



GENERAL ASSEMBLY ASSEMBLÉE GÉNÉRALE ASSEMBLEIA GERAL جمعية عمومية

#CODESRIA14

Creating African Futures in an Era of Global Transformations:

Challenges and Prospects

Créer l'Afrique de demain dans un contexte de transformations mondialisées :

enjeux et perspectives

Criar Futuros Africanos numa Era de Transformações Globais:

Desafios e Perspetivas

بعث أفريقيا الغد في سياق التحولات المعولمة :

رهانات و آفاق

L'équité de développement régional passe par la baisse des iniquités socio spatiales et une amélioration de l'accessibilité régionale

Riadh Harizi

Mohamed Taoufik Bouzidi

Rafaa Mraihi



CODESRIA

08 - 12 June / Juin 2015

Dakar, Senegal



Résumé

Le modèle d'aménagement tunisien, adopté depuis plusieurs années, est marqué par des inégalités de développement économique et sociales entre régions côtières et celles intérieures. L'ancien modèle a fait apparaître une fracture sociale fortement marquée entre les régions. Les conséquences étaient énormes : taux de chômage très élevés, services publics très mal répartis, investissements publics très variés, déséquilibre importants au niveau des services, etc. Ce qui a engendré une non compétitivité apparente entre les régions. En 2011, la révolution contre ces inégalités a renversé le pouvoir et le peuple exige les équilibres régionaux et une discrimination positive au profit des régions actuellement démunies.

Le modèle que nous proposons cherche à combler toutes ces défaillances, c'est une modélisation basée sur les insuffisances et les facteurs d'inégalités territoriales. Elle utilise les cartes géographiques, le système d'information géographique, la cartographie spatiale et les techniques de l'économétrie spatiale, et ce dans le but de proposer un nouveau découpage spatial des régions tunisiennes permettant au pouvoir public d'intervenir, dans les règles de la démocratie, pour remédier à toutes ces insuffisances et équilibrer ainsi la répartition régionale des richesses nationales.

Mots clés— Double Tunisie ; inégalités régionales; Zones économiques et sociales;

Introduction

Juste après la révolution du 14 janvier 2011, de nombreux chercheurs ont critiqué le modèle tunisien d'aménagement du territoire adopté depuis longtemps. Ce modèle fait apparaître des inégalités territoriales et régionales de développement économique et social. Bouzidi et al. (2013) ont montré une fracture sociale entre zones côtières de la Tunisie et celles de l'intérieure du pays. En effet, l'ancien modèle tunisien n'a pas donné de résultats satisfaisants pour désenclaver les régions intérieures, d'ailleurs le budget alloué à ces régions restait toujours beaucoup plus inférieur à celui attribué aux zones littorales. C'est ainsi que les tunisiens ont ressenti un déséquilibre important dans la répartition des services publics, des équipements et dans les infrastructures publiques de base.

La Tunisie actuelle est composée de 24 gouvernorats découpés en 264 délégations. Les délégations se décomposent à leur tour en 2073 « imadas » qui représentent les plus petites unités spatiales administratives. Ainsi, la représentation administrative réelle est reflétée par les délégations qui sont gérés par des délégués et ont toujours un siège social alors que les « imadas » n'ont ni de siège social, ni de services directement accessibles par les citoyens, ni un pouvoir administratif, ni des données économiques et sociales spécifiques. Donc, officiellement la décomposition territoriale la plus fine est la délégation.



Sur les vingt dernières années, la Tunisie a réalisé une performance relative avec un taux de croissance annuel moyen du Produit Intérieur Brut (PIB) autour de 4,8%, avec un rythme de création d'emploi d'environ 75 milles emploi-année. Cependant, cette moyenne ne montre pas l'évolution de la performance macroéconomique à créer l'emploi à travers différentes périodes, ni son égale répartition sur l'ensemble du territoire tunisien. L'une de ces principales causes, c'est les mauvaises politiques d'aménagement du territoire.

Cependant, l'aménagement du territoire fait partie de la politique publique. Il doit être appréhendé comme la façon d'organiser un territoire permettant de créer des effets de consolidation ou d'abaissement des injustices sociales en fonction des spécificités du territoire. C'est ainsi qu'un bon modèle d'aménagement du territoire doit entraîner une réduction d'injustice (Bouzidi et al., 2013). L'Etat se trouve souvent face à un arbitrage entre efficacité économique et équité sociale, mais l'équité sociale ne reflète pas toujours une équité territoriale ou spatiale. Le problème est désormais au niveau du concept même de l'équité, cette équité est synonyme à la justice sociale. L'équité territoriale, contrairement à l'équité sociale, fait donc référence au volet spatial du territoire. C'est-à-dire une configuration géographique permettant aux habitants les mêmes conditions d'accès aux différents services de la société.

John RAWLS (1971) montre que l'équité repose sur un principe de différence et un principe de réparation. Le premier montre que les inégalités constatés dans une société ne sont acceptables que si elles contribuent à l'augmentation du bien être collectifs, alors que le second privilège le principe de discrimination positive, c'est-à-dire accorder davantage l'attention aux territoires démunis qu'à l'ensemble du territoire. Ainsi, cette équité doit émaner d'un compromis entre la quantité de biens collectifs à offrir et l'accessibilité des agents les plus éloignés (efficacité économique et équité).

Pour toutes ces raisons, les chercheurs de l'économie spatiale pensent que la théorie de dispersion des activités économiques dans l'espace risque de rendre inefficace les politiques économiques et qu'il faut faire un arbitrage entre les facteurs assurant l'équité spatiale et ceux assurant l'efficacité économique. L'efficacité de l'organisation productive n'est que sa capacité de créer des ressources spécifiques (Veltz 1993), des externalités positives (Dimou, 2006) ou une « atmosphère industrielle » (Marshall, 1890).

