

Jerba : les mutations récentes d'un système insulaire

Bassem NEIFAR

Maison Méditerranéenne des Sciences de l'Homme, Aix-en-Provence

Résumé.— Pour les insulaires de la Méditerranée, la mer est considérée comme une rupture entre deux terres lointaines et donc deux cultures différentes. L'avènement de l'économie moderne avec le développement du tourisme n'a pas effacé les identités insulaires. L'étude de Jerba (Tunisie) montre dans quelle mesure et selon quelles formes territoriales le tourisme international et l'économie du marché ont fait émerger de nouvelles structures de l'espace insulaire.

Chorème • Jerba • Modèle • Organisation de l'espace • Tourisme

Abstract.— **Jerba: Recent changes in an islander system.**— For Mediterranean islanders, the sea is regarded as a divide between two remote lands and two different cultures. Despite the advent of the modern economy with the development of tourism, the island identities have remained intact. A study of Jerba (Tunisia) reveals how new structures of island space have emerged from the combination of an open economy and a closed identity.

Choreme • Jerba • Model • Spatial organisation • Tourism

Resumen.— **Jerba: mutaciones recientes de un sistema insular.**— Para los insulares del Mediterraneo, el mar se considera como una ruptura entre dos tierras alejadas, y entonces dos culturas distintas. La llegada de la economía moderna con el desarrollo turístico no ha borrado las identidades insulares. El estudio de Jerba (Tunez) muestra en cual medida y segun cuales formas territoriales, el turismo internacional y la economía de mercado han originado nuevas estructuras del espacio insular.

Corema • Jerba • Modelo • Organización espacial • Turismo

Site et situation

Située au sud-est de la Tunisie, l'île de Jerba se trouve à une heure et demie de route de Tripoli, la capitale libyenne et à sept heures de Tunis, la capitale tunisienne. Du fait du développement du trafic aérien et des vols de charters, Jerba n'est plus qu'à trois heures d'avion des pays européens émetteurs de touristes¹.

L'île est très proche du continent par deux avancées de part et d'autre de Jorf et Ajim à l'ouest, Zarzis et El Kantara à l'est (fig. 1). Ajim est séparée de Jorf par un détroit de 2 km, que traversent des navettes. Du côté de Zarzis, l'île est reliée au



1. Jerba et ses voisinages

continent par un pont de 7,5 km. Par là, Jerba se considère de plus en plus comme une presqu'île plutôt que comme une île ; mais les principaux flux de touristes y parviennent par avion.

Le développement du tourisme international dans l'île depuis les années 1960 a secoué le système autochtone ancien qui reposait sur l'agriculture, le commerce, la pêche et l'artisanat. Ces nouvelles dynamiques ont engendré une modification dans l'organisation de l'espace insulaire.

Jerba a une population de l'ordre de 132 000 habitants (2002) et qui se répartit sur 514 km². Elle est divisée en trois délégations administratives, qui correspondent à trois villes d'origine et de fonction très différentes : Houmt-Souk, considérée comme la capitale de l'île ; Midoun, le centre le plus proche des activités touristiques ; Ajim, la plus en retrait par rapport à la dynamique insulaire. Ces délégations correspondent aussi à trois communes et le tout est lié administrativement au gouvernorat de Médenine qui représente, avec le reste de la Tunisie du Sud-Est, l'arrière-pays jerbien.

Le climat est l'un des atouts de l'île et les touristes découvrent l'ensoleillement et la douceur de la température insulaire, clémente en hiver et moins élevée que dans le reste de la Tunisie en été. Grâce à ces atouts, Jerba s'est constituée une « forte personnalité » et une identité à la fois exotique et dépayssante, qui soutient sa renommée.

