragmenté avec des enclaves modernes, un espace productif organisé selon des axes de drainage (Ouest-Est) et de redistribution (Est-Ouest) reliés par le rail à l'axe littoral qui constitue l'interface privilégiant Tunis, plaque tournante des réseaux de circulations (Belhedi A, 1980) aiguisant la crise dans l'espace périphérique qui s'est déversé sur la Capitale avec la crise des années 1930-1940 précipitant la fin de cet ordre.

L'indépendance a donné lieu à une intégration de l'espace national sous les auspices du centre de décision politico-économique qui a vu son rôle s'affiner au profit de l'axe littoral et l'émergence d'une Tunisie à deux vitesses où le clivage Est-ouest est l'expression majeure de la Tunisie indépendante en dépit des efforts déployés en matière de développement régional et de solidarité nationale. Les grandes tendances actuelles portent les germes de la reconfiguration future de l'espace tunisien.

La mondialisation de l'économie mondiale et l'insertion croissante de la Tunisie avec l'entrée en vigueur depuis janvier 2008 de l'union douanière avec l'Union Européenne est de nature à renforcer les anciennes tendances à savoir la centralisation tunisoise et la littoralisation croissante de la dynamique économique et territoriale. La révolution tunisienne a marqué un coup d'arrêt de nombreux projets sans remettre en cause encore le schéma spatial ou le modèle adopté jusque là.

Le schéma territorial tunisien montre un centre aux dimensions élargies, ville primatale (Belhedi A 1992b, 1999) dont les fonctions s'affinent, surplombant une épine dorsale littorale qui s'allonge jusqu'à la frontière libyenne en s'effilant, avec en arrière des périphéries intégrées et des marges délaissées, objet de simple extraction des ressources (Belhedi A et Lamine R 1979).

1- Tunis et la Tunisie

La place de Tunis n'a pas cessé de se consolider en dépit du processus de l'affinage de son système productif au profit de Nord Est et du Centre Est et la baisse du rythme de sa croissance démographique.

1.1- Tunis : Une place centrale qui s'affine

La primauté de l'échelle nationale et les héritages passés et récents se trouvent derrière la place incontournable de Tunis. Centralisme politique depuis le XVIII^e siècle, l'exiguïté du marché (10 millions d'hab.), l'ordre colonial qui en a fait le principal relais avec la métropole et la construction

nationale qui en fait le symbole et la consécration de la nouvelle nation expliquent ce centralisme excessif même si la place de Tunis a relativement reculé depuis les années 1980 en terme de population et d'activités. De nombreux travaux ont montré la place privilégiée de la Capitale dans le fonctionnement de l'espace national (Belhedi A 1992a, 1992b, Signoles P 1985) ce qui a poussé P Signoles à donner à son travail un titre symbolique (Signoles P 1995). Tunis a bloqué les centres régionaux et a concentré les élites nationales mais aussi régionales (Sfax, Sousse....) durant une longue période. L'investissement industriel à Sfax est en partie l'objet de sfaxiens installés à Tunis (Bennasr A, 1986), une bonne partie de l'industrie tunisoise est désormais installée en dehors de Tunis dans les petits centres du Sahel de Bizerte et du Cap Bon et de Zaghouan...

Tunis concentre les 2/5 de l'emploi, contrôle la quasi totalité du commerce de gros, commande le tiers de l'industrie, 80% des transactions, des crédits et des dépôts et des assurances. Plus de 40% des étudiants, 6 des 13 universités et 40% de la fonction publique s'y localisent encore (Belhedi A 1999a) en dépit de la déconcentration qui s'est opérée au profit du littoral tout au long des années 1960 (Raffinerie de pétrole, céramique et métaux à Bizerte et Arsenal et sidérurgie à Menzel Bourguiba, nouvelle usine de phosphate à Sfax, textile à Ksar Hellal, Monastir, Moknine, montage automobile à Sousse, matériaux de construction à Jemmal, El Hamma, meuble à Monastir) et 1970 (Groupe Chimique de Gabes, Usine de phosphate à Mdhilla...). La déconcentration universitaire des années 1970 a profité aux trois centres de Sfax, Sousse et Monastir. Près de 77% des investissements concernaient le littoral mais la prééminence de Tunis n'est pas entamée pour autant, l'investissement privé y restait concentré : 72% de la valeur ajoutée en fin de période. L'industrie d'exportation, déconnectée du marché tunisien, s'implante sur le littoral en particulier les sahels. Malgré les mesures de déconcentration industrielle (1977, 1981, 1983) Tunis demeure prépondérante en dépit de son recul¹. La réorientation du Complexe chimique de Gabes a relié le pôle à Tunis et à l'étranger en rupture avec Sfax (Hayder A, 1983).

On observe le renforcement du pôle tunisois même si certaines activités comme l'industrie ont tendance depuis un certain nombre d'années à se desserrer au profit de toute la région, voire le Sahel (Dlala H, 1999). Il s'agit d'un véritable affinage des fonctions de la Capitale, le SNAT parlait même d'une métropole internationale, d'une plateforme logistique qui a été prévue. On peut noter la réorganisation des réseaux, notamment de communication, industrie de haute valeur ajoutée, affinage universitaire réservant à Tunis les grandes écoles et instituts², services aux entreprises. Au niveau sportif, la ville s'est dotée en 2001 de la Cité Sportive du 7 Novembre qui a accueilli les jeux méditerranéens. Une maison de Jeunes à El Menzah VI, une Cité de la culture est en cours de construction à l'avenue Med V... L'articulation du pays au système-monde passe inéluctablement par Tunis qui s'équipe et améliore son image.

Tunis a fortement élargi son assise spatiale constituant une véritable aire métropolitaine s'étalant sur des dizaines de km satellisant de nombreuses localités allant jusqu'à plus de 60 km tout autour et des villes comme Grombalia, Slimène, voire Hammamet et Nabeul ne sont plus lisibles qu'à travers Tunis (Tourjmane M 2000). Le SDA (Schéma Directeur d'Aménagement) du Grand Tunis a préconisé le report de la croissance sur la périphérie contrairement au PRA (Plan Régional d'Aménagement) de 1977, sur une aire de 60 km en s'appuyant sur les villes moyennes. La ville a éclaté sur une aire allant de Bizerte à Nabeul passant par Mjez, Fahs et Zaghouan même si le taux de croissance recule (5,2%, 3,2%, 2,76% et 2,3% entre 1966-75, 1975-84, 1984-94 et 1994-2004) avec la baisse de l'exode et de l'émigration (MDE/Belhedi A, 1996, INS 2004). Le site originel est débordé

¹ En 1977 un Fonds de Promotion et de décentralisation industrielle (FOPRODI) est lancé, en 1981 une loi fixe les zones prioritaires (API 1981), renforcée par celle de 1983. Le pays est divisé en zones selon les avantages accordés mais les forces d'inertie est telle qu'une bonne proportion des nouvelles implantations s'installe dans la zone proche de Tunis et secondairement des autres centres de Sousse et Sfax profitant ainsi des aménités et des avantages à la fois.

² Depuis deux ans, les nouvelles créations d'instituts sont réservées aux villes intérieures. D'autres universités ont été créées à Gabes, Gafsa, Jendouba, Monastir, Kairouan en plus de celles de Sfax et Sousse. Tunis n'abrite plus que six universités dont deux Universités spécialisés (l'Université Virtuelle, l'Université Ez-Zitouna) sur un total de 13.

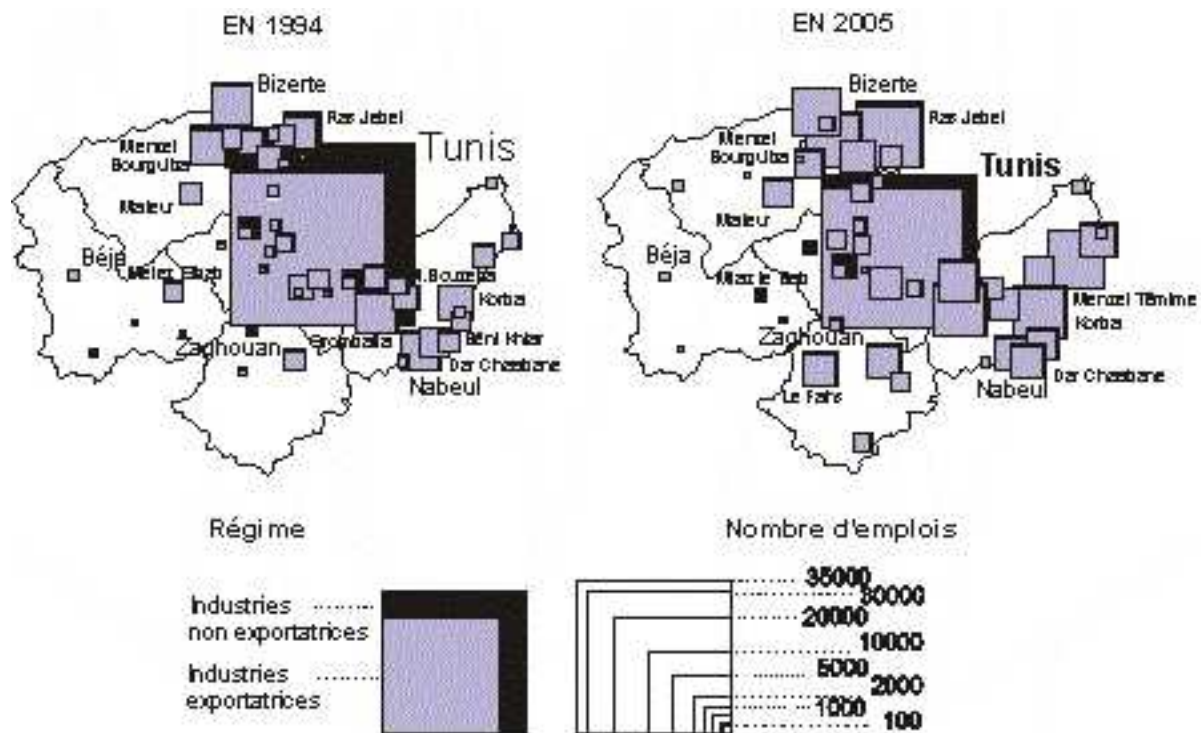
dès le milieu des années 1970. La métropolisation tunisoise a été le fait d'acteurs privés beaucoup plus que d'une programmation publique, suite au progrès des transports, le développement de points d'ancrages périphériques avec un habitat spontané, populaire mais aussi moyen à la suite du renchérissement du foncier donnant lieu à une forte migration pendulaire vers des localités satellisées comme Borg Amri, Mornaguia, Jedeida, Tebourba, Battan, Grombalia, voire Mateur, Mjez, Slimène, Kalaa Andaleus où la création de zones industrielles, l'implantation spontanée ou isolée de certaines entreprises insèrent cet espace dans l'espace productif tunisois. Le rapport avec les centres industriels est étroit : Bizerte, Menzel Bourguiba, Mateur, Ras Jebel. L'espace balnéaire de Rafrat, Kalaat Andaleus au Nord, de Slimène, Korba à Hammamet au Sud contribue à élargir cette aire métropolitaine avec le développement des résidences secondaires des tunisois, l'estivage sur les plages en été donnant lieu à une intense circulation aux heures de pointe bloquant souvent l'entrée dans la ville. La construction du réseau routier place Tunis au nœud de cette circulation à grande vitesse (Autoroute Tunis-Msaken prolongée jusqu'à Sfax³, Tunis Bizerte, Tunis Mjez) a amélioré la relation de Tunis avec ses annexes et ses satellites ce qui va contribuer sans conteste à élargir l'assise de cette aire métropolitaine. La métropolité préconisée par le SNAT de 1977 a été renforcée par les eux projets du Lac Nord et Sud, le développement d'une zone touristique à Gammarth⁴.

L'amélioration du niveau de vie sur le littoral en particulier contribue à consolider la fonction de commandement de Tunis : 4/5 des points bancaires se trouvent sur le littoral (2/3 en 1975) les services publics suivent le même schéma, notamment en matière de santé où Tunis concentre les principaux centres spécialisés (Toumi A, 2001). En 1972, Tunis représentait 57,5% de l'emploi industriel, elle ne renferme que 47% en 1982, 30,2 % en 1993 et 30% en 1995 (Dlala H, 1999). Cette baisse s'est opérée au profit du Nord-Est fuyant les déséconomies externes de Tunis, suite à la politique de déconcentration et la création des zones industrielles par l'AFI et les choix des entreprises portés sur les grands centres proches tout en bénéficiant des bassins d'emploi du Cap Bon, voire des Sahels de Bizerte et Sousse. Le Nord Est représente 49,6% de l'emploi industriel (68,6% en 1972 et 61,2% en 1982, cf. Dlala H, 1999) et le redéploiement industriel a profité aussi au Sahel qui représente 27,2% de l'emploi (contre 14,3% en 1972 et 19,3% en 1982) tandis que Sfax est passé de 8,4 à 12,2% entre 1972 et 1995 (Dlala H 1999). Tunis concentre encore 43,4% de la valeur ajoutée non agricole (DGAT 1997).

Fig. 1 - Répartition par agglomération des industries du textile et de l'habillement dans les gouvernorats du Nord-Est

³ Le prolongement est prévu vers Gabès et à terme jusqu'à la frontière libyenne.

⁴ Tout récemment, la société Sama Dubaï a bénéficié du privilège d'acquérir le foncier de toute la zone au Sud Est de la ville pour y réaliser un projet urbanistique futuriste mais le projet a été bloqué depuis quelques temps.



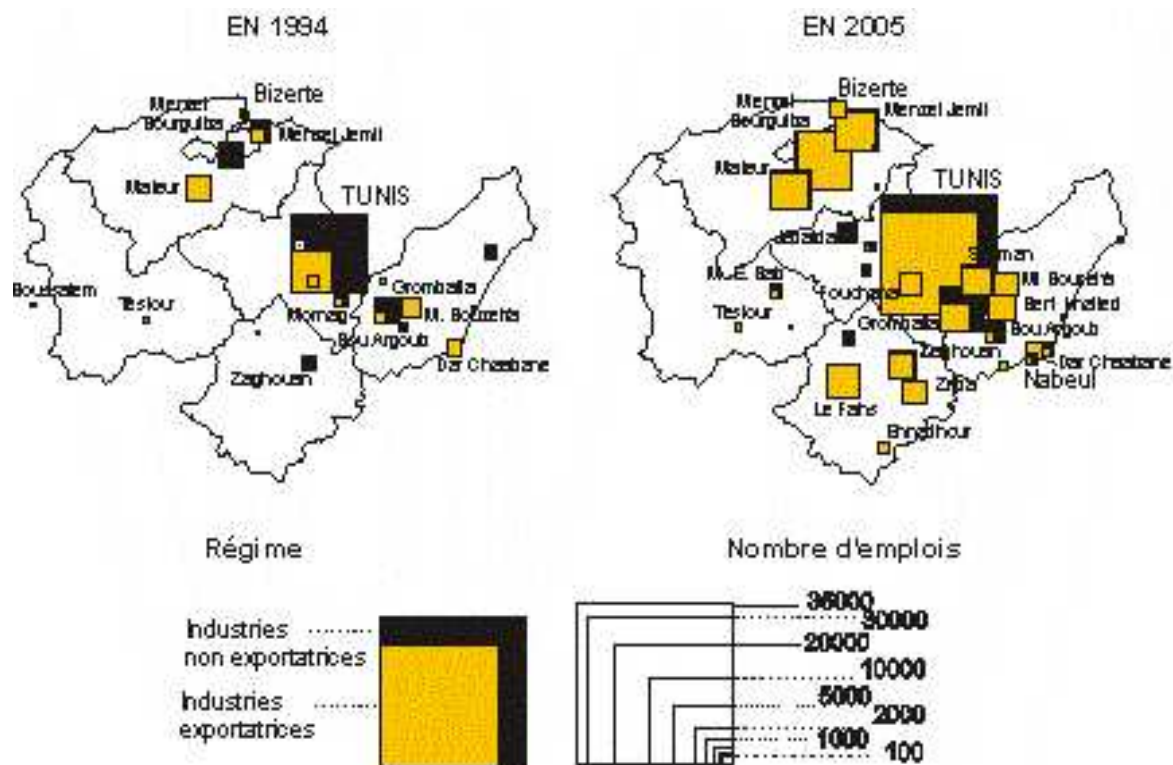
Source : Dlala H – 2007

La connexion de cette aire métropolitaine avec l'aire urbaine de Sousse est en cours, est de nature à intégrer même partiellement le Sahel dans l'aire de Tunis renforçant ainsi l'axe littoral.