Lorsqu'il s'agit d'un contexte d'ouverture et de libéralisation, le territoire doit être capable d'actualiser ses propres ressources. L'organisation productive territoriale est un processus dynamique où l'innovation et l'ouverture sont les maîtres mots. L'ouverture suppose l'inscription des territoires dans une logique de réseaux de proximités qui faciliteraient la circulation des flux et de l'information indispensable à l'innovation (Leloup et al., 2005 ; Courlet, 2001 ; Veltz, 1993).

La décentralisation permet d'adapter l'offre de biens collectifs locaux aux besoins des citoyens (Oates, 2005). Elle favorise également l'expérimentation et l'innovation en matière de services locaux à travers l'échange d'informations et la concurrence entre collectivités territoriales. Elle contribue à améliorer la gestion publique locale à travers de la proximité des



relations entre décideurs et citoyens (Greffé, 1997). Elle permet l'instauration de réseaux de communication et de réseaux de partenariats indispensables pour la création de ressources spécifiques et des externalités positives.

La décentralisation n'implique pas forcément l'élection des autorités locales, toutefois l'idée moderne de la décentralisation reste indissociable du principe démocratique, c'est-à-dire des autorités locales élues (Yatta, 2009). Ainsi, l'approche théorique de la décentralisation permet de lui attribuer trois caractéristiques. Premièrement, l'existence de gouvernements infranationaux institutionnellement et politiquement différenciés de l'Etat central ; deuxièmement, l'attribution auxdits gouvernements de compétences décisionnelles en matière de planification et de gestion des politiques publiques locales ; troisièmement, la désignation par élection des organes de gestion (délibérants et exécutifs) de ces gouvernements. (Yatta, 2009).

C'est ainsi qu'un bon découpage administratif constitue à lui seul un atout dans les politiques de décentralisations puisqu'il détermine l'étendue spatiale où les autorités déconcentrées et décentralisées sont appelées à agir ainsi que les groupes auxquelles cette action est destinée.

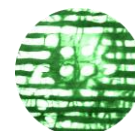
L'objectif de cet article est de contribuer à la baisse de l'iniquité de développement régional en Tunisie en proposant un nouveau découpage administratif axé sur l'amélioration de l'accessibilité régionale.

Nous partons de la configuration spatiale actuelle des régions tunisiennes et en tenant compte des caractéristiques socioéconomiques des régions, nous allons proposer une nouvelle hiérarchie territoriale basée sur des facteurs émanant des caractéristiques des régions.

Pour créer un dynamisme au niveau de l'économie tunisienne, il faut que toutes les Zones Economiques et Sociales proposées (ZES) soient capables de propager le développement dans toutes les petites villes et villages qui la constituent. Les ZES doivent à cet effet permettre l'interconnexion entre elles afin d'assurer la fluidité de biens et services et l'accessibilité locale à tous les usagers d'un système futur de mobilité.

Donc, notre démarche se base essentiellement sur le diagnostic de la hiérarchie et l'exploration des données spatiales (EDS) de la hiérarchie spatiale actuellement détectée. L'EDS a pour avantage de reclasser les régions en plusieurs ZES qui seront la base pour toutes les études futures de l'intervention publique.

Dans une première section, nous montrons les défaillances des politiques d'aménagement du territoire et de voir par des analyses spatiales, s'il est opportun de continuer à penser de la même façon et de réaliser de la même manière l'aménagement et le développement économique. Dans une deuxième section, nous proposons un modèle permettant de tenir compte des spécificités territoriales et proposant un nouveau découpage administratif de la Tunisie. Dans une dernière section, nous exposons nos résultats et les retombées de ce nouveau découpage sur le développement régional, notamment sur le développement des zones les plus démunies et l'application de la discrimination positive.



I. Les Défaillances des Politiques d'Aménagement du Territoire en Tunisie

Le modèle d'aménagement du territoire ancien qui est censé s'appuyer sur le principe de décentralisation, la hiérarchisation du territoire national et sur le principe de régionalisation, de l'équité et l'équilibre spatial, n'a apporté que des solutions partielles de développement régional. Les réflexions du pouvoir public étaient concentrées sur la capital, ensuite le Sahel en l'occurrence Sousse et ses environs et en troisième lieu Sfax. Le but est d'encourager les villes essentiellement exportatrices et donc s'implanter près des infrastructures portuaires en serait la base. Le secteur industriel qui est parmi les bases de notre économie nationale se trouve tourné unilatéralement vers l'exportation, l'industrie de textile et de l'habillement en occupe la place la plus importante.

L'augmentation du nombre d'emploi a touché essentiellement ces secteurs, d'où un important exode régional a marqué le territoire tunisien. Les conséquences étaient un étalement urbain sans précédent dans les grandes villes et des importants problèmes de congestion, de sécurité et sociaux.

A. Inégalité de répartition spatiale de l'emploi industriel

En 2013, le tissu industriel de la Tunisie compte 5 628 entreprises ayant un effectif supérieur ou égal à 10 dont 2 573 sont totalement exportatrices (**Tableau 1**). Malgré la nette évolution des investissements en Tunisie depuis les années 1990, l'implantation de ces entreprises s'est limitée au littoral tunisien. Les tentatives de l'Etat, à travers le Schéma Directeur d'Aménagement du Territoire National (SDATN), pour encourager les implantations industrielles dans les régions intérieures notamment celles qui sont proches de littoral, n'ont apporté que des solutions partielles aux problèmes du chômage dans ces régions. La côte tunisienne (Grands Tunis, Sousse et Sfax) privilège toute nouvelle implantation industrielle.