Population à Jerba (1994)

Unité de peuplement	Nombre d'habitants
Houmt-Souk	52 816
Ajim	22 228
Midoun	38 428
Jerba	113 472

Systémogénèse du tourisme à Jerba

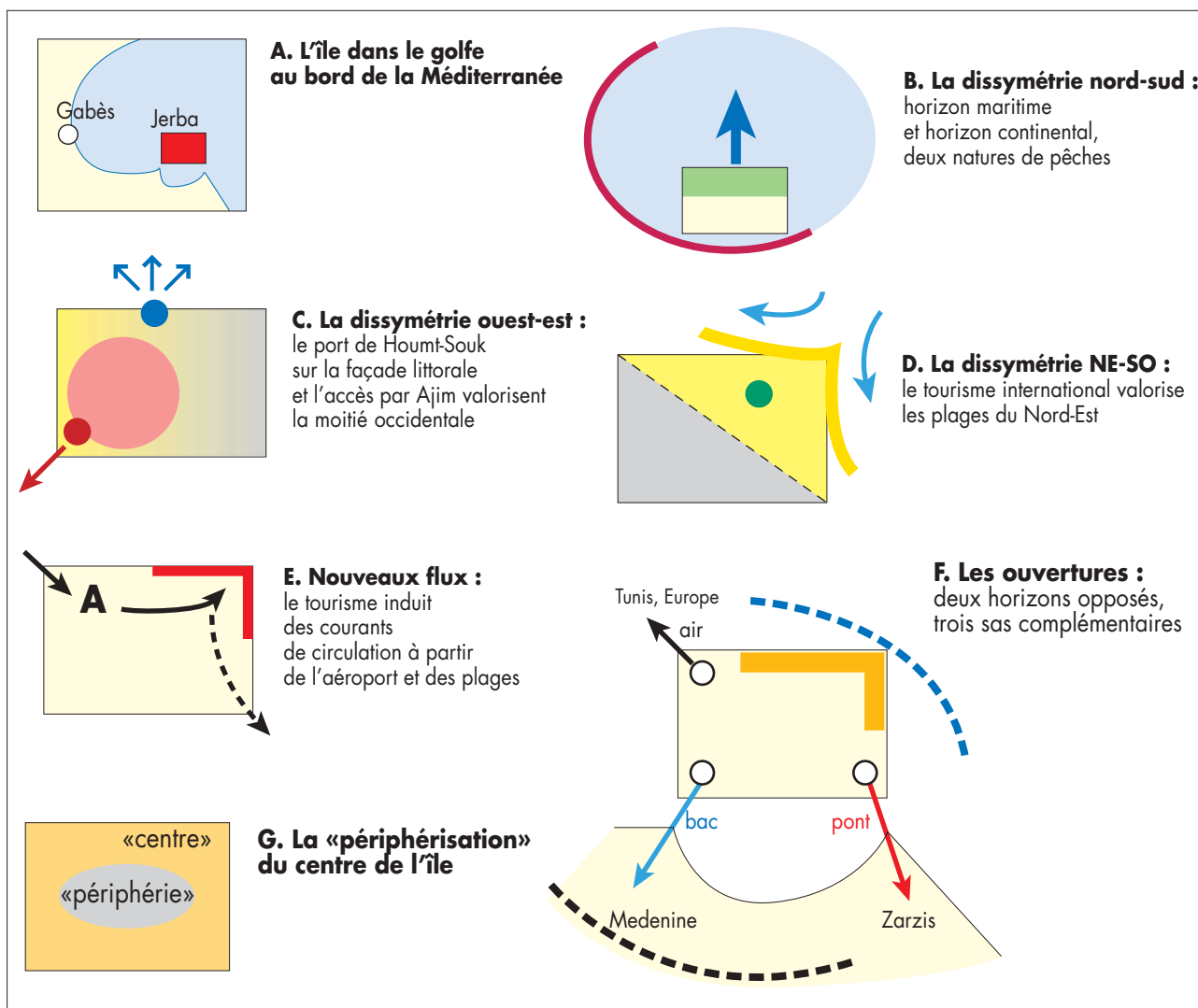
Sur un total de 150 km de côtes, Jerba dispose d'une vingtaine de kilomètres de plages sablonneuses, situées à l'extrémité nord-est de l'île, c'est-à-dire à l'opposé de son accès le plus ancien et le plus commode par Jorf-Ajim. Jusqu'au début des années 1950, ces plages n'étaient visitées que pendant de courtes périodes, correspondant à la visite que les Jerbiens rendaient aux marabouts ; les insulaires ne pratiquaient pas d'activités balnéaires. Néanmoins, à la veille de l'indépendance de la Tunisie et grâce à l'action pionnière entamée par le Club Méditerranée, le tourisme est apparu dans l'île. L'installation du Club remonte à 1954, lorsque son fondateur Gilbert Trigano choisit d'acheter un terrain à Jerba : il considérait l'île comme son petit Tahiti, et il a procédé à la construction d'un village avec des cases en palmes ou des huttes pour l'été. Les constructions touristiques se sont rapidement succédé sur les plages. Le premier hôtel, Aljazira, fut construit en 1961 à une dizaine de kilomètres à l'est de Houmt-Souk. L'État, par des mesures d'encouragement et d'incitation, a vite passé le relais au secteur privé national puis international. Aujourd'hui, la zone touristique s'étend sur plus de 20 km entre Aghir au sud et Houmt-Souk vers le nord. La capacité hôtelière de l'île est passée de 8 300 lits en 1975 à 28 610 lits exploités et 39 000 lits disponibles en 2002.

