

Les villes méditerranéennes

> PAR BRUNO JÉGOU, PROFESSEUR D'HISTOIRE-GÉOGRAPHIE

Place dans les programmes

L'étude des villes méditerranéennes trouve naturellement sa place dans les programmes de lycée. Elle est aussi bien présente dans le **nouveau programme de 2^{de}**, à travers l'étude de la ville, et dans le **programme de T^{le}**, dans l'étude de l'interface méditerranéenne. Les villes méditerranéennes peuvent à la fois apparaître comme symboles de la fracture Nord-Sud, et comme image de la convergence progressive des problèmes et enjeux des villes de la région, qu'elles soient au nord ou au sud de la Méditerranée.

Plus spécifiquement, le programme de 2^{de} est fondé sur la prise en compte de la notion de développement durable. Cette partie du programme doit s'appuyer sur deux études de cas, l'une prise dans un pays développé, l'autre dans un pays en développement ou émergent. On peut concevoir de rassembler les deux dans une démarche plus comparative, en analysant en parallèle les dynamiques respectives de villes situées de part et d'autre de la Méditerranée, autrement dit partageant un cadre et des problématiques communes. On doit dès lors pouvoir identifier avec plus de clarté et de précision les spécificités propres à chaque rive de la Méditerranée, tout en faisant apparaître la relative convergence des dynamiques urbaines observable à cette échelle.

En T^{le} générale, l'étude des villes méditerranéennes doit s'inscrire dans le cadre du chapitre sur « la Méditerranée, interface Nord-Sud ». La comparaison permet ainsi d'illustrer le clivage persistant entre les deux rives de la Méditerranée, tout en faisant apparaître que celui-ci tend à se réduire.

Objectifs et démarche

S'intéresser à la question des villes peut permettre de réintroduire **des notions clés** étudiées dans d'autres chapitres, à savoir celles de **métropolisation** et de **littoralisation**, et de faire le lien entre **les dynamiques de l'interface Nord-Sud** et celles de la **mondialisation économique et culturelle**. Si la ville méditerranéenne reste en effet un révélateur

des fractures induites par le mal-développement, symbolisées par l'image de la fracture Nord-Sud, elle est également un lieu d'expression privilégiée des dynamiques polarisatrices et uniformisatrices de la mondialisation économique, ainsi que des fractures de la mondialisation culturelle.

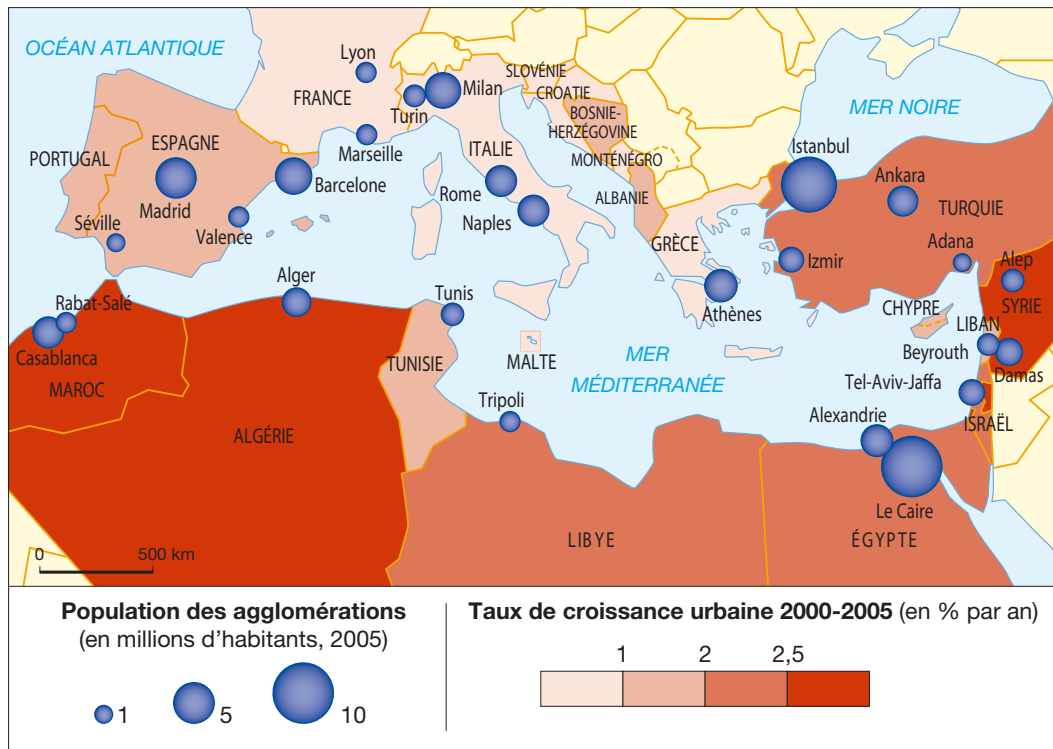
Les enseignants connaissent une difficulté croissante à sortir les élèves des stéréotypes et préjugés dans lesquels ils s'enferment volontiers. D'autant plus quand la société et les médias contribuent également à cet enfermement. Pour les élèves issus de l'immigration (qui sont pour la plus grande partie d'entre eux liés à l'espace méditerranéen), l'opposition Nord-Sud se résume et s'exprime avant tout dans l'opposition entre le bidonville du sud de la Méditerranée et la ville moderne et propre, symbole de modernité, du Nord.