44 % des projets industriels et 50 % des emplois créés entre la période 1994-2007 ont été concentré sur Grand Tunis. Le sahel littoral tunisien n'a pas manqué l'accueil des investissements et des projets industriels. Constitué essentiellement des deux grandes villes, Sousse et Monastir, ce bassin d'emploi polarise une vingtaine de petites villes en dynamique permanente. Il abrite 24 % des entreprises de la Tunisie et 26 % des salariés industriels et 72 % des salariés du secteur touristique (**Tableau 2**).

Regarder comme atelier pour les entreprises européennes délocalisées, les régions de Sahel concentrent 66 % des entreprises et 77 % des salariés y travaillent totalement pour l'exportation. Quant à la ville de Sfax, elle a aussi trouvé sa chance dans l'accueil des entreprises industrielles en recevant 13 % des projets industriels entre 1994 et 2004, 12 % des investissements et n'a généré que 8 % des emplois créés (**Figure 1**).



TABLE I. REPARTITION DES ENTREPRISES INDUSTRIELLES TUNISIENNES 2013

Secteurs	TE*	ATE*	Total	%
Industries agro-alimentaires (IAA)	196	841	1 037	18,4%
Industries des matériaux de construction céramique et verre (IMCCV)	23	432	455	8,1%
Industries mécaniques et métallurgiques (IMM)	187	450	637	11,3%
Industries électriques, électroniques et de l'électroménager (IEE)	243	131	374	6,6%
Industries chimiques (ICH)	128	423	551	9,8%
Industries textiles et habillement (ITH)	1 500	295	1 795	31,9%
Industries du bois, du liège et de l'ameublement (IB)	27	179	206	3,7%
Industries du cuir et de la chaussure (ICC)	195	70	265	4,7%
Industries diverses (ID)	74	234	308	5,5%
Total	2 573	3 055	5 628	100%

* TE: Totalelement exportatrices ; **ATE: Autres que totalelement exportatrices.

Source : Agence de Promotion de l'Industrie et de l'Innovation - Juillet 2014

TABLE II. REPARTITION DE L'EMPLOI INDUSTRIEL TUNISIEN 2013

Secteurs	Emplois TE*	Emplois ATE**	Total	Part
IAA	15 985	55 174	71 159	13,8%
IMCCV	662	29 661	30 323	5,9%
IMM	16 613	25 566	42 179	8,2%
IEE	83 015	9 683	92 698	18,0%
ICH	22 426	24 431	46 857	9,1%
ITH	156 849	16 066	172 915	33,6%
IB	1 666	8 611	10 277	2,0%



ICC	26 300	2 160	28 460	5,5%
ID	5 545	13 829	19 374	3,8%
Total	329 061	185 181	514 242	100%

* TE: Totalement exportatrices ; **ATE: Autres que totalement exportatrices.

Source : Agence de Promotion de l'Industrie et de l'Innovation - Juillet 2014

Le territoire de la Tunisie intérieure ne concentre qu'un faible part de l'ensemble de ces investissements. Il s'agit pourtant d'un réseau urbain très dense, il abrite 94 villes dont une part importante des petites villes de 30 000 habitants. Six villes dépassent le seuil de 50 000 habitants en l'occurrence Kasserine, Gafsa, Mednine, Tataouine, Zarzis et Ben Guerdane. Pourtant ce territoire n'accueille que 11 % des salariés du secteur industriel (**Figure 2**).

B. La Tunisie cotière et la Tunisie intérieure

Le territoire national tunisien souffre d'inégalité importante dans le développement régional. Des régions plus favorisées que d'autres en termes de développement. L'aménagement, comme le développement, est régi par l'obligation du résultat. Il ne peut être jugé que sur ces résultats et non sur les intentions (Belhadi, 2011). Les modèles anciens d'aménagement ainsi que l'ancien découpage administratif n'ont pas apporté des solutions à cette fracture sociale. Dlala (2011) ajoute que cette concentration s'est faite au profit d'un espace de plus en plus circonscrit sous la forme d'un triangle dont les sommets sont Bizerte, Kélibia et Mehdiya.



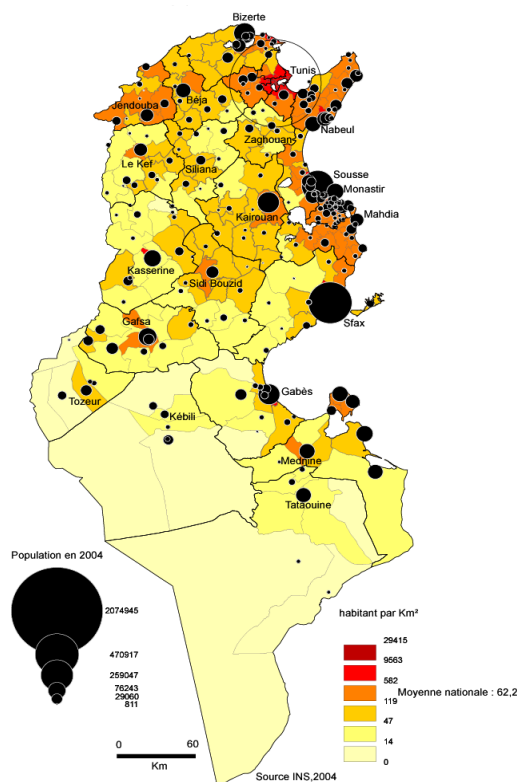


Figure 1. REPARTITION GEOGRAPHIQUE DE L'EMPLOI INDUSTRIEL EN 2010 ET PAR GOUVERNORAT.