Le tourisme et la nouvelle organisation de l'espace insulaire

Sept structures élémentaires (chorèmes) permettent d'identifier les principales formes qui organisent l'espace insulaire.

Le premier modèle (fig. 2A) est celui de l'îlénité : Jerba n'est pas une île quelconque, mais une île en Méditerranée ; en bordure de continent, ce qui facilite son accès et lui assure un arrière-pays étendu ; à une latitude déjà bien méridionale, ce qui augmente l'ensoleillement ; dans un golfe qui l'abrite, notamment des vents d'ouest.

Le deuxième modèle (fig. 2B) est celui de l'opposition entre ouverture maritime et horizon continental ; il exprime une dissymétrie de l'île, réunissant et opposant à la fois une côte septentrionale et



2. Modèles de base de l'organisation de l'espace à Jerba

un port tournés vers le large et la pêche au large, une côte tournée vers le continent et une pêche limitée aux ressources du petit golfe de Bou Grara, presque un lac. La maritimité n'est en effet pas l'exclusivité du nord de l'île : la société d'Ajim, au sud-ouest, qui fait le lien avec le continent, est très attachée aux activités maritimes et notamment à la pêche (Neifar, 2004).

Le troisième modèle (fig. 2C) montre que l'organisation traditionnelle de l'île se fondait sur ces deux anciens noyaux de nature différente, et leur espace intermédiaire, survalorisant la partie occidentale de l'île ; c'est là un deuxième facteur de dissymétrie, lié à l'accessibilité.

Le quatrième modèle (fig. 2D) évoque une troisième source de dissymétrie, celle qui est liée à la disposition même des plages, formant deux cordons avec flèches, enracinés à la pointe nord-est de l'île sous l'effet des courants littoraux : tels sont les sites attractifs pour le tourisme international. Ils appellent l'apparition d'un troisième pôle de services, entièrement consacré à ce secteur côtier.

Le cinquième modèle (fig. 2E) représente les flux liés à la nouvelle économie littorale fondée sur le tourisme et qui s'oppose donc à une économie traditionnelle développée dans le centre ancien. Ils lient l'aéroport, ouvert à l'angle nord-ouest de l'île, aux hôtelleries balnéaires du nord-est, et celles-ci aux horizons complémentaires d'excursions offerts du côté de Zarzis au sud-est.

Le sixième modèle (fig. 2F) montre que Jerba est une île largement ouverte, et représente les différences de nature de ces horizons et de ces connexions :

- l'horizon maritime, qui fonde le tourisme et une partie de l'activité ancienne avec le trafic du port de Houmt-Souk, se distingue de l'horizon intérieur, qui est celui des compléments du tourisme

(excursions vers les sites du continent); le passage de l'un à l'autre n'est pas indifférent aux courants de migration plus ou moins organisés qui font de Jerba un intermédiaire entre le continent africain et l'Europe;

