

La Méditerranée, à l'aube d'une métamorphose



Toufik Lerafi / www.flickr.com

Un partenariat IAU îdF- Cneru

Note établie sur la base d'un rapport remis en 2010, au Centre national d'études et de recherches appliquées en urbanisme (Cneru) destiné à mesurer la « compétitivité de l'aire métropolitaine d'Alger » dans le contexte du bassin méditerranéen. Ce travail a été présenté au ministère de l'Aménagement du territoire et de l'environnement algérien, et à la Wilaya d'Alger. Il a été réalisé dans le cadre d'un partenariat entre l'IAU île-de-France et le Cneru chargé de l'élaboration du schéma directeur pour l'aménagement de l'aire métropolitaine d'Alger (Sdaam).

Le bassin méditerranéen est un « espace de projets ». Chaque territoire qui le borde est conscient des enjeux, notamment les grandes métropoles des rives sud et est. Si les évolutions récentes, dans certains pays arabes, soulignent la fragilité du processus engagé, les changements en cours ou à venir s'avèrent cependant irréversibles.

Les grandes tendances actuelles impulsent et accélèrent la mise en relation des différentes parties du monde méditerranéen, entraînant une nouvelle répartition des richesses. Avec la mondialisation grandissante, la compétitivité des pays et régions métropolitaines est devenue un enjeu majeur. Chaque métropole, pour prévenir le risque de déclin, se doit d'être

attractive face à ses rivales dans de nombreux domaines.

Une situation « régionale » contrastée

Les pays « développés » des rives nord de la Méditerranée ont pris une grande avance dans leur développement. Toutefois, celui-ci se poursuit à un rythme bien moins soutenu que les années précédentes. Les métropoles profitant d'accès maritimes et

portuaires sont au premier rang de la compétition, et programment des projets urbains et économiques d'envergure. Elles profitent d'un vaste hinterland qui leur offre des débouchés importants, un réseau de villes diversifiées, appuyé sur des infrastructures de transport de plus en plus performantes.

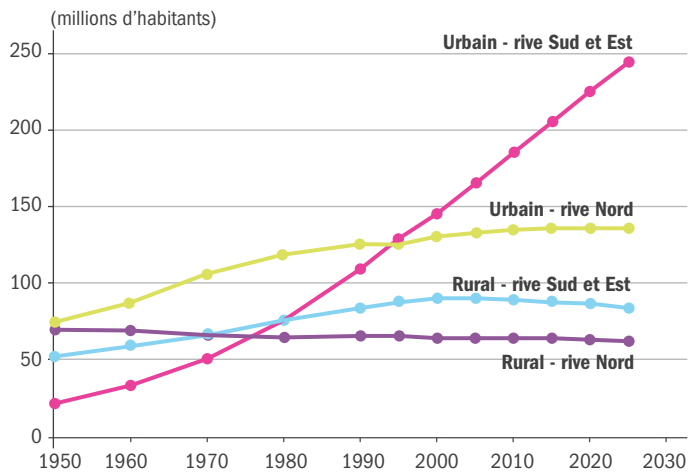
Les pays « émergents », sur les rives sud et est de la Méditerranée, ont, quant à eux, à aménager des grands sites stratégiques pour se positionner face à la concurrence internationale. Aujourd'hui, ces pays sont confrontés à une phase de développement économique et urbain, sans précédent. Des actions tant politiques qu'économiques leur permettront de s'arrimer au « système monde », et de se

positionner dans un espace en pleine mutation, devenu concurrentiel, celui de la Méditerranée. À l'avenir, les enjeux se porteront principalement sur les pays du sud et de l'est de la Méditerranée (Psem). Les métropoles, conscientes des nouvelles perspectives qui s'offrent à elles, s'y préparent et engagent la réalisation de projets urbains et économiques ambitieux.

Un développement inscrit dans un nouvel environnement économique

Sous l'angle du développement économique, plusieurs accords de libre-échange existent, se superposent ou émergent. Ils s'inscrivent dans un contexte de régionalisation annonçant, en filigrane, une ouverture

Population urbaine pays riverains, projections



Source : Attané et Courbage ; Plan Bleu.

croissante des échanges entre pays méditerranéens. Cette libéralisation devrait offrir, en termes d'investissements étrangers potentiels, des avantages économiques, aujourd'hui inexploités.

