/ Vers la refondation de la cité méditerranéenne

Dans une région particulièrement fragmentée, notamment entre ses rives nord et sud, les enjeux de la concurrence entre villes portuaires et du tourisme de masse contribuent à fragiliser le devenir des cités méditerranéennes. Des signaux faibles tels le nouveau municipalisme dessinent cependant la voie de nouvelles solidarités, comme avec les migrants.

Par Maïa Sinno, consultante (Scet), et Éric Denis, Géographie-cités, CNRS

La Méditerranée apparaît comme l'archétype d'un territoire construit par et pour le commerce, la circulation des idées et des hommes. Les macroformes contemporaines des villes portuaires, qui organisent les échanges de part et d'autre de *mare nostrum*, conservent en partage un héritage architectural commun et les traces de sociétés locales diverses et ouvertes sur le monde qui ont produit leur richesse matérielle et culturelle. Villes portuaires, villes commerciales, villes de conquête et villes concurrentes sont héritières d'une fabrique de la ville marquée par la coexistence et la complémentarité des communautés dont elles incarnent le cosmopolitisme. L'éclectisme des ambiances architecturales en témoigne, quand l'hospitalité s'exprime dans la mosaïque des quartiers anciens et des spécialisations commerciales.

À présent, la Méditerranée est plus que jamais un des centres névralgiques des flux mondiaux : jamais les flux en transit n'y ont été plus intenses, qu'il s'agisse de pétrole, de gaz ou de produits manufacturés en Asie, qui cheminent par le canal de Suez. Les échanges en Méditerranée gravitent principalement entre l'Asie et l'Europe, en partie par le port de Tanger Med et le canal de Suez agrandi[1], deux investissements majeurs du XXIe siècle dans le domaine des transports. Cependant, ces circulations sont de moins en moins articulées aux villes portuaires du sud de l'Europe. Ainsi, malgré des investissements importants, les types d'échanges des villes portuaires de la Méditerranée favorisent le risque de tendre vers une enclave économique, plutôt que vers un hub d'échanges globalisé : dans le total des échanges entre pays méditerranéens (58 % du total des échanges en 2016), plus de 70 % se font entre pays européens, 15 % entre Europe et Afrique et moins de 3 % trans-Maghreb[2]. Les villes portuaires les plus dynamiques sont espagnoles et françaises, suivies par les italiennes, marocaines et égyptiennes. Le nord-ouest de la Méditerranée est donc particulièrement actif, le reste du sud de la Méditerranée apparaissant exclu de ces échanges.

L'intégration régionale *via* les échanges commerciaux reste donc partielle et principalement européenne. Qui plus est, les infrastructures portuaires ont été dédoublées hors des villes, pour répondre à la conteneurisation des échanges (environ 22 % des échanges en Méditerranée en 2017). Ceux-ci sont de moins en moins articulés aux systèmes productifs des métropoles méditerranéennes. Ainsi, le port de Gioia Tauro en Calabre, créé en 1971, est devenu le premier terminal conteneurs d'Italie et le 78e port mondial en 2020[3]. Les terminaux pétroliers et gaziers comme les plateformes de conteneurs se sont également éloignés des villes sur la rive sud, comme Tanger Med (35e port mondial en 2020) *(cf. fig. 1, p. 24)*.

UN MODÈLE VENU DU GOLFE

En parallèle, le secteur touristique n'a eu de cesse de croître et de s'approprier le littoral de part et d'autre des villes côtières, proposant une consommation stéréotypée de la ville méditerranéenne et provoquant une hausse des prix du foncier, qui conduit les populations locales à s'éloigner vers des zones périurbaines lointaines et intérieures[4]. La Méditerranée est l'une des régions les plus touristiques au monde, accueillant 300 millions de touristes en 2014, soit 30 % des flux touristiques mondiaux.

Environ 50 % de ces visites se font sur la côte, représentant une manne importante pour les pays riverains. Ce succès est dû à la démocratisation de vacances rêvées, grâce à des séjours abordables et organisables rapidement autour des fameux 3S (Sea, Sand, and Sun), réduisant souvent le point d'intérêt touristique de la ville méditerranéenne à ses plages et ses hôtels.

