

Espace privé, espace public et espace ouvert

Les conditions de la construction d'une urbanité touristique sur le littoral tunisien

par VIDAL Roland

École nationale supérieure du paysage de Versailles

in Knafou R. : *Les mondes urbains du tourisme*, Collection "Mappemonde", Ed. Belin. Pages 256-269

Document de travail

Résumé

L'évolution du tourisme international a vu émerger en Tunisie une forme dominante de l'urbanisation touristique constituée de *chapelets* d'hôtels autosuffisants. Cette offre massive, couvrant l'essentiel des zones touristiques, s'est caractérisée par un manque d'urbanité, et notamment d'espaces publics, que tentent de compenser les stations *intégrées* telles Port el Kantaoui ou Yasmine Hammamet. Dans ces stations, conçues pour être moins *consommatrices* de littoral, le plan d'ensemble donne une place dominante à l'initiative et aux espaces publics. L'initiative privée est toujours présente, mais sous forme d'hôtels intégrés dans un tissu urbain qui offre par ailleurs des centres d'activités dominant celles qui sont proposées intra-muros par les hôtels eux-mêmes. Plus récemment, le tourisme intérieur tunisien a connu une expansion nouvelle sous la forme d'un urbanisme de villégiature presque exclusivement concentré sur le littoral. Développée sans planification d'ensemble et avec un arsenal réglementaire insuffisant et mal adapté, cette nouvelle forme d'urbanisation se fait dans des conditions que l'on qualifie souvent « d'anarchiques ». Simple juxtaposition spatiale d'initiatives privées, ne laissant presque aucune place à l'espace public, cette urbanisation désordonnée s'ajoute aux chapelets de grands hôtels pour *bétonner* le littoral tunisien et compromettre l'accessibilité, la cohérence spatiale et les qualités paysagères d'un arrière-pays laissé pour compte alors qu'il pourrait constituer une ressource potentielle majeure, notamment pour l'avenir du tourisme lui-même.

Il importe donc de saisir dans son ensemble l'évolution de l'urbanisation touristique en Tunisie, pour dépasser la simple étude d'une activité pourvoyeuse de devises et en saisir les implications en termes d'organisation du territoire. C'est là un enjeu majeur pour l'avenir du pays.

Introduction

La Tunisie est la première destination touristique du sud de la Méditerranée, loin devant les autres pays du Maghreb. L'importance de cette activité économique, donc Jean-Marie Miossec souligne l'exceptionnelle « performance » (Miossec 1998), ainsi que l'image qu'elle donne de la Tunisie à travers le monde, et principalement en Europe, masque une réalité plus complexe qu'elle n'apparaît à travers les dépliants des tour-opérateurs.

International en très large majorité, le tourisme en Tunisie semble être né de la conjonction entre la généralisation des congés payés, la popularisation des pratiques balnéaires en Méditerranée et le développement des transports aériens. L'image du tourisme tunisien est donc principalement celle de ces grands hôtels du littoral offrant à une clientèle, venue en avion, tout ce qu'elle attend pour passer confortablement ses vacances en ayant le moins possible à se déplacer.

Cette image correspond bien évidemment à une réalité dont l'ampleur, loin de s'atténuer, promet de s'accroître encore dans les décennies à venir. Le littoral est ainsi *consommé* et, malgré les efforts importants engagés par le gouvernement en terme de réglementation, cette consommation menace régulièrement l'équilibre écologique et paysager des littoraux sableux, comme le montre, notamment et depuis de nombreuses années, Ameer Oueslati (voir Oueslati 2000). A cet aspect environnemental qui risque, s'il n'est pas maîtrisé, de compromettre ce qui fait la ressource même du tourisme balnéaire, s'ajoute des problèmes touchant à l'organisation d'une partie importante du territoire tunisien. Le développement croissant d'une urbanisation littorale qui pourrait devenir continue sur toute la côte Est du pays, se fait le plus souvent sans une réelle prise en compte des autres activités qui s'exercent sur le même territoire, et notamment de l'agriculture, autre ressource économique majeure de la Tunisie (Vidal, Bouraoui, 2005).

C'est autour de cette relation concurrentielle entre ces différents modes d'occupation du territoire littoral que s'est construit le projet de recherche franco-tunisien dans le cadre duquel s'inscrit le présent article. L'un des objectifs dominants de ce projet, qui sera abordé ici, est d'explicitier les modalités de l'évolution de l'urbanisation touristique, à travers une approche à la fois historique et spatiale, afin de mieux comprendre quelles pourront en être les évolutions futures et d'évaluer quelles peuvent être les formes d'occupation du territoire qu'il conviendrait d'encourager aujourd'hui, ne serait-ce que pour préserver les potentialités d'un tourisme futur.

Les premières formes du tourisme

Si cette image d'une Tunisie pourvoyeuse d'infrastructures dédiées à un tourisme balnéaire massif est aujourd'hui dominante, elle masque souvent le souvenir des pratiques touristiques ou de villégiature qui n'avaient pas attendu la mondialisation du phénomène pour se développer, certes à une échelle plus modeste, mais d'une façon déjà très significative et bien avant l'indépendance du pays.