Citons, en premier lieu, l'Union du Maghreb arabe (Uma), dont le traité constitutif fut signé en 1989 par cinq États : Maroc, Algérie, Tunisie, Libye et Mauritanie. Parmi ses objectifs figurent l'adoption d'une politique commune dans tous les domaines, l'institution d'une zone de libre-échange, l'union douanière, etc. Ce processus est toutefois dépendant de l'ouverture effective de toutes les frontières, notamment entre le Maroc et l'Algérie.

Plus à l'est de la Méditerranée, un accord-cadre quadripartite a été signé en 2010, entre la Turquie, la Syrie, le Liban et la Jordanie, le « Levant Quartet », dont les objectifs de coopération visaient notamment à constituer une zone de libre-échange pouvant, à terme, être élargie à d'autres pays de la région. Toutefois, les « évolutions politiques actuelles » et les événements qui s'ensuivent altèrent les projets régionaux.

À une échelle géographique plus étendue, deux « blocs » économiques pourraient, à terme, concourir au dynamisme économique « régional » : la Grande zone arabe de libre-échange

(Gzale) qui s'étend du Maroc-Mauritanie aux pays du Proche et Moyen-Orient et de la péninsule arabique, en intégrant une partie de la corne africaine, et le partenariat euro-méditerranéen. Pour ce dernier, les relations sont encadrées par la déclaration de Barcelone, adoptée en 1995 par les États membres de l'Union européenne (UE) et douze États des Psem (Maroc, Algérie, Tunisie, Égypte, Territoires palestiniens, Jordanie, Syrie, Liban, Israël, Malte, Chypre, Turquie). En 2008, le « Sommet de Paris pour la Méditerranée » a donné naissance à une nouvelle structure de coopération avec les pays méditerranéens sous la forme de « l'Union pour la Méditerranée », l'UPM. Des « accords d'association » sont passés avec la plupart des États des Psem. Ceux-ci ont engagé d'importantes réformes structurelles, politiques, sociales et économiques, à la mesure des enjeux et des défis.

Les réformes en cours imposent : une diversification du tissu économique ; un ajustement du marché du travail, lié notamment à une internationalisation croissante de l'économie mais aussi à une intégration régionale plus prégnante ; un effort soutenu de développement dans les domaines de la recherche, des sciences et des technologies ; une mise à niveau constante ; une spécialisation fonctionnelle

des territoires ; une mobilité accrue appuyée sur des transports adaptés ; une offre élargie de possibilités d'implantation pour les entreprises, etc.

Une croissance démographique « régionale » inversée

Les évolutions actuelles laissent entrevoir une nouvelle répartition des zones de croissance dans l'espace régional méditerranéen, au profit des Psem. Trois facteurs importants interviennent dans cette évolution.

1. La forte croissance de population des pays riverains de la Méditerranée⁽¹⁾

285 millions d'habitants en 1970, 378 millions en 1990, 427 millions en 2000, les dernières projections démographiques effectuées pour le Plan Bleu donnent pour 2025 une population de 523,7 millions d'habitants. Cette augmentation se retrouve principalement dans les Psem qui ont connu un rythme cinq fois plus élevé que les pays de la rive nord. La part des pays méditerranéens dans le monde se maintiendra globalement autour de 7 %.

2. Une « démographie urbaine achevée dans le nord, vertigineuse au sud »⁽²⁾

Plus de 64 % de la population des 22 pays riverains de la Méditerranée vit dans des villes en 2000. En 2025, le taux d'urbanisation de l'ensemble de la région pourra passer à 72 % (scénario tendanciel).

- Dans les pays de la rive nord (de l'Espagne à la Grèce), le taux d'urbanisation n'augmentera que très légèrement en 25 ans, de 67 % à 69 %. La population des agglomérations passera de 129 millions d'habitants en 2000 à 135 millions en 2025, alors que la population urbaine des régions côtières restera pratiquement stationnaire.
- Dans les pays de la rive Sud (de la Turquie au Maroc), malgré une forte décélération de la croissance démographique, le

taux d'urbanisation augmentera de près de 62 % à 74 %. Les agglomérations passeront de 145 millions d'habitants en 2000 à 243 millions en 2025, dont plus de 30 millions de citoyens supplémentaires dans les agglomérations des régions côtières.

Vers 2030, les trois quarts des Méditerranéens seront ainsi des urbains.

3. Une concentration des populations d'Afrique du Nord⁽³⁾

Celles-ci passeront de 213 millions d'habitants en 2010 à 277 millions en 2030, et 321 millions en 2050. Compte tenu de la géographie des sites, la répartition spatiale pourrait profiter aux zones côtières déjà marquées par la présence de grandes agglomérations.