Il est donc souhaitable et intéressant de sortir de ces clichés et représentations qui ne correspondent plus vraiment à la réalité d'aujourd'hui. En effet, les villes du sud de la Méditerranée connaissent depuis quelques années un atterrissage en douceur de leur démographie, ce qui leur permet de se tourner vers des politiques d'aménagement et d'équipement urbain plus ambitieuses, permettant un certain rattrapage vis-à-vis des villes des pays développés du nord de la Méditerranée (France, Italie, Espagne).

SAVOIR +

- *Urbanisme*, n° 369, novembre-décembre 2009.
- WACKERMANN Gabriel (sous la dir. de). *La Méditerranée en dissertations corrigées*. Paris : Ellipses, 2001.
- LOZATO Jean-Pierre (sous la dir. de). *La Méditerranée*. Paris : CNED / SEDES, 2001.
- TROIN Jean-François. *Les métropoles des « Suds »*. Paris : Ellipses 2000.
- RIVIÈRE Dominique. *L'Italie : des régions à l'Europe*. Paris : Armand Colin, 2004.
- CLAUDE Gérard. *La Méditerranée : géopolitique et relations internationales*. Paris : Ellipses, 2007.

A Villes et urbanisation de l'espace méditerranéen



B Les enjeux urbains du Bassin méditerranéen

● Julien Le Tellier, Sylvain Houpin, in « Villes méditerranéennes », © revue *Urbanisme*, n° 369, 2009.

D'après les études prospectives du Plan Bleu, le taux d'urbanisation des pays riverains atteindra 75% en 2030, avec 470 millions d'urbains attendus à l'horizon 2050. Le pourtour du Bassin méditerranéen est caractérisé par la périurbanisation au Nord, l'urbanisation galopante des pays du Sud et de l'Est et un processus généralisé de littoralisation.

La rive septentrionale présente une forte extension des surfaces urbanisées, avec des formes d'habitat très consommatrices d'espace induisant des consommations d'énergie préoccupantes. La périurbanisation, la spécialisation fonctionnelle des territoires urbains et la dispersion des activités sont accompagnées d'un découplage entre les zones d'emploi et les bassins d'habitat. Ces tendances résultent d'une explosion des mobilités qui ont pour conséquences la congestion de la circulation, la pollution atmosphérique et, plus largement, des atteintes à l'environnement et à la santé publique.

Sur les rives méridionale et orientale, les évolutions sont aussi marquées par l'étalement des agglomérations, avec un desserrement résidentiel des centres-villes vers les périphéries, ceci dans un contexte de croissance démographique encore élevée et toujours alimentée par l'exode rural dont le tarissement des flux est néanmoins amorcé.

C L'assainissement urbain

● Jean-Pierre Besançon, « La ville méditerranéenne et l'eau », in Gabriel Wackermann (sous la dir. de), *La Méditerranée en dissertations corrigées*, © Ellipses, 2001.