Tandis que des voyageurs comme Chateaubriand sillonnaient déjà la Tunisie, les Beys de la dynastie husseinite furent de leur côté, et dès le XIX^e siècle, les précurseurs des pratiques de villégiature. Les principaux ingrédients du tourisme moderne existaient donc bien avant l'avènement du tourisme international, et les résidences estivales aussi bien que l'hôtellerie existaient également.

Au début du XX^e siècle, la présence française en Tunisie ayant amené l'Europe occidentale à mieux connaître le pays, son hospitalité légendaire et son climat agréable, des pratiques de villégiature hivernale se développent à l'instar de celles qui avaient déjà fait le succès de la Côte d'Azur. De nombreux Européens, issus évidemment des classes favorisées disposant à la fois de temps libre et de moyens financiers, viennent alors passer l'hiver en Tunisie.

Dans les années cinquante, à l'aube de l'Indépendance, les infrastructures hôtelières tunisiennes offraient déjà cinq à six mille lits à une clientèle nationale et internationale. Ces hôtels étaient implantés dans les grandes villes ou dans leur proche périphérie car, jusqu'à cette époque, la proximité de la plage était moins recherchée que celle d'un centre urbain historique.

Il est vrai, pourtant, que les Beys avaient commencé dès le début du siècle à installer leurs palais d'été au bord de la mer et à les équiper d'établissements de bain (Zaïer, 2006). Il est vrai aussi que les Tunisiens eux-mêmes ne dédaignaient pas les plages aux périodes les plus chaudes de l'été. Mais à l'époque, souligne Hassouna Mzabi (Mzabi 1996), on se baignait peu et à l'abri des regards, dans des établissements privés pour l'aristocratie, tôt le matin ou tard le soir pour les classes plus modestes. Le bain de soleil était inconnu, et rien ne justifiait l'installation de vastes infrastructures hôtelières juxtaposées le long des plages.

Les hôtels de la première moitié du XX^e siècle étaient souvent des résidences traditionnelles transformées, ou des constructions neuves mais fortement inspirées, dans leur forme et dans leur relation au territoire, de ces résidences. La logique des « trois S » (sea, sand & sun) n'étant pas dominante dans les attentes touristiques, les hôtels étaient en effet très différents de ceux qui suivront dans les années soixante-dix. De faible hauteur pour profiter de l'ombre des arbres - fort utile en l'absence de climatisation -, ils n'offraient pas ces façades gigantesques exposées au soleil et exclusivement tournées vers la mer telles qu'ont les verra plus tard. D'ailleurs le tourisme de l'époque, encore hérité des souvenirs rapportés par les voyageurs célèbres - tel Flaubert et son roman *Salammbô* -, était beaucoup plus culturel que balnéaire. Les hôtels, pour répondre à cette attente, étaient beaucoup moins enfermés derrière des murs n'ouvrant que sur la plage, et bien mieux intégrés dans un tissu urbain dont les touristes ne souhaitaient pas s'éloigner.

Ce style architectural et cette intégration urbaine sont encore très perceptibles dans les hôtels les plus anciens de Hammamet, comme le Fourati, ouvert en 1958 dans les jardins d'une ancienne résidence, ou Les Orangers, implanté dans un verger et inauguré en 1960. Ces hôtels n'étaient certes pas des lieux de mixité sociale, puisqu'ils étaient réservés à une clientèle fortunée, mais au moins n'étaient-ils pas ces « ghettos de luxe », isolés physiquement, visuellement et symboliquement du territoire où ils sont implantés, que sont les hôtels plus récents. Ils permettaient au moins, à leur manière, une certaine forme de mixité culturelle, puisque les Européens, confortablement installés dans une architecture luxueuse mais traditionnelle, y étaient davantage invités à s'intéresser à la culture tunisienne.

L'expansion phénoménale du tourisme international

L'ouverture à Jerba en 1954 du premier Club Méditerranée sud méditerranéen peut être considéré comme le signe précurseur de ce qui deviendra un véritable phénomène qui fera de la Tunisie l'une des principales destinations du tourisme balnéaire européen.

Cette évolution tient d'abord à un changement d'échelle de l'économie touristique : d'une pratique élitiste, plus ou moins réservée aux Européens qui pouvaient prendre l'avion en 1960, le tourisme en Tunisie devient un phénomène de masse grâce, notamment, à la baisse du coût des transports aériens.

Pour répondre à cette demande croissante, l'Etat tunisien favorise la construction d'un grand nombre d'hôtels sur le littoral du pays, dans les zones desservies par les aéroports internationaux. Implantés sur des parcelles de grande dimension, ces hôtels sont conçus comme des lieux de vie complets où le client doit trouver tout ce dont il a besoin : la mer et la plage, mais aussi les commerces et les services, utilitaires ou ludiques, qu'il n'aura pas besoin d'aller chercher en ville ni même dans l'hôtel voisin.