Ce tourisme de masse a provoqué ou accentué un certain nombre de problématiques environnementales, comme l'artificialisation des littoraux et la destruction de ses écosystèmes locaux, la pollution des eaux et des plages mettant en danger la vie sous-marine, la surconsommation des ressources locales, l'augmentation des gaz à effet de serre ou encore les conditions de travail dégradées.

Surtout sur les rives est et sud, ce tourisme de masse s'articule de moins en moins au patrimoine culturel hérité des influences de peuples conquérants, mais plutôt autour de stations balnéaires semblables et démultipliées. En revanche, celles-ci sont moins prisées que les côtes européennes, en particulier françaises, espagnoles et italiennes[5]. Ces revenus touristiques se sont fortement taris au sud et à l'ouest de la Méditerranée en raison des « printemps arabes » et des conflits, et, depuis plus d'un an, dansl'ensemble des pays méditerranéens en raison de la



Tanger Med, Maroc, détroit de Gibraltar
© Tanger Med

crise sanitaire : l'effondrement des déplacements touristiques en Méditerranée a favorisé la paupérisation de ses côtes ainsi que l'affaiblissement des liens régionaux.

Le modèle de la cité méditerranéenne, en bonne place dans notre imaginaire collectif, celui de la ville cosmopolite et commerçante qui s'enrichit de son ouverture sur le monde, correspond donc de moins en moins à une quelconque réalité en partage. La ville portuaire du sud de la Méditerranée, en particulier, se construit de plus en plus avec des capitaux étrangers, en provenance notamment des pays du Golfe, avec comme modèle Dubaï ou Doha : par exemple, Portek (Singapour) et Dubai Ports World (Émirats arabes unis) ont établi des concessions de terminaux à conteneurs dans plusieurs ports d'Alger. Ces partenariats sont stratégiques pour que les ports algérois, aujourd'hui dans l'ombre de Tanger Med, soient réhabilités et connectés au réseau maritime mondial[6], malgré des configurations défavorables[7]. Quant à la ville touristique du sud et de l'ouest de la Méditerranée, elle se développe progressivement sur le modèle des pays du Golfe, (Beyrouth, Al Alamein, Tanger…), l'actualité de sa fabrique urbaine s'éloignant encore davantage de l'image fantasmée de la cité méditerranéenne cosmopolite, et s'orientant vers des répliques à l'infini de bords de mer artificialisés et d'hôtels au luxe surclassé.

Certaines villes méditerranéennes tendent même à perdre leur fonction portuaire alors que les flux commerciaux mondiaux s'en détournent, quand les crises politiques, les conflits et les nationalismes autoritaires ont effacé jusqu'aux traces de leur pluralisme. Nul ne saurait désormais promouvoir la diversité et l'accueil comme des opportunités et des moteurs de croissance. L'ouverture n'y est plus de mise et l'idée même d'hospitalité n'évoque rien pour la plupart des habitants, pris dans des quotidiens difficiles et précaires. Au mieux, l'expérience de la différence et de l'altérité se résume à des rencontres éphémères sur les sites les plus touristiques.

Peut-on encore parler d'une région méditerranéenne, dont les villes seraient les nœuds et les foyers d'une citadinité en partage, irriguée par des réseaux multiples et fluides ? N'est-ce pas davantage un ensemble de lieux urbanisés, dont les réseaux interrégionaux ont été mis à mal par les conflits et la compétition économique, notamment portuaire, amplifiant les différences identitaires et creusant les inégalités économiques et sociales entre les rives, entre les villes et entre les quartiers de ces villes ? La mer Méditerranée porte-t-elle encore un maillage multidirectionnel dense et favorable aux échanges ou est-elle devenue, au contraire, le glacis stratégique d'une Europe fortifiée et rétive à la circulation, en particulier des populations non-européennes ?

