

**« La station « intégrée » Yasmine-Hammamet : d'un nouveau model de « gouvernance » des projets touristiques à un problème de fonctionnement qui s'accroît par les effets de crises ».**

**Mohamed HELLAL**

Assistant à l'Université de Monastir

& Doctorant à l'Université de Tours (France)

[med.hellal@yahoo.fr](mailto:med.hellal@yahoo.fr)

**Les mots clés :** station intégrée, aménagement, développement durable, gouvernance, crise.

## **Introduction**

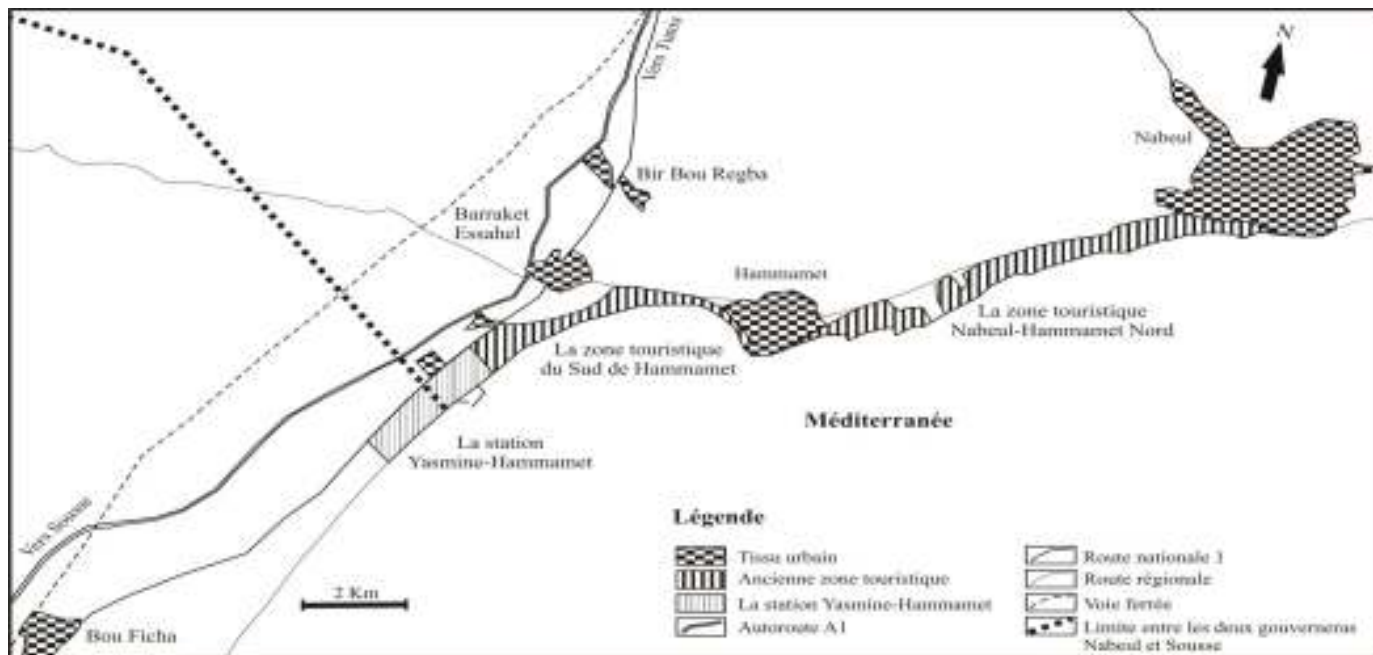
En Tunisie, en 1989, la station Yasmine-Hammamet est décidée par un ordre politique. Les travaux ont débuté le 7 novembre 1991 pour s'achever à la fin de l'année 2004. La station entre en exploitation à l'été 1996 et la marina, qui en constitue une composante essentielle, à partir de l'été 2001. Ce vaste projet, qui s'appelait initialement Hammamet-Sud couvre une superficie de 277 ha. Le coût global du projet est de 1000 millions de Dinars (50 millions pour l'infrastructure et 950 pour la supra structure). La station compte 46 unités d'hébergement touristique, dont la plupart des hôtels sont de grand standing (4 et 5 étoiles). La plupart d'hôtels sont de grand standing, soit quatre et cinq étoiles. L'objectif du projet de Hammamet-Sud est de créer un nouvel espace touristique de 25 000 lits hôteliers et résidentiels, une médina de 800 lits, un parc de loisirs, un port de plaisance et une marina tout autour. Comme sa première désignation l'indique, Yasmine-Hammamet se situe quasiment dans la continuité de Hammamet, l'une – si ce n'est la première – des plus grandes zones touristiques du monde arabe<sup>1</sup>. Bien qu'il soit réalisé dans un contexte du développement durable, le projet Yasmine-Hammamet, faute de bonne gouvernance de la part de l'Etat et d'une vision globale de l'espace d'accueil de la station, souffre aujourd'hui de plusieurs problèmes de fonctionnement qui s'accroissent par les impacts des récentes crises.