En 1992, 70 % des grandes villes côtières de la Méditerranée n'étaient encore dotées d'aucune installation de traitement des eaux (Athènes, Alger, Toulon...). Depuis lors, certains pays ont élaboré des projets ambitieux et d'autres se sont lancés dans de grandes réalisations (en vingt ans, la Tunisie et la France ont porté le taux de desserte de leurs stations d'épuration de 15 à plus de 60%). Mais il reste bien des cas critiques, y compris en façade méditerranéenne de l'Europe (Barcelone, Valence, Gênes, Naples, Thessalonique...). Les eaux usées se retrouvent alors, directement ou indirectement, dans les nappes (par infiltration) ou dans la mer (pour les villes littorales). [...] Les villes de l'est et du sud de la Méditerranée réservent des situations encore plus préoccupantes. Le Qoueiq à Alep, le Barada à Damas, le Seil à Amman ont été couverts ; ils coulent désormais en égouts nauséabonds, réapparaissant par endroits à ciel ouvert, charriant à travers les quartiers populaires non plus de l'eau mais une lourde boue grise pleine d'immondices.

D Athènes, victime de sa croissance ?

● Guy Burgel, « Athènes, capitale olympique », © *Historiens et géographes*, n° 388, 2004.

Athènes, dans les années soixante, a complètement colmaté le triangle de plaine (la « cuvette ») entre Hymette, Pentélique, Parnès et Aigaléo, et croît au rythme annuel quasi tiers-mondiste de 3 % ; elle prend des allures latino-américaines, qui font plus évoquer un São Paulo en miniature que Rome, Naples ou même Istanbul.

L'État, impuissant à régler le problème du logement pour ces masses considérables de nouveaux immigrants, les couches dominantes désireuses de s'enrichir par la spéculation immobilière, mais surtout soucieuses de disposer d'une main-d'œuvre abondante et bon marché, laissent se développer avec méthode les deux fronts de l'urbanisation athénienne : une reconquête interne des quartiers centraux du XIX^e siècle, où les immeubles de béton remplacent sur le même parcellaire les maisons-cours ; le grignotage lent et continu des versants périphériques [...].

Urbanisation sans urbanistes, architecture sans génie, qui se révèlent pourtant techniquement et socialement redoutablement efficaces (il n'y a pas eu de bidonvilles à Athènes), mais des conséquences désastreuses pour la ville : environnement dégradé (le nuage de pollution, le fameux *néphos*), incendies de forêts périurbaines catastrophiques, eaux du golfe Saronique altérées, vulnérabilité aux séismes en raison des mauvaises conditions de la construction, mais surtout carence en espaces et services publics, dont les transports urbains sont un témoignage accablant. Au milieu des années quatre-vingt-dix, l'agglomération athénienne, trois fois millionnaire, n'est encore passablement desservie que par une flotte d'autobus polluants et une marée de voitures particulières, à peine dissuadées par la circulation alternée dans les zones centrales.

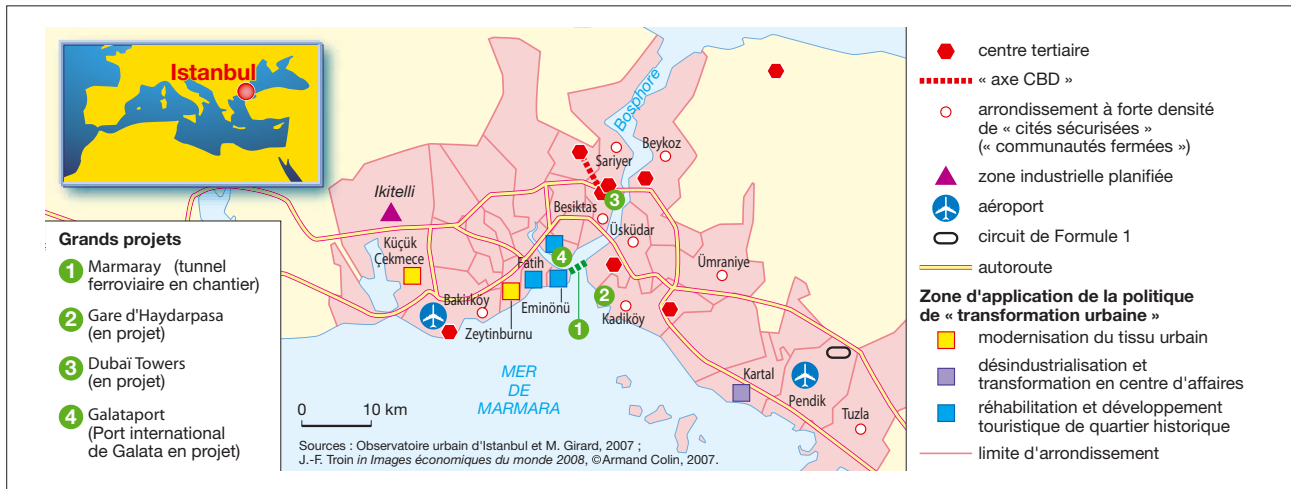
E Un nouveau quartier métropolitain à Tunis