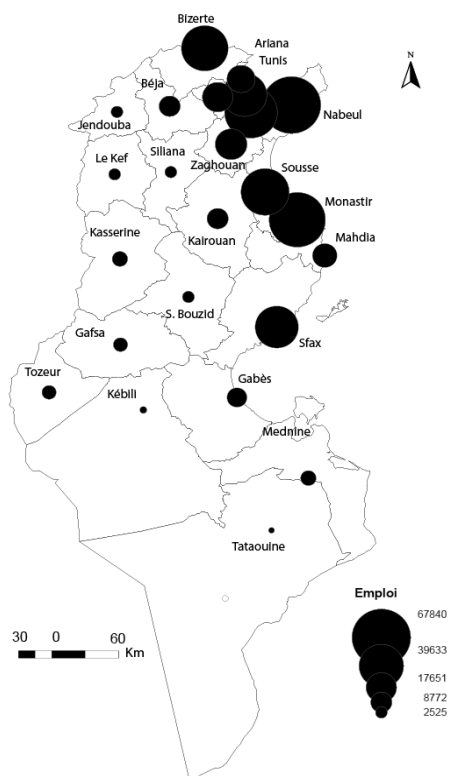
Source: Bouzidi et al., 2013.

Lorsqu'on applique l'indice de concentration de Gini aux deux variables « concentration des entreprises » et « amélioration de l'accessibilité », les résultats de la figure 3 montrent que¹ la courbe de Lorenz est très éloignée de la bissectrice, ce qui implique une répartition inégale entre l'amélioration de l'accessibilité et l'évolution du nombre d'entreprise.

En effet et en dépit des régions intérieures, la frange littorale concentre la part la plus importante de la richesse nationale. 75 % de la valeur ajoutée, 95 % de l'économie industrielle et touristique, 68 % de la population sans oublier la concentration importante des infrastructures du transport (ports, aéroport, autoroutes, etc.).

¹ L'indice de concentration de Gini mesure la concentration des variables. Dans notre cas, il est égal à 0.6825 concernant la concentration des entreprises par rapport à l'amélioration de l'accessibilité.





Source: Base de données des entreprises API, BDI (2010)

Figure 2. VILLES ET DENSITE DE POPULATION EN 2004
Source: Bouzidi et al., 2013.

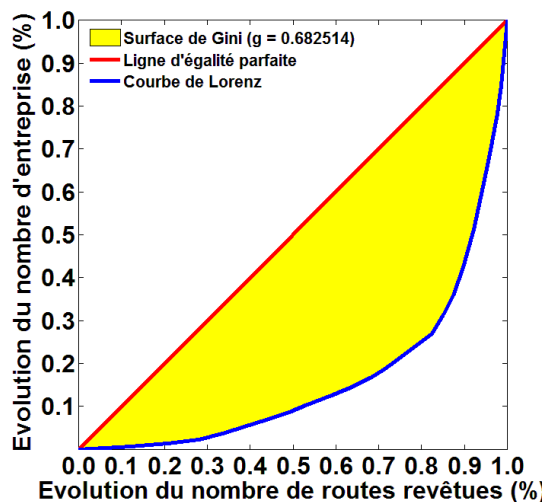
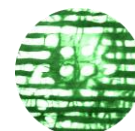


Figure 3. EVOLUTION DES INVESTISSEMENTS EN FONCTION DE L'AMELIORATION DE L'ACCESSIBILITE
Source: Bouzidi et al., 2013.

La nationalisation de certaines entreprises et la libéralisation de l'industrie d'exportation, la naissance des pôles industriels et des technopoles et les zones franches de Bizerte et de Zarzis



ainsi que les investissements dans le secteur touristique ont tous été concentré sur la frange littorale.

Tous ces constats permettent de conclure que l'ensemble des modèles d'aménagement du territoire ont privilégié la partie côtière du territoire national aux détriments des régions intérieures : on parle donc d'une double Tunisie (**Figure 4**).

Cette double Tunisie se voit aussi au niveau de l'accessibilité, qui est un élément de base pour toute volonté de développement régional. L'évolution des kilomètres des routes revêtues étaient en grande partie concentrée sur le littoral entraînant ainsi une stimulation positive vers les zones côtières.

La concentration des entreprises et l'évolution de routes revêtues se répartissent inégalement entre la côte et la partie intérieure du pays. Ceci laisse supposer une corrélation entre ces deux variables dans cette répartition géographique. Pour confirmer ou non cette supposition, une analyse par autocorrélation spatiale sera privilégiée, en utilisant les tests d'autocorrélation spatiale de Moran et le test de mesure local des associations spatiales LISA.



Figure 4. LA DOUBLE TUNISIE

Source: Bouzidi et al., 2013.

Donc, on peut dire que la Tunisie est marquée par :

- Une forte disparité de la localisation de la population et des activités économiques qui apparaissent sous la forme d'une hiérarchie spatiale allant du nord au Sud et de la cote à l'intérieur du pays.



- Le système urbain est caractérisé par la primatialité du Grand Tunis (les quatre gouvernorats de Tunis, Manouba, Ben Arous et Ariana) et les espaces environnants. Un peu plus loin on trouve un deuxième pôle vers le sud est : le Grand Sfax.
- Sur le plan fonctionnel, l'espace tunisien semble organisé en cinq strates : la première est le Grand Tunis qui domine toutes les autres agglomérations, la deuxième et à moindre domination on trouve les trois grandes agglomérations urbaines du littoral tunisien : Sousse, Monastir et Sfax. Ces agglomérations s'ouvrant directement sur la méditerranée, ayant une abondance d'infrastructures routières et ferroviaires, présentent des économies assez diversifiées tout en concentrant l'essentiel de l'emploi national. Leurs aires d'influence sont assez importantes. La troisième strate présente un petit nombre de territoires ou de délégations chefs de lieux de gouvernorats, elles présentent des tendances à la diversification. Une quatrième strate correspond à des délégations chefs-lieux de gouvernorats, elles présentant une forte spécialisation. La dernière strate regroupe soit des aires à spécialisations très faible soit des délégations où l'emploi est quasi absent.
- Les phénomènes démographiques et économiques ont une assise spatiale qui dépasse les délimitations administratives des délégations et même des gouvernorats (Harizi, 2007). Des comportements similaires sont présents dans des espaces plus ou moins large atteste de la présence d'un partage de certains facteurs qui peuvent être sociaux, culturels, historiques et géographiques.