Economiquement efficace, au moins à moyen terme, cette politique a pour conséquence d'isoler chaque hôtel de son environnement immédiat, à l'exception de la mer vers laquelle les bâtiments se tournent systématiquement.

Une nouvelle génération d'hôtels

Alors que le Fourati ou Les Orangers étaient conçus par des architectes qui connaissaient chaque détail du site de leur implantation, afin d'utiliser au mieux les ressources végétales qui s'y trouvaient, cette nouvelle génération d'hôtels est issue d'agences produisant des complexes touristiques destinés à être installés sur des terrains vierges avec, pour seule relation au site, la prise en compte de la mer et de la plage. Construits sur des « tables rases », avec des délais d'amortissement très courts, ils sont accompagnés de jardins dont la végétation reste arbustive et clairsemée, et qui semblent davantage destinés à être vus depuis les fenêtres des chambres qu'à être vécus pour eux-mêmes, comme des espaces agréables d'ombre et de fraîcheur.

Il faut dire que la généralisation de la climatisation a rendu moins utile l'ombre des arbres et qu'elle a permis de construire des immeubles de grande hauteur dont toutes les fenêtres donnent sur la mer. Le jardin n'est plus alors qu'un espace à traverser pour aller de l'hôtel à la mer ou à la piscine, et pour en revenir. Les vastes espaces intérieurs aménagés pour recevoir les salons, les restaurants, les cafés, les boutiques, les salles de spectacle, voire les ateliers d'artisans ou les « souks », fournissent au client un ensemble complet qui tient lieu d'espace collectif à défaut d'être public, et qui rend inutile toute sortie à l'extérieur de l'hôtel (à l'exception de la pratique du bain et des quelques excursions organisées par les hôteliers eux-mêmes, ou sous leur contrôle).

Un déficit d'espaces publics

Isolés au sein de leurs vastes parcelles, et produisant eux-mêmes leurs propres espaces collectifs, ces hôtels ne sont pas demandeurs de véritables espaces publics, en dehors des voies d'accès nécessaires aux autocars, aux taxis et aux livreurs. Le réseau routier des zones hôtelières est très peu fréquenté par les piétons et n'est agrémenté d'aucun lieu de sociabilité de type square, placette ou jardin public, ni même de banc.

La plage, qui réglementairement ne peut pas être privatisée (bien que persistent de nombreuses exceptions), fait l'objet d'une appropriation nettement sensible. L'ombre d'un parasol par exemple, fut-elle portée sur un sable public, est réservée de fait aux résidents de l'hôtel à qui le parasol appartient. Mais cette appropriation est encore plus fortement marquée par le fait que la plage et les accès qui y conduisent ne sont entretenus que par les hôteliers, ce qui marque ainsi une très nette différence entre les portions de plages qui jouxtent l'entrée d'un hôtel et celles qui, situées entre deux hôtels, ne sont entretenues par personne.

La stratégie des hôteliers est simple : le client doit bénéficier d'un maximum de confort lorsqu'il se déplace de sa chambre vers la plage et rien ne doit l'inciter à se déplacer vers les hôtels voisins. En termes d'organisation de l'espace, cela revient à aménager les cheminements perpendiculaires au trait de côte et à délaisser, voire à entraver, ce qui pourrait ressembler à une promenade de bord de mer. En d'autres termes, cela revient aussi à mettre en valeur l'espace collectif de l'hôtel en le laissant implicitement déborder sur la plage et, par contraste, à faire disparaître ce qui pourrait être un espace public de circulation.

En ce sens, l'urbanisation touristique du littoral tunisien ne ressemble pas à celle qu'avaient connue les côtes européennes à la grande époque du développement des stations balnéaires, qui s'appuyaient toutes sur un boulevard de bord de mer, espace éminemment public. Il faut dire que le mode de transport utilisé pour acheminer les touristes n'est pas le même. Ceux-ci arrivent par avion jusqu'à l'aéroport le plus proche d'où ils sont conduits à

l'hôtel en autocar ou en taxi. La centralité urbaine qu'apportait la présence de la gare dans les stations européennes, et l'existence d'un réseau viaire adapté à la circulation des touristes qui ne se déplaçaient pas à l'intérieur de leur résidence mais à l'intérieur de la station elle-même, conféraient à ces stations de réelles qualités urbaines, mais si elles sont toujours restées des villes incomplètes.

Dans cette première forme d'urbanisation touristique massive qu'a connue la Tunisie au tournant des années soixante et soixante-dix, la gare est remplacée par l'aéroport. Or celui-ci, du fait de l'isolement nécessaire à son fonctionnement, n'est pas de nature à contribuer à la genèse de formes urbaines. En revanche, il engendre à l'échelle du territoire une autre forme de centralité structurant, non pas des villes, mais des « zones touristiques » dans lesquelles se rassemblent de grands hôtels, avec un souci d'autosuffisance maximale, construits sur des parcelles atteignant souvent 25 hectares, dans le seul but d'éloigner le plus possible l'hôtel voisin, considéré à tort ou à raison comme un concurrent nuisible.