## **I. L'aménagement de la station Yasmine-Hammamet**

La station Yasmine-Hammamet fait la continuité naturelle de la zone de Hammamet qui est décrétée en 1973. Or, administrativement, et contrairement à ce que beaucoup pensent, la nouvelle station est hors du périmètre communal de la municipalité de Hammamet (Gouvernorat de Nabeul). Mais elle est gérée officiellement par la commune de Bouficha (Gouvernorat de Sousse) pour sa partie méridionale, alors que sa partie septentrionale est provisoirement sous la gestion de la municipalité de Hammamet.

---

<sup>1</sup> En lits touristiques.



**Plan N°1 : Yasmine-Hammamet fait la continuité naturelle de l'ancienne zone touristique de Hammamet, mais elle est sous la tutelle de deux municipalités; Hammamet (Gouvernorat de Nabeul) Bouficha (Gouvernorat de Sousse).**

Réalisé par Mohamed HELLAL

Le projet de la nouvelle station intégrée vise à diversifier le produit touristique existant par un espace intégré, et faire face à la grande demande sur les îlots hôteliers et résidentiels dans l'ancienne zone touristique de Hammamet largement saturée. L'État Tunisien a profité de la motivation des promoteurs privés voulant utiliser l'image touristique d'Hammamet ainsi de la situation stratégique du site de projet, par rapport aux principaux axes routiers du territoire tunisien (RN1 et A1), pour réaliser une nouvelle station touristique intégrée et quasi-privée au sud de ladite ville. De ce fait, la réalisation de cette station marque un tournant dans la politique d'aménagement touristique en Tunisie, puisque l'État se désengage de l'aménagement du projet.

Malgré l'opposition des acteurs locaux de Hammamet à la réalisation de la nouvelle station en continuité avec la zone de Hammamet qui n'est pas « extensible jusqu'à l'infini », l'Etat a maintenu son projet. Conscient de la dégradation des sites, les écologistes de Hammamet ont organisé, les 13 et 14 Juillet 1991, un séminaire intitulé « *espace, tourisme et environnement* » alors qu'on s'apprêtait à entamer la construction de la nouvelle station touristique au sud de Hammamet. Ils entendaient montrer leur opposition à ce projet qui pourrait aggraver la situation environnementale et urbaine de Hammamet.