● Pierre-Arnaud Barthel, « Les berges du lac de Tunis : une nouvelle frontière dans la ville ? », in « Les frontières dans la ville » © *Cahiers de la Méditerranée*, vol. 73, 2006.

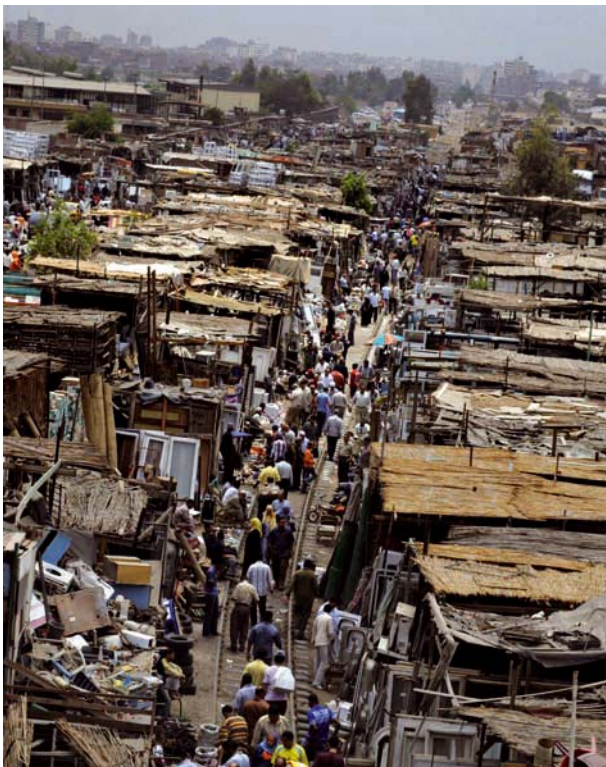
Il n'y a qu'à regarder Tunis du hublot d'un avion pour constater que les lotissements des Berges du Lac constituent un nouveau morceau de ville situé au bord d'une lagune assainie entre 1985 et 1988. [...] Entouré par l'aéroport et le plan d'eau, par des réserves de terrains à l'ouest et une vasière à l'est (prévue pour être aménagée en golf), ce territoire urbain en devenir, premier jalon d'un des plus ambitieux projets d'aménagement du monde arabe, jouissant d'une situation tout à fait exceptionnelle, est comme « posé » au cœur de la capitale, directement branché à une autoroute intra-urbaine, à mi-chemin entre le centre-ville, les quartiers récents de standing et la banlieue nord. [...]

Les Berges du Lac sont ainsi devenues une toute nouvelle centralité urbaine de premier plan à l'échelle de la capitale, concentrant des institutions de très haut niveau (ambassades, délégations internationales, Croix-Rouge, représentation de l'Union européenne), des sièges sociaux d'entreprises tertiaires haut de gamme spécialisées dans les activités financières, la téléphonie, internet et toutes les activités de conseil. Enfin, des fonctions de services à rayonnement régional et national se sont implantées très récemment : polyclinique, clinique spécialisée, hôtellerie haut de gamme (plusieurs hôtels quatre étoiles ont ouvert depuis 2000, entre autres pour permettre l'accueil des congrès). [...] Le tropisme de l'autoroute GP9 est très net dans le choix de l'implantation des sièges des grandes firmes transnationales (Peugeot, Siemens, Kodak, Ericsson, etc.).