Les stations balnéaires : de Port-el-Kantaoui à Yasmine-Hammamet

A l'inverse des grands hôtels isolés, qui privilégient les espaces collectifs au détriment d'espaces réellement publics, les stations balnéaires proposent des lieux de villégiature qui ressemblent davantage à des villes. En ce sens, elles répondent certainement à un besoin d'urbanité que la clientèle touristique ne trouve pas dans les hôtels isolés, malgré les ingrédients urbains qui y sont artificiellement mis en place.

Organisée autour d'un port de plaisance, et bien qu'elle soit orientée vers le tourisme balnéaire, la station de Port-el-Kantaoui (Gouvernorat de Sousse) comporte néanmoins des places et des jardins qui sont de vrais espaces publics et qui sont situés à distance de la plage.

C'est en 1973, cinq ans après l'ouverture de l'aéroport de Monastir, que l'idée d'une station balnéaire sur le littoral de Sousse est lancée avec la création de la Société d'étude et de développement de Sousse-Nord, dans laquelle l'Etat tunisien est partie prenante.

Réalisée en plusieurs tranches, elle compte aujourd'hui près de 20000 lits et représente, durant la haute saison, l'équivalent d'une ville moyenne tunisienne, entièrement dédiée à la villégiature, au tourisme et aux loisirs.

Les stations balnéaires, villes incomplètes mais lieux d'urbanité

Les stations balnéaires ont toujours été des villes incomplètes du fait qu'elles n'intègrent pas à sa dimension normale l'une des fonctions essentielles de la ville qu'est le travail. Elles n'en sont pas moins des lieux aménagés spatialement pour que s'y exerce une importante sociabilité.

Imagines au milieu du XIX^e siècle, à la suite et sur le modèle des stations thermales, elles sont d'abord des espaces de représentation où les membres d'une classe sociale particulière se retrouvent et se rencontrent sur de larges avenues, bien plus qu'ils ne pratiquent le bain qui n'est souvent qu'un prétexte.

Bien qu'elles aient été largement popularisées au fil du XX^e siècle et que la baignade y ait occupé une place plus importante, elles n'ont pour autant jamais perdu leur fonction sociale d'espace de représentation, même si on s'expose maintenant davantage sur la plage que sur les avenues. De plus, le vacancier de bord de mer attend de sa station balnéaire qu'elle lui offre toutes les aménités habituelles de la ville : cafés, restaurants, commerces, lieux de loisir, boîtes de nuits, etc. En plus du traditionnel boulevard de bord de mer, les stations ont donc toujours été complétées par des quartiers situés plus en retrait, destinés à recevoir ces commerces et services, et qui font que, même incomplètes, elles ressemblent tout de même à des villes, avec ce que cela implique en termes d'espace public.

Et c'est bien cette urbanité, cette forme de ville et les pratiques sociales qui l'accompagnent, que les hôtels isolés n'ont jamais pu reproduire véritablement, même si les plus grands d'entre eux se sont beaucoup efforcés de le faire.

Port el Kantaoui : station balnéaire tunisienne

Le tourisme balnéaire, on l'a vu, se développe en Tunisie avec la baisse du coût des transports aériens. La clientèle internationale arrive en avion, se rend sur son lieu de villégiature en autocar, et ne circule donc presque pas en automobile. C'est ce qui explique que la réponse à la demande ait pu se faire avec des hôtels isolés les uns des autres, accessibles par route, bien sûr, mais sans que l'on ait eu besoin de construire un réseau de voiries publiques, comme ce fut le cas sur le littoral européen.

Port el Kantaoui, pour ce qui est de l'automobile, ne fait pas exception puisque la station est essentiellement conçue pour les piétons. Mais elle a fait l'objet d'un véritable plan d'urbanisme qui ne ressemble en rien à l'organisation spatiale des zones hôtelières, où un simple découpage en parcelles laisse l'essentiel de l'initiative aux promoteurs de chacun des hôtels. A Kantaoui, la planification de l'espace public précède et domine l'initiative privée.

Pour autant, la station ne reproduit pas le modèle le plus répandu en Europe (dont le modèle type est Deauville, voir Vidal, 2005) et cela ne tient pas seulement à l'absence de circulation automobile. Kantaoui s'organise autour de son port de plaisance bien plus que dans sa relation à la plage, ce qui se traduit d'ailleurs par l'absence d'un «boulevard de la mer» ou autre «promenade des Anglais», si typique de la plupart des stations balnéaires.