1.2- Tunis et le système urbain : macrocéphalie et croissance modérée

Le système urbain est caractérisé par la faiblesse des villes moyennes et l'importance numériques des petites villes. Cette atrophie est en rapport avec le rôle prépondérant de Tunis qui représente l'Etat dans sa force centralisatrice séculaire, renforcée par la mise en place de la nation avec l'indépendance. Cette macrocéphalie qui s'est renforcée depuis l'indépendance s'est accompagnée cependant par une croissance démographique modérée (cf. Belhedi A) et un affinage de la fonction capitale avec une redistribution spatiale au profit des espaces limitrophes du NE et du Sahel (Dlala H, 2007).

Fig. 2- Répartition par agglomération des industries électriques, électroniques et des équipements automobiles au NE



Source : Dlala H – 2007

La seconde ville ne représente que le quart par sa population, elle est encore plus faible sur le plan des activités et fonctionnel. Les différents indicateurs montrent que la primatie du système urbain est sans conteste même si le poids de Tunis a reculé depuis le début des années 1970 suite à la baisse de la migration vers Tunis et dans l'ensemble du pays (MDE-INS/Belhedi, 1996, INS 2004). Tunis a empêché le développement de métropoles régionales si bien que des villes comme Sfax ou Sousse n'ont encore que quelques fonctions incomplètes et sont incapables d'assurer l'encadrement de leur région. Des villes comme Nabeul, Kairouan, Béja ou Bizerte sont de simples centres-relais de la Capitale où le recours à Tunis est fréquent vu sa proximité. Les villes intermédiaires correspondent à un seuil de 20000 hab. et une masse fonctionnelle de 20, elles constituent de véritables relais liés à l'Etat puisque la majorité sont des chefs-lieux de gouvernorat, leur dynamisme démo-fonctionnel est lié la fonction administrative qu'elles assurent. Elles sont peu représentées dans la hiérarchie urbaine et se trouvent souvent à la tête de systèmes régionaux un peu déséquilibrés (Belhedi A 2007). Ces villes intermédiaires se trouvent marquées par le dualité littoral-intérieur tant sur le plan démographique que fonctionnel. Tunis se trouve relié par deux métropoles régionales incomplètes littorales (Sfax, Sousse), des centres régionaux 5gabs, Bizerte), incomplets dont trois sur le littoral (Nabeul, Monastir, Medenine) et six à l'intérieur (Béja, Kef, Jendouba, Kairouan, Gafsa, Kasserine) tandis que les centres sous-régionaux sont tous intérieurs à part Mahdia (Belhedi, 1992b, 2007). Une bonne partie de ces centres intermédiaires se trouvent court-circuités au profit de Tunis ce qui bloque leur évolution vers des rôles régionaux plus étoffés.

Avec la mondialisation, le rôle en baisse de l'Etat, le niveau régional s'est affaibli au profit de l'entreprise transnationale alors que le niveau local émerge et occupe tant la scène politique que économique et spatiale. La ville intermédiaire devient de plus en plus le relais entre le mondial et le local beaucoup plus que celui de l'ordre national et public. La logique nationale remplace la logique régionale au niveau du fonctionnement spatial et les centres s'y définissent en fonction de leur position et de la spécialité. Des indices montrent l'émergence de dynamiques locales de nature à favoriser les facteurs locaux : savoir-faire, économies d'agglomération, flexibilité, rente de terroirs agricoles, initiatives locales, traditions productives donnant lieu à des ancrages territoriaux répondant à la fois à la carence nationale/régionale et palliant l'agression de la mondialisation rampante (Hayder A, 2006).

L'union douanière est de nature à favoriser les centres littoraux et marginaliser les villes et les espaces des périphéries et des marges nationales.

L'urbanisation liée à l'Etat explique à la fois la force de Tunis et la faiblesse des villes intermédiaires, des centres qui assurent l'intermédiation qui se trouvent confinés à un rôle d'encadrement, de gestion et de relais de la Capitale. Cette faiblesse exprime la négation de la région et le modèle national de la croissance par les extrêmes (Belhedi A, 1992a) se trouve parfois reproduit au niveau régional (Siliana, cf. Fezai S 1994, Kairouan...). Cette urbanisation par les extrêmes défavorise le niveau intermédiaire qui se trouve au centre d'une véritable recomposition régionale, elle favorise en outre la frange littorale qui cristallise la dynamique spatiale.

2- La littoralisation renforcée

Un des traits majeurs de la Tunisie indépendante est la littoralisation croissante de la dynamique spatiale notamment sur la façade orientale, dont les deux ailes Sud et Nord, demeurent cependant limitées tandis que la façade septentrionale reste marginale à part la station touristique de Tabarka et son aéroport dont l'activité reste trop limitée.

2.1- L'interface littorale

La Tunisie littorale est une frange constituée de plaines ouvertes aux influences maritimes mais aussi aux conquérants et à l'acculturation depuis les temps les plus reculés. C'est aussi la Tunisie des villes et des campagnes qui leur sont liées à économie tournée vers l'extérieur et activité diversifiée au système capitaliste (Signoles P, 1995, Belhedi A 1992, Lamine R 1995). Cette Tunisie orientale est définie par R Lamine comme l'ensemble des gouvernorats attenants à la mer (Lamine R 1995) mais celui de Zaghuan est de plus en plus intégré à l'aire métropolitaine de Tunis.

L'axe littoral émerge avec le développement de la vie de circulation et la consolidation de l'axe relationnel littoral (DAT 1973, Miossec J-M et Signoles P 1976, MEH 1977, 1987, Lamine R 1995, Belhedi A et Lamine R 1979, Belhedi 1992) qui assure 70% de la circulation en 1987 contre 67,3% en 1977 (Lamine R 1995), la naissance de nouveaux flux, la déconcentration de l'appareil de production, le maillage administratif, la diffusion de l'industrialisation et la consolidation des infrastructures ; parallèlement à la libéralisation croissante, la multiplication des centres de production et de consommation à la fois et à l'extraversion de l'économie, soit avec les années 1970. De nombreuses études ont relaté cette structure émergente (Signoles P, 2006) dont on ne saurait reprendre ici (Belhedi A 1992, Hayder A 1986, Lamine R 2001, Mzabi H 1988, Sethom N 1987, Signoles P 1985...). L'autoroute Tunis-Msaken (en cours de prolongement vers Sfax), puis Tunis-Bizerte vient renforcer cet axe symbolique de la Tunisie indépendante. Hormis la bande qui va de Nabeul à Mahdia, en passe de devenir un véritable continuum, Sfax se tourne plutôt vers son arrière-pays ouest, Gabes et Jerba-Zarzis se comportent comme des enclaves tandis qu'au Nord un hiatus sépare Tunis du couple Bizerte-Menzel Bourguiba. Des hiatus demeurent entre Mahdia et Sfax, Sfax et Gabes, Nabeul-Hammamet et le Sahel central, Gabes et Jerba-Zarzis.

Toutefois, deux zones franches sont venues renforcer les ailes faibles (Belhedi A 1992b) à Bizerte et Zarzis, une station touristique (Yasmine Hammamet) et de nouvelles stations prévues, un aéroport international en cours de construction vont combler ces vides de l'axe littoral.

Avec les années 1970, l'extraversion est devenue une donnée structurelle, portée par l'industrie exportatrice, le tourisme, l'émigration extérieure et l'exportation des ressources (phosphates raffiné surtout au littoral : Sfax, Skhira, Gabes, dattes Degla, agrumes, vins, huile d'olive). L'industrie d'exportation s'implante sur le littoral aux alentours des grands centres et 90% de ce parc industriel s'est localisé sur le littoral. Les nouvelles créations (complexe chimique de Gabes, Skhira, Zones franches de Bizerte et Zarzis) sont venues renforcer cet axe littoral qui produit les ¾ de la valeur ajoutée industrielle. Le tourisme assure le tiers des recettes de l'Etat (26% en 1991) et la moitié du déficit commercial (Miossec J-M 2001). Le tourisme reste balnéaire (92% des capacités et de l'emploi) et de masse avec 197000 lits, 30 millions de nuitées et 79000 emplois directs et constitue un facteur majeur de littoralisation, l'investissement cumulé a dépassé 5600 millions D.

La littoralisation concerne la façade orientale et prend la forme d'une urbanisation qui prend de plus en plus la forme de conurbations et d'aires métropolitaines en passe de donner lieu à un continuum touristico-urbain entre Nabeul et Mahdia avec inscription croissante dans l'aire métropolitaine de Tunis de la zone Nabeul-Hammamet, articulation des deux ensembles du Cap Bon et du Sahel avec le renforcement de l'espace tampon par les nouveaux projets ou à l'étude (Station touristique de Yasmine Hammamet, Aéroport d'Enfidha, Projets des stations touristiques de Selloum et Hergla), articulée sur l'Autoroute littorale A1 de Tunis à Msaken, prolongée depuis peu jusqu'à Bizerte et en cours vers Sfax.

Il s'agit de vieux foyers de communautés rurales et d'un semi urbain et de communautés maritimes denses où la vie de relation est intense et la transition citadine est avancée. En effet, depuis la seconde moitié du XVIII, Cap Bon et Sahel représentaient les régions les plus riches et les plus peuplées du pays, la vie urbaine a été continue depuis que les comptoirs puniques sont devenus des villes avec des périodes d'essor et de repli qui se sont succédées (Signoles P, 2006). La zone a connu une importante crise dès la seconde moitié du XX^e siècle, avant même l'installation du Protectorat ratant ainsi la transition industrielle, urbaine et citadine (Lamine R 2001). Cette crise a été avivée par l'ordre colonial qui a marginalisé la région ce qui va donner lieu à un mouvement revendicatif intense sous la pression où la lutte d'indépendance va puiser ses principaux leaders notamment au Sahel.

Avec l'indépendance, tourisme balnéaire, industrialisation et transition citadine vont transformer totalement cet espace en une génération entre le milieu des années 1960 et celui des années 1990. L'agriculture, intensifiée et modernisée, irriguée et devenue plus commerciale n'a pas résisté longtemps et est devenue marginale quant à la production et l'emploi. L'artisanat ne compte plus et la pêche se limite à quelques milliers de familles notamment à Mahdia et Chebba donnant lieu même à une importante migration incontrôlée de pêcheurs vers l'Italie (Belhedi A, 1996) tandis que le commerce soukier recule donnant lieu à un dynamisme triple : industrie, tourisme et BTP.

Nabeul-Hammamet (40000 lits en 2003), Sousse-Dkhila (21500) et Skanes-Monastir (23500 lits en 2003) constituent de véritables lidos touristiques (Signoles p, 2006) avec poussée vers Mahdia (8000 lits en 2003) au Sud et Kélibia au Nord. La zone concentre plus de 63% de la capacité touristique du pays avec la première station de la Rive sud de la Méditerranée de Yasmine Hammamet et le Sahel se présente comme la première région touristique du pays avant même Jerba-Zarzis. Un tourisme de masse, initié par l'Etat au début des années 1960, relayé ensuite par le privé et les Tours Opérateurs étrangers, le tourisme tunisien offre un standing supérieur à la moyenne méditerranéenne (Miossec J.M 1996) avec un espace balnéaire touristico-urbanistique linéaire à faible densité (hôtels parallèles à la plage en barres) donnant lieu à un gâchis foncier, un accaparement du front de mer et un coût élevé des infrastructures (Miossec J.M 1996) en continuité avec la ville (lieu de visite, commerces et services, artisanat). La seconde génération s'est exprimée à travers la station intégrée de 13500 lits sur 4500 ha (Kantaoui) dès 1979 autour de la Marina (port jardin de la Méditerranée) avec l'entrée en action du capital privé étranger et arabe, un aménagement urbanistique global intégrant l'environnement et le paysage et une société d'étude et de développement de Sousse Nord. Le succès des Maisons de la Mer (Diar el Bahr) va améliorer l'image et donner lieu à de nouveaux projets sous forme de stations entre Hammamet et Mahdia.

La diffusion de l'industrie avec les années 1970 à la faveur de l'ouverture du pays et du développement du tissu industriel national et off shore, notamment dans le textile va en faire du Sahel en particulier un véritable atelier où les établissements sont très disséminés dans le semi urbain des petites villes où la main d'œuvre féminine en constitue la base de cette transformation. Le Sahel constitue la seconde région industrielle du pays s'appuyant sur l'exportation et la main d'œuvre féminine et un bassin d'emploi autour d'un réseau de bourgades et de petits centres urbains donnant lieu à un tissu dense et dispersé avec la mise en place de véritables réseaux de ramassage et de recrutement allant vers le Centre Ouest, voire le Sud⁵. Cette industrialisation s'est opérée aussi à travers l'initiative des promoteurs locaux mais aussi tunisois privilégiant la sous-traitance qui a poussé certains à parler de véritables SPL.

⁵ Cf. Le travail en cours de Narjes Amara dans le cadre d'un master, travail non encore soutenu.

Le rôle de l'Etat est manifeste dans le renforcement des équipements publics et des activités tertiaires et le maillage administratif serré⁶. Deux centres ont été propulsés au rang de chefs-lieux de gouvernorat (Mahdia, Monastir), Monastir fait figure même de ville d'Etat. L'industrie (Sousse, Moknine, Ksar Helal, Jemmal...) et le tourisme ont fini par constituer la base de nombreux centres (Nabeul, Hammamet, Hammamet Sousse, Monastir, Mahdia) tandis que les centres régionaux sahéliens en particulier concentrent les fonctions de commandement et c'est Sousse qui en a profité le plus.

L'agriculture en dépit des processus de modernisation et d'intensification, a vu sa place reculer au dessous de 15% des actifs (Signoles P 2006) et ne subsiste que sous forme de lambeaux en périphérie. L'irrigation et les cultures sous serre se sont développées avec les années 1970 mais les sécheresses et la pression sur l'eau ont fait perdre 40% des superficies. Cela n'empêche pas que l'agriculture reste dynamique et un véritable bassin laitier s'est constitué au Sahel donnant lieu à des centrales laitières.

La bande littorale est le lieu de transition urbaine et citadine inégalement implantée (Lamine R 2001) avec la généralisation du salariat notamment féminin, l'émergence de notabilités liés au tourisme et à l'industrie en provenance de la terre et du commerce, le développement des mobilités autour de Sousse mais aussi de Tunis pour le Cap Bon et Bizerte transformant certains centres en cités dortoirs.

Ces transformations ont donné lieu à une satellisation des bourgades par les grandes villes, la coalescence de centres limitrophes et un véritable continuum urbain où la vie de relation est intense. P Signoles (2006) parle de conurbations pour Nabeul-Hammamet avec plus de 120000 hab., un bassin d'emploi de 200000 et une aire étalée sur plus de 25 km, basée sur le tourisme (7000 lits à Nabeul et 40000 à Hammamet). L'aire urbaine de Sousse et ses satellites avec ses 350000 hab intégrées par la mobilité, l'industrie et le tourisme. La conurbation de Monastir (60000 hab. 22000 lits) dispose de petits centres dynamiques (Khnis, Sahline, Skanés) et est en jonction avec l'aire de Sousse à tel point qu'on a pensé à un moment à établir un PDU pour l'aire métropolitaine de Sousse-Monastir qu'on a délaissé par la suite sous l'effet de l'opposition des locaux des deux cités. Moknine Ksar Helal constitue un bi-pôle dynamique englobant Lanta, Saada, Boujaron, Teboulba et Bekalta (Naïja H 1999). Enfin, Mahdia a vu développer au début des années 1990 le tourisme qu'elle a jusque-là refusé, intègre Hiboun et Réjiche.