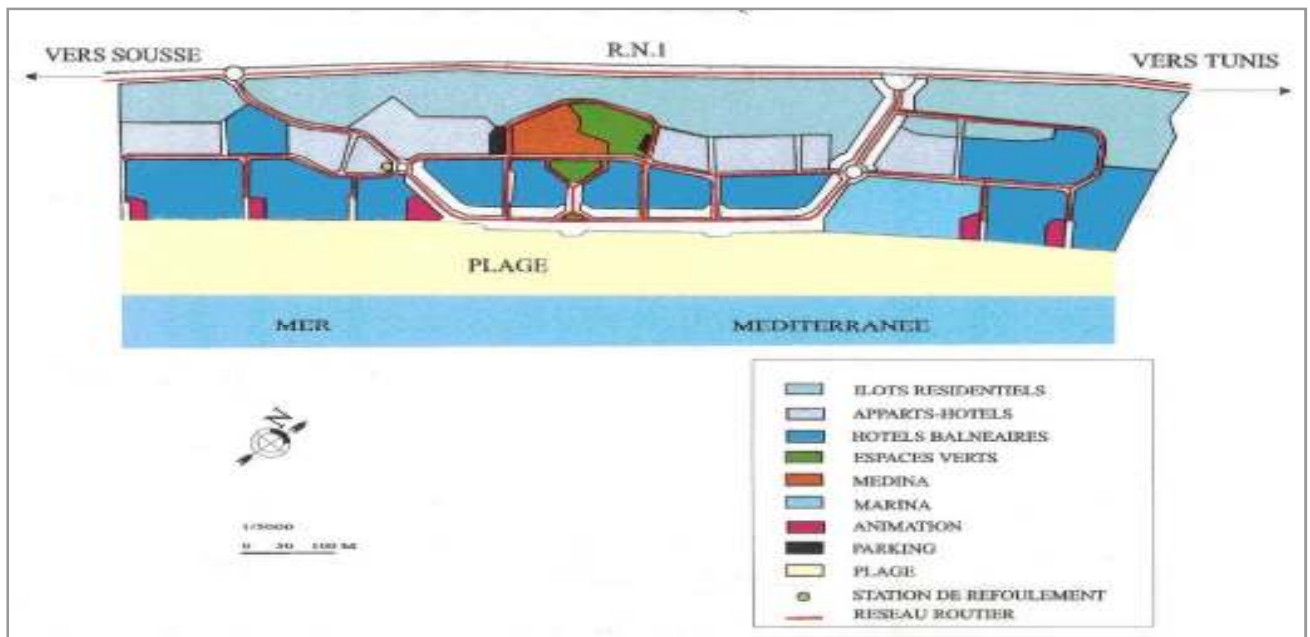
D'ailleurs, le contexte de la réalisation de la station Yasmine-Hammamet favorise la multiplicité des acteurs d'aménagement ; le Code de l'Investissement (paru en 1993) initie un nouveau désengagement de l'État en accordant plus de place à l'investissement privé dans le tourisme et le Code de l'Aménagement du Territoire et de l'Urbanisme, CATU, (paru en

1994) qui favorise davantage l'implication des acteurs locaux dans les opérations d'aménagement au sein de leurs territoires. Le contexte de la réalisation de Yasmine-Hammamet voit également la création du Ministère de l'Environnement, de l'APAL (l'Agence de Protection et d'Aménagement du Littoral), l'ANPE (Agence Nationale de Protection de l'Environnement...) pour répondre aux exigences du tourisme durable.

Ce changement législatif et institutionnel en Tunisie est incité par deux contextes opposés : la libéralisation de l'investissement au temps de la mondialisation d'un côté, et l'engagement dans une politique de développement durable et un processus de décentralisation qui favorise l'implication des acteurs locaux dans la gestion de leurs ressources naturelles et culturelles d'un autre côté. Le projet touristique s'inscrit, donc, dans un contexte où le pouvoir doit rompre avec l'État providence au profit de l'État « *gouverneur* ». Donc, l'État, qui était le moteur d'investissement touristique depuis la fin des années 1950, se retire ici en tant qu'acteur principal d'aménagement touristique, mais son rôle est renforcé en tant que contrôleur-régulateur.

Étant donné que le site du projet se trouve hors du périmètre communal, la station a été l'objet d'une planification précipitée et improvisée. La station Yasmine-Hammamet a fait l'objet d'un plan d'aménagement « polyvalent » : un (PAU) Plan d'Aménagement Urbain et un Plan d'Aménagement Détaillé (PAD), qui programme l'infrastructure, affecte le sol et régleme son occupation. Toutefois, la nature lagunaire et inondable de l'espace d'accueil du projet ainsi l'importance des capitaux à y injecter nécessitent des études stratégiques de l'environnement du projet et une planification sérieuse de la station. L'emplacement de la station dans un terrain d'épandage et étant entouré par un bouclier de Jbels explique les inondations de l'année 2002 qui submergent une bonne partie de Yasmine-Hammamet. Ceci montre que le site de la station s'expose aux catastrophes naturelles qui sont en croissance pour cause le changement climatique, tandis que des précautions, ici, s'imposent.