Entièrement artificiel et exclusivement dédié à la plaisance, ce port n'a évidemment rien d'historique. Mais il n'en constitue pas moins l'élément structurant qui donne à Kantaoui le minimum de cohérence urbaine qui manque à la plupart des autres zones touristiques. Autour de lui, l'espace urbain se déploie en ruelles et placettes conçues à l'échelle du piéton, empruntant au vocabulaire de la médina autant qu'à celui des villes occidentales, dans un curieux mélange qui, s'il a de quoi laisser rêveur quelque historien de l'architecture, n'en est pas moins une réponse efficace à une certaine attente touristique.

Un lieu de rencontre et de mixité culturelle

Si les Tunisiens sont peu nombreux à fréquenter les grands hôtels internationaux et si, à l'inverse, les zones de villégiature dont on parlera plus loin se sont presque jamais fréquentées par les étrangers, la station balnéaire de Kantaoui, en revanche, est de plus en plus un lieu où peuvent se rencontrer les touristes tunisiens et ceux des autres pays.

Bien sûr, les prix pratiqués par les hôtels et les restaurants sont ceux des établissements touristiques, nettement plus élevés que ceux pratiqués dans les villes où résident les Tunisiens. Mais Kantaoui est située à proximité d'une grande ville, Sousse, et à proximité des villas de bord de mer que construisent les Tunisiens eux-mêmes pour y passer leurs vacances.

Même s'ils n'y résident pas, le «premier port-jardin de la méditerranée», est de plus en plus pour eux une attraction touristique pour le temps d'une excursion, d'une pause à la terrasse du café maure, d'une promenade sur les quais du port. Cette nouvelle fréquentation se traduit d'ailleurs par une augmentation significative des embouteillages, puisque les Tunisiens, eux, circulent en voiture alors que la station n'a pas été vraiment conçue pour cela.

A la mixité des styles urbains et architecturaux répondrait donc un début de mixité sociale et culturelle. On pourrait alors imaginer que les lieux conçus pour le tourisme ne seraient pas condamnés à être des enclaves territoriales coupées du reste du pays, mais pourraient devenir des lieux de rencontre et de brassage de toutes les nationalités, comme c'est déjà le

cas, à Sousse, sur l'esplanade de bord de mer, ou dans les hauts lieux touristiques tels que Sidi-Bou-Saïd.

Il faut, pour cela, que l'organisation des espaces publics précède et domine l'expression des intérêts privés.

La dernière née des stations tunisiennes : Yasmine Hammamet

La station de Yasmine-Hammamet (Gouvernorat de Nabeul), qui correspond sans doute au plus grand des projets touristiques tunisiens, est incontestablement établie sur une « table rase », que Alain Miossec décrit comme « *un site d'une platitude totale, un espace d'une grande banalité géométrique, puisqu'il s'agit d'un grand rectangle de 3,8 km du Nord-Est au Sud-Est, 800 mètres d'épaisseur.* » (Miossec, 1996, p. 826). Elle n'en a pas moins connu un succès considérable puisque, précise l'auteur, elle avait à peu près « *bouclé son programme* » trois ans après son lancement, alors que, à titre de comparaison, la station de Tabarka Montazah n'avait pas bouclé le sien au bout de quinze ans.

Prévue pour être financièrement amortie sur plusieurs décennies, Yasmine-Hammamet a fait l'objet d'importantes études prospectives visant à anticiper l'évolution de la demande touristique à moyen et long termes. Elle est conçue explicitement comme une « *station intégrée* », plutôt que comme ce « *chapelet d'hôtels autosuffisants* » (Ben Mahmoud, 1998, p. 241) qui caractérise la zone touristique qui l'a précédée.

Elle se distingue de Port-el-Kantaoui sur plusieurs points dont deux nous ont semblés significatifs : la présence d'un boulevard de bord de mer, avec des hôtels ou immeubles juxtaposés formant un véritable « front de mer » à la manière des stations européennes, et la construction, à distance de la mer, d'une « médina » dont le style architectural présente un caractère « authentique » bien plus affirmé qu'ailleurs.

- Le boulevard de bord de mer, qui a déjà reçu le surnom de « promenade des Anglais », est un aménagement d'un type assez rare dans les zones touristiques tunisiennes. Entre la chambre d'hôtel et la plage, il s'interpose ici un espace public doté de promenades, d'arcades, de commerces, qui ne permettent pas aux hôteliers de maintenir leur clientèle dans l'enceinte de leur espace privé. On retrouve ici, dans une station balnéaire, une configuration spatiale qui ressemble à ce qu'est aujourd'hui le front de mer d'une ville ancienne comme Sousse.

- La « médina » de Yasmine-Hammamet, si elle est tout aussi artificielle que celle d'El Kantaoui, a fait l'objet d'une reconstitution complète qui lui donne un caractère bien plus crédible. Elle est, comme les vraies médinas tunisiennes, implantée sur une colline (artificielle en l'occurrence) et entièrement entourée de remparts. La pierre de taille y est très visible, tout comme le travail des nombreux artisans (maçons, mosaïstes, carreleurs, menuisiers) qui ont été sollicités pour la construction des bâtiments. Eminemment moderne dans son fonctionnement (la colline artificielle abrite l'ensemble des réseaux, dont une climatisation centralisée), elle a par bien des aspects l'apparence d'une authentique ville ancienne. Les bâtiments sont des reproductions fidèles de quelques-uns des chefs-d'œuvre de l'architecture arabo-musulmane de l'ensemble du Bassin Méditerranéen, architecture dont la médina est une sorte de musée grandeur nature.