Ces populations plus nombreuses sont donc désormais susceptibles d'exercer des effets géopolitiques plus grands.

À cela, s'ajoute la forte croissance démographique du continent africain dont la population devrait passer de 1,03 milliard en 2010, à 1,52 milliard en 2030 et 1,99 milliard en 2050. Ce phénomène aura pour conséquence d'accroître les migrations, principalement vers les pays du Nord de l'Afrique dont l'attraction sera alors comparable à celle de l'UE actuelle.

Des métropoles à la recherche d'un positionnement international

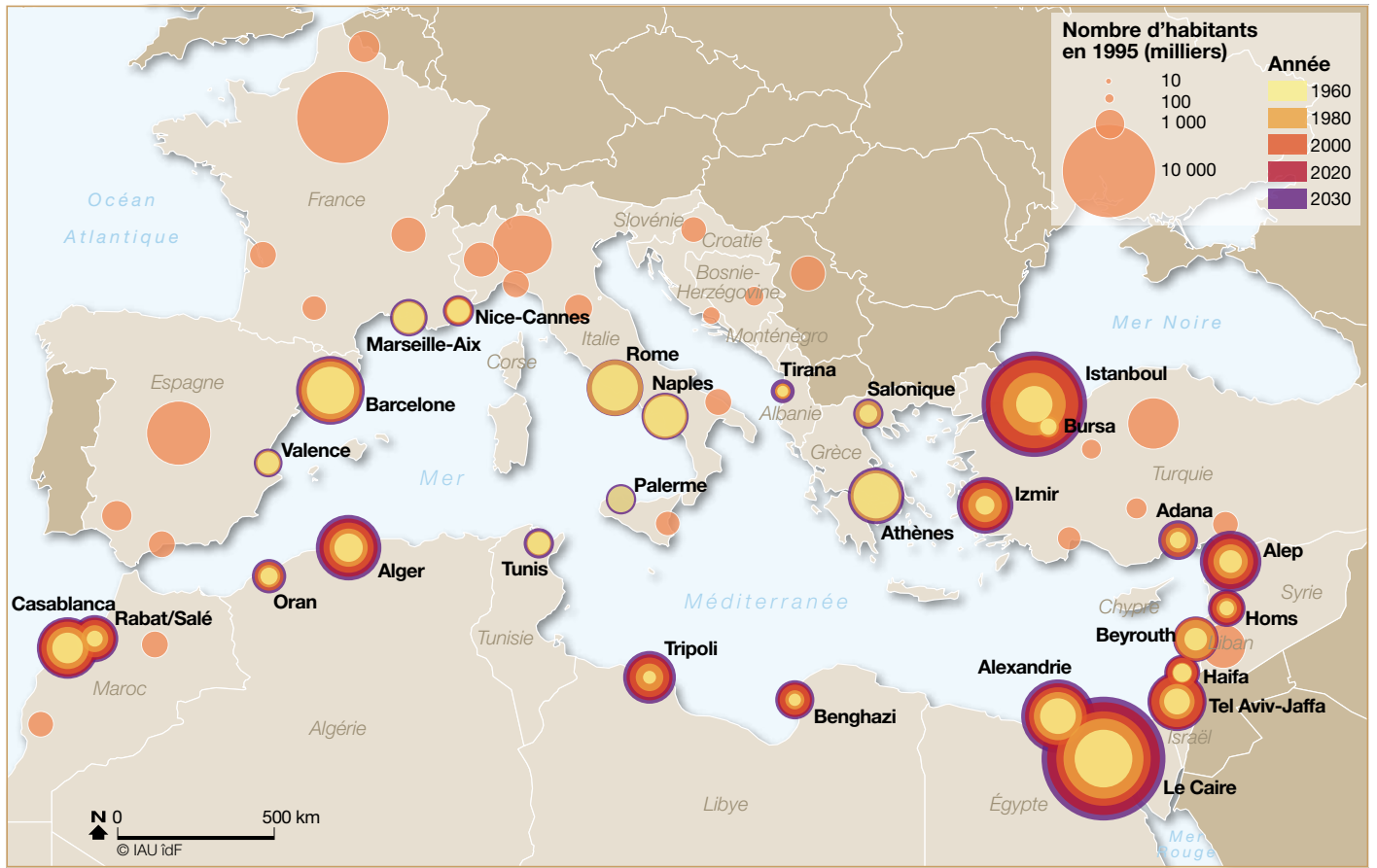
Sur le pourtour de la Méditerranée, une trentaine de villes (aires urbaines) ont plus d'un million d'habitants, et près de la

(1) Source : Plan Bleu, Pnue, Pam (données nationales et non régionales). Le Plan Bleu est l'un des acteurs du dispositif de coopération régionale créé dans le cadre du Plan d'action pour la Méditerranée du Programme des Nations unies pour l'environnement (Pnue/Pam).