En dépit du fait que Yasmine-Hammamet soit menacée par les inondations, en planification, la nouvelle station s'est dotée d'une texture urbaine dense qui rompt avec l'héritage urbain et paysager de Hammamet réputé pour ses constructions basses et blanches au milieu des vergers. La SEDHS (Société d'Etudes et de Développement de Hammamet Sud) qui est le maître d'ouvrage du projet, étant dominée par ses actionnaires privés, a rationalisé son programme urbain en supprimant le parcours de golf, qui est un équipement consommateur d'espace et coûteux, au profit de lots supplémentaires pour des hôtels et des résidences secondaires. Enfin, le résultat, est une station très urbaine et qui n'a rien à voir avec l'image touristique de « la ville de Jasmin » : Hammamet, qui a forgé sa réputation touristique internationale depuis les années 1960, quand les Européens y séjournaient pour « fuir la ville ».



**Plan N° 2 : Plan d'aménagement de la station touristique intégrée Yasmine-Hammamet**

(Source : SEDHS, document de 1994)

Face à la forte demande sur des lots hôteliers et résidentiels, l'urgence avec laquelle se met en place Yasmine-Hammamet rompt avec la démarche classique d'aménagement des zones touristiques classiques liées usuellement à une ville pivot dotée d'un Plan Directeur d'Urbanisme<sup>2</sup> et d'un Plan d'Aménagement zonal (pour la zone touristique). Le plan de l'aménagement n'était pas suggéré par aucun travail prospectif ni à l'échelle régionale ni à l'échelle nationale. Bien que le plan de la station Yasmine-Hammamet soit approuvé sur plusieurs niveaux ; ministériel (le Ministère de l'équipement et du tourisme), régional (les gouvernorats) et au niveau local (municipalité), il est ni contractuel et ni concerté. Il est plutôt parachuté et étranger à l'espace local, car la municipalité de Hammamet n'est consultée qu'accessoirement et la dernière décision est toujours centrale.

Selon Miossec (J.M), (SDAT 1996, p. F50), au niveau de l'aménagement de l'espace touristique, on ne peut plus se limiter à la simple « coquille » de la station dévolue à l'activité. C'est la totalité des aspects de l'organisation de l'espace qui intervient : les relations avec des villes supports et avec le réseau urbain, que le tourisme modifie, les effets relatifs au foncier et à l'habitat, aux infrastructures et aux services font partie intégrante de l'analyse des coûts et avantages générés par l'activité. En effet, la manière dont le tourisme s'articule avec l'espace, la société et l'économie parmi lesquels il s'insère fait partie des conditions de réussite de l'intégration de l'activité dans le milieu local, régional et national.

Lors de la planification de la station, la municipalité de Hammamet a vu qu'il faut prévoir l'habitat nécessaire pour les travailleurs dont la station a besoin. Elle a suggéré que l'Agence Foncière d'Habitat (AFH) doit assumer sa responsabilité pour fournir l'habitat aux

<sup>2</sup> Remplacé depuis la fin des années 1980 par le Schéma Directeur d'Aménagement (SDA).

futurs employés de la station touristique, dans l'espace rural, à proximité de la station. En effet, les collectivités territoriales sont dépourvues de moyens financiers et humains pour réaliser tels projets grandioses. Toutefois, l'Etat ne pas voulu intervenir pour investir dans l'espace environnant de la station Yasmine-Hammamet qui est laissé à l'abandon, pourtant la station a besoin pour son fonctionnement des milliers d'employés qui nécessitent des maisons pour se loger avec leurs familles. Donc, devant cette tendance sectorielle d'aménagement, les acteurs locaux ont averti de la propagation de l'habitat non-réglementaire, comme il fut à proximité de la zone ancienne pendant les années 1970, pour le développement d'un quartier anarchique qui s'appelait Ennabka. Toutefois, ces alertes n'ont pas trouvé des échos chez le pouvoir central.