S'il est vrai que cette authenticité est quelque peu atténuée par le surdimensionnement des espaces extérieurs (adaptés aux millions de visiteurs attendus) et par la présence étonnante d'une oliveraie urbaine, on remarquera surtout qu'aucune concession n'a été faite quant à la dimension des fenêtres qui, de plus, ne donnent pas sur la mer.

C'est cette distance prise par rapport à la vocation purement balnéaire du tourisme littoral en Tunisie qui nous semble intéressante : Yasmine-Hammamet traduit aujourd'hui certains aspects, importants, de l'évolution de la demande touristique. Celle-ci s'oriente clairement

vers une plus grande exigence en matière d'espaces publics et vers la recherche d'alternatives culturelles à la simple consommation de la trilogie mer-plage-soleil.

Ce qui nous semble également intéressant, c'est que ce désir d'authenticité architecturale et urbaine pourrait bien se doubler rapidement d'un désir d'authenticité paysagère. Or il est évident qu'il sera autrement plus difficile de reconstituer des paysages que des médinas, si l'on ne se donne pas dès aujourd'hui les moyens d'empêcher leur disparition (Vidal-Bouraoui, 2004). A l'échelle du paysage, la disponibilité des espaces ouverts pourrait bien, en effet, jouer un rôle comparable, du point de vue des attentes touristiques, à celui que jouent les espaces publics dans les zones urbaines.

L'alternative à la plage et la disponibilité des espaces ouverts

Plusieurs indices permettent de le constater aujourd'hui : les touristes européens venus en Tunisie sont de plus en plus nombreux à rechercher des activités alternatives aux bains de mer et de soleil. Dans la zone touristique de Sousse-Nord, des caravanes de chameaux, de calèches, de mobylettes ou de quads (moto à quatre roues) sillonnent de plus en plus les campagnes environnantes. Les excursions sont organisées par des entrepreneurs tunisiens indépendants, en collaboration avec les hôtels. Autrefois pratiquées sur la plage, ces randonnées se font aujourd'hui de plus en plus dans les territoires agricoles, et notamment les oliveraies. Des excursions en autocars amènent également des touristes dans des fermes situées dans l'intérieur des terres et où sont reconstitués divers aspects de la vie traditionnelle dans les campagnes tunisiennes. L'importance de cette nouvelle forme d'offre touristique est difficile à évaluer car elle résulte de l'addition d'initiatives individuelles qui ne sont pas ou que peu recensées. Ce qui est certain, c'est qu'elle correspond à une évolution très significative de la demande, et à un nombre de plus en plus important de touristes. Ces pratiques ont sans doute encore un caractère anecdotique et ludique et consistent en bonne part à l'utilisation des oliveraies comme terrain de jeu et d'aventure, mais elles ont pour effet d'amener les touristes dans l'arrière-pays. Celui-ci se trouve, de fait, vécu et pratiqué comme un espace « ouvert », à défaut d'être public. Les Européens ne font, d'ailleurs, qu'y reproduire leurs pratiques de loisirs habituels dans les campagnes périurbaines de leurs pays d'origine.

Il n'entrerait pas dans le cadre du présent article de s'étendre davantage sur la situation spécifique des territoires agricoles soumis à la pression des extensions urbaines (voir à ce sujet Bouraoui-Mizouri, 2004), mais il est certain que le développement de l'urbanisation touristique, notamment sur le littoral sahélien, risque de compromettre la richesse paysagère et la qualité d'espaces ouverts de ces territoires agricoles qui pourraient constituer les futures ressources touristiques de la région.

Il est certain aussi qu'une alternative à la concentration littorale de l'activité touristique, qu'appelait de ses vœux Amor Belhedi, devra passer par une réflexion globale sur l'aménagement du territoire, si l'on souhaite « *protéger les ressources paysagères qui constituent le fondement même de cette activité* » (Belhedi, 1992).

Des textes législatifs complétant le code de l'urbanisme tunisien, et constituant ce que l'on appelle la « loi littoral », ont été conçus, sur le modèle des textes français, pour cadrer et limiter les extensions urbaines sur le littoral (voir Ben Cheikh Ahmed-Dallagi, 2002). Mais ces textes, bien que régulièrement améliorés, sont encore souvent très insuffisants, en tout cas si l'on en juge par leurs modalités d'application. Ils comportent par exemple un amendement précisant que l'interdiction de construire à moins de cent mètres du domaine public maritime ne concerne pas les « *activités économiques nécessitant d'être à proximité du rivage de la mer* » (alinéa 4 de l'article 25, loi 64-122 du 28-11-94). Or, comme s'en étonne Alain Miossec, le tourisme balnéaire est assimilé à l'une de ces activités (Miossec, 1998, p. 80).