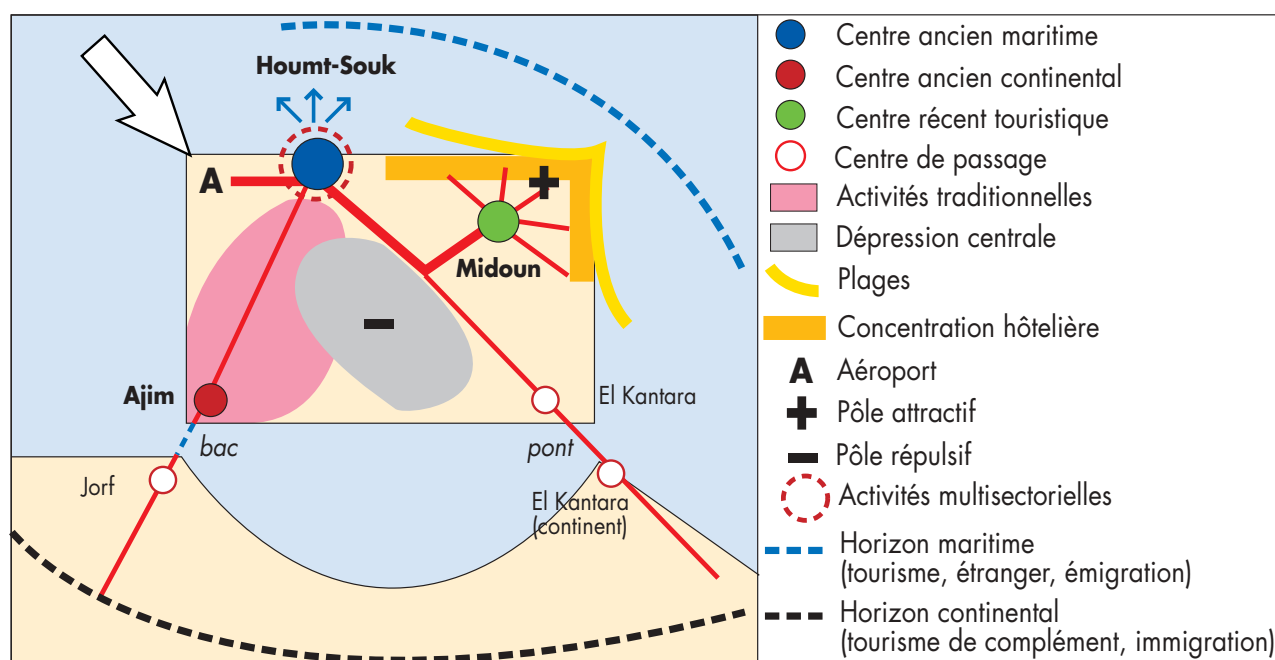
• trois lieux différents servent de sas, chacun privilégiant un moyen de transport particulier :

- l'accès des touristes se fait par l'aéroport du nord-ouest, qui valorise la ville d'Houmt-Souk par sa proximité;
- l'accès continental traditionnel se fait par Jorf et Ajim et utilise des bateaux;
- la troisième ouverture est routière et relie Jerba à Zarzis depuis le début des années 1950 par le biais du pont (El Kantara), qui a pris la place d'une chaussée romaine appelée aussi « chemin du dromadaire » (*tarik ejjmal*); cette ouverture a pris une grande importance même si bien des touristes arrivés par avion ne se rendent pas compte que leurs hôtels ne sont qu'à une trentaine de kilomètres du centre de Zarzis. Les Libyens utilisent aussi cette ouverture, arrivant dans l'île en début de soirée, en vue de profiter des établissements touristiques, pour la quitter dans la nuit, voire à l'aube.