Actuellement dans le pays progressant dans le domaine touristique, l'aménagement touristique devient un aménagement régional. Les compétences de l'Office ou de l'Agence Foncière et de Développement sont dépassées. D'ailleurs, l'étude de la Banque mondiale sur le tourisme tunisien à l'horizon 2016<sup>3</sup> a critiqué la station Yasmine-Hammamet qui est considérée comme une enclave, ainsi la politique d'aménagement sectorielle qui n'anticipe pas les problèmes. En effet, le côté social est largement occulté lors de la conception de la nouvelle station au sud de Hammamet. Cette planification sectorielle explique une vision purement économique des acteurs du projet touristique sans s'intéresser aux conditions de vie des citoyens.

Selon l'ex-commissaire de l'A.F.T à Nabeul<sup>4</sup>, sous l'influence des promoteurs touristiques, l'ex-Ministre du Tourisme de l'époque a refusé de confier la gestion des terrains en face de la station Yasmine-Hammamet à une agence publique particulièrement la S.N.I.T<sup>5</sup> qui gère l'habitat social en Tunisie, invoquant pour motif la provocation d'un afflux trop important de population « ouvrière ». Le Ministre préfère laisser les acteurs privés agir au grès de leurs intérêts hors de toute planification officielle. Selon nous, c'est une erreur d'abandonner l'environnement de la station touristique et laisser son investissement aux seuls intérêts des privés pour favoriser la prolifération de l'habitat anarchique. En effet, le conflit autour de l'espace environnant d'Yasmine-Hammamet, qui entrave sa planification, est révélateur des problèmes de coordination entre les acteurs institutionnels et d'anticipation de la part de l'Etat. Toutefois, le schéma directeur Hammamet-Sud qui est réalisé en 2001, vient en retard, après 12 ans de l'annonce du projet de Yasmine-Hammamet, pour anticiper les problèmes et réaliser l'hébergement nécessaire pour les travailleurs de la station. Or, le manque d'une vision globale pour la planification d'une station touristique a des impacts négatifs sur l'environnement du projet et sur son propre fonctionnement.

---

<sup>3</sup> Banque Mondiale, 13 juillet 2002, « Stratégie de développement touristique en Tunisie », « Rapport de phase 1 », 325 p.

<sup>4</sup> Entretien réalisé en hiver de 2004.

<sup>5</sup> Société Nationale Immobilière de Tunisie.

## **II. Les problèmes de fonctionnement de la station Yasmine-Hammamet et sa fragilité face aux crises**

Selon les statistiques de l'ONTT de Yasmine-Hammamet (de l'année 2005), la dite station emploie 11 200 personnes : dont 2 800 emplois directs (dans l'hôtellerie) et 8 400 emplois indirectes. Toutefois, devant la saturation urbaine de Hammamet, la ville la plus proche, les employés de la nouvelle station souffrent du manque d'hébergement ; loyer cher à Hammamet, conditions difficiles de logement...Quelques pères de familles recourent à la construction hors de règlements d'urbanisme autour de deux villages proches de la station : Besbessia et Bir Lobita, pour aggraver davantage le problème de l'habitat anarchique dans la région. Toutefois, le manque de l'habitat social menace l'environnement urbain et même la sécurité de la station Yasmine-Hammamet qui est baptisé sur « le tourisme de luxe ». De plus les conditions de travail des employés, faute de logements, influencent directement la qualité de leurs services dans les hôtels qui les recrutent (Lozato-Giotart (J.-P.) et Baflet (M.), 2007).