L'urbanisation touristique n'est donc pas, en principe, concernée par la « loi littoral ». Bien sûr, d'autres formes de réglementations interviennent et les infrastructures touristiques qui se

développent aujourd'hui sont relativement mieux cadrées que ne l'étaient celles des décennies précédentes. Mais les exceptions portant atteinte aux qualités environnementales et paysagères du littoral sont nombreuses et, ce qui est plus inquiétant, elles semblent agir comme un « mauvais exemple » auprès des particuliers qui construisent leurs résidences secondaires en bord de mer sans grand souci de la législation en vigueur. Sur le littoral de Sousse-Nord, par exemple, on voit s'étendre à partir de la station de Port-el-Kantaoui une conurbation linéaire qui longe le littoral au détriment des espaces agricoles qui, au-delà de la simple consommation d'espace, se trouvent déstructurés dans leur organisation spatiale.

Ce sont donc des paysages agricoles singuliers qui se trouvent menacés de disparition sous la pression de cette urbanisation incontrôlée, alors que les Tunisiens eux-mêmes pourraient avoir, dans un avenir proche, envie de s'intéresser à leurs campagnes autant que les touristes européens.

Evolution de la villégiature tunisienne

L'urbanisme de villégiature que l'on observe aujourd'hui sur une partie du littoral tunisien résulte de l'évolution des pratiques traditionnelles de villégiature, dont nous avons parlé plus haut, sous l'influence d'un tourisme international à forte dominante balnéaire. Cette influence se manifeste de deux manières :

- En tant que ressource économique majeure du pays, le tourisme international a contribué largement à l'émergence d'une classe sociale favorisée capable d'investir dans des résidences coûteuses utilisées seulement une courte partie de l'année.

- En tant que modèle mondialement connu, il a amené, par acculturation, une partie de la population tunisienne à s'intéresser aux baignades de mer et aux baignades de soleil et donc, à installer leurs résidences en bord de mer plutôt que dans les campagnes périurbaines (voir Mzabi, 1996, pp. 174-175).

Le résultat en est que cette urbanisation, initialement installée à faible distance des villes, s'étend de plus en plus loin le long du littoral et finit par former une frange urbaine linéaire et presque ininterrompue. Dans le même temps, alors que les villas de la première moitié du XX^e siècle étaient situées en retrait par rapport à la mer, celles qui se construisent aujourd'hui sont de plus en plus proches de la mer, jusqu'à venir en limite des plus hautes vagues.

C'est ce long ruban de béton qui, s'il se densifie encore, constituera à terme une barrière isolant, physiquement, visuellement et symboliquement, l'arrière-pays de la mer.

L'espace public relégué au second plan

Cette densification s'accompagne évidemment d'une forte augmentation du prix des terrains, au point que ni les vendeurs ni les acheteurs ne sont disposés à perdre une partie de leur parcelle pour laisser la place à des voies publiques. En l'absence d'un plan d'aménagement préalable, celles-ci sont donc le plus souvent réduites au minimum nécessaire à l'accès des villas éloignées. Elles sont souvent trop étroites pour que deux véhicules puissent s'y croiser et se terminent parfois en impasse, avec un simple accès piétons en direction de la plage. On a remarqué au nord de Sousse, par exemple, qu'à l'occasion de l'installation récente du réseau de tout-à-l'égout, plusieurs d'entre elles se sont trouvées inaccessibles durant toute la durée des travaux.

Vouloir organiser l'espace public *a posteriori* dans des territoires occupés par une urbanisation spontanée, composée de la juxtaposition d'initiatives individuelles réalisées au gré des disponibilités foncières, n'est certainement pas la meilleure manière d'assurer la cohérence territoriale du littoral tunisien.

Conclusion

C'est bien en termes de cohérence territoriale qu'il convient d'aborder la question de l'urbanisation touristique en Tunisie, et c'est bien par une mise en perspective historique que l'on parviendra mieux à organiser cette cohérence, non pas dans l'unique objectif d'une rentabilité immédiate, mais en fonction des évolutions potentielles des territoires et des pratiques sociales.

Si elle semble une évidence mondiale aujourd'hui, il ne faudrait pas oublier que la pratique du bain de mer était inconnue de presque toutes les sociétés humaines à l'aube du XIX^e siècle. Penser qu'elle peut être aujourd'hui une donnée suffisamment stable pour miser à long terme sur son avenir pourrait s'avérer une double erreur :

- Rien ne permet d'affirmer que les pratiques sociales qui amènent aujourd'hui des millions de touristes sur les plages ne seront pas susceptibles d'évoluer au gré des modes ou des grands événements mondiaux. Ceux-ci ont déjà entraîné, dans l'histoire récente, des phénomènes de déplacements géographiques, conduisant à la déshérence bon nombre de stations balnéaires européennes au profit de pays plus méridionaux comme la Tunisie. D'autres événements pourraient, un jour, déplacer les flux touristiques vers des destinations encore plus lointaines.