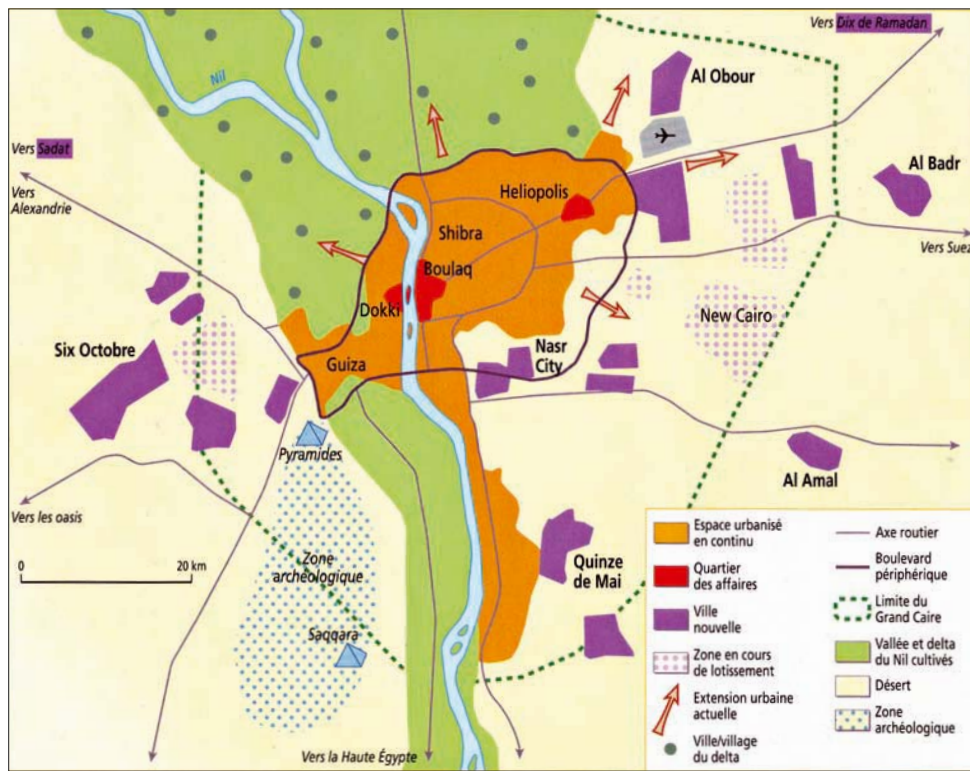
F L'internationalisation d'Istanbul



G Deux visages du Caire



H La croissance urbaine du Caire



© MAGNARD, 2005

I Une vision d'avenir de la ville méditerranéenne

- Un aspect du projet « Le Caire 2050 », revue *Urbanisme*, n° 369, 2009.



© CUBE CONSULTANTS

A à C Les dynamiques urbaines dans le bassin méditerranéen

DOC A • La carte permet de situer la dynamique urbaine dans l'espace méditerranéen. Elle fait ressortir le nombre important de villes millionnaires, ainsi que leur répartition plutôt homogène, tout autour de cet espace, de Casablanca à Istanbul, et de Barcelone au Caire. La littoralisation de ces pôles urbains apparaît également clairement, même si des exceptions notables existent, aussi bien au nord (Madrid, Milan), qu'au sud (Ankara, Damas, Le Caire). Au total, c'est un espace relativement homogène, sur ce critère, qui apparaît.

Mais cette homogénéité est en fait le résultat d'un net rattrapage des rives sud et est de la Méditerranée, dont les taux de croissance urbaine restent encore très importants dans la décennie 2000, partout supérieurs à 2% par an, sauf en Tunisie. Cela reflète une poursuite de l'exode rural, d'autant que, ces dernières années, la croissance naturelle a fortement reculé dans ces pays.