Les hôtels de la station qui sont en majorité de haut standing ne trouvent pas des employés et des cadres pour leurs fonctionnements et pour satisfaire sa clientèle. La concurrence entre les hôteliers sur les bons professionnels d'un côté et la saisonnalité de tourisme balnéaire, qui est le produit de base de la station, de l'autre côté sont les responsables de l'instabilité des employés qui a un impact direct sur la qualité de services. C'est pour cela, selon les touristes eux-mêmes et leurs agences de réservation, les catégories d'hôtels de leurs séjours à Yasmine-Hammamet ne correspondent pas aux services offerts. En fait, les promoteurs qui sont, auparavant, opposés à la réalisation de l'habitat social pour héberger les employés de la nouvelle station payent aujourd'hui la facture de leur « égoïsme ». En effet, pour cause une carence d'une vision globale de l'espace touristique, ces problèmes liés au manque d'hébergement des employés s'ajoutent à d'autres problèmes d'ordre environnementaux sous l'impact du projet, sont les premiers responsables de l'inadéquation entre les enjeux initiaux et la performance actuelle de la station Yasmine-Hammamet.

Après la faveur négative de l'ANPE pour la réalisation d'un port de plaisance dans un littoral fragile et régulier, les autorités ont beaucoup hésité avant de maintenir cet équipement structurant de la nouvelle « station intégrée ». L'État tunisien, à la fois par manque de ressources financières et pour respecter les principes de gouvernance, a confié la réalisation de la marina de la station Yasmine-Hammamet à une société italienne Marinevest. Pour des raisons que l'on peut estimer principalement financières (rentabilité maximale du capital investi), Marinevest a accru singulièrement la capacité d'accueil de la marina (en lits résidentiels) et de son port (en anneaux), en densifiant les zones prévues à cet effet au-delà des indicateurs fixés de préalable et en étendant ces zones par empiètement illégal sur le Domaine Public Maritime (DPM). De telles transgressions des règles ont eu des effets immédiats sur l'environnement : ainsi la circulation naturelle des algues et des sables de la plage, qui s'effectuait du nord vers le sud, est désormais gênée, au point que l'on constate une accumulation très désagréable de ces algues sur les plages de la zone touristique de Hammamet et érosion de la plage au sud du port.

En dépit des chantiers qui s'éternisent et qui sont dûs aux erreurs du montage du projet de la station touristique, les algues accumulées et qui sont issues des défauts de conception et de gestion de chantier du port atteignent même l'ancienne zone touristique de Hammamet. Ce dilemme environnemental pose un problème pour la commercialisation des hôtels de la station Yasmine-Hammamet. Le courrier envoyé par un gestionnaire d'un hôtel de la station (TRYP hôtel) à l'APAL (Agence de Protection et d'Aménagement du Littoral), le 27 mars 2000, expose clairement les effets négatifs du montage de projet sur la gestion hôtelière : « (...) Nous ne vous cachons pas que les grues de chantiers de la marina installées juste à côté, les accumulations d'algue qui ne cessent de se développer en face de notre hôtel et la mauvaise odeur qui s'en dégage ont poussé le plus logiquement possible des clients de NUR, TEOREMA, ALPITOURS<sup>6</sup>... à brader notre produit et à critiquer la manière de vendre notre hôtel (publicité mensongère). Par contre nous ne pourrions jamais vendre des hôtels pieds dans les algues ».

La mauvaise qualité de la plage, la forte urbanisation de la station et ses chantiers qui s'éternisent font que les touristes fuient leurs hôtels. Par conséquent, Yasmine-Hammamet est devenue une station dortoir pour ses résidents qui y séjournent. Ces touristes de la station visitent quotidiennement la ville d'Hammamet pour se dépayser et parfois pour se baigner<sup>7</sup>. Bien que la capacité d'hébergement de la station Yasmine-Hammamet en lits touristiques soit en croissance soutenue à cause des ouvertures de nouveaux hôtels, les nuitées réalisées ne suivent pas le même rythme. Selon les statistiques de l'ONTT, (voir le tableau N°1) les taux d'occupation commencent à stagner depuis 2006 pour commencer leur décroissance en 2008 à cause de la crise financière et économique dans le monde: d'un taux d'occupation de 60.8% en 2007 à 54.8% en 2008, ce qui donne un écart de (-6) point. La grippe A (H1N1), qui se conjugue avec l'impact de crise économique, participe dans la chute du taux d'occupation en 2009 à 46.26% : une décroissance de plus de 8 points.