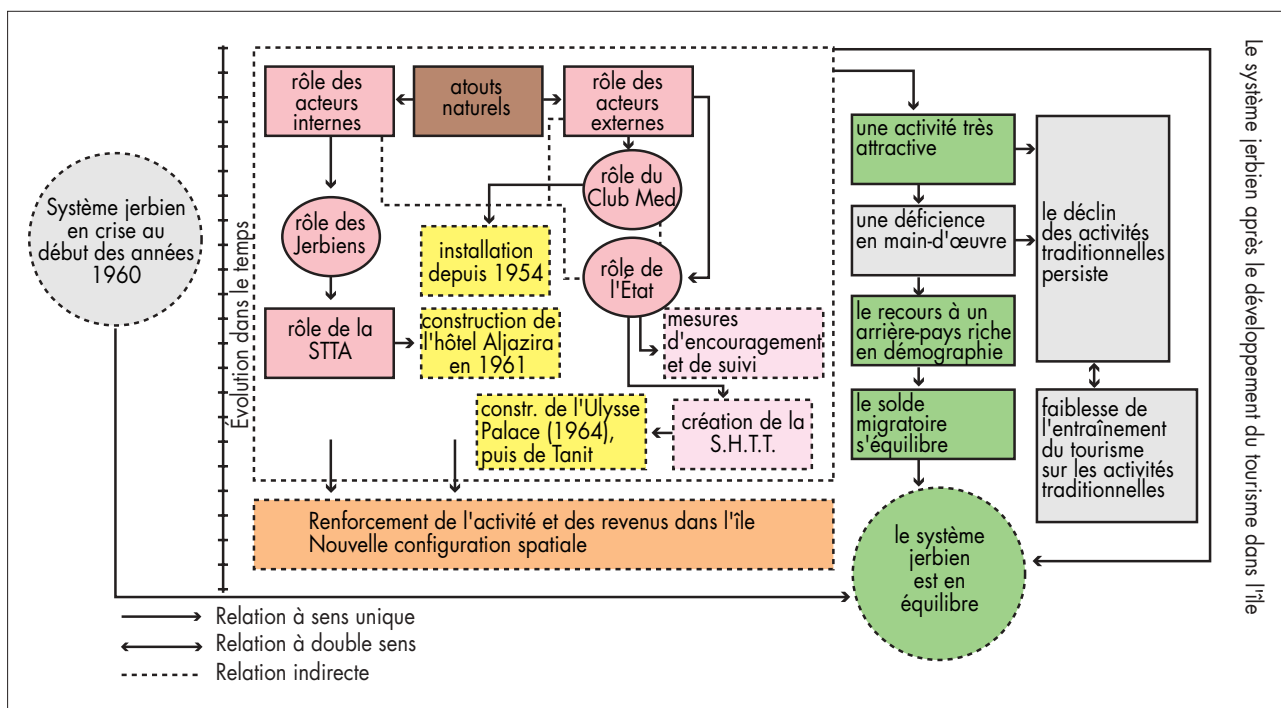
Le septième modèle (fig. 2G) est celui de la centralité inversée et se déduit du précédent : il montre qu'à Jerba le « centre » de la dynamique des activités est sur les littoraux, où sont les ressources et les villes, alors que la « périphérie » au sens économique est au centre même de l'île, qui ne bénéficie d'aucune ressource valorisante, même pas d'activités traditionnelles maintenues.

La figure de synthèse (fig. 3) donne ainsi à voir la nature différente des centres qui organisent l'espace à Jerba, la dissymétrie et la structure interne de l'île et de ses réseaux. La ville de Houmt-Souk, entre aéroport et hôtels, est le centre à la fois ancien et moderne de l'île, le plus étoffé, et a même des fonctions de commandement à l'échelle du gouvernorat, voire du Sud-Est de la Tunisie (le Commissariat au tourisme). Midoun a surtout des fonctions sectorielles liées au développement touristique. Ajim, elle, se maintient comme un lieu de transit à l'interface traditionnelle île-continent et reste dominée par les activités traditionnelles liées à la pêche. Au sud-est, on ne fait que passer, sans solution de continuité, sans rupture de charge : les deux El Kantara ne sont pas devenus des villes.

Le tourisme semble avoir anéanti l'espace central de l'île de Jerba, lieu d'activités anciennes, au profit des côtes de l'île, ou du moins d'une partie d'entre elles. Le centre de l'île est de plus en plus marginalisé économiquement et à l'écart des principales voies de communication. Il s'agit donc d'une littoralisation à l'échelle insulaire, qui s'emboîte dans une littoralisation qui se développe sur le



3. Synthèse de l'organisation de l'espace à Jerba



4. Le système jerbien

littoral est du pays². Le phénomène n'est pas propre à Jerba, mais à bien des économies extraverties par la mondialisation des échanges, et particulièrement par le tourisme international. Et cependant cette partie centrale tend à être partiellement revalorisée par les Jerbiens eux-mêmes, qui y construisent des résidences principales de type pavillonnaire : on peut voir là une reconquête du centre ancien par un esprit innovant, qui met en œuvre une architecture nouvelle en employant des modèles architecturaux importés.