Les grands projets touristiques assurent le remplissage des vides laissés et prolongent la bande sur les ailes nord et sud. La réussite de la station Kantaoui a poussé les responsables à répliquer par la station de Yasmine Hammamet lancée en 1990 et fonctionnelle depuis 2000 sans être achevée⁷ mais aussi par de nouveaux projets de Selloum I (15000 lits) et II (20000 lits), Hergla (30000 lits). La capacité prévue est de 40000 résidents et 14000 emplois dont plus de la moitié est réalisée (Médina, Bowling, un golf, une marina, une patinoire, un parc de loisir (Carthage Land) accusant un certain retard et se trouve en chantier permanent... Les autres stations prévues suivent le modèle de Yasmine Hammamet alignent sur une bande linéaire (4 km à Hammamet) hôtels et résidences, port de plaisance, marina, golf, parc à thème, parc animalier tout en étant déconnectée de la ville?

Le vide entre le Cap Bon et le Sahel central est désormais comblé par ces projets touristiques qui correspondent en fait à un volume de 90000 lits, 40000 emplois et 200000 hab. une aire urbaine de 2500 ha ce qui impose de les intégrer dans l'aménagement régional, voire national. Un aéroport international est prévu à Enfidha-Bou Ficha desservant Tunis, le Cap Bon et le Sahel avec un trafic de 4 millions à court terme, 10 vers 2020 et 30 en 2035-2040 et une plateforme logistique prévue⁸.

⁶ La densité du semi urbain fait que le maillage communal est dense et le gouvernorat de Monastir s'est vu communalisé en 1985.

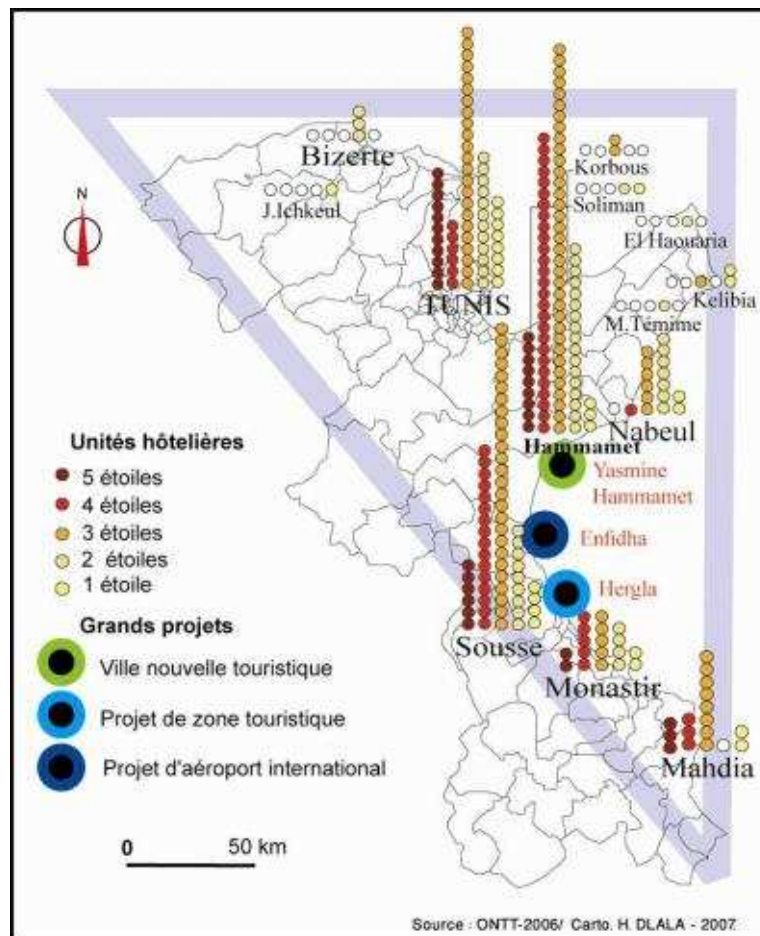
⁷ Elle a nécessité un investissement de 1 milliard de Dinars

⁸ En 2007, la société turque qui a obtenu le contrat a commencé l'exploitation de l'aéroport de Skanes-Monastir. Certains conflits liés à l'acquisition du foncier ont commencé à resurgir à Hergla (El Maoukef, février 2008).

D'autres projets touristiques à l'étude contribuent à consolider les ailes de cette bande littorale : Kélibia, Menzel Temin (Osman S, 2007), Ghardaïa au Sud, entre Bekalta et Mahdia.

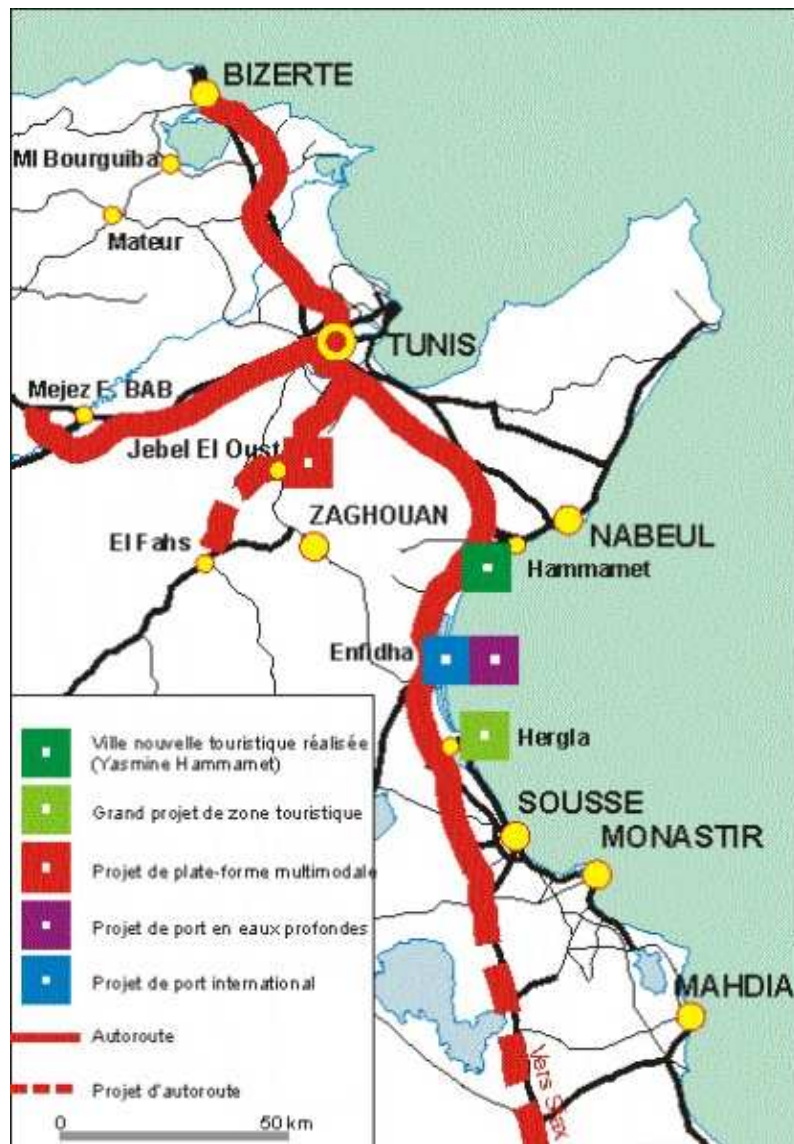
L'axe littoral est aussi logistique : principale voie ferrée, RN1, Autoroute de Bizerte Msaken et va être prolongée vers Sfax et par la suite vers la frontière libyenne, Six ports dont deux récents (Gabes, Zarzis) et un rénové pour constituer le seul port conteneur (Rades), Six aéroports (Tunis-Carthage, Skanes-Monastir, Gabes, Jerba-Mellita), le cinquième (Sfax) vient d'être à l'œuvre, et le sixième encore plus grand en chantier. Le SNAT de 1997 a prévu deux plateformes logistiques, près de Tunis et à Enfidha. Il assure entre 80 et 90% des trafics. L'axe renferme à ses extrémités (Bizerte et Gabes) aussi les deux raffineries du pays, les centrales thermiques. Sur cet axe littoral, on a 25% du territoire, 62% de la population, 85% des urbains, 2/3 de la valeur ajoutée agricole.

Fig. 3 - Répartition des unités hôtelières dans les régions du Nord-Est et du Sahel de Sousse



Source : Dlala H – 2007

Fig. 4 - Localisation des grands projets d'infrastructure et d'équipement



Source : Dlala H – 2007

Tous les indicateurs montrent le renforcement de l'axe littoral où le Sahel devient de plus en plus central dans cette dynamique, Sousse va en profiter de ce mouvement (cf. infra). Le commerce transfrontalier, les remises de l'émigration contribuent aussi à prolonger cette dynamique même amoindrie vers le Sud (Mednine, Tataouine, Ben Guerdène). La connexion attendue de l'aire métropolitaine de Tunis et l'aire urbaine de Sousse est de nature à placer Sousse au centre de cette dynamique moyennant le renforcement de son potentiel économique, décisionnel et infrastructurel mais poserait le problème de Sfax qui tend à devenir plus périphérique et la place du Sud (Signoles P, 2006).

2.2- Le littoral Nord : une façade peu attrayante

On oublie très souvent en Tunisie qu'on a une façade littorale septentrionale qui va de Bizerte à la frontière algérienne. Il est vrai que les données naturelles n'ont pas favorisé un développement du peuplement du fait de la présence de très petites plaines, cloisonnées. L'histoire, non plus, n'a pas été favorable au développement d'une économie diversifiée et dynamique. L'activité balnéaire, n'a connu que très récemment un développement modeste à travers la découverte des plages et le lancement de la station de Tabarka.

Ce n'est qu'au début des années 1980, qu'on lança la station touristique de Tabarka avec l'implantation d'un aéroport dont le trafic reste limité et l'activité touristique modeste suite au

problème de l'accès et de sa situation excentrique. Cette situation fait qu'on classe souvent les gouvernorats attenants à la mer (Bèja, Jendouba) comme des espaces carrément intérieurs, tellement la problématique est identique et la mer n'a pas été un facteur de différenciation à part les activités extractives du corail.

2.3- La Tunisie intérieure : le verso

Le reste de l'espace constitue l'autre Tunisie, la Tunisie des périphéries qui reste peu développée à part quelques enclaves limitées, le niveau de vie y est réduit, les villes sont plutôt liées à la fonction administrative où la bourgeoisie locale est réduite, P Signoles parle de villes d'Etat. L'emploi industriel dans la Tunisie intérieure et du Sud est passé de 4,9% en 1972 à 16,7% seulement en dépit des efforts faits à Gabes, Gafsa ou Zarzis (Dlala H, 1999)? Cet espace périphérique est loin d'être homogène, opposant des espaces du Nord-Ouest ouverts sur le marché à travers Tunis, les enclaves du Centre (Sidi Bouzid liée à l'agriculture irriguée) et du Sud liés à certaines activités modernes mais en difficulté : migration, commerce transfrontalier, phosphate, tourisme : bassin minier de Gafsa, Gabes, Jerba, Zarzis, Tozeur, Ben Guerdène (Mbarek W, 2007)... Comme le pensait J-M Miossec (1995), cette Tunisie fait figure d'un « espace mosaïque » avec des îlots de modernisation (périmètres irrigués) dont les effets sont restés limités, les districts miniers sont en crise⁹, quelques centres sont connectés à l'extérieur (dattes du Jerid et Nefzaoua, tourisme de Tozeur, Nefta, Tabarka, Douz, l'émigration extérieure...). L'Etat avec son désengagement depuis les années 1990 a limité ses interventions posant le problème des villes de l'Etat en l'absence de véritables bourgeoisies locales, de ressources notables. Le Schéma national d'aménagement de 1985 qui a préconisé la création de capitales régionales n'a pas eu de suite, celui de 1997 a même avancé l'idée d'une Tunisie utile (littorale) et une Tunisie intérieure qui relèverait plutôt de l'action sociale avec une ligne de compensation? (DGAT, 1997). Jendouba s'affirme désormais comme pôle universitaire du Nord-Ouest au dépens de Beja et Kef, grâce à la combinaison de l'action de l'Etat (création de l'Université), services privés, industrie et périmètres irrigués...¹⁰ Dans cette Tunisie intérieure, l'approche de l'Etat est plutôt sociale visant à alléger les tensions que d'en faire un projet. L'analyse de la diffusion des innovations reconduit et renforce ce schéma dichotomique.

3- La diffusion des innovations et la configuration de l'espace : Le schéma spatial

Le rayonnement spatial des villes se manifeste à travers la diffusion des innovations, des activités modernes et rares et du réseau des sociétés à établissements multiples dont la diffusion et ses modèles nous éclaire sur la dynamique spatiale récente en Tunisie, les déclassements inéluctables de certains centres au profit d'autres et la configuration spatiale de demain. L'analyse des processus de diffusion entre 1997 et 2004 montre que la diffusion spatiale suit un schéma hiérarchique au niveau national tandis qu'au niveau régional, c'est la proximité qui joue le plus. Sur un autre plan, la ville de Sousse paraît renforcer sa place par rapport à la seconde ville de Sfax dont la place semble reculer relativement alors que le littoral dans son ensemble s'en sort toujours privilégié (Belhedi A, 2007).

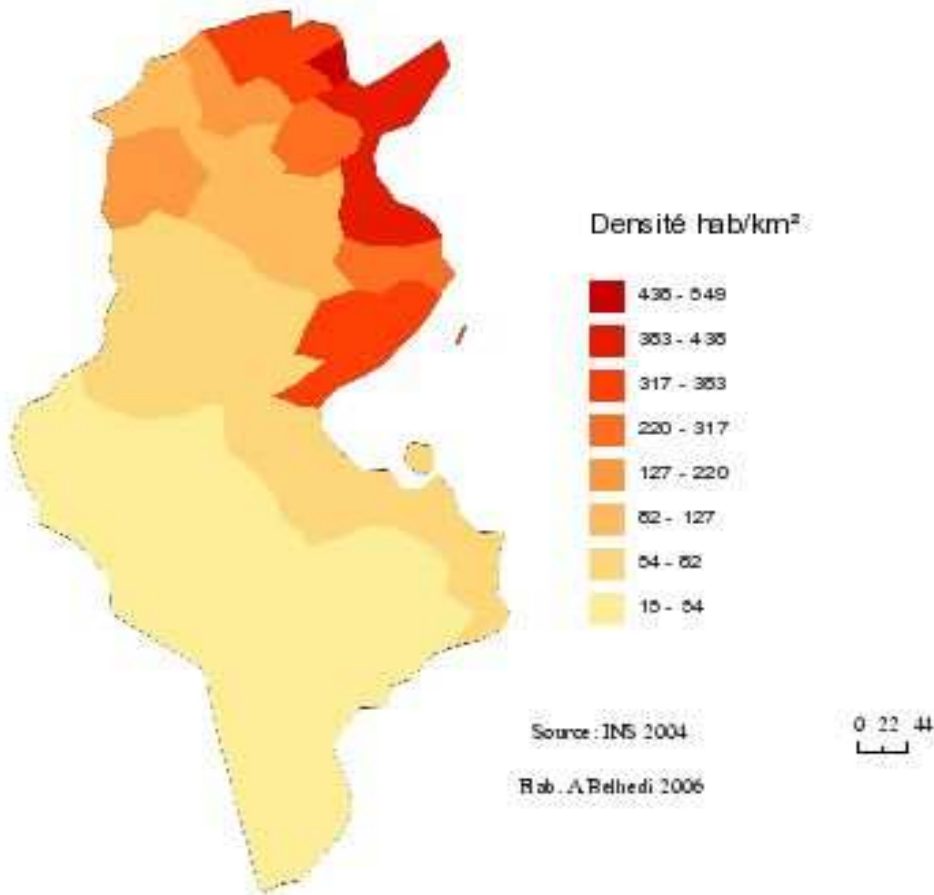
Cette dynamique spatiale exprime l'ajustement spatial pour répondre aux besoins sans cesse revisités de la société et de l'économie, répond aux sollicitations des acteurs sociaux en présence. Elle peut être exprimée par de nombreux indicateurs et approches (Belhedi A. 1992a, 1996b, 2004, 2005). La diffusion spatiale des activités *modernes* (NTIC), *rares* (Haute Couture, Mode, Bureaux de Conseil et Matériel Médical...) et/ou *nouvelles* (activités implantées récemment dans certains espaces comme les Conseils d'Etude et d'Emploi à l'étranger...) est plutôt spatialement sélective et différenciée au

⁹ Un mouvement revendicatif populaire s'est déclenché en janvier 2008 dans les centres miniers à l'occasion de l'annonce des résultats d'un concours de recrutement organisé par la Compagnie des Phosphates de Gafsa qui constitue le principal employeur de la région face au chômage des milliers de diplômés du supérieur (des campements sous les tentes, une grève de la faim) reprochant l'absence de transparence et le clientélisme... (Cf. les journaux : El-Mawquef, Moutinoune, Attariq El-Jadid).