(2) « Villes et développement durable en Méditerranée », document de travail, Plan Bleu, 14 juillet 2000.

(3) Source : Onu, World Population Prospects 2009.

Projections de population à 2030 dans 24 agglomérations



Le Twin Center, nouveau point de repère du quartier d'affaires de Casablanca.



Istanbul profite d'une localisation géostratégique de premier plan.



Barcelone 22@, un quartier en pleine mutation économique, sociale et urbaine.

Les plus grands ports méditerranéens : trafic total et part des vrac liquides



Marseille-Fos. Au nord de la Méditerranée, les grands ports continentaux engagent des extensions ou des restructurations afin de se maintenir dans la compétition mondiale.



Tanger. Au sud de la Méditerranée, les pays se démarquent de l'Europe par la création d'importantes infrastructures portuaires, de niveau international.



Port-Saïd, la porte d'entrée du canal de Suez.

moitié plus de 2 millions d'habitants. Les trois quarts d'entre elles sont des villes portuaires ou offrent un débouché maritime. Istanbul (11,2 millions) et Alger (6,5 millions) figurent déjà parmi les grandes agglomérations, et devancent Barcelone (4,9 millions d'habitants). Marseille arrive très en retrait (1,6 millions d'habitants). Alexandrie, Casablanca et Tunis figurent également en excellente position.

Les aires métropolitaines non portuaires, telles que Le Caire, Ankara, Damas, Alep, Amman, etc. sont autant impliquées dans la mondialisation et la compétitivité. Il existe toutefois des réalités différentes entre villes de l'intérieur et villes portuaires.

Cette croissance des métropoles présente des opportunités importantes pour les investisseurs internationaux. Le bassin méditerranéen constitue la troisième région mondiale en termes de PIB et de flux d'investissements directs étrangers (IDE) après l'Amérique du Nord et l'UE. Toutefois, les IDE demeurent encore concentrés sur la rive Nord (923 projets d'IDE en 2007 contre 258 pour la rive Sud). Cependant l'intérêt des investisseurs pour les pays de la rive Sud s'accroît⁽⁴⁾. Le PIB des pays méditerranéens de l'UE-27 représente plus de 74 % du PIB méditerranéen. Les taux de croissance du PIB dans les Psem sont largement supérieurs, mais ceux-ci sont considérés comme faibles lorsqu'ils sont rapportés à la population, de plus en forte croissance⁽⁵⁾.

Dans ce contexte, les défis sont substantiels pour les grandes métropoles des Psem. Nombre d'entre elles s'engagent dans la réalisation ou la révision de leur schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme, pour définir de grandes orientations, à échéance de 20 à 25 ans. La dynamique enclenchée s'incarne principalement dans les villes du littoral, points d'entrée privilégiée de la mondialisation. D'importants projets économiques y sont prévus.

L'accueil de fonctions directionnelles et des sièges de grandes entreprises

La montée en puissance des agglomérations capables de se positionner sur le segment tertiaire sera significative, particulièrement pour les Psem. Les villes côtières sont en premier lieu concernées, avec l'ambition clairement affichée d'apparaître au 1^{er} rang des métropoles d'affaires.

Schématiquement, trois groupes de villes se distinguent dans la compétition qui s'engage :

1. Les grandes métropoles (Istanbul, Alger, Barcelone) dont le développement est en cours et qui, compte tenu de leur poids démographique, et de leur positionnement géographique, constitueront à terme les villes phares de la Méditerranée. Bien entendu Le Caire s'inscrit dans ce contexte, malgré l'absence de débouchés portuaires constituant un certain handicap. Alger, grande métropole d'avenir et agglomération en forte croissance, peut devenir l'un des pivots de ce développement. Ses potentialités sont conséquentes et son évolution est dépendante du parti d'aménagement et des projets retenus. À terme, celle-ci pourrait apparaître comme la 3^e grande métropole de la Méditerranée. Alger a également les capacités pour s'élever au rang des grandes métropoles internationales, même si Istanbul est la pièce maîtresse du système métropolitain méditerranéen profitant d'une localisation géostratégique de premier plan.