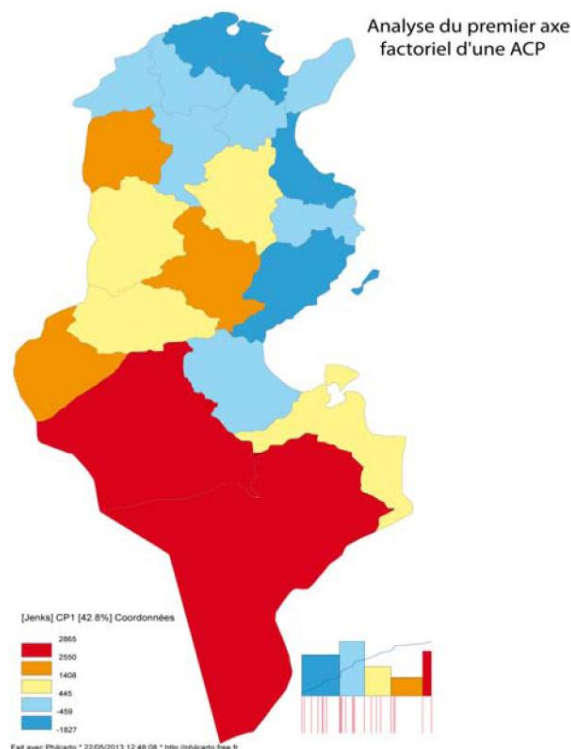


Figure 5. DISPARITES EN TERMES D'ACCESSIBILITE

Source: Bouzidi et al., 2013.



Ainsi, sur la base de ces constats, il est légitime de proposer une nouvelle division du territoire qui soit adéquate avec les prochaines planifications du développement économique et social.

II. Un Nouveau Model Economique et Social basé sur les spécificités territoriales

A. Le découpage administratif et situation actuelle

Officiellement la décomposition territoriale la plus fine est la délégation. L'actuelle décomposition administrative n'est pas faite ni sur la base du nombre de la population par délégation ou par gouvernorat, ni sur la base de la superficie couverte par ces délégations ou ces gouvernorats. En effet, si on retient l'étendue de ces délégations, on relève des disparités très importantes. Comparées aux délégations du littoral, notamment à celles du Sahel tunisien, les délégations des régions intérieures s'étalent sur des espaces plus élargis (Figures 6 et 7).



Figure 6. DECOUPAGE ADMINISTRATIF DE LA TUNISIE EN 24 GOUVERNORATS.

Source: Bouzidi et al. (2014)

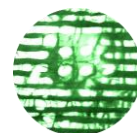
En analysant la répartition de la population sur l'espace des gouvernorats on peut détecter trois principaux groupes (**Figure 8**) :



- Un premier groupe regroupant les gouvernorats de Tunis, Ben Arous, Ariana, Manouba, Sousse, Monastir, Nabeul, Mahdia, et Bizerte. Les délégations de ces gouvernorats s'étalent sur des espaces allant de 10 km² à 260 km².
- Un deuxième groupe regroupant les gouvernorats de Jendouba, Beja, Siliana, Le Kef, Zaghuan et Sfax. Les délégations de ces gouvernorats s'étalent sur des espaces allant de 340 km² à 480 km².



Figure 7. MAQUETTE DU DECOUPAGE ADMINISTRATIF DES 24 GOUVERNORATS TUNISIENS EN 264 DELEGATIONS.



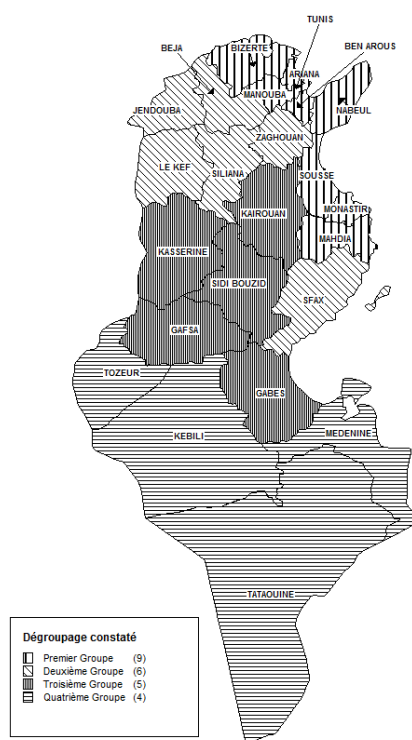


Figure 8. DECOUPAGE CONSTATE EN FONCTION DE LA REPARTITION DE LA POPULATION

- Un troisième groupe regroupant des gouvernorats essentiellement du centre de la Tunisie et du sud est et ouest : Kairouan, Sidi Bouzid, Kasserine, Gafsa, et Gabes. Les délégations de ces gouvernorats s'étalent sur des espaces allant de 600 km² à 700 km².
- Un dernier groupe regroupant principalement des gouvernorats du Sud est et ouest tunisien (Medenine, Tozeur, Kebili et Tataouine). Les délégations de ces gouvernorats s'étalent sur des espaces allant de 1000 km² à 5500 km².