¹⁰ Dans les années 1985, Béja et Kef étaient mieux placés que Jendouba et le choix de la métropole hésitait entre les deux. Cf. DAT- le SNAT de 1985, Cogedrat 1986 : Plan régional de développement du NO. Les réalisations sur le terrain ont tranché en faveur de Jendouba : Université, CHU...

profit des centres les plus dynamiques du pays. D'autre part, les entreprises à représentations (agences, établissements, filiales et revendeurs) constituent un moyen d'encadrement spatial à travers *la mise en réseau des lieux* permettant aux villes qui abritent les sièges sociaux d'être à la tête de véritables réseaux¹¹ puisqu'une entreprise à représentations correspond en moyenne à 3.6 établissements¹² ce qui permet au centre qui l'abrite de rayonner sur plus de trois lieux commandés.

Fig. 5 - Densité de la population par gouvernorat en 2004



Source : INS 2004, Traitement personnel, méthode de Jenks

3.1- Du clivage Nord-Sud au clivage Est-Ouest

Au clivage hérité Nord-Sud, imputé plutôt au couple nature-histoire (peuplement, colonisation), s'est substitué en l'espace d'un demi siècle un nouveau clivage Est-Ouest plus marqué, symbolique de la Tunisie indépendante (Belhedi A. 1992a, 1999, 2005). Le clivage Nord-Sud est naturel façonné par la distribution des ressources pédo-hydro-édaphiques selon les trois régions naturelles (Tell, Steppes et le Sud aride) tandis que l'ancienneté du peuplement explique l'opposition

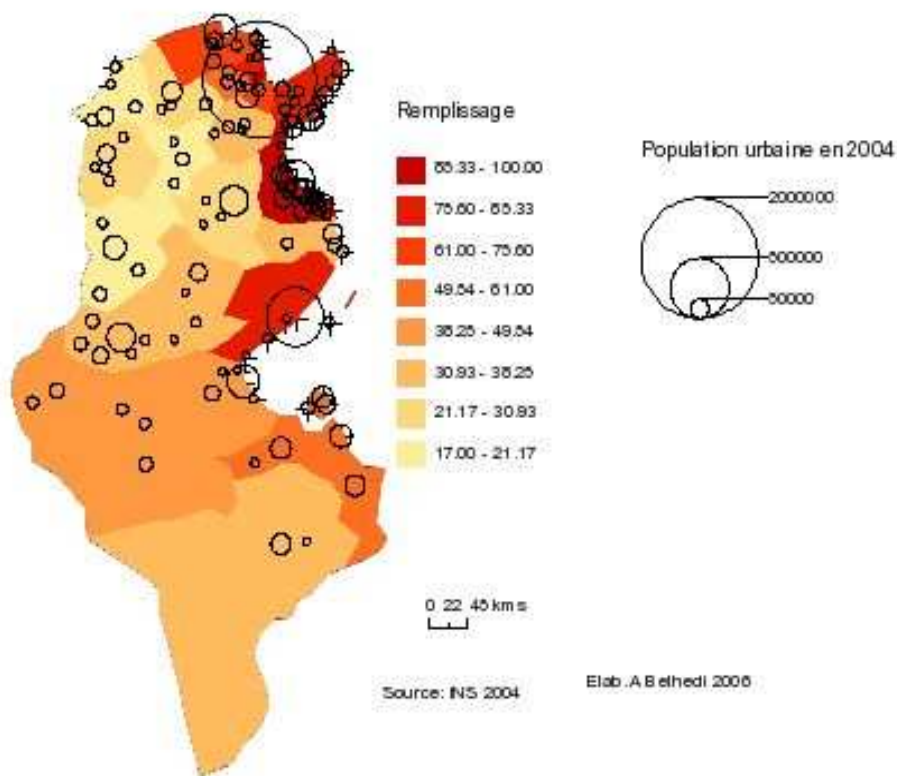
¹¹ Analyse faite sur la base des données relatives à l'implantation des entreprises à représentations, des activités nouvellement implantées et des activités rares et relevant du High tech. A travers le dépouillement systématique de la Presse, des Pages Jaunes et des annuaires (économique, téléphonique). L'analyse des données du Patronat¹¹, montre que la représentativité de notre base de données est de près de 60%. L'Annuaire Tunisien des Entreprises TIC (publié à l'occasion du SMSI 2 de Tunis en novembre 2005) a mentionné la présence de 625 entreprises dans le domaine des TIC dont 325 dans les services et l'ingénierie informatique avec un emploi de 6124 personnes. Il dresse la liste de 360 entreprises ce qui nous donne un taux de représentativité de 57,6% du secteur si on se base sur le chiffre avancé par l'Annuaire (MTC, 2005, op. cité).

¹² Siège social, agences, établissements, SAV ou show-room, voire les revendeurs permettent dans les détails de nuancer cet encadrement spatial...

secondaire est-ouest¹³. La carte des densités de la population, qui n'a pas beaucoup changé depuis les années 1950 reflète clairement cette double gradation Nord-Sud et Est-Ouest du peuplement (carte 5).

L'évolution de la Tunisie indépendante a été marquée par un double clivage spatial : le développement du littoral et le renforcement de la Capitale Tunis (Belhedi A 1992a) que ce soit sur le plan agricole, industriel ou celui des services et des infrastructures (tourisme, ports et aéroports...). Le taux d'urbanisation peut constituer un bon indicateur synthétique du niveau de développement socio-économique atteint par un espace donné en dépit de toutes les réserves qu'on peut formuler à son égard, il montre clairement l'opposition est-ouest¹⁴ avec une situation intermédiaire du Sud où l'habitat groupé et le semis urbain sont importants. La distribution des villes montre clairement la concentration des villes sur le littoral oriental, notamment au Nord (autour de Tunis) et au Centre (autour de Sousse) tandis que la seconde ville Sfax reste un peu isolée (carte 6).

Fig. 6 – Taux d'urbanisation et villes de plus de 8000 hab en 2004



3.2- Des activités modernes, anomaes et de haute technologie

Les activités retenues répondent à un triple processus : la diffusion des innovations, l'amélioration du niveau de vie de la population et la satisfaction de nouveaux besoins sociaux.

L'espace des sièges sociaux et des représentations est très concentré au profit de la capitale Tunis et les premières villes du pays puisque les trois premières villes (Tunis, Sfax et Sousse)

¹³ L'opposition est-ouest existait mais était moins marquée et avait une origine plutôt historique liée à l'ancienneté du peuplement sur le littoral, notamment oriental. La colonisation française, qui a touché le Nord en particulier là où il y a les terres les plus fertiles, a renforcé ce gradient Nord-Sud.

¹⁴ De nombreux indicateurs expriment en fait ce clivage notamment en matière de dépense, de niveau de développement, des équipements socio-collectifs, de l'équipement des ménages et des logements (cf. Belhedi A 1999a & b, 1998...). Le taux d'urbanisation représente un bon indice de synthèse en dépit des lacunes qu'on peut lui reprocher au niveau du contenu et de la nature plutôt politico-administrative du statut urbain en Tunisie (cf. Signoles P 1985, Belhedi A 1992a).

concentrent la totalité des sièges sociaux¹⁵, la capitale Tunis en accapare 87% laissant peu de chose aux deux autres villes (Sousse et Sfax). La concentration est claire au niveau des activités modernes, de pointe, de haute technologie ou rares contrairement aux activités banales qui ont connu une certaine déconcentration depuis le début des années 1970. Les établissements commandés par les sièges sociaux de la Capitale se concentrent sur la façade littorale, plus particulièrement à Sfax et Sousse.

Sousse apparaît même légèrement plus attrayante que Sfax (7% contre 6,1%) dont la place semble reculer par rapport à la situation des années 1970 et 1980 (DAT 1973, Belhedi A 1992a) suite probablement à une dynamique plus soutenue de Sousse en matière de sièges sociaux. La ville de Sousse semble attirer plus d'entreprises à représentations que Sfax, même si la différence reste fort négligeable en nombre. Cette légère avance de Sousse est relativement nouvelle comparativement à l'évolution observée jusque là des deux villes et exprimée par de nombreux indicateurs étudiés par différentes sources (Belhedi A, 1992, DAT 1973, COGEDRAT 1985, DGAT 1996).

Elle exprimerait probablement un peu le blocage de la ville de Sfax et/ou la relance toute relative certes de la troisième ville (Sousse). On pourrait voir dans cette légère avance le début d'un processus de remodelage même limité du système urbain tunisien où Sousse semble gagner un peu plus de terrain comparativement à Sfax. Cette situation se retrouve confirmée par la création d'établissements universitaires privés et d'un CHU¹⁶, l'installation d'une radio privée en 2006¹⁷.

Les centres touristiques (Hammamet, Sousse, Jerba) montrent aussi une attractivité relativement élevée comparativement à leur taille ou leur position dans la hiérarchie urbaine nationale, le développement touristique de Sousse, n'est pas étranger probablement à cette relative attractivité de la ville comparativement à Sfax.

L'espace d'implantation des représentations montre, à son tour, une forte concentration de l'espace commandé puisque 77% se localisent dans les 3 premières villes : 45% des 415 établissements commandés¹⁸ se concentrent à Tunis, 19% à Sfax et 13% à Sousse. Des villes comme Bizerte ou Nabeul n'attirent que 14 et Nabeul ou 13 établissements (cf. Belhedi 2007, tab. 2).

La distribution des sièges sociaux et des établissements reflète le système urbain tunisien caractérisé par une très grande primatie et la faiblesse des villes intermédiaires (Belhedi A. 1992, 2004, 2007). L'analyse des vingt premiers centres¹⁹, montre une forte et significative corrélation entre que le nombre d'établissements et la taille de la ville ($r = 0.96$ et $r^2 = 93.2\%$, cf. Belhedi A, 2007, tab 3)²⁰.

¹⁵ 115 entreprises en 2002 et 135 en 2004 cf. Belhedi A, 2007 op. cité

¹⁶ Les établissements universitaires privés qui sont habilités depuis 2004, reçoivent les étudiants bacheliers selon un système d'orientation qui ne concernait jusque là que l'université publique. Dans le guide de l'orientation universitaire 2004, on relève 13 établissements et 11000 étudiants à Tunis, 2 et 1165 à Sousse, 2 et 825 à Sfax (MESRS, 2004). En matière de Santé aussi, la place de Sousse a été renforcée avec l'implantation d'un nouveau Centre Hospitalo-Universitaire (CHU) rattrapant ainsi la ville de Sfax.

¹⁷ A côté de la Radio Mosaique qui diffuse essentiellement sur la région de Tunis et un peu le Cap Bon, la seconde radio privée est créée à Sousse (Jawhra)

¹⁸ - Ils sont 465 au début de l'année 2005

¹⁹ La plupart sont des chefs-lieux de gouvernorat, des centres touristiques (Hammamet, Jerba, Monastir, Zarzis) ou des centres industriels et actifs (Zarzis, MI Bourguiba, Moknine, Msaken),

²⁰ - La relation est la suivante : $E = 0,094.P + 0,38$ (E : Le nombre d'établissements, P : la population en milliers d'habitants). Des villes comme Gabes, Kairouan, Gafsa, Mednine, Zarzis, MI Bourguiba apparaissent sous représentées par rapport à leur population tandis que Bizerte, Nabeul, Hammamet et Monastir, des centres touristiques et proches de Tunis ou de Sousse, ont un nombre élevé comparativement à leur taille. La faiblesse de Moknine, MI Bourguiba et Zarzis trouverait probablement son explication dans la proximité de centres plus importants représentés par Monastir ou Sousse, Jerba et Bizerte.

Fig. 7 - Etablissements commandés par Tunis

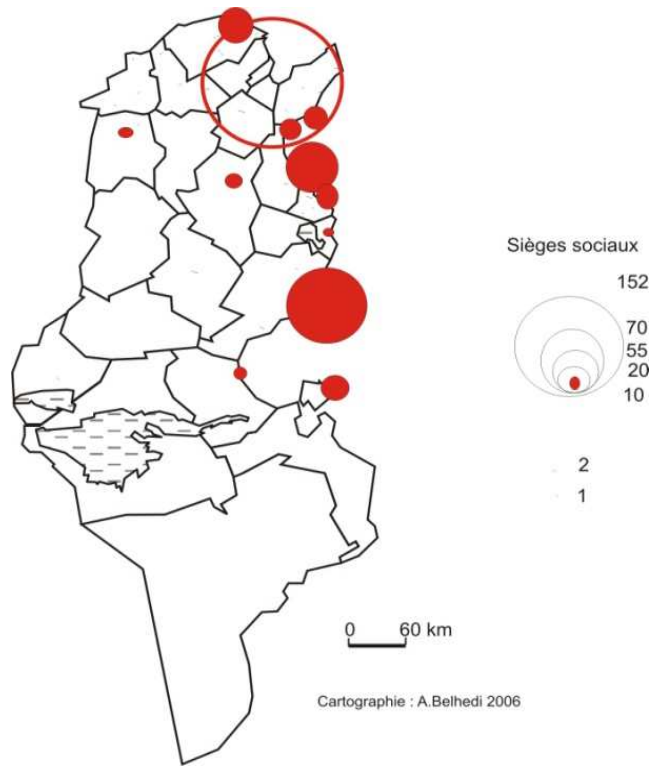
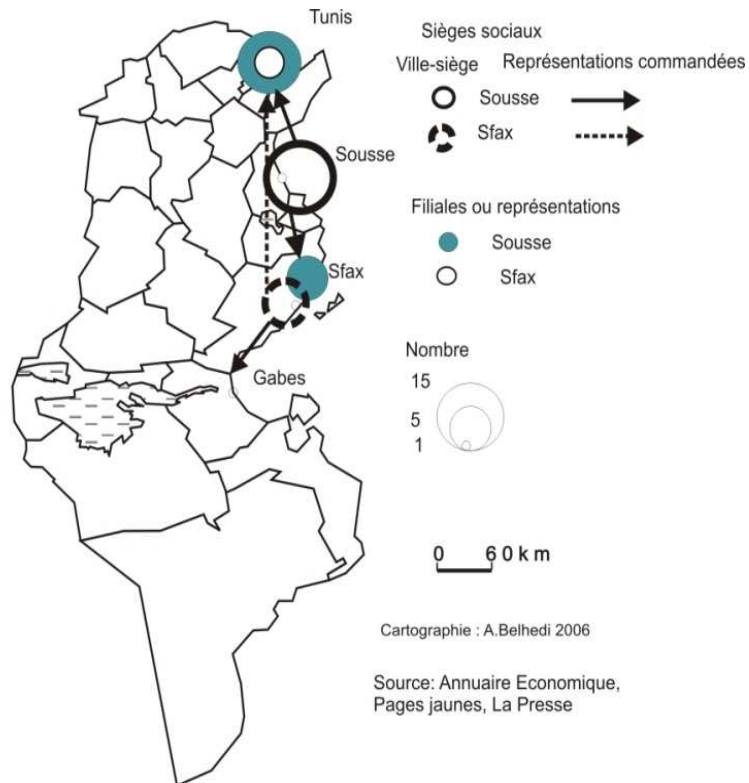