On peut donc mettre en évidence ici à la fois un contraste nord-sud et une convergence réelle entre les différentes rives de la Méditerranée, c'est-à-dire une forte urbanisation, autour de métropoles majeures, tout au moins à l'échelle régionale.

DOC B • On voit ici les dynamiques urbaines à l'œuvre autour de la Méditerranée, ainsi que certaines de leurs implications majeures en termes d'aménagement et de développement durable. Le taux d'urbanisation de 2030 est évalué à 75%. Le document montre trois dynamiques clés de l'urbanisation actuelle : la périurbanisation au nord, l'urbanisation galopante au sud et à l'est, ainsi que la littoralisation observable partout.

L'étalement urbain provoque des problèmes de trafic et de pollution qui sont sensiblement renforcés dans les régions méditerranéennes, compte tenu du climat et, souvent, du relief. La croissance urbaine du sud et de l'est, toujours explosive, s'accompagne désormais d'une recomposition intra-urbaine : dédensification du centre-ville, étalement, dilatation des quartiers décisionnels. Cela profite d'abord aux classes moyennes et aisées, tout en accentuant les problèmes de réseaux de ces villes sur la voie du gigantisme.

Au total, les villes situées au nord et au sud sont en train de converger vers les mêmes problématiques, alors que jusqu'à une période récente les différences étaient très nettes entre les villes du nord à croissance ralentie et les villes du sud et de l'est connaissant au contraire une croissance explosive.

DOC C • La question de l'eau est tout à fait centrale en milieu méditerranéen. Les contraintes climatiques, combinées à l'explosion urbaine de la seconde moitié du xx^e siècle, ont abouti à des situations très imparfaites en matière de traitement des eaux. Le point important est

sans doute que le problème touche les deux rives de la Méditerranée.

La question du retraitement des eaux usées n'a été abordée que très tardivement dans les pays du nord de la Méditerranée, et elle est loin d'être totalement réglée. La trajectoire parallèle de la Tunisie et de la France, relevée dans le texte, est en ce sens très révélatrice. Même si les situations restent globalement pires au sud, et si la situation a clairement progressé au nord, cette question des eaux usées montre que le retard du bassin méditerranéen est général : il faut plutôt opposer la Méditerranée et l'Europe du nord.

D à F Trois exemples urbains : Athènes, Tunis, Istanbul

DOC D • Le texte évoque l'explosion urbaine des années 1960-1980 à Athènes. Le rapprochement avec les villes du tiers-monde est clairement exprimé. Les villes du nord de la Méditerranée – Rome, Naples d'après le texte, mais également Barcelone – ont connu dans la seconde moitié du xx^e siècle une croissance explosive qui n'est pas sans rappeler celle des mégapoles du tiers-monde (São Paulo).

Le texte liste également les déséquilibres provoqués par cette croissance spectaculaire qui, au-delà des spécificités locales – *néphos*, incendies, vulnérabilité aux séismes –, touchent l'ensemble des régions méditerranéennes. Plus spécifique et remarquable est l'absence de bidonvilles dans le cas athénien.

L'intérêt de ce texte est de montrer indirectement que les déséquilibres actuels que peuvent connaître les villes méditerranéennes des pays pauvres ne sont pas fondamentalement différents de ceux qu'ont connus quelques décennies plus tôt les villes du nord de la Méditerranée : il s'agit donc plus d'un décalage chronologique que d'une différence de nature. On peut donc en déduire que la trajectoire future – mais elle a en fait déjà largement commencé, comme d'autres documents le suggèrent – de ces villes pauvres les mènera à une normalisation comparable à celle qu'a connue Athènes depuis une quinzaine d'années. Dans ce dernier cas, la stabilisation a été facilitée par les travaux d'aménagement des Jeux olympiques de 2004 (métro, nouvel aéroport, etc.).

DOC E • L'édification des Berges du Lac à Tunis est un exemple, sans doute un peu exceptionnel, d'aménagement dans les villes du sud de la Méditerranée, aménagement visant à les faire entrer dans le xxi^e siècle : c'est « un des plus ambitieux projets d'aménagement du monde arabe ». On peut trouver des démarches comparables dans d'autres villes de la région, par exemple les capitales des pays pétroliers voisins, Alger ou Tripoli.