LA FRACTURATION DU TERRITOIRE

C'est sur les régions côtières que se concentre un tiers de la population en 2015. Environ 40 % de la totalité de ces zones sont artificialisées et la quasi-totalité de leur population réside dans les villes, soit environ 1 600 villes de plus de 10 000 habitants, pour une population d'environ 100 millions d'habitants[8]. La rive sud totalise en 2016 quasiment la moitié de la population urbaine (40,5 % avec 115 villes totalisant 51 millions d'habitants), notamment dans de très grandes métropoles. La rive nord n'en accueille que 25,2 % dans des villes plus nombreuses et de taille généralement plus modeste (104 villes pour 32 millions d'habitants). 66 villes sont recensées sur la rive est, représentant 43 millions d'habitants et 34,3 % de la population urbaine méditerranéenne[9]. Ce constat révèle une diversité des espaces urbanisés en termes de taille, de superficie et de densité, malgré le phénomène de polarité urbaine qu'exerce souvent la mer sur les rives qu'elle borde.

Cette diversité des espaces urbanisés a encore été renforcée suite aux nombreux bouleversements que cette région a connus au cours des dernières décennies. Au sud, la ville méditerranéenne a été le terrain des « printemps arabes » (Tunis, Le Caire, Alexandrie) et le théâtre de violents conflits (Turquie, Libye, Syrie, Liban et Israël/Palestine). Tandis que l'Europe s'impose comme la « Terre promise » pour de nombreux déplacés forcés, affectés par ces guerres ou encore par les crises politiques et environnementales sahéliennes, la Méditerranée appose une frontière nette entre les démocraties postindustrielles de la rive nord et les pays au mieux émergents de la rive sud, exception faite d'Israël. La constitution des villes portuaires des pays de la rive sud est fortement liée à cette frontière nord-sud et ces villes ont développé des liens *« asymétriques et de dépendance »* avec les villes portuaires du Nord[10].

Cependant, la crise financière qui a frappé de plein fouet la Grèce en 2010 interroge un possible glissement de villes du nord de la Méditerranée vers un nouveau Sud ou un *Mezzogiorno* du XXIe siècle, par surendettement, défaillance sur les marchés des collectivités locales et effondrement des infrastructures. Cette division nord-sud reste notable en termes de temporalité et de gouvernance[11], avec des modèles construits au sud sur des rythmes rapides, engendrés par l'urgence et un raccourcissement du temps, quant au nord, la ville se construit sur un rythme plus lent, grâce à une meilleure qualité des institutions et des moyens. Au sud, les villes sont en expansion rapide, pour répondre à une forte demande de logements en lien avec la pression démographique. Celle-ci est particulièrement marquée, en raison de la reprise de la natalité, des migrations sécuritaires forcées ainsi que d'un exode rural encore parfois sensible. Sur la rive nord, le vieillissement est une tendance qui tend à s'installer, alors que la maîtrise foncière et du projet urbain n'empêche pas l'artificialisation du littoral. ■■■

FIG. 1: VALEUR DE L'INDICE DE CONNECTIVITÉ[1] DES TRANSPORTS MARITIMES RÉGULIERS EN MÉDITERRANÉE

Pays	2008	2012	2016
Hubs mondiaux et ports principaux			
Espagne	68	74	86
France	66	70	84
Italie	56	66	67
Maroc	30	55	65
Egypte	53	57	63
Malte	30	45	58
Ports régionaux			
Turquie	36	53	50
Portugal	35	46	48
Grèce	27	46	47
Israël	20	31	37
Liban	29	43	35
Slovénie	16	22	33
Croatie	15	21	33
Pays méditerranéens les moins connectés			
Chypre	12	16	19
Syrie	13	16	13
Algérie	8	8	6
Tunisie	7	6	5
Libye	5	8	5
Albanie	2	1	3
Montenegro	3	1	3
Benchmark			
Chine	137	156	167
Singapour	94	113	123
Pays-Bas	88	89	96

Source : Banque mondiale, 2019

① Publié annuellement par la Conférence des Nations unies sur le commerce et le développement depuis 2004, c'est un indice national concernant les niveaux d'expédition de conteneurs des économies nationales dans le réseau mondial. Il se compose de moyennes normalisées d'indicateurs sur le volume, la fréquence et la diversité des itinéraires. Ses principaux éléments sont le nombre de navires faisant escale dans un pays, la taille moyenne et maximale des navires faisant escale dans le pays, le débit des conteneurs, le nombre de services et le nombre de compagnies maritimes reliant d'autres pays.