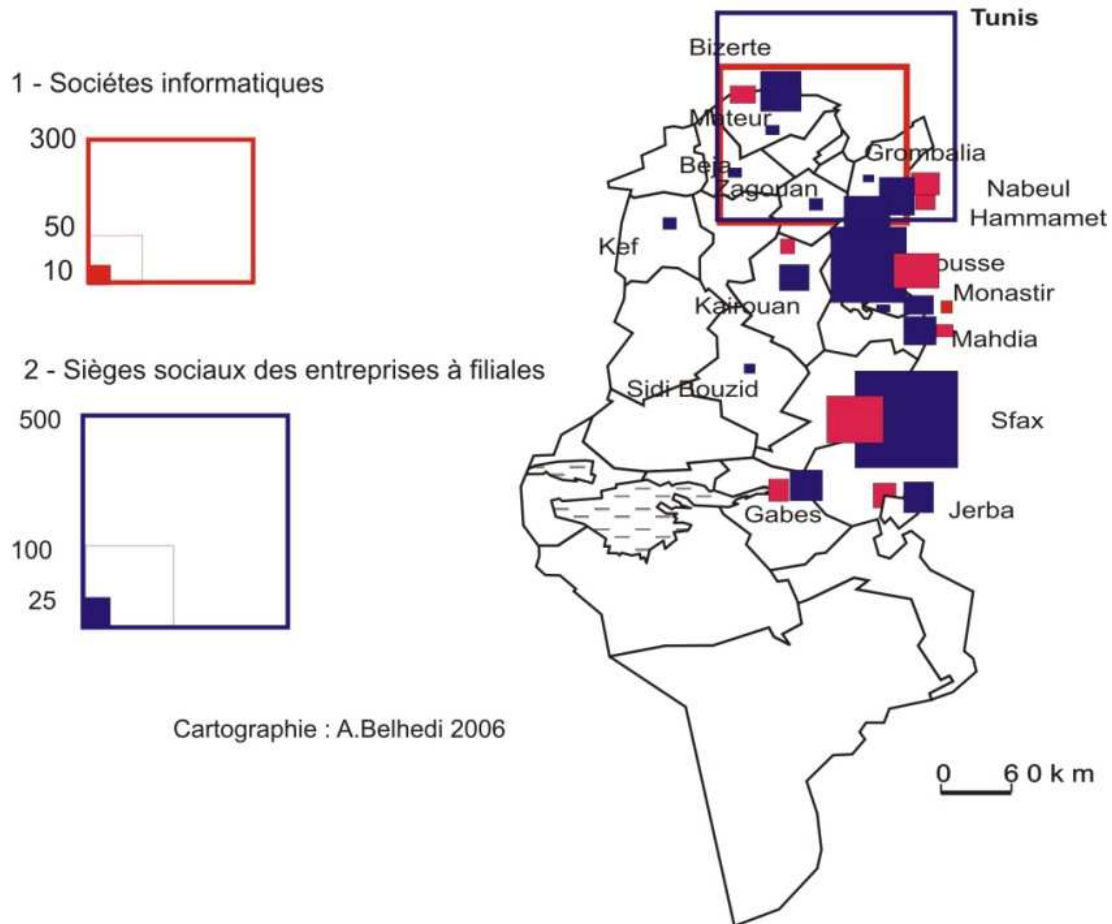
Fig. 8 - Commandement de Sousse et Sfax en 2006



3.4- Une dynamique littorale

La localisation des sièges sociaux des entreprises uni- ou multi-établissements montre que la dynamique se focalise sur le littoral, notamment Tunis, Sfax et Sousse au niveau des entreprises informatiques et des sociétés à représentations²¹. Les villes intérieures n'apparaissent même pas pour l'informatique, timidement pour les entreprises à représentations. L'évolution depuis 1977 que les foyers littoraux se sont même renforcés.

Fig. 9 - Répartition des entreprises informatiques et à multi-établissements



Source : Belhedi A 2007

3.5- La place privilégiée des centres touristiques

Les centres touristiques comme Jerba, Hammamet attirent une dizaine d'établissements et viennent avant des centres plus importants. Le marché de consommation de ces villes attire ce type d'activités, l'exemple des cosmétiques en est représentatif²².

3.6- La faiblesse des villes intérieures, un clivage significatif et symbolique

La faiblesse des villes intérieures est sans conteste. La première ville intérieure qui émerge du lot est Kairouan avec 7 établissements tandis que Sidi Bouzid, Kef ou Beja n'arrivent à attirer que 3 établissements seulement. Gafsa, au Sud Ouest, n'arrive qu'en dernière position avec un seul établissement. Sur un total de 415 établissements, seulement 20 se trouvent implantés dans une ville

²¹- Les entreprises informatiques y comprises.

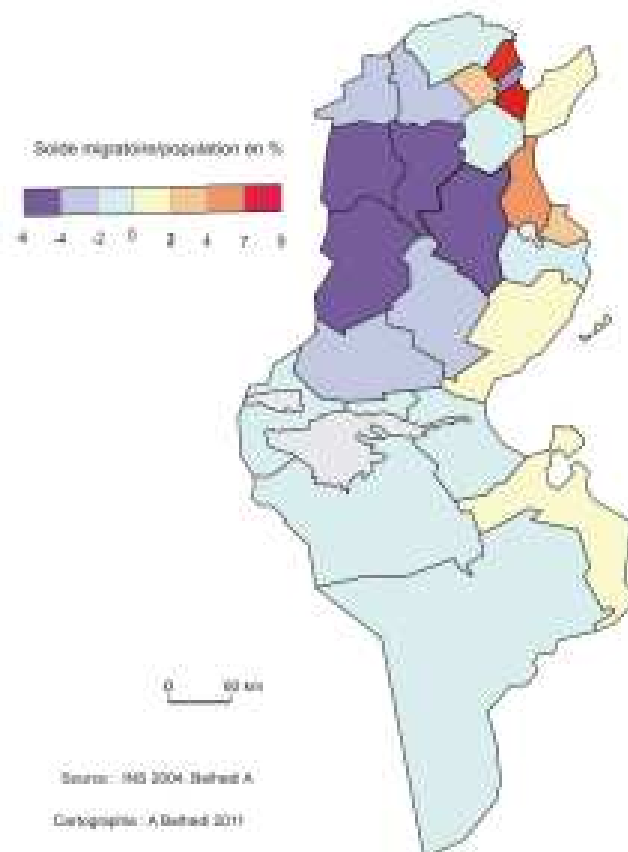
²² La ville de Hammamet par exemple abrite deux magasins Biogénie pour un à Jerba et un autre à Tunis

intérieure, soit 4,8% du total ce qui exprime un décalage d'autant plus grave qu'il concerne les activités modernes et rares qui esquissent l'espace de demain²³.

Le clivage littoral-intérieur est hautement symbolique de la Tunisie actuelle et celle de demain. L'analyse de la localisation des sièges sociaux des entreprises en 1997 et en 2003 montre qu'il y a un processus de concentration plus poussé entre ces deux dates. Elle est appelée à se consolider encore davantage avec l'insertion croissante du pays dans l'économie mondiale à travers l'ouverture des frontières du pays sur l'Union Européenne depuis janvier 2008.

L'espace migratoire constitue l'expression de cette dynamique spatiale inégale. Le taux migratoire résume bien cette dynamique récente de l'espace tunisien : un littoral attractif et un intérieur répulsif où le Centre Ouest et le Nord-Ouest constituent les maillons les plus faibles.

Fig. 10 - L'espace migratoire tunisien ; le taux migratoire 1999-2004



3.7- La reproduction d'un modèle de diffusion séculaire

Ce clivage Est-Ouest ne fait que reproduire, en réalité, le schéma de diffusion séculaire en Tunisie des différentes innovations depuis plus d'un siècle et exprime un espace dual à évolutions divergentes : un espace arrimé extraverti sur le littoral et une marge délaissée à l'intérieur (Belhedi A.1980, 1996c, 2007)²⁴. La diffusion des innovations instaure un cercle vicieux de divergence spatiale

²³ L'annuaire tunisien des TIC à la fin 2005 recense 13 sur un total de 345, soit 3.8% (MTC, 2005). La Chaîne de grande distribution de détail Bonprix, devenue depuis décembre 2007 Champion, n'est présente que sur la bande littorale tandis que la marque informatique Aster exprime autrement ce clivage littoral-intérieur dans la mesure où l'entreprise Aster (siège et agences) se localise sur le littoral tandis que ses revendeurs se trouvent plutôt à l'intérieur et au Sud (cf. Belhedi, 2007).

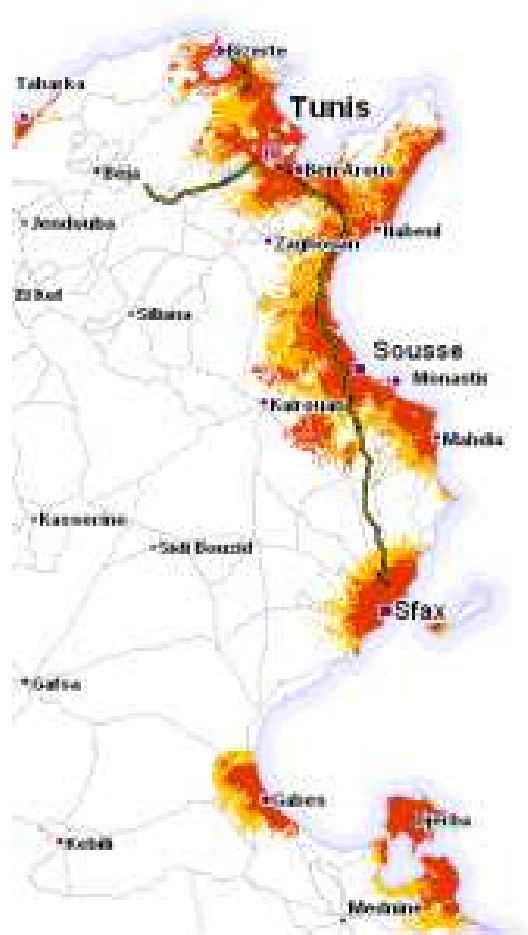
²⁴ Le tracé des voies ferrées en 1902 préfigurait déjà l'espace tunisien futur (Belhedi A, 1980) et la route allait suivre le chemin tracé par le rail (Miossec J.M et Signoles P 1976, Belhedi 1981). L'analyse du réseau routier et autoroutier montre que les mécanismes d'accumulation spatiale jouent fortement (Belhedi A 1992, 2005). L'examen de la diffusion actuelle du réseau du second opérateur de téléphonie mobile (Tunisian) installé au

entre les espaces centraux et les espaces périphériques ce qui contribue à reproduire le système spatial en instaurant une certaine inertie spatiale au profit des lieux et des espaces mieux placés en leur assurant une large assise au niveau du rayonnement économique territorial.

Tunis détient le rôle central dans cet encadrement territorial national, elle abrite 87% des sièges, 45% de l'ensemble des établissements et 42,4% des établissements commandés, la place de Sousse apparaît relativement plus confortable comparativement à Sfax.

L'analyse de la diffusion chronologique de plusieurs activités et réseaux d'entreprise montre que le modèle dominant de diffusion spatiale est plutôt hiérarchique. La diffusion s'opère d'abord à travers la hiérarchie urbaine par *percolation*. Au niveau régional et local, la diffusion se fait plutôt par proximité ou voisinage, de proche en proche, autour des grands centres récepteurs, devenus à leur tour des centres d'adoption et d'émission des innovations. En réalité, le schéma de diffusion combine les deux processus. L'appartenance géographique des responsables d'entreprises explique certaines déviations dans ce schéma donnant la priorité à certaines localités situées en bas de l'échelle urbaine ou assez éloignées des foyers récepteurs-émetteurs, que ce soit en termes d'étape de diffusion (dans le temps), d'importance (taille ou nombre d'établissements implantés) ou d'espace d'implantation (plusieurs lieux choisis)²⁵.

Fig. 11 – Diffusion du réseau de la téléphonie mobile d'Orange



Source : Orange

début de 2003, montre un schéma de diffusion analogue à celui du rail, de la route et de l'autoroute : un schéma esquissé en deux ans seulement contre cinquante années pour le rail et trente pour l'autoroute ?

²⁵ Des villes comme Grombalia, Nabeul, Mateur, Jerba, Sahline, Msaken ou Mahdia apparaissent ainsi sur certains réseaux alors que ni la hiérarchie urbaine, ni leur proximité, ni l'économie locale, ni le niveau de vie n'expliquent une telle position privilégiée dans le processus de diffusion.

La diffusion spatiale des activités modernes et rares et la mise en place des réseaux d'entreprises à représentations expriment la dynamique spatiale à l'oeuvre dans l'espace tunisien. Elles esquissent, dans une certaine mesure, l'espace de demain et expriment les forces en présence et la dynamique différentielle des centres urbains. Le clivage entre le littoral et l'intérieur est appelé à s'aggraver dans les années à venir avec l'ouverture croissante du pays sur l'économie mondiale et la mise en place définitive de l'Union Douanière avec l'Europe prévue pour 2008 (Belhedi A. 2001). Ce qui se fait sous nos yeux reproduit un ordre spatial passé et présent et préfigure dans une certaine mesure celui de demain²⁶.

Le clivage litoral-intérieur reste déterminant dans la Tunisie actuelle et est en passe de se renforcer avec l'arrimage du pas à au système-monde et la fin des mesures protectionnistes en janvier 2008 pour les produits industriels (les pourparlers pour l'agriculture et les services sont en cours). Le libre échange avec l'Union Européenne (voire le projet de l'Union Méditerranéenne en gestation) pose le problème de la reconfiguration de l'espace tunisien et des choix à adopter. Jusqu'ici, les modèles suivis sont en crise, en difficulté ou s'épuisent : le tourisme de masse (Ghali N, 2003), l'industrie expatriée off shore dès la fin des années 1990, le développement régional et l'action étatique dans les espaces pu nantis ou en difficulté, l'exemple du Bassin minier est significatif : une étude lancée au milieu des années 1990 n'a rien donné pour attirer l'investissement malgré la création d'un aéroport, resté inutilisé jusque là, la station de Tabarka en constitue un autre exemple des limites de l'action de l'Etat et de la carence du capital local. L'analyse de la diffusion des innovations et des réseaux d'entreprises à multi-établissements (Belhedi A, 2007) a montré la consolidation de l'axe littoral, l'affinage de Tunis, le renforcement de Sousse, le comblement des vides sur le littoral, une reproduction des grandes tendances et un renforcement des grands traits de l'organisation de l'espace tunisien. Les programmes en cours, de restructuration, d'ajustement, de réhabilitation, de mise à niveau parallèlement à la privatisation de nombreuses entreprises publiques ne sauraient corriger la situation en l'absence d'un véritable projet territorial et socio-économique. Le dernier SNAT est encore gelé et utilisé à titre officieux du fait même des tensions qu'il a suscité en distinguant officiellement deux Tunisie(s) posant la question de la solidarité territoriale même si des programmes sont mis en place comme le Programme National de Solidarité (PNS) appuyé depuis quelques années sur un Fonds National de Solidarité (FNS) en 1992 et une Banque Tunisienne de Solidarité (BTS) et la continuation du Programme de Développement Rural Intégré ; ils restent avant tout de connotation sociale et politique, agissant sur le plan personnel ou local sans rompre le cercle vicieux qui s'instaure. L'analyse des projets à l'étude, ceux qui ont reçu un début d'exécution ou ceux en cours de réalisation montre que la tendance est au renforcement du littoral et de la Capitale.

4- Les tendances récentes : le renforcement du littoral et de Tunis

Plusieurs projets en cours ou prévus avant le 14 janvier 2011 concourent à renforcer la place du littoral en général et de la capitale en particulier : la Cité Sportive de Tunis (Tunis Sport City), le Port Financier de Tunis (le Gulf Financial House) pour la Capitale, l'aéroport d'Enfidha qui assure la jonction entre le Nord Est et le Centre-Est.