La création de ce nouveau quartier répond à une logique de regroupement de toutes les fonctions de tertiaire supérieur, qu'elles soient publiques (institutions internationales) ou privées (sièges sociaux de compagnies étrangères et nationales, services spécialisés, activité de congrès, loisirs). Cette concentration est permise par la proximité immédiate de l'aéroport et de l'autoroute. Les Berges du Lac apparaissent comme un nouveau centre de la ville. Elles constituent également un espace d'extension de lotissements dédiés aux classes moyennes et supérieures, évolution caractéristique de la ville contemporaine. Tunis s'inscrit ainsi dans la dynamique des métropoles modernes : éclatement spatial avec une juxtaposition de quartiers très divers.

DOC F • La métropolisation d'Istanbul semble encore plus avancée, et plus complexe. Ici encore, on retrouve, comme à Tunis, les éléments d'une politique ostensiblement volontariste. Elle s'organise autour de trois axes : de grands projets d'aménagement dans les transports (gare, tunnel ferroviaire, port international) afin de renforcer la centralité de la ville ; des dynamiques de tertiarisation et de modernisation qui rappellent celles de Tunis (pôles tertiaires, émergence d'un CBD, mais aussi « cités sécurisées », très importantes à Istanbul) ; enfin, une politique de prestige visant à promouvoir la ville au plan international, à travers son rôle touristique traditionnel (réhabilitations et développement touristique), mais aussi avec un nouveau Grand Prix de formule 1, ou encore l'ouverture de nombreux musées d'art moderne au cours des dernières années.

Istanbul cherche visiblement à se donner les moyens de s'affirmer comme une métropole majeure du Bassin méditerranéen, et pourquoi pas de rayonner, à l'échelle planétaire, au sein de l'archipel métropolitain mondial.

G à I La plus grande ville du monde méditerranéen

DOC G • La population du Caire a pratiquement doublé en trente ans : de 6,4 millions d'habitants en 1975, elle est passée en 2005 à près de 11 millions. Près d'un Égyptien sur quatre y habite. En tant que capitale, elle concentre de nombreuses fonctions : siège du pouvoir politique et de l'administration, principales universités (elles accueillent 50 % des étudiants du pays), centre économique, siège d'institutions internationales (celui de la Ligue arabe s'y est réinstallé). C'est l'une des plus grandes métropoles du monde, qui connaît tous les problèmes des très grandes villes des pays en voie de développement : surpopulation, crise du logement, embouteillages géants, pollution. La demande de logements est bien supérieure à l'offre. En conséquence, on assiste à de dangereuses surélévations d'immeubles.

Les deux photographies montrent la diversité de cette mégapole tentaculaire, et en particulier les contrastes

sociaux majeurs. Extrême misère d'un côté, quartiers prospères de l'autre, mais dont la modernité n'est d'ailleurs pas si récente (on ne voit pas de tours de verre et d'acier) : tous ces aspects caractérisent les grandes métropoles des pays en développement (on peut penser à Mexico ou Bombay). Avec ce document, on revient donc à une vision beaucoup plus traditionnelle de la ville du sud de la Méditerranée, marquée par l'appartenance au Sud en développement, même si la modernité et le développement ne sont pas absents.

DOC H • La carte montre l'expansion de la ville du Caire, en particulier en direction du delta du Nil. L'édification de villes nouvelles à partir des années 1960, désormais complétée par celle de lotissements de grande ampleur, a permis de canaliser l'expansion urbaine en direction du désert, à l'est comme à l'ouest. On retrouve sur la carte les éléments classiques d'une métropole de ce type : des quartiers des affaires, l'un en centre-ville, au bord du Nil, correspondant à la photographie précédente (Boulaq), l'autre, Heliopolis, sur la route de l'aéroport, comme à Tunis.