En dépit des régions intérieures, la frange littorale concentre la part la plus importante de la richesse nationale. 75 % de la valeur ajoutée, 95 % de l'économie industrielle et touristique, 68 % de la population sans oublier la concentration importante des infrastructures du transport (ports, aéroport, autoroutes, etc.). La nationalisation de certaines entreprises et la libéralisation de l'industrie d'exportation, la naissance des pôles industriels et des technopoles et les zones franches de Bizerte et de Zarzis ainsi que les investissements dans le secteur touristique ont tous été concentrés sur la frange littorale (Belhadi, 2007).

Cette concentration s'est faite au profit d'un espace de plus en plus circonscrit sous la forme d'un triangle dont les sommets sont Bizerte, Kélibia et Méhdia. Ces constats renforcent les



résultats de Bouzidi et al., (2013) en montrant clairement une Tunisie double qui se voit aussi au niveau de l'accessibilité et de la densité des routes (Dlala, 2011).

B. Le choix des unités spatiales

Rappelons tout d'abord que notre objectif est la réorganisation des délégations tunisiennes en un nombre limité de ZES pour plusieurs raisons : la discontinuité dans la couverture municipale de l'espace, la confusion entre zone urbaine et commune ou municipalité qui explique cette discontinuité, les phénomènes économiques et démographique (concentration de l'emploi et spécialisations productives) ayant une dimension spatiale qui dépasse le cadre d'un gouvernorat, la confusion et l'interférence entre délégation et municipalité, la faiblesse des villes intermédiaires. Toutefois il faut rappeler qu'en Tunisie, il existe une nuance entre « Collectivités Territoriales », (CT) et « Circonscriptions Administratives », (CA). En effet les CT sont au nombre de trois : Gouvernorat (Conseil Régional), Délégation (Conseil de développement Local) et Commune (Conseil Municipal). Les CA sont au nombre de quatre : Gouvernorat (Gouverneur), Délégation (Délégué), Commune (Maire) et Secteur (Omda). Les pouvoirs attribués au Gouverneur (exécutif des CT et des CA) constituent un handicap majeur à la décentralisation.

D'autre coté, si les collectivités territoriales jouissent d'une autonomie par rapport à l'Etat central, les circonscriptions administratives sont les représentations spatiales de l'administration. Les concordances entre les niveaux hiérarchiques des deux formes varient généralement d'un pays à un autre. Au-delà de la problématique de la correspondance entre décentralisation et déconcentration administrative, la question qui se pose concerne le nombre des échelons à retenir.

Ainsi, les ZES doivent gouverner toutes les CT et les CA qui leurs appartenant. La délimitation selon des ZES doit privilégier les critères de desserte optimale, d'accessibilité et de proximité. Pour toutes ces raisons, nous allons adopter la division administrative la plus fine à savoir la délégation. D'ailleurs les données disponibles et les cartes numériques présentes sont organisées selon les délégations.

Enfin, plusieurs autres critères permettent de faciliter la proposition de quelques scénarii de construction des ZES comme la proximité géographique de la capitale régionale par apport aux différentes villes qui composent la ZES, la situation actuelle de certaines villes ayant un atout administratif par rapport aux autres, elles peuvent jouer le rôle de chefs de lieux et accélérer ainsi l'évolution des autres et enfin, la proximité frontalière de la Lybie et de l'Algérie puisque certaines villes tunisiennes frontalières peuvent jouer un rôle d'adhésion maghrébine.

C. Les facteurs du nouveau zonage

Le nouveau zonage ou « clastring » est basé sur quatre critères : le facteur humain, le capital physique, le potentiel productif et la capacité d'échange.

Pour reproduire la localisation spatiale du potentiel de chaque région, il faudrait généralement tenir en compte du potentiel productif, de l'échange, ainsi que des dotations de la région en termes de capital physique, humain.



Le capital humain est désormais approximé par la population active scolarisée dans chaque région. Le capital physique peut être reflété par les flux d'investissement publics et privés tel qu'il est annoncé par le Ministère de Développement et de la Planification² ou encore par les infrastructures de transport existantes qui, à l'égard de plusieurs recherches, constituent un meilleur proxy stable de la dotation régionale en investissement pour la Tunisie. D'ailleurs, l'usage de la seule infrastructure routière serait un appui pour des recommandations en termes de maillage entre les régions.

Concernant le potentiel productif, il est possible de se limiter à l'intensité capitalistique potentielle par rapport à celle observée. L'avantage comparatif régional serait approximé pour le moment par une variable composite alors que le potentiel du capital humain peut être approximé par la population active scolarisée dans chaque région.

Résultats Empiriques

La logique que nous avons poursuivie permet en réalité de proposer plusieurs scénarii. Nous allons limiter l'étude à deux scénarii. D'abord, il est important de préciser que certaines villes sont susceptibles d'être des capitales régionales : Tunis, Sfax, Sousse, Gabès, Kairouan, Gafsa, Kasserine, Béja, Médenine, Jendouba et Sidi Bouzid.

L'application de la méthodologie de zonage optimal de Thiessen va permettre de fixer des ZES et de les comparer par la suite avec les limites administratives des gouvernorats sur les cartes numériques.

D. La première possibilité de zonage

Dans un premier scénario, nous avons repris la division actuelle des régions économiques tunisiennes depuis long temps considérée dans les plans de développement économiques et sociaux. Nous avons cherché à identifier la capitale de chaque ZES en tenant compte d'une minimisation de la distance au centre. Ce choix permet de minimiser les distances parcourues pour les voyageurs et les marchandises, ce qui entraîne à moyen terme la baisse des coûts généralisé de transport (Lafourcade et Combes (2001) ; Lafourcade et Tropeano (2000) ; Harizi, 2008 et 2014) ou encore minimiser l'émission des gaz à effet de Serre (Mraïhi et al., 2014). En plus, ce scénario permettra plus tard de faciliter l'accessibilité au centre de la ZES et diffuser plus facilement le développement. Ainsi, les ZES de ce premier scénario sont au nombre de 6 (**Tableau 3 et Figure 9**).