4.1- La consolidation de la fonction de Capitale

Plusieurs projets ont vu le jour ces dernières années pour renforcer la place de Tunis, consolider son attractivité et améliorer son image internationale en matière de services, notamment les services de santé, les activités High-Tech, la finance et le sport.

a- Tunis Sports City / la Cité Sportive de Tunis

²⁶ Le schéma autoroutier est le support de la mobilité de demain qui privilégie les centres les mieux placés sur le réseau même s'il reste limité en déclassant même faiblement les centres non reliés. La carte de diffusion du réseau *Tunisiana* prend le pays en écharpe, donnant la priorité au littoral et aux axes pénétrants Est-Ouest le long de la Mejerda au Nord et de la GP3 en direction du Sud Ouest, elle constitue une réplique de l'ordre spatial instauré auparavant par le rail et la route avec toutefois un rythme plus accéléré.

Après la Cité Sportive du 7 Novembre²⁷ ouvert à l'occasion des jeux méditerranéens en 2001, un nouveau projet avant-gardiste de Bukhatir Group (EAU) centré autour du sport vient d'être lancé. Il se dresse sur 256 hectares le long de MC33 vers le Palais des Expositions du Kram associant villas de haut standing, tours à usage résidentiel ou professionnel, hôtels de luxe, complexes commerciaux, écoles et lieux de divertissement, Académies sportives de haut niveau dans différentes disciplines comme le football, la natation, le golf, l'athlétisme... Le projet des « Jardins de Tunis » est un terrain de golf de 18 trous, plus de 60% de la superficie de Tunis Sports City est dédiée aux espaces verts (parcours pédestres, parcs et zones aquatiques aménagées, aires de jeux).

Cedar, la première phase, s'étend sur 13 hectares avec une vue panoramique sur le terrain de golf. Que ce soit les villas luxueuses, les résidences de « Chikly » avec piscine au RDC ou les tours résidentielles comme celle d'«Almasa» bénéficient d'une vue imprenable sur le golf et les parcours aquatiques. Tous les appartements sont équipés d'un système électronique intelligent « la domotique ». La composante sportive comporte une série d'infrastructures dont un terrain de football accueillant 10000 spectateurs et quatre autres terrains de foot conçus selon les normes de la fédération internationale de football, un terrain d'athlétisme comprenant 8 couloirs, une piscine olympique de 50 mètres conforme aux normes de la fédération internationale de natation et dotée d'un fond amovible ainsi qu'une salle polyvalente accueillant 6000 personnes. Les travaux en cours durent 36 mois (15 mois pour le Cedar), l'investissement est de 5000 Mn \$, les prix sont de 2350 D/m² et à partir de 3500 D/m² pour les appartements et les villas. L'emploi créé est de 10000 sur une période de 15 ans.

b- Le Gulf Financial House / le Port Financier de Tunis

Avec un coût de 3 Md \$ (4 Md D), 16000 emplois permanents prévus et des revenus directs de 40 Mn \$/an, le projet s'étend sur 520 h du côté de Raouad et comprend une marina, un complexe commercial, un complexe résidentiel, un Golf de 18 trous, un business School, un Centre d'investissement et de Conseil, un Centre d'affaires, une bourse financière internationale, un centre d'assurances... La Tunisie participa avec 10% du coût avec un compte courant assuré, la GFH finance les infrastructures. Ce projet reste encore en suspens.

c- L'ouverture du Pont de Radès-Goulette

La mise en exploitation en mars 2009 du Pont suspendu de Radès, a permis le franchissement du goulet en 20 mn et de relier les deux rives du Lac de Tunis autour duquel se structure de plus en plus la Capitale en commençant par le Lac Nord (Barthel P A 2006), le lac Sud est en cours.

Une bonne partie de ces projets n'ont pas été réalisés totalement ou ont été bloqués. La révolution du 14 janvier 2011 a montré l'importance de la corruption qui a été derrière de nombreux projets notamment au niveau foncier et dont l'analyse dépasse le cadre de cette analyse. En fait, plusieurs projets n'ont pas vu le jour ou ont été annulés et on chiffre actuellement les projets annulés à 45 Md \$: Tunis Sport City de Bukhatir en 2006 (5 Md \$), le port financier de Tunis du Gulf Finance House de Bahrein en 2008 (3 Md \$), Bled el Ward (la ville des Roses) d'El Maabar International Investments Compagny à Sebkhia Ariana-Raoued (10 Md \$). Enfin, Amaar Properties PJSC, de Emirats Emaar (1,86 Md \$) en 2008 et Sama Dubaï annulé en 2009 (25 Md \$)²⁸.

4.2- La consolidation littorale et la façade orientale

Des projets d'envergure sont appelés à consolider la façade littorale avec un aéroport et un port en eau profonde dans la plaine d'Enfidha susceptibles d'assurer la jonction des deux grandes régions économiques le Nord Est et le Sahel parallèlement à six technopôles et deux parcs d'activité en mesure de renforcer davantage la façade littorale orientale.

a- L'aéroport de Enfidha

L'aéroport d'Enfidha est destiné à renforcer la capacité aéroportuaire du pays et desservir les principales zones touristiques du Nord-Est et du Centre-Est. Le coût est de 560 Mn Euros, d'une

²⁷ Il faut signaler qu'après la chute du Régime Ben Ali le 14 janvier 2011, on a supprimé tout ce qui est en relation avec le 7 novembre, la cité devient tout simplement celle de Rades

²⁸ Cf. <http://www.investir-en-tunisie> du 15 mars 2011

capacité initiale de 7 Mn de passagers/an avec 20 Mn en 2020. La TAV Airports Holding qui a remporté la concession en assurera l'exploitation pour 40 ans ainsi que celle de l'aéroport de Monastir. L'aéroport permettra de faire la jonction entre Tunis, le Cap Bon et le Sahel. Les accords de prêts portent sur 400 Mn Euros ont été signés à la BAD (SFI 135 Mn euros, BAD 70, BEI 70, AFD 30, le promoteur Turc 135). Les travaux ont été entamés en juillet 2007, ils sont achevés à hauteur de 75%. L'aéroport, qui devrait être ouvert en octobre 2009, a été inauguré un peu plus tard ; l'architecture est celle de l'Agence des Aéroports Parisiens (ADP). Le projet a créé 2200 emplois, l'exploitation génèrera 1200 emplois directs et 10000 indirects.

b- Le port en eau profonde d'Enfidha

Après les ports de Gabès, Radès et Zarzis dont les fonctions sont spécialisées pour servir particulièrement le groupe chimique de Gabes, le transport roulier, la zone franche de Zarzis, un nouveau port en eau profonde est prévu à Enfidha pour répondre aux progrès des transports maritimes et aux besoins de l'économie tunisienne à côté de l'aéroport d'Enfidha ce qui va renforcer la façade orientale qui se dote aussi de technopoles.

c- Les pôles technologiques

Dans le cadre du développement de la compétitivité des villes tunisiennes, l'articulation de l'université et son environnement et le développement de pépinières d'entreprises, un programme 6 technopoles et deux parcs d'activités a été lancé profitant au littoral et en particulier la Capitale avec 3 technopoles.

- *Les pôles* : Les technopoles concernent la Capitale avec 3 pôles (El Ghazala, Borj Cedria et Sidi Thabet), les deux villes sahéliennes de Sousse et Monastir, enfin Sfax.

- Le triple pôle de la Capitale est axé sur la biotechnologie et les communications avec trois pôles : 1- Le Pôle El Ghazala des Technologies de Communication. 2- Le Technopole de Borj Cedria : Energie renouvelable, eau, environnement et biotechnologie végétale. 3- Le Biotechnopole Sidi Thabet : biotechnologie, physique-chimie et nucléaire.

- Le technopole de Sousse : Mécanique, électronique et informatique.

- Le Pôle de Compétitivité Monastir-El Fejja : textile - habillement.

- Le technopole de Sfax : Informatique, multimédia et Nouvelles technologies.

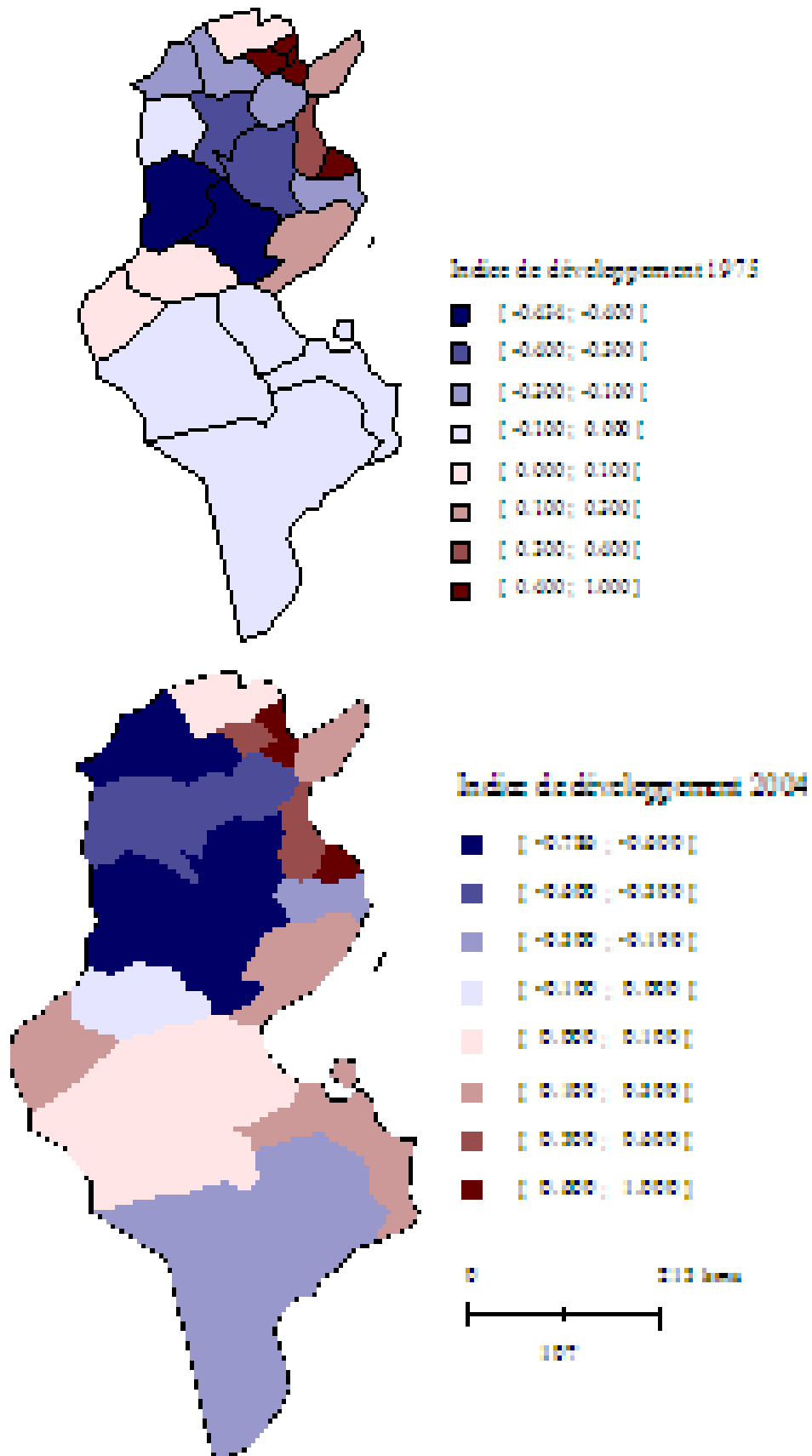
- *Les parcs d'activité* : Deux Parcs d'Activités Economiques : Bizerte et Zarzis. Ces deux parcs comblent le vide des ailes du littoral oriental signalé depuis une vingtaine d'années (Belhedi A 1992a).

Le renforcement de la façade orientale s'insère dans une logique d'arrimage du pays à l'économie-monde et de compétitivité méditerranéenne entre les pays de la rive sud en particulier, la situation est totalement différente à l'intérieur. Même si certains projets sont tombés à l'eau comme celui de Sama Dubai, ou le Financial Port, les projets expriment une tendance spatiale lourde quelque soit l'issue qui leur sera donnée donnant lieu à des espaces différenciés avec des problématiques fortement nuancées.

Le renforcement de la façade littorale et de la Capitale se manifeste à travers le niveau de développement atteint par les différents gouvernorats entre 1975 et 2004. On peut voir clairement que si les écarts se sont un peu tassés, la carte des inégalités régionales est restée presque inchangée (Belhedi A 2012)²⁹.

²⁹ Le niveau de développement est mesuré ici par les scores du premier facteur de l'analyse factorielle de plusieurs variables socio-économiques (chômage, taux migratoire, taux d'urbanisation, taux d'électrification et d'adduction d'eau, niveau de DPA...). Cf. nos différents travaux sur la question.

Fig. 12 – Indice de développement en 1975 et 2004



Source : INS, 1975, 2004, Elaboration A Belhedi

5- Des problématiques différentes pour des espaces différenciés

En dépit de son étroitesse, la Tunisie présente des espaces très différenciés qui posent des problématiques différentes. En effet, la Tunisie littorale offre un espace métropolisé ou en cours de l'être notamment au Nord Est et au Centre Est, la Tunisie médiane présente un espace plus dynamique et d'épaulement (Belhedi A, Lamine R, 1979) tandis que la Tunisie frontalière souffre de sa position excentrique.

5.1- Les bandes spatiales et le gradient Est-Ouest

La bande frontalière représente 18,1% de la population mais seulement 15% de la population, 10% du trafic régional et local en 1997, 0,7 à 1% des projets industriels d'exportation déclarés et 2 à 2,6% de l'ensemble des projets (Hayder A, 2006). L'analyse montre une certaine dynamique récente des espaces médians constitués par les 5 gouvernorats de Bèja, Siliana, Zaghouan, Kairouan et Sidi Bouzid contrairement aux espaces frontaliers représentés par les 7 gouvernorats de Jendouba, Kef, Kasserine, Gafsa, Tozeur, Kébili et Tataouine.

Tab. 1 - Quelques indicateurs socio-économiques des espaces littoraux, médians et frontaliers

	Bande littorale	Bande médiane	Bande frontalière	Total
Population 2004	65,3%	16,6%	18,1%	100
Population 1994	62,1	18,2	19,7	100
Population 1975	59,8%	19,6%	20,6%	100
Taux annuel de croissance 1975-2004	2,31	1,39	1,54	1,99
Taux annuel de croissance 1994-2004	1,73	0,24	0,38	1,21
Densité 2004	140	67	20	64
% Population urbaine 1994	74,8	30	46,3	61
PAO 1994	68,1	16,8	15,2	100
Taux d'occupation (Nb occupés/100 h)	28,9	24,3	20,4	
Solde migratoire 1999-2004	112787	-61739	-51048	0
Solde migratoire 1989-1994	66083	-34781	-31302	0
Trafic routier régional et local*	73%	17%	10%	100
Projets textiles d'exportation en 2000	94,8	4,5	0,7	100
Total des projets textiles en 2000	91,2	6,4	2,4	100
Investissements textiles d'exportation	93,9	5,3	0,8	100
Total de l'investissement textile 2000	90,5	6,9	2,6	100
Emploi textile d'exportation 2000	92,3	6,7	1	100
Total de l'emploi textile 2000	90	8	2	100
Part Entreprises textiles > 200 emplois	87,3	9,8	2,3	100
% Entreprises textiles > 200 emplois	13	16,5	19,3	13,4
% Entreprises textiles < 50 emplois	38	25,4	39	37
% Entreprises textiles < 100 emplois	69,3	54,3	65,7	68
Equipement bancaire (Nbre agences)	80,3	8,9	10,8	100

Source : Hayder A, 2006, Traitement personnel. * en 1000 véhicules-kms

L'espace littoral profite du recul démographique des espaces médians et frontaliers dont le taux de croissance annuelle est dans un rapport de ¼ à 1/6 suite à une forte émigration. Le tableau suivant en donne quelques indicateurs socio-économiques des trois espaces. L'espace médian semble recéler une dynamique économique, toute limitée, mais nette qui le différencie de la bande frontalière.