Références bibliographiques

- BRUNET Roger (1972). « Les nouveaux aspects de la recherche géographique : rupture ou raffinement de la tradition ? ». *L'Espace géographique*, n° 2, p. 73-77.
- BRUNET Roger (1980). « La composition des modèles dans l'analyse spatiale ». *L'Espace géographique*, n° 4, p. 253-265.
- BRUNET Roger (1986). « Une épure de la Guadeloupe ». *Mappemonde*, n° 4, p. 24-25.
- BRUNET Roger (1987). *La Carte ; mode d'emploi*. Paris-Montpellier : Fayard-Reclus, 270 p.
- FERRAS Robert, CLARY Maryse et al. (1990). *Modèles graphiques et représentations spatiales*. Montpellier : Reclus, 217 p.
- KASSAH Abdelfettah (1998). « Les mouvements migratoires et leurs effets sur l'île de Jerba », in M. BERRIANE et H. POPP, *Migrations internationales entre le Maghreb et l'Europe, les effets sur les pays de destination et d'origine*. Actes du colloque maroco-allemand de München 1997. Passau : L.I.S. Verlag, Maghreb-Studien, 10. p. 181-186.
- KASSAH Abdelfettah (2002). « Expansion touristique et réorganisation territoriale dans l'île de Jerba ». 3^e colloque du département de Géographie de la faculté des Sciences Humaines et Sociales, Tunis (9-11 mars 2000). Tunis : Publication de l'École Normale supérieure, p. 269-289.
- MZABI Hassouna (1976). « L'emploi et les investissements touristiques à Djerba ». *Revue Tunisienne de Géographie*, n° 2, p. 111-134.
- MZABI Hassouna (1978). *La Croissance urbaine accélérée à Jerba et ses conséquences sur la vie de relations avec l'extérieur*. Tunis : Publications de l'université de Tunis, 178 p.
- MZABI Hassouna (1993). *La Tunisie du Sud-Est, géographie d'une région fragile, marginale et dépendante*. Tunis : Publications de l'université de Tunis, 685 p.

NEIFAR Bassem (2004). *Littoralisation et aménagement de l'espace : les modèles sociospatiaux du Golfe de Gabès (Tunisie)*. Thèse de doctorat de l'université d'Aix-Marseille I, 328 p.

OFFICE NATIONAL DU TOURISME (2001). *Le Tourisme tunisien en chiffres 2001*, 108 p.

OFFICE NATIONAL DU TOURISME (2002). « Les statistiques du tourisme tunisien ». *Bulletin mensuel*, 72 p. (en arabe).

Notes

1. Cet article est tiré d'une thèse de doctorat intitulée *Littoralisation et aménagement de l'espace : les modèles sociospatiaux du golfe de Gabès (Tunisie)*, soutenue le 7 mai 2004 à l'université d'Aix-Marseille I, sous la direction de M. Roland Courtot.
2. La littoralisation en Tunisie n'a pas produit d'arc littoral qui serait un sous-ensemble d'un arc méditerranéen. En effet, la littoralisation est un phénomène ponctuel qui caractérise pour l'instant les grandes villes de bord de mer et les centres touristiques. Ceci pourrait néanmoins changer d'ici une décennie ou deux : la construction en cours du grand aéroport d'Ennfida entre Sousse et Hammamet pourrait provoquer une urbanisation continue de Bizerte au nord à Monastir au sud.

Adresse de l'auteur

Bassem NEIFAR, docteur en Géographie, UMR TELEMME, Maison Méditerranéenne des Sciences de l'Homme, 5, rue du Château de l'Horloge B.P. 647, 13094 Aix-en-Provence. Courriel : neifarb@yahoo.com