TABLE III. LES ZES OBTENUES SELON LE PREMIER SCENARIO

Les ZES	Emplacement	Corposants	Capital de la ZES
ZES 1	Nord-Est	Tunis, Ariana,	Tunis

² Plusieurs recherches en Tunisie ont montré un déséquilibre important au niveau de la répartition régionale de l'investissement privé. Tous les gouvernements post révolution (premier, deuxième et troisième) ont avoué de son niveau faible voire même insignifiant surtout dans les régions intérieures. En plus, le manque de données statistiques officielles en la matière légitime notre choix.



		Manouba, Ben Arous, Zaghouan , Nabeul, Bizerte	
ZES 2	Nord-ouest	Jendouba, Béja, Le Kef, Siliana	Jendouba
ZES 3	Centre Est (Sahel)	Sousse, Monastir, Mahdia	Mahdia
ZES 4	Centre-ouest	Kairouan, Kasserine, Sidi Bouzid	Sidi Bouzid
ZES 5	Sud Est	Sfax, Gabès, Médenine, Tataouine	Médenine
ZES 6	Sud Ouest	Gafsa, Tozeur, Kébili	Kébili



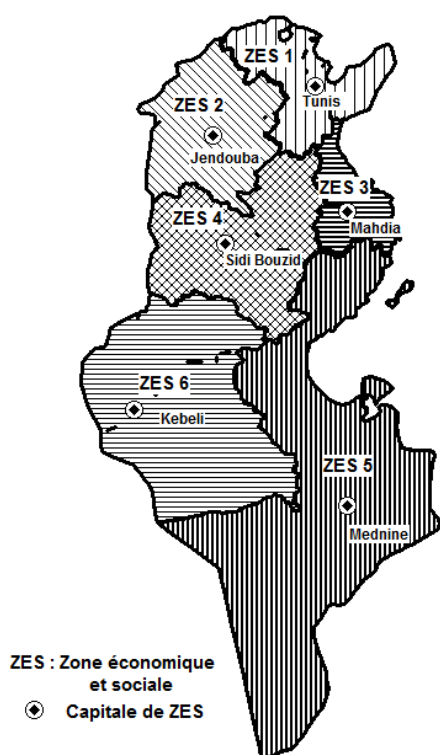


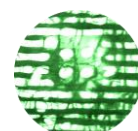
Figure 9. CARTE DES 6 ZES DETECTEES AU PREMIER SCENARIO ET LEURS CAPITALES

E. La deuxième possibilité de zonage

Dans un second scénario, nous avons cherché à augmenter le nombre de ZES tout en retenant les villes les mieux classées dans la hiérarchie urbaine et en accordant une importance spécifique aux agglomérations urbaines de Sfax et de Sousse. Ce scénario permet de fixer les capitales suivantes : Tunis, Sousse, Sfax, Béja, Kasserine, Gafsa et Gabès (Tableau 4 et Figure 10).

TABLE IV. LES ZES OBTENUES SELON LE DEUXIEME SCENARIO

Les ZES	Emplacement	Corposants	Capital de la ZES
ZES 1	Nord-Est	Tunis, Ariana, Manouba, Ben Arous, Zaghouan , Nabeul, Bizerte	Tunis



ZES 2	Nord-ouest	Béja, Jendouba, Le Kef, Siliana	Béja
ZES 3	Centre Est (Sahel)	Sousse, Monastir, Mahdia, Kairouan	Sousse
ZES 4	Centre-ouest	Kasserine, Sidi Bouzid	Kasserine
ZES 5	Sfax	Sfax	Sfax
ZES 6	Sud Est	Gabès, Médenine, Tataouine	Gabès
	Sud Ouest	Gafsa, Tozeur, Kébili	Gafsa

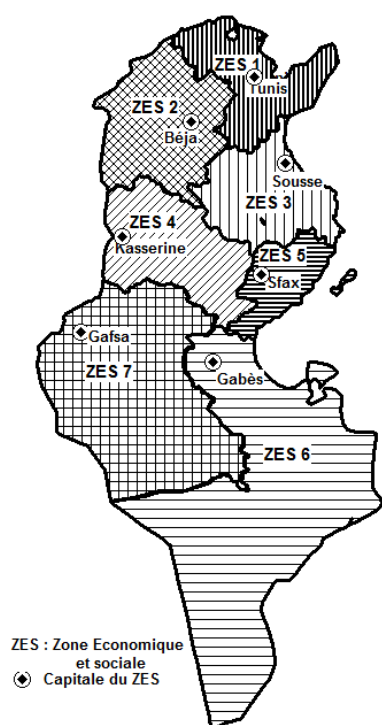


Figure 10. CARTE DES 7 ZES DETECTEES AU DEUXIEME SCENARIO ET LEURS CAPITALES



III. Conclusion

Cette étude, montre qu'il est possible d'examiner le zonage des régions tunisiennes selon leurs potentiels productifs, leurs dotations en terme capital physique et humain et leurs accessibilités actuelles. Ce type de zonage permet d'adapter la structure administrative du paysage tunisien actuel aux exigences futures de la croissance économique et sociale tout en respectant les deux principales exigences de l'aménagement du territoire et de l'équité spatiale : efficacité économique et équité territoriale.