En prenant le textile comme indicateur ; une industrie banale, fort employante de main d'œuvre, peu qualifiée, souvent féminine et disponible un peu partout dans le pays ; on constate que la bande frontalière n'attire que 2 à 2,6% des projets, des investissements et des emplois contre un taux de 6,4 à 8% pour la bande médiane et 90-91% pour le littoral. Au niveau de l'industrie exportatrice, le littoral est plus attractif et les taux respectifs sont de 0,7 à 1%, 4,5 à 6,7% et 92 à 95% (Hayder A, 2006).

Le littoral concentre le tissu industriel et l'activité tertiaire d'encadrement, 90% des transitaires et courtiers (MEAT, SDATN), 95% de la capacité hôtelière, Trois nouveaux ports (Gabes,

Rades, Zarzis), trois aéroports (Monastir, Jerba, Sfax), un axe autoroutier Tunis-Sfax et Tunis-Bizerte, le doublement de la voie ferrée Tunis-Kalaa Sghira, la desserte des villes du Sahel jusqu'à Mahdia et la modernisation de la ligne Sfax-Gabes. On y trouve les plus grandes villes du pays (Tunis Sfax, Sousse, Bizerte, Gabes, Nabeul...) et 76% de la population urbaine.

La dynamique de la région médiane est récente, liée à l'action de l'Etat relayée par l'initiative locale en profitant de la proximité des villes littorales. La dynamique rurale est manifeste avec l'irrigation parallèlement au dynamisme urbain industriel de plusieurs centres comme Bèja, Mjez, Zaghouan, Kairouan ou Sidi Bouzid profitant des avantages de déconcentration et de la proximité des grands centres du littoral comme la Capitale, Sousse et Sfax. Ainsi le Zaghouanais constitue un espace de desserrement industriel pour Tunis, les gouvernorats de Bèja et Siliana ont été le lieu d'investissement agricole qui a favorisé l'intensification grâce à l'irrigation. Le Kairouanais a joué le même rôle pour le Sahel et en particulier Sousse donnant lieu à des activités artisanales et commerciales liées au tourisme. On retrouve le même cas de Sidi Bou Zid pour Sfax (arboriculture, services et industrie). Cet espace a profité de la desserte améliorée (Route de l'Aradh Bouhajla-Shkhira), de la mobilisation foncière (privatisation), la création de zones industrielles et l'octroi d'avantages fiscaux et financiers liés à la localisation (cf. infra).

L'espace frontalier constitue un espace « déprimé », la crise du secteur minier est sensible dès les années 1990³⁰, la crise du bassin minier qui vient d'éclater en 2008 est indicative³¹. Les quelques tentatives industrielles ont été limitées et certaines sont même échouées. L'activité agricole y est plus limitée³² et l'aéroport de Gafsa créé dans les années 1990 n'a pas eu d'impact. La faiblesse de l'activité d'exportation et celle liée au marché local s'explique par l'excentricité, la situation en cul de sac et l'éloignement vis-à-vis des centres littoraux.

5.2- Des problématiques différenciées

Deux régions présentent les aspects d'une métropolisation notamment Tunis qui polarise tout le Nord-Est avec une activité diversifiée (agricole, industrielle, tertiaire), une extension tentaculaire des banlieues (de Hammam Chatt, Fouchana/Mhamdia à Monaguia), le desserrement industriel (Grombalia-Mghira-Zone franche de Bizerte...), l'intégration de nombreux espaces et centres locaux, l'intensification agricole de la Basse vallée et du Tell inférieur et la desserte rapide (l'autoroute Hammamet, Bizerte et Mjez). L'essaimage des groupes tunisois dans la région (Poulina, textile, faisceaux de câbles automobiles...) est indicatif parallèlement au développement des migrations alternantes.

Le Sahel offre aussi plusieurs aspects de la métropolisation qui reste moins avancée avec le développement des activités d'exportation, la forte densité du semis urbain, la consolidation du triangle Sousse-Monastir-Moknine/Ksar Helal qui encadre une quarantaine de localités avec une auréole de Sidi Bou Ali à Mahdia passant par El Jem. Le développement d'équipements, la jonction des espaces urbains, l'affinage fonctionnel de Sousse et le desserrement de certaines activités (textile, matériaux de construction...) sur les centres périphériques (Jemmal, Bou Merdès...), l'intensification de l'arrière-pays (Mahdia, Moknine, Kalaa Kébira...), le développement des bourgs intérieurs, l'intensification des migrations alternantes. L'emploi industriel est assez diffusé dans une vingtaine de centres qui ont plus d'un millier de postes, le recrutement de la main d'œuvre dépasse la région vers le CO et le NO.

Le développement de ces deux régions contribue à leur jonction dans la plaine de Enfidha où deux grands projets en cours (l'aéroport et le port lourd en eau profonde) qui vont en faire le pivot économique de la façade orientale. Parallèlement de grands projets touristiques sont là (Hammamet Sud, Salloum, Hergla, Sousse Nord), des zones industrielles (Enfidha, Bouficha, Sidi Bouali...), la

³⁰ Fermeture des mines de Jérissa, de plusieurs petites mines du Nord-Ouest : la mine de fer de Tamera, les mines de plomb... L'emploi dans le bassin minier de Gafsa est passé de 5261 en 1989 à 3903 en 1990 (Chandoul S, 1994, 2007).

³¹ Au début des années 1970, les mines employaient 12000 salariés, l'emploi est passé à 7000 puis à moins de 5000 postes depuis les années 1990.

³² Le projet de Segdoud à Gafsa était destiné à pallier partiellement la crise des phosphates avec 13500 ha. Cf. Chandoul S.

création de périmètres irrigués (Enfidha, Bouficha). La plaine d'Enfidha assure la jonction des deux régions et est déjà l'objet de très grandes convoitises.

Sfax rayonne sur son arrière-pays avec des tendances à l'intégration vers le Sahel avec des axes : un axe plutôt industriel Hencha-El Jem-Bou Merdes et un axe plutôt tertiaire et touristique : Sidi Mansour-Chebba-Ksour Essaf-Mahdia.

L'organisation économique de l'espace durant les années 1960 a marqué la structuration spatiale (directions régionales, Sociétés de transport) tandis que le renforcement des pouvoirs régionaux a consolidé le rôle des chefs-lieux de gouvernorat, l'affinage administratif les a affaibli aussi en empêchant les plus importants et les plus anciens de se doter de fonctions suprarégionales. La réorganisation des services de transports routiers par bus (SNTRI) et louages a profité surtout au niveau national et local, le marché de gros de Tunis joue le rôle d'un MIN et Tunis commande les deux tiers de l'emploi des entreprises de plus de 50 salariés (Hayder A 1985). Le niveau régional a perdu de son poids parallèlement à l'intégration nationale et certains centres ont perdu même de leur rayonnement des années 1960-70³³. Une ville comme Sfax a perdu de son rayonnement exclusif sur le Sud et le Centre Ouest au lendemain de l'indépendance (DAT, 1973), se trouve obligée de se spécialiser dans des créneaux nationaux ou d'exportation. Le niveau régional se contracte, s'affaiblit ou s'efface dans certaines régions posant le problème de la régionalisation.

Des dynamiques locales ont vu le jour sur la base du savoir-faire local, de réseaux commerciaux ou migratoires développés, de rente de terroir, la cohésion sociale...³⁴ Elles résultent de SPL même limités ou incomplets, d'une mobilisation sociale, de la mobilisation parfois excessive, des ressources locales (l'eau à Sidi Bouzid, Nefzaoua...).

L'inégal développement régional et le blocage des espaces intérieurs en général, des espaces frontaliers en particulier, a fait que les pouvoirs publics ont depuis le début des années 1970 et surtout 1980 pris des mesures de décentralisation, d'encouragement à l'installation dans les zones déprimées qui sont considérées désormais prioritaires (cf. supra) en dépit de la modestie des réalisations.

6- Les zones d'intervention prioritaire

Les différentes mesures prises depuis 1977 ont essayé de donner la priorité aux régions intérieures selon des indicateurs et des études établis. On peut citer le Foprodui qui a divisé le pays en trois zones (A, B, C), la loi de 1981 qui divise la Tunisie en 5 zones selon les avantages accordées (I à V), la Carte des priorités du PDR du CGDR en 1982, le Code des investissements de 1993 qui a intégré la dimension régionale...

Le découpage actuel divise le pays en quatre espaces différenciés selon les priorités d'intervention qu'on peut classer selon un ordre décroissant comme suit :

a- Les gouvernorats frontaliers de Jendouba à Tataouine sont considérés entièrement comme des zones de développement régional prioritaire (ZDRP) en plus de certaines délégations des

³³ Avant la création de monopoles comme ceux des céréales, de l'huile des villes comme Bèja, Kef, Sfax ou Sousse, Mahdia jouent un rôle central dans ce marché.

³⁴ Des exemples sont donnés par A Hayder (2006, 38-40) : Al Alia et Ras Jebel combinent élevage bovin d'embouche, artisanat féminin, transport et commerce du fourrage. Au Cap Bon, Korba, Menzel Bouzelfa, Béni Khalled ont consolidé leurs activités. Kesra en développant la culture du figuier local (variété zidi), A Sidi Bouzid, la dynamique agricole est notable : légumes et lait, pommier à Sbiba, AU Sud Est : Ghomrassen, Bir Lahmar, Ghannouch, les forages illicites de Nefzaoua sont autant d'exemples

gouvernorats médians de Siliana³⁵, Bèja³⁶, Kairouan³⁷, Sidi Bouzid³⁸, mais aussi certains gouvernorats côtiers comme ceux de Bizerte³⁹, Sfax⁴⁰, Gabès⁴¹ et Mednine⁴².

b- Les zones de développement régional du 2^{ème} groupe (ZDR2) concernent surtout les délégations des gouvernorats médians (Siliana, Bèja, Kairouan, Sidi Bouzid) mais aussi littoraux (Mednine, Mahdia, secondairement Sfax et Gabes) comme l'indique tableau suivant.

c- Les zones de développement régional du 1^{er} groupe (ZDR1) regroupent certains gouvernorats comme Sidi el Hèni de Sousse.

d- Les zones exclues des avantages regroupent la Capitale avec ses 4 gouvernorats, le Cap Bon et Monastir, une bonne partie des gouvernorats côtiers.

Ce découpage institutionnel reproduit en fait la structuration méridienne de l'espace tunisien selon un gradient Est-Ouest dont on a examiné ci-dessus quelques aspects et qui constitue le trait majeur de l'organisation de l'espace tunisien depuis l'indépendance.

Tab. 2 - Les zones de développement régional prioritaire

Gouvernorat	ZDRP	ZDR 2 ^o Groupe	ZDR 1 ^{er} Groupe
Gouvernorats frontaliers Jendouba, Kef, Kasserine, Gafsa, Tozeur, Kebili, Tataouine	Toutes les délégations	-	-
Médnine	Beni Khédèche	Mednine Nd, Mednine Sd, Ben Guerdène, Sidi Makhoulouf	-
Gabes	El Hamma, Menzel el Habib, Matmata, Nlle Matmata	Mareth	-
Sfax	Kerkennah	Bir Ali, Mel Chaker	Agareb, Jebeniana, El- Amra, El-Hencha, Ghraiba, Skhira
Mahdia	-	Chlordane, Souassi, Hebira, Ouled Chamekh	-
Sousse	-	-	Sidi El Hèni
Kairouan	Oueslatia, Alaa	Kairouan Nd, Kairouan Sd, Chebika, Sbikha, Haffouz, Hajeb, Nasrallah, Cherarda, Bou Hajla	-
Sidi Bou Zid	Bir El Hfay, Ben Aoun, Menzel Bouzaiene, Jilma, Cebbalat Ouled Asker, Mekkassy, Souk Jedid	Sidi Bou Zid E, Sidi Bou Zid O, Mezzouna, Regueb, Ouled Haffouz	-
Bèja	Nefza, Amdoun	Beja Nd, Beja Sd, Teboursek, Tiba, Testour, Guebellat	Mjez el Bab
Siliana	Siliana N, Siliana S, Bou Rouis, Bargou, Makhtar, Rouhia, Kesra	Bou Arada, Gaafour, Krib, Aroussa	-
Bizerte	Sejnène	Joumine, Ghezala	-
Zaghuan	En Nadhour	Zriba, Fahs, Saouaf	Zaghuan, Bir Mchergua

ZDRP : Zones de développement régional prioritaire, ZDR : Zones de développement régional,

Les premières mesures de la Révolution ont été la création d'un Ministère de développement Régional et Local, créé pour la première fois en Tunisie, qui a établi un livre blanc (MDL 2011) ; de renforcer le montant alloué au développement des zones intérieures selon des critères définis (population, taux de chômage, indice de pauvreté...). En proposant d'inverser la proportion littoral-intérieur (80-20%). Après les élections du 23 octobre 2011, le gouvernement de la Troïka a créé le Ministère de la Planification et du Développement Régional, le budget complémentaire de 2012 a inversé la tendance, en accordant 80% des montants aux gouvernorats de l'intérieur. En réalité, le

³⁵ Siliana Nd, Siliana Sd, Bou Rouis, Bargou, Makhtar, Rouis, Kesra

³⁶ Nefza, Amdoun

³⁷ Oueslatia, Alaa

³⁸ Bir El Hay, Ben Aoun, Mensal Bouzaiene, Jilma, Cebbalet Ouled Asker, Mekkassy, Souk Jedid

³⁹ Sejnène

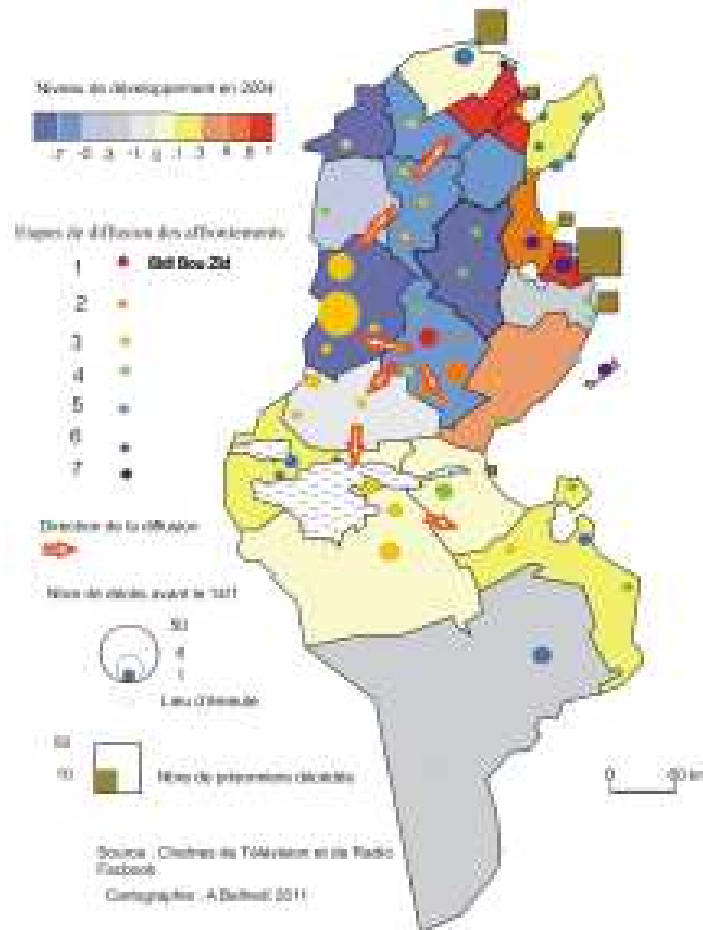
⁴⁰ Kerkennah

⁴¹ El Hamma, Menzel el-Habib, Matmata, Nouvelle Matmata

⁴² Beni Khédèche

budget complémentaire reste très limité pour pouvoir inverser le cours des choses, il représente presque 10% du budget global? En outre, les projets identifiés restent bloqués et les intentions d'investissement restent théoriques tant que la dimension socio-politique domine encore la scène notamment avec l'approche des échéances constitutionnelles et électorales, et la domination du débat par les préoccupations politico-constitutionnelles laissant dans l'ombre (consciemment ou non) les véritables problèmes du chômage, du développement régional et du modèle socio-économique à suivre.