2. Les agglomérations à forte croissance (Casablanca, Tunis, Beyrouth) qui chercheront à se positionner parmi les meilleures. Les grands projets envisagés (et parfois engagés) conféreront à ces villes une position de premier ordre, par des initiatives politiques ciblées et efficaces. Casablanca connaît un développement sans précédent, et profite de la

proximité de Rabat. Ces deux pôles urbains, bien reliés entre eux, exercent les fonctions de commandement majeur du Maroc. Cette région urbaine est un axe de conurbation unique, en devenir. Tunis profite également d'une forte croissance et appuiera son développement sur de grands projets.

3. Les grandes villes (Athènes, Alexandrie, Rome, Marseille, Tripoli) dont le développement est progressif, et qui n'affichent pas actuellement de projets démesurés.

De nouveaux pôles économiques de référence

Dans les secteurs de l'industrie, du commerce, des technologies, de la logistique, de nouvelles perspectives économiques s'offrent aux métropoles méditerranéennes à la fois par :

- l'ouverture à l'urbanisation de nouvelles emprises foncières affectées aux activités (création de zones d'activités et/ou extension de sites existants) ;
- l'organisation de pôles d'activités aux fonctions diversifiées et complémentaires ;
- la recherche d'un équilibre dans la spatialisation des activités ;
- le renouvellement urbain, des actions de restructuration des sites industriels désaffectés ou en déclin, et de réhabilitation de friches industrielles, avec pour enjeu le maintien des activités en cœur d'agglomération.

Un renforcement des capacités d'échanges

Des projets de développement des infrastructures portuaires et de transports terrestres vont venir renforcer les capacités d'échanges régionales.

Une Méditerranée encadrée par de puissants ports

Ces derniers sont, bien entendu, les grands acteurs du commerce entre les deux rives de la Méditerranée, carrefours du transport énergétique et de la conteneu-

risation. La Méditerranée est aussi un espace de transit. Les capacités de transport maritime en circulation y ont augmenté de 50 % entre 1997 et 2006⁽⁶⁾. Toutefois, si près de 20 % des pétroliers et 30 % des navires marchands du monde circulent en Méditerranée, une grande partie du trafic ne s'y arrête pas. 60 % des 700 millions de tonnes de marchandises entrant en *Mare Nostrum* en sortent sans avoir touché de ports méditerranéens⁽⁷⁾. À noter qu'une part importante du trafic provient de la mer Noire ou y converge. La métropole d'Istanbul participe grandement à ces échanges.

Les trois quarts du transport maritime correspondent au trafic par conteneurs. Avec un taux de croissance annuel évalué entre 7 % et 10 %, ce trafic devrait doubler d'ici 2015. Le développement des « hubs » maritimes poursuit inexorablement son développement, avec ou sans hinterland.

Au nord de la Méditerranée, les grands ports continentaux européens engagent des extensions ou des restructurations afin de se maintenir dans la compétition mondiale. Ils s'appuient sur un environnement économique structuré, un hinterland étendu et un savoir-faire. La modernisation des ports de Barcelone, Valence, Algesiras, Marseille-Fos, Gênes, etc. consolide leur dispositif en prévision du renforcement du trafic conteneurs en Méditerranée.

Au sud de la Méditerranée, les pays se démarquent de l'Europe par la création d'importantes infrastructures portuaires, de niveau international : au Maroc, Tanger-Med I & II et Nador West-Med ; en Algérie, Djen-Djen ; en Tunisie, Enfidha ; en Égypte, Port Saïd. Alger profite d'une

(4) Source : Ernst & Young - Baromed 200.

(5) Source : Plan Bleu - 10.09.2009.

(6) Source : Plan Bleu.

(7) Source : Institut Méditerranéen des Transports Maritimes - 2008).



Alger, grande métropole d'avenir et agglomération en forte croissance, peut devenir l'un des pivots du développement méditerranéen.

modernisation de ses infrastructures portuaires, principalement de son terminal de conteneurs. La capitale algérienne se réserve également la possibilité de développer à l'est d'Alger un port en eau profonde nouvelle génération doté d'un complexe industriel et logistique de rang international.