Les circulations méditerranéennes sont particulièrement perturbées depuis les « printemps arabes », l'effondrement du régime libyen et la guerre civile en Syrie. L'urbicide y est même devenu l'instrument d'un accaparement exclusif radical, tant en Syrie qu'en Libye, que l'on songe à la destruction systématique de Syrtes ou d'Alep[12]. En réaction à ces crises, l'Europe avec l'agence Frontex et les pays riverains, plus encore, ont durci les conditions d'accueil des migrants afin de faire face à un afflux qu'il n'était plus possible de réguler en coopération avec les pays au sud ; la charge de la surveillance des frontières européennes leur avait été déléguée alors que les déplacements forcés liés aux conflits explosaient, pour l'essentiel absorbés à l'est par la Turquie, la Jordanie et le Liban.

Nombre d'échanges ont ainsi été fortement contrariés durant cette dernière décennie par les crises politiques et économiques qui ont secoué la région, et ont eu pour conséquences le tarissement des flux de saisonniers agricoles, l'arrêt des flux de pétrole en provenance de Libye et l'assèchement des échanges commerciaux entre les villes du Nord et du Sud. Plus récemment, la crise sanitaire a fait baisser de façon radicale les revenus touristiques, une manne essentielle pour les villes du Sud, notamment en Égypte, au Maroc et en Tunisie, mais également en Turquie.
Toutefois, les mégaprojets de complexes touristiques continuent de s'y multiplier, comme l'attestent les chantiers des stations balnéaires luxueuses d'Al Alamein et de New Mansoura en Égypte, mais celles-ci sont davantage orientées vers le tourisme intérieur. Les restrictions sanitaires ont par ailleurs favorisé le tourisme national et encouragé les populations à se déplacer en congé dans les stations balnéaires disponibles lorsque les politiques nationales prônant la prudence le permettent. Ces nouvelles formes de consommation des rives de la Méditerranée invitent à repenser les saisonnalités du tourisme et à adapter l'offre à une demande en baisse et plus locale.

LES MIGRANTS, NOUVEAU LIEN NORD-SUD

En quoi ces transformations modifient-elles ce que représentent les villes méditerranéennes en tant qu'espaces d'échanges ? Les modes de gouvernance des villes, modelés par les profonds bouleversements qui ont agité la région dernièrement, sont au cœur du nouveau lien qui s'est créé entre les rives nord et sud-est de la Méditerranée autour de la question des migrants et de la délégation/sous-traitance de la surveillance des frontières de l'Europe à des États du Sud. À travers de nouveaux modes d'échanges humains, institutionnels et sécuritaires différenciés, la gestion des migrants propose une nouvelle géographie de la Méditerranée : des migrations forcées comme à l'accueil involontaire et massif au sud et à l'est, jusqu'à l'internement et le rejet légalisés au nord, les villes méditerranéennes deviennent des portes d'entrée et de sortie de flux de populations contraints et non désirés, alors qu'en mer Méditerranée, entre ces ports, les traversées périlleuses débouchent sur des lendemains incertains. L'arrivée des migrants dans les pays méditerranéens est pourtant en nette diminution depuis 2016, atteignant 95 031 en 2020 contre 123 663 en 2019[13], du fait notamment de politiques de contrôle plus resserrées. Depuis janvier 2021, les arrivées des migrants par voies maritimes dans les pays méditerranéens représentent près de 92 % d'entre elles, 14,4 % des arrivants venant du Bangladesh, 11,7 % de Tunisie et 8,4 % de Syrie. Au 12 juin 2021, la population de migrants arrivée en 2021 s'élevait à 15 035 pour l'Italie, 11 318 pour l'Espagne, 3 213 pour la Grèce et 1 074 pour Chypre[14]. Le flux humain, bien que conséquent, a nettement diminué par rapport à l'arrivée de plus d'un million de personnes en 2015, mais il reste un sujet de dissension entre des politiques nationales répressives et des prises de position pro-migrants au niveau municipal.
La question de l'asile est ainsi devenue un enjeu de débat public entre les institutions étatiques, des municipalités et des associations de défense des droits de l'homme, dans un contexte où la crainte de l'échange humain en Méditerranée en engendre de fait l'arrêt, encore renforcé par les fermetures de frontières et les confinements depuis mars 2020 et la pandémie. À mesure que les frontières continuent de se dresser, avec la consolidation de barrières militarisées en mer et sur le sol européen, le renforcement des contrôles externalisés et l'encampement des