Fig. 13 – Révolution et niveau de développement



Conclusion

L'espace tunisien s'organise en fonction de deux processus : le centre national de décision dont le poids se consolide en s'affinant davantage au profit du Nord-Est et du Sahel qui sont en train de faire la jonction au niveau de la plaine d'Enfidha à travers les nouveaux projets touristiques et les infrastructures de base (aéroport et port) tout en étendant son assise spatiale formant ainsi la première région métropolitaine du pays.

Le second trait majeur est la littoralisation accrue de la dynamique socio-économique qui constitue le trait majeur de la Tunisie indépendante, les nouvelles technologies et les entreprises multi-établissements, les technopoles, le système autoroutier ne sont que les manifestations de cette façade dynamique qui constitue l'interface d'arrimage du pays à l'économie mondiale.

Ces deux traits font que la métropolisation commence à devenir un trait marquant de l'organisation territoriale notamment autour de Tunis et du Sahel. Ce processus explique la formation d'espaces d'épaulement au niveau de la Tunisie médiane dont la dynamique relative ne s'explique que par la proximité des principales villes du littoral dont ils constituent les aires de redéploiement à travers l'intensification agricole et l'irrigation, l'implantation industrielle et la périurbanisation (Ben Ahmed

H 2008). L'espace frontalier souffre d'une excentricité et d'une position en cul de sac appelée à s'aggraver avec la mondialisation montante et l'étanchéité des frontières magrébines.

Dans ce contexte, l'inégal développement régional exprime une structuration persistante à l'œuvre, où le désengagement croissant de l'Etat depuis les années 1980 s'exprime par l'affaiblissement du maillon régional, déjà peu affirmé, ouvrant la voie au maillon local dans un contexte qui favorise ces initiatives tant au niveau national que mondial à travers les ONG, les Sociétés locales de développement ou les conseils villageois, ce qui repose de nouveau, mais en des termes nouveaux, la problématique du développement régional ?

L'évolution de la Tunisie, s'est exprimée par le creusement des clivages intra-urbains avec le développement des quartiers spontanés péri-urbains avec plus de 30% de la population de la ville, la différenciation sociale au sein des grands centres notamment la Capitale (Belhedi A 2003) et le creusement des écarts entre la ville et la campagne en dépit de l'amélioration générale des services de base (eau, électricité...). La pauvreté régionale alimente la mobilité spatiale (exode et migration) en direction des centres urbains réduisant ainsi les écarts entre les milieux tout en les accusant entre les régions littorales et intérieures, transformant ainsi la question spatiale en une question sociale par changement d'échelle : le régional devient local à travers la migration et le spatial devient social ?

La dimension spatiale a été fondamentale dans le déclenchement et le dénouement de la révolution tunisienne. Les espaces intérieurs, délaissés, en ont été le foyer. Ce n'est pas par hasard que le Centre Ouest a été à l'origine de la première étincelle, il constitue depuis deux décennies la région la plus démunie : taux de chômage, niveau de vie. Il a déclassé le Nord-Ouest qui détenait ce record jusqu'à la fin des années 1980 (Belhedi A 2011, 2012)⁴³. Les résultats de l'enquête de consommation de 2010 le confirment avec un seuil de pauvreté de 32,3% et une niveau de consommation de 1491 D (moyenne nationale 15,5 et 2360, INS, 2012). Le taux de chômage semble augmenter largement au Sud 28%, le Centre Ouest occupe toujours la seconde position avec 26,9% pour une moyenne nationale de 18,9% (INS 2012). Une véritable fracture territoriale existe (Belhedi A 2012) et seule une révision profonde des choix est susceptible de corriger à temps l'ordre spatial.

Bibliographie

- Barthel P-A - 2006 : Tunis en projet(s). La fabrique d'une métropole au bord de l'eau. Presses de l'Université de Rennes, 208p. Rennes.
- Belhedi A - 1980 : Transport et organisation de l'espace : Chemin de fer et espace en Tunisie ; Publ. FLSH, Tunis
- Belhedi A - 1981 : « Le programme de Développement Rural : les illusions et la réalité ». *Revue Tunisienne de Géographie*, n° 7, pp : 9-45.
- Belhedi A - 1982 : « Du problème régional. Contribution pour mesurer et réduire l'inégal développement : Première approche et application à la Tunisie ». *Revue Tunisienne de Géographie* n° 9, pp : 9 - 42.
- Belhedi A - 1989 : Le découpage administratif en Tunisie. *Revue de Géographie du Maroc*. Vol.13, n° 2, pp. 3-25.
- Belhedi A - 1992 a : *Société, espace et développement en Tunisie*. FSHS, PUT, Tunis, 262p
- Belhedi A - 1992 b : *L'organisation de l'espace en Tunisie*. FSHS, Pub Université Tunis, 267p,
- Belhedi A - 1992 c : *L'aménagement de l'espace en Tunisie*. PUT, FSHS.
- Belhedi A - 1993 : Les facteurs de l'organisation de l'espace national tunisien. *L'espace Géographique*, XXII, 2, pp. 113-124
- Belhedi A - 1994 : L'inégal développement régional en Tunisie : accumulation spatiale et littoralisation. *Cahiers de la Méditerranée*, n° 49, n° spécial : La Tunisie : une dynamique de mutation, pp. 133-159
- Belhedi A - 1996a : *Développement régional, rural, local*. *Cahiers du CERES*, Série Géographique 1p.

⁴³ Cf. nos travaux en 2011 et 2012 sous forme de communications faites dans plusieurs instances politiques, et associatives, une bonne partie de ces communications est publiée dans le site et le blog personnels : <http://amor-belhedi.voila.net> et <http://amorbelhedi.wordpress.com>

- Belhedi A – 1996b : Urbanisation, polarisation et développement régional. *Revue Tunisienne des Sciences Sociales*, 110, p. 111-144.
- Belhedi A – 1996c : Littoralisation et mondialisation. L'état des lieux et les enjeux. *Revue Tunisienne de Géographie*, 30, p.9-52.
- Belhedi A - 1998 : « Les niveaux de développement socio-économique régional en Tunisie ». In *Quelques aspects du développement régional et local en Tunisie* », *Cahiers du CERES*, Série Géographique 20, pp : 15-78
- Belhedi A - 1999 : « Les disparités spatiales en Tunisie. Etat des lieux et enjeux ». *Méditerranée*, 1.2, pp 63-72.
- Belhedi A - 1999 : « La mondialisation et les régions périphériques. Intégration ou désintégration ? Le cas de la Tunisie », In *Les espaces périphériques au Maroc et au Maghreb à l'heure de la mondialisation*. 1999, Université de Med. V
- Belhedi A - 1999 : « Les niveaux e développement en Tunisie : analyse comparative de trois méthodes classificatoires ». *RTSS*, 119, pp : 11-39.
- Belhedi A. – 2001 : « Littoralisation et mondialisation. L'état des lieux et les enjeux ». *Revue Tunisienne de Géographie*, 30, 1996, pp : 9-52
- Belhedi A – 2003 : Le système urbain tunisien. Analyse démo-fonctionnelle sur la base de l aloi rang-taille. *Cybergeo*, 258, 09/02/2004, <http://193.55.107.45/articles/258.pdf>
- Belhedi A – 2004 : Le découpage administratif de la Tunisie. In « Aménageurs et aménagés en Algérie. Héritages des années Boumediene et Chadli », 419p. L'Harmattan. IGAT, Théma, Urbama, France, pp. 340-360
- Belhedi A – 2005 : Dynamique économique régionale. Traits et tendances récentes. Analyse structurelle-résiduelle. *Cybergeo*, 310, 09/05/2005, <http://193.55.107.45/articles/310.pdf>.
- Belhedi A - 2007 : Le rayonnement spatial des villes tunisiennes à travers la diffusion des entreprises multi-établissements pour l'innovation. *Cybergeo, Revue Européenne de Géographie*, 2007, 372, 16/04/2007, 30p. <http://193.55.107.45/articles/372.pdf>.
- Belhedi A - 2011 : Le développement régional. Problématiques, objectifs et principes. Communication aux journées géographiques de l'AGT, 19 mars, Faculté des Sciences Humaines & Sociales, Tunis.
- Belhedi A – La question spatiale. Pp. 175- 253. In *Acmaco-Cemaref, Tunisie 2040. Le renouvellement du projet moderniste tunisien*. Sud Editions., 551p.
- Belhedi A – 2012 : La fracture territoriale. Dimension spatiale de la révolution tunisienne. *Wassiti Editions, Série Ibraaz Perspectives*, 262p.
- Belhedi A et Lamine R – 1979 : Les transports terrestres et l'organisation de l'espace en Tunisie. *Géographie & Développement*, n° 1, p. 7-45.
- Ben Ahmed H – 2008 : Périurbanisation et espace rural autour de Sfax. Thèse de Géographie, FSHS. 3 vol.
- Ben Hamed A (Belhedi A) - 1974 : *Le quartier Sud de Tunis. Industrie et urbanisation à Jebel Jeloud-Sidi Fathallah*. CAR, FLSH.
- Bennasr A – 1994 : La dynamique industrielle à Sfax. Thèse de 3° cycle. 350p.
- Bousnina A - 2007 : « Les disparités régionales du développement humain en Tunisie », *RTSS*, 134.
- Canesse A-A – 2009 : « Le développement local et ses enjeux en Tunisie ». *Ronéo*, 11p. A paraître en 2011
- CGDR - 1984 : *Evaluation du Programme de Développement Rural 1973-84*. Rapport final 336 p, Annexes. A.
- Belhedi, J.C. Bousquet, M. Dhieb et M. Fakhfakh.
- CGDR - 1986 : *Plans régionaux de Développement NO, CO et Sud*
- Chandoul S – 1994 : La région de Gafsa : Problématique des fondements de développement. Thèse de 3° cycle, FLSH, 370p.
- Chandoul S – 2007 : Le minerai de phosphates et son rôle dans le développement du Sud tunisien. *Revue Tunisienne des Sciences Sociales*, 134, p. 91-116.
- Cogedrat – 1986 : *Le Programme de Développement rural intégré*.
- Cogedrat – 1986 : *Plans régionaux de développement du NO, du CO et Sud*
- DAT – 1973 : *Villes et développement en Tunisie*. Tunis. 5 Volumes.
- DAT – 1985 : *Schéma National et Schémas régionaux d'aménagement du territoire*.
- DGAT 1996, 1997 : *Schéma National d'Aménagement du Territoire*. 3 phases, 10 vol. Dirasset-Groupe Huit.
- District de Tunis – 1977 : *Plan régional d'Aménagement de Tunis*.
- Dlala H - 1995 : « Politique d'ouverture et développement industriel régional : le cas de la Tunisie du Nord ». Séminaire Département de Géo, Fac. Manouba.
- Dlala H – 1999 : Politique d'ouverture et développement industriel régional : le cas de la Tunisie du Nord : Espace de relations. Séminaire Département de Géographie, Faculté de Manouba 1995. Actes du 2° colloque, 14-16 décembre 195, p. 279-290, Série Colloques, vol. XVII.
- Dlala H – 2007 :
- Friedman J – 1966 : *Regional Development Policy : A Case of Study of Venezuela*. Massachusetts, MIT Press, 280p.
- Ghali N – 2003 : Le tourisme et les différenciations socio-spatiales dans la zone de Hammamet-Nabeul. Thèse de Doctorat, 544p, FSHS, Tunis (en arabe).

- Hayder A – 1983 : La création d'un complexe industriel et son impact sur l'économie et la société d'une région sous-développée. L'exemple du complexe industriel de Gabès. Etudes méditerranéennes, Fasc. 5, p. 53-84, Université de Poitiers.
- Hayder A - 1986 : *L'industrialisation à Gabès et ses conséquences : étude de géographie humaine et économique*. Thèse 3^o Cycle, PUT, FLSH, 232p.
- Hayder A – 2006 : Les dynamiques régionales en Tunisie : de la régionalisation à la métropolisation. Revue Tunisienne de Géographie., 37
- Hirschman A. O - 1958 : *The Strategy of Economic Development*. Newhaven Connect, Yale University Press, 183p.
- INS : *Recensements Généraux de la Population et de l'Habitat* 1966, 1975, 1984, 1994, 2004
- INS : *Enquêtes consommation des ménages* 1975, 1980, 1985. 1990, 1995, 2000 et 2005
- INS – 2012 : Enquête Nationale sur le Budget, la consommation et le niveau de vie des ménages de 2010.
- INS - 2012 : Enquête population emploi 4 trimestre 2011.cf. le site de l'INS.
- Leaders : <http://www.leaders.com.tn>, 12/01/2010 et 20/08/2010
- Lamine R – 1979 : Les transports routiers inter-urbains en Tunisie littorale. Thèse de 3^o cycle, Paris IV, 361p (1978), ENS, Sousse.
- Lamine R - 1995: Les problèmes des découpages régionaux de la Tunisie orientale, pp 13-24 in "La Tunisie orientale" Boujarra A, Ktita H et Mzoughi N (dir), FLSH Sousse, série Géo, vol 1.
- Lamine R – 2001 : Villes et citadins du Sahel Central, Pub FLSH Sousse, L'or du temps, 580 p, 2001
- Mbarek W – 2007 : La mobilité commerciale et les acteurs sociaux dans la ville de Ben Guerdène. Master, 290p, FSHS, Tunis (en arabe)
- MDEAT – 1985 : Schéma National d'Aménagement du Territoire. Cogedrat.
- MDE-INS - 1996 : *Migration intérieure et développement régional*. Etude stratégique. Direction de A Belhedi. Rapport final 310 p + Annexes (méthodologique et statistique, cartographique)
- MDE : Les différents Plans de développement économique et social VIII, IX, X et XI Plans
- MDR - 2011 : Livre Blanc du développement régional. Une nouvelle vision du développement régional. 218p
- MEAT-DGAT - 1997 : *Schéma Directeur d'Aménagement du Territoire National*. Etude Stratégique. Dirasset-Groupe Huit-IGIP. Bilan-diagnostic - Rapport de première phase. Plus vol. deuxième phase.
- MEH – 1977, 1987 : Recensement général de la circulation
- Ministère du Plan : Plans de développement économique et social. Du VI, au VIII^o Plans.
- Miossec J- M – 1995 : La Tunisie ou l'articulation mesurée. Afrique du Nord, Moyen Orient, Monde indien. Géographie universelle, Belin-Reclus.
- Miossec J-M – 2001 : L'inégal développement du tourisme. In J Bethement (coord) : Le monde méditerranéen. Paris, Sedes, p. 277-283.
- Miossec J-M et Signoles p – 1976 : Les réseaux de transport en Tunisie. Cahiers d'Outre-Mer, 114, p. 151-194.
- Osman S – 2007 : La dynamique urbaine et les acteurs dans la bande littorale de la ville de Ml Temime. Mémoire du Master, 226p (en arabe)
- Signoles P – 1985 : L'espace tunisien : capitale et Etat-région. Urbama, LA-CNRS, Tours, Fasc. 14-15, 1041p. UA 365.
- Signoles P – 2006 : La Tunisie , pionnière et fragile. Chap. 6, pp : 181-209. Un cas exemplaire de littoralisation. La Tunisie littorale de Nabeul à Mahdia. In Le Grand Maghreb. A Colin, Coll. U, cha.10
- Toumi A – 2001 : Les services de santé en Tunisie, contribution à l'étude des inégalités socio-spatiales dans un pays du Maghreb. In Les services publics et leurs dynamiques au Machreq et au Maghreb, p. 21-42.