Dans les pays du sud de Méditerranée, les nouveaux ports rempliront notamment des fonctions de hub à partir desquels les marchandises seront acheminées vers les ports de l'Europe du Sud et du Nord. C'est la possibilité offerte pour les porte-conteneurs de ne pas se dérouter vers le nord (gain de temps et de coûts pour les armateurs), leur progression se faisant en longeant les côtes africaines, du détroit de Gibraltar à Port Saïd, porte d'entrée du canal de Suez, et inversement. Bien entendu, d'autres facteurs plaident en faveur du développement de ces nouveaux équipements :

- des ports en eaux profondes permettant l'accueil de porte-conteneurs géants, de dernière génération ;
- un arsenal logistique de haut niveau adapté à l'évolution des activités ;

- des capacités d'extensions futures conséquentes, etc. Toutefois, les risques de surcapacités portuaires dans la « région » ou encore d'évitement de la Méditerranée, en optant pour un passage par le cap de Bonne-Espérance (coût du canal de Suez supérieur au coût marginal du rallongement de la distance), sont à considérer.

Le renforcement des réseaux de transports terrestres

Le renforcement des réseaux routiers et ferrés permettra de désenclaver les pays, principalement sur l'Afrique du Nord, par des liaisons rapides est-ouest et sud-sud.

L'autoroute « Transmaghrébine » a pour objectif de relier les cinq pays d'Afrique du Nord, de la Mauritanie à la Libye. Sa construction est en cours. Elle est composée d'un axe méditerranéen reliant Rabat à Tripoli en passant par Alger et Tunis, et d'un axe atlantique allant à terme jusqu'à Nouakchott (atteignant déjà Agadir, via Marrakech).

La « rocade Méditerranéenne » constitue un axe structurant à fort impact sur le développement économique et social du Maroc. Elle s'étirera lors de son

achèvement sur près de 550 km, dont 112 km d'autoroutes ou de voies rapides réduisant le temps de trajet de près de moitié entre Tanger-Saïda, se raccordant à Oujda et à l'autoroute est-ouest (Algérie).

Le Maroc est le premier pays à s'engager dans un projet de réseau ferré à grande vitesse, par la mise en service d'un TGV en 2015, sur l'axe Tanger-Rabat-Casablanca, et dont le prolongement se fera ultérieurement vers Agadir, via Marrakech. C'est une première étape avant la desserte prévue Casablanca-Oujda.

L'UE, par le biais du réseau transeuropéen des transports (RTE-T) recherche une connexion efficace avec les réseaux des pays tiers, ceux des rives sud de la Méditerranée, et principalement du Maghreb où la modernisation des réseaux existants est un préalable. Les évolutions en cours, dans ce domaine, sont rapides et annonciatrices de grands changements.

Concernant la Méditerranée orientale, un des enjeux est lié aux nouvelles infrastructures de transports de liaisons Iran-Irak-Syrie-Turquie, qui modifieront considérablement le poids des ports de la région.

De grands enjeux se dessinent donc en Méditerranée, principalement dans les Psem. Les métropoles méditerranéennes sont à une phase historique de leur développement. Le phénomène qui s'amorce aura pour conséquence de profondément bouleverser les modes de fonctionnement « traditionnels » et d'entraîner un changement radical des équilibres en Méditerranée, mais aussi à l'intérieur de chacun des pays, qui devra promptement prendre la mesure des défis inhérents à cette mutation rapide.

Jean-François Saïgault ■

Pour en savoir plus

- «Le Maroc s'ouvre au 21^e siècle», *Les Cahiers* de l'IAU îdF, n°154, juillet 2010.
- *Plan de développement stratégique et schéma directeur d'aménagement urbain (Sdau) de la Wilaya de la Région du grand Casablanca. Esquisses de scénarios de développement durable*, rapport n°5, laurif, novembre 2006.

Directeur de la publication

François Dugeny

Responsable des éditions

Frédéric Theulé

Rédactrice en chef

Marie-Anne Portier

Maquette

Vay Ollivier

Cartographie

Jean-Eudes Tilloy

Diffusion par abonnement

80 € par an (= 40 numéros) - 3 € le numéro

Service diffusion-vente

Tél. : 01 77 49 79 38

www.iau-idf.fr

Librairie d'Île-de-France

15, rue Falguière 75015 Paris

Tél. : 01 77 49 77 40

ISSN 1967 - 2144



INSTITUT
D'AMÉNAGEMENT
ET D'URBANISME
ÎLE-DE-FRANCE