DOC I • La représentation du quartier des affaires du Caire, tel qu'il a été imaginé dans le cadre du projet d'urbanisme « Le Caire 2050 », permet de mettre en perspective les documents précédents. On retrouve en effet l'espace en question aussi bien sur la carte (coude du Nil, à la hauteur du quartier de Boulaq) que sur la photographie du Caire. La comparaison avec celle-ci montre clairement l'ambition du projet, qui présente des tours beaucoup plus hautes et modernes que celles existantes, et semble-t-il, sur un espace nettement plus étendu. On voit dès lors que Le Caire, comme Tunis, comme Istanbul, se projette dans l'avenir avec des ambitions de puissance et de rayonnement économique de grande ampleur.

Un tel centre d'affaires est caractéristique d'une capitale du monde arabe qui a su s'affirmer sur la scène internationale. Mais cela suppose également la sortie du sous-développement, la consolidation de l'émergence économique dans le cadre de la mondialisation.

Ainsi, les villes du sud de la Méditerranée envisagent leur avenir sur le modèle de développement qu'a connu Athènes grâce aux Jeux olympiques de 2004. Désormais, tout se passe comme s'il fallait préparer les villes du sud à une insertion réussie sur la scène économique internationale. Dès lors, la logique de fracture Nord-Sud s'estompe, laissant la place à celle d'émergence de nouvelles métropoles dans le cadre de la mondialisation. L'interface méditerranéenne permet alors le rapprochement des deux rives de la Méditerranée, aussi bien sur le plan du développement durable que sur ceux de l'émergence et de la métropolisation.

>> ACTIVITÉS

1 Problèmes urbains sur les deux rives de la Méditerranée 2^{de} | docs A à D

- Dans quelles régions du bassin méditerranéen se trouvent les grandes agglomérations ? Où la population urbaine continue-t-elle d'augmenter rapidement ? (doc A)
- Quels sont les problèmes communs aux villes du nord et du sud de la Méditerranée ? Quel est le problème spécifique aux villes du sud et de l'est ? (doc B)
- Le problème de l'assainissement urbain concerne-t-il tout le bassin méditerranéen ? Dans quelle partie est-il plus grave ? Pourquoi ? (doc C)
- Dressez la liste des problèmes provoqués par la croissance d'Athènes à partir des années 1990. À quel inconvénient la ville a-t-elle échappé ? (doc D)
- Dans une courte synthèse, comparez les problèmes urbains des deux rives de la Méditerranée : dans quelle mesure sont-ils comparables, dans quelle mesure sont-ils différents ?

2 Le cas du Caire 2^{de} | docs G à I

- Comment qualifier la situation économique du Caire à partir des deux photographies ? (doc G)
- Dans quelles directions s'étend la ville du Caire ? Dans quelle zone cette extension pose-t-elle problème ? Justifiez la réponse. (doc H)
- Où ont été créées les villes nouvelles à partir des années 1960 ? Pourquoi ? (doc H)
- Repérez Boulaq sur la carte. Quelles sont ses fonctions actuelles et celles envisagées dans le futur au vu du projet « Le Caire 2050 » ? (docs H et I)
- Comparez la photographie des immeubles au bord du Nil et l'image du « Caire 2050 ». Que peut-on en déduire sur le développement prévu de la ville dans les années à venir ? (docs G et I)

3 Les villes méditerranéennes : fracture Nord-Sud ou convergence ? T^{le} | docs A à D, G

Questions :

- Montrez que, en termes d'urbanisation, on peut parler d'un rattrapage du nord de la Méditerranée par le sud et l'est. (docs A et B)
- Les photographies du Caire montrent-elles une ville développée ou en développement ? Justifiez la réponse. (doc G)
- Pourquoi peut-on dire qu'Athènes a connu une trajectoire « quasi tiers-mondiste » dans les années 1960 ? Quels problèmes caractéristiques du Sud cela a-t-il posé ? Que peut-on en conclure ? (doc D)
- Dans le cadre des problèmes urbains actuels, quels éléments montrent une convergence des enjeux entre les différentes rives de la Méditerranée ? Quels éléments témoignent d'un retard persistant des rives sud et est ? (docs B et C)

Réponse organisée :

À l'aide des réponses aux questions, des documents et de vos connaissances, rédigez une réponse organisée au sujet : « Les villes méditerranéennes : fracture Nord-Sud ou convergence ? »