migrants, des mouvements de désobéissance civile émergent dans des villes méditerranéennes, souvent soutenus par les municipalités. Ils s'opposent à la criminalisation des solidarités et à l'enfermement des étrangers.
C'est le cas de Marseille, dont la maire Michèle Rubirola a pris position en août 2020 pour l'accueil des migrants affrétés sur le navire *Louise-Michel*. Marseille fait partie des presque cinquante collectivités territoriales et groupements de l'Association nationale des villes et territoires accueillants (Anvita), créée en 2018, qui œuvrent pour une politique d'accueil inconditionnelle des demandeurs d'asile. Cependant, ce type d'engagements en faveur de la prise en charge des migrants reste précaire car tributaire de la majorité municipale, donc fortement dépendante de l'évolution des positions de l'électorat. En outre, les villes n'ont pas compétence sur les questions migratoires, qui restent une prérogative étatique coordonnée à l'échelle européenne. Néanmoins, l'émergence d'une volonté d'agir au niveau des villes méditerranéennes laisse à penser qu'une nouvelle forme d'intégration régionale urbaine, politique et sociale reste possible autour d'un enjeu fondamental : les droits humains, qui sont constitutifs des valeurs fondatrices d'une identité partagée des cités méditerranéennes.

Depuis la crise financière de 2008, suivie des « printemps arabes » en 2011, les questions sociales et démocratiques se sont imposées dans toutes les villes du bassin méditerranéen, s'invitant sur leurs places et dans leurs rues (Tahrir, Taksim ou, plus récemment, le mouvement populaire Hirak, dans les rues d'Alger), mais également dans le jeu politique local, pour revêtir parfois des formes originales et mouvantes. Ainsi, la gouvernance des camps de réfugiés au Liban et en Jordanie repose sur le recensement de l'Agence des Nations unies pour les réfugiés et le lâcher-prise plus ou moins accepté de l'instance étatique sur l'organisation interne, très hiérarchisée dans ces camps, structurés par des milices locales issues de populations multiculturelles d'expatriés. Ces territoires forment alors un maillage de localités urbaines de fortune, mais ancrées localement, plus ou moins indépendantes, aux logiques politiques élargies de fait au spectre régional et très connectées les unes aux autres. La question de la gouvernance urbaine est ainsi plus que jamais au cœur des expériences d'échanges entre les rives de la Méditerranée et s'organise dans les villes méditerranéennes en lien les unes avec les autres. La croissance des inégalités et la précarité constituent un trait commun qui stimule les mouvements sociaux, ainsi que des expériences politiques et économiques locales susceptibles de reconstruire du lien entre les villes.
Les initiatives politiques regroupées derrière la bannière du nouveau municipalisme en sont les plus emblématiques. Le réseau des « villes sans peur » *(Fearless Cities)*, né à Barcelone, entend rassembler et diffuser ces expériences locales, qui visent à lutter contre la fragmentation et l'exclusion, dans des villes saisies par la financiarisation de la fabrique urbaine – par les évictions liées à la spéculation immobilière, la privatisation des services et des espaces publics, la crise des déchets (Naples, Beyrouth…), la corruption, la confusion des intérêts privés et publics, ainsi que le refus d'accueillir dignement les migrants. Il faut néanmoins considérer que de nombreuses villes ne disposent d'absolument aucune autonomie politique locale, comme en Égypte.
En parallèle, il faut rappeler que le président turc Recep Tayyip Erdogan a fourbi ses armes et construit son image à la tête de la mairie d'Istanbul de 1994 à 1998. Et à présent, la principale opposition à son régime autoritaire est stambouliote et portée par son maire, Ekrem Imamoglu, élu en 2019. Ainsi, c'est au cœur de la gouvernance politique de la ville méditerranéenne et ses multiples déclinaisons que se joue l'avenir des échanges dans une région fragmentée, entre municipalités actives et rebelles, cités muselées et centralités urbaines répressives, rongées par des logiques de financiarisation toujours plus agressives, et orientées par des politiques nationales de plus en plus intrusives. Mais c'est aussi dans la diversité des formes de gouvernance que s'inventent les ferments de nouvelles solidarités susceptibles de refonder un modèle urbain libéré de la peur de l'autre et capable de mettre en partage la diversité des expériences et des compétences, pour repenser le développement urbain dans une perspective inclusive et participative. Nous sommes aujourd'hui au cœur d'un moment de tension entre cette volonté d'émancipation municipale et un ordre autoritaire et répressif, qui gagne aussi du terrain sur les deux rives./ **Maïa Sinno** et **Éric Denis**