- Le développement excessif de l'urbanisation balnéaire pourrait avoir pour conséquence de « consommer » ce qui en constituait la motivation initiale, c'est-à-dire un environnement littoral reconnu pour ses qualités paysagères. La Tunisie n'est pas à l'abri de ce gâchis paysager qu'ont connu bien d'autres pays et que l'on a qualifié du désormais triste mot de « baléarisation ». Un tel destin serait d'autant plus regrettable qu'il risquerait, dans le même mouvement, de condamner les ressources que pourraient constituer un jour les arrière-pays pour des formes différentes de tourisms, moins aquatiques et plus culturelles.

Bibliographie sommaire

BELHEDI A., 1992 : *L'aménagement de l'espace en Tunisie : la reproduction ou l'alternative ?* Publications de la Faculté des Sciences humaines et sociales, série Géographie, vol XXIX, Université de Tunis 1.

BEN CHEIKH AHMED-DALLAGI H., 2002 : « Le statut juridique du littoral et ses incidences sur sa protection et son aménagement » in *Le développement durable du littoral méditerranéen : coordination des interventions publiques et contrôle social*. Actes des colloques de Tunis-Hammamet (nov. 1999) et de Paris (mai 2000). Université de Tunis el Manar, Faculté de droit et des sciences politiques de Tunis, pp. 75-107.

BEN MAHMOUD W., 2002 : « Note de présentation de la station touristique Yasmine-Hammamet » , in *Le développement durable du littoral méditerranéen : coordination des interventions publiques et contrôle social*. Actes des colloques de Tunis-Hammamet (nov. 1999) et de Paris (mai 2000). Université de Tunis el Manar, Faculté de droit et des sciences politiques de Tunis, pp. 239-251.

BERGAOUI M., 1996 : *Tourisme et voyages en Tunisie : les années Régence*. Edité par l'auteur, Tunis.

BOURAOUI M., VIDAL R. 2005 : « Urbanisme balnéaire et agriculture urbaine sur le littoral du Sahel tunisien », in *Actes du Colloque international « Fabrication, gestion et pratiques des territoires, regards croisés et perspectives de coopération France-Maghreb dans les domaines de l'architecture, de l'urbanisme et du paysage »*. Ecole d'architecture de Paris-Val-de-Seine, Nanterre, 4-6 décembre 2003.

BOURAOUI M. et MIZOURI M., 2004 : « Périurbanisation, agriculture et stratégies urbaines en Tunisie », in Nasr Joe et Padilla Martine (éd.) : *Interface agricultures et villes à l'Est et au Sud de la Méditerranée*. Ed. Delta, Paris, pp. 141-160.

MIOSSEC J-M., 1996 : *Le tourisme en Tunisie. Un pays en développement dans l'espace touristique international*. Thèse de doctorat d'Etat. Université de Tours.

MIOSSEC J-M., 1998 : « Les acteurs de l'aménagement touristique tunisien : les leçons d'une performance », in Mohammed Berriane et Herbert Popp (éd.) : *Le tourisme au Maghreb : diversification du produit et développement régional et local*. Actes du cinquième colloque maroco-allemand de Tanger, pp. 65-85.

MZABI H., 1996 : « Introduction à l'étude du tourisme intérieur en Tunisie », in *Revue tunisienne de géographie*, n° 27, pp. 167-181.

OUESLATI A., 2002 : « De la question de l'érosion des plages et des formes de dégradation qui en découlent ou qui en favorisent l'accélération en Tunisie », in *Le développement durable du littoral méditerranéen : coordination des interventions publiques et contrôle social*. Actes des colloques de Tunis-Hammamet (nov. 1999) et de Paris (mai 2000). Université de Tunis el Manar, Faculté de droit et des sciences politiques de Tunis, pp. 21-74.

VIDAL R., 2005 : « Sables-d'Or-les-Pins et l'urbanisme balnéaire français » in *Les Carnets du Paysage*, n° 12, ENSP - Actes Sud, pp. 53-75.

VIDAL R., BOURAOUI M. 2004 : « Evaluer et préserver les paysages agricoles périurbains, le cas du littoral sahélien en Tunisie », in *Actes des Deuxièmes Rencontres du Végétal*, INH Angers, pp. 63-64.

VIDAL R., BOURAOUI M. 2005 : « Urban Development and Rural Spaces on the Sahelian Coast (Tunisia): from Competition to Complementarity ». In Branduini P. & Sangiorgi F.: *European Research an Action Network on Intra or Peri-urban Agricultural Spaces*. Università degli Studi di Milano. Pages : 110-115.

ZAÏER S., 2006 : « Les jardins de la Tunisie huseinite », in *Actes du séminaire « Etapes de recherches en paysage »*, Ecole nationale supérieure du paysage, Versailles, pp. 44-57.