Une fois les nouvelles ZES sont détectées, il est possible d'appliquer la discrimination positive que nous définissons comme suit : investir d'avantages dans les zones actuellement en retard de développement et garder un niveau de développement supportable pour les ZES en avance.

Ainsi, il est possible de doter chaque ZES d'un système industriel approprié à ses spécificités géographiques, économique et sociale lui permettant de consolider et valoriser ses avantages comparatifs, ce qui permettrait de bénéficier des externalités régionales et intra-régionales et accroître la contribution de chaque zone dans la création de la richesse nationale et donc de la croissance inclusive.

Nous avons cherché à rassembler des espaces dont les caractéristiques sont similaires et donc capables de s'intégrer dans une politique économique et sociale de moyen et long terme, ce qui permettra de rendre plus efficace l'intervention publique en matière d'investissement en équipements et services publics.

La méthodologie proposée a permis de détecter au moins deux scénarii. Nous pensons que les chercheurs peuvent utiliser d'avantage de critères et de variables territoriales pour proposer d'autres scénarii. Ce n'est donc qu'un point de départ pour un pays cherchant à minimiser les inégalités de développement.

Enfin, nous pensons que le deuxième scénario proposé est plus efficace que le premier. En effet, il respecte le plus le critère de hiérarchisation urbaine et il assure un équilibre de la population et son atout est plutôt démographique. Cependant, il pose un problème quant à la détermination de la capitale de la zone économique et sociale du centre- ouest puisqu'il faut justifier le choix de Kasserine comme capitale de la zone plutôt que Sidi Bouzid qui est mieux équipée en services publics.



Références

- [1] Belhedi, A., (2004). Le système urbain tunisien. Analyse hiérarchique démofonctionnell sur la base de la loi Rang-taille. *Cybergeog : European Journal of Geography*, n° 58, pp.1-24.
- [2] Belhadi, A., (2007). Territoires, appartenance et identification. Quelques réflexions à partir du cas tunisien. *L'Espace géographique*. n°4, pp. 310–316.
- [3] Belhadi, A., (2011). Décentralisation, aménagement du territoire et démocratie locale en Tunisie. Défis et enjeux. Communication au Colloque International « la décentralisation et la démocratie locale en Tunisie: Enjeux et perspectives ». Ministère de l'Intérieur, CFAD. Hôtel Medina, Hammamet, 30 juin, 1 et 2 juillet 2011.
- [4] Bouzidi, M.T., Mraïhi, R., Harizi, R. (2013). Iniquité socio spatiale et développement régional : l'enjeu, est-il une amélioration de l'accessibilité ? 8^{ème} Colloque International de l'ISG de Sousse « Finance et stratégies de développement », 31 mai et 1^{er} Juin 2013.
- [5] Courlet. C., 2001. Territoires et régions : les grands oubliés du développement économique. l'Harmattan éd's, Paris.
- [6] Derycke P. H., Gilbert, G. (1988). Economie publique locale et théorie économique. Economica, Paris.
- [7] Dlala, H., (2011). L'émergence métropolitaine de Tunis dans le tournant de la mondialisation, *Méditerranée*, n° 116, pp. 95-103.
- [8] Dimou, M., (2006). La formation des hiérarchies urbaines dans les régions ultra-périphériques. Le cas de La Réunion. *Canadian Journal of Regional Science/Revue canadienne des sciences régionales*, Vol. XXIX: 2, pp. 221-238.
- [9] Greffe, X., (1997). Economie des politiques publiques. 2ème édition, Dalloz-Sirey éd's.
- [10] Harizi, R. (2007). Infrastructures de transport et développement économique. Une analyse cliométrique sur données tunisiennes. *Thèse de doctorat de l'Université Montpellier 1*, 291 p.
- [11] Harizi, R., (2008). Transport, croissance et démographie. Une analyse cliométrique. *Economie & Société, série AF n°39, ISMEA*, pp. 1615- 1644.
- [12] Harizi, R., M'raïhi, R., (2014). What we learned about the relationship between transport system, economic and population growth in the case of landlocked country? *Journal of Economic and Financial Modelling*, 2 (1), pp. 55-67.
- [13] INS, Tunisie. Recensements Généraux de la Population et des Logements 1966, 1975, 1984, 2004.
- [14] INS, Tunisie (2001). Enquête population- emploi.
- [15] Lafourcade, M. et Combes, P-P. (2001). Coûts de transport et inégalités
- [16] régionales. Une approche structurelle », *Revue Economique*, n° 3, Vol. 53, pp. 505-516.



- [17] Lafourcade, M. et Tropeano, J-P. (2000). « Choix de localisation, coûts de transports et asymétries régionales », *Revue Economique*, n° 6, Vol. 51, pp. 1453-1476.
- [18] Leloup, F. Moyart, L. et Pecqueur B., (2005). La gouvernance territoriale comme nouveau mode de coordination territoriale. *Géographie Économie Société* 2005/4, Vol. 7, p. 321-332.
- [19] Marshall. A., (1890). *Principles of Economics*. MacMillan, Londres, 1890, 8ème éd. Publiée en 1920.
- [20] M'raïhi, R., Harizi, R., (2014). Road freight transport and carbon dioxide emissions: Policy options for Tunisia. *Energy and Environment*, Vol. 25, n° 1, pp. 79-92.
- [21] Yatta. F.P., (2009). *La décentralisation fiscale en Afrique : enjeux et perspectives*. Karthala, Paris.
- [22] Oates. W.E., (2005), Toward a second-Generation theory of fiscal federalism. *International tax and public*, 12(4), pp. 349-373.
- [23] Rawls, J. (1971). *A Theory of Justice*.
- [24] Veltz. P., (1993). D'une géographie des coûts a une géographie des organisations. *Revue Economique*, n°4, 1993, pp. 671-684.