① Le 6 août 2015, le président égyptien al-Sissi inaugure le « Nouveau canal de Suez » permettant, après un an de travaux, de doubler la capacité de passage. Les travaux ont consisté à élargir le canal existant ainsi qu'à en augmenter la profondeur sur 35 km et à doubler le canal sur 37 km dans sa partie orientale.
② Banque mondiale, 2016.
③ https://lloydslist.maritimeintelligence.informa.com/one-hundred-container-ports-2020
④ Jean-Paul Volle, « L'urbanisation du littoral du Languedoc-Roussillon », p. 113-132, in D. Crozat, *Le Touriste et l'Habitant*, 2018, Publibook, https://cutt.ly/qxF2chQ
⑤ Barcelona Convention – Mediterranean 2017 Quality Status Report.
⑥ Fatima Zohra Mohamed-Chérif et César Ducruet, « Du global au local : les nouveaux gérants des terminaux portuaires algériens », *L'Espace politique*, 16(1), 2012.
⑦ www.jeuneafrique.com/mag/496483/economie/transport-maritime-avec-tanger-med-le-maroc-se-lance-dans-la-course-a-la-taille/
⑧ *World Population Prospects*, UN, 2015.
⑨ Mediterranean Cities and Climate Change, 2016.
⑩ Antoine Frémont, « Les ports, leviers de développement ? Opportunités sur la rive sud de la Méditerranée », *Afrique contemporaine*, n° 234, La Documentation francaise, 2010, p. 59-71.
⑪ Dominique Lorrain, « Gouverner la grande ville : réseaux et institutions », p. 7-60, in D. Lorrain (dir.), *Métropoles en Méditerranée. Gouverner par les rentes*, Presses de Sciences-Po, Paris, 2017, « Académique », www.cairn.info/metropoles-en-mediterranee--9782724620603-page-7.htm
⑫ Ammar Azzouz, "Re-imagining Syria: Destructive reconstruction and the exclusive rebuilding of cities", *City*, 24(5-6), 2020, p. 721-740.
⑬ Operational Data Portal, Refugee Situation, juin 2021.
⑭ https://data.unhcr.org/en/situations/mediterranean

BIBLIOGRAPHIE

- Jean-François Arvis, Vincent Vesin, Robin Carruthers, César Ducruet, and Peter de Langen, *Maritime Networks, Port Efficiency, and Hinterland Connectivity in the Mediterranean*, coll. "International Development in Focus", The World Bank Publications, 2018.
- Vincent Geisser, « Des municipalités plus accueillantes que les États ? Marseille, un exemple parlant », *Migrations Société*, 3(3), 2020, p. 3-14. https://doi.org/10.3917/migra.181.0003
- Bertie Russell, "Beyond the local trap: New municipalism and the rise of the fearless cities", *Antipode*, 51(3), 2019, p. 989-1010.