**Tableau N°1**

L'année	Le taux d'occupation
2003	42.1
2004	55.6
2005	56.7
2006	59.3
2007	60.8
2008	54.8
2009	46.26

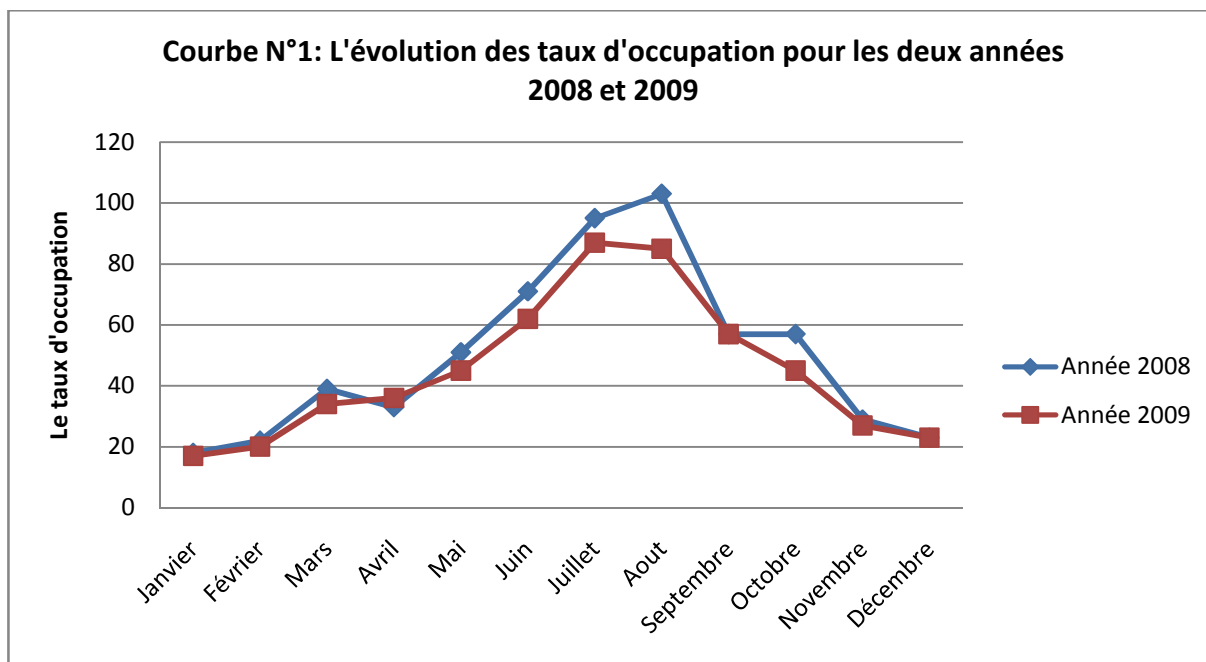
Source : ONTT de Yasmine-Hammamet.

D'ailleurs, à part la forte saisonnalité de l'activité touristique à Yasmine-Hammamet, les deux courbes de l'évolution du taux d'occupation de la station pour les deux années 2008 et 2009 montrent comment la propagation de la grippe A (H1N1) dans l'hémisphère nord du

<sup>6</sup> Ce sont des Tours opérateurs européens.

<sup>7</sup> Entretien réalisés depuis le printemps de 2005 sur les pratiques touristiques dans la station.

globe terrestre, depuis l'automne de 2009, ait participé dans la chute des taux d'occupation des hôtels à la fin de cette année par rapport à l'année qui la précède. Toutefois, ces chiffres de décroissance montrent la faible résilience de la station Yasmine-Hammamet aux effets des crises.



La défaillance de la conception du projet est la principale cause de la négligence des tours opérateurs de Yasmine-Hammamet pour que la crise mondiale et la propagation de la grippe A (H1N1) aggravent davantage les problèmes du fonctionnement de cette station. D'ailleurs, depuis leur ouverture et devant la situation en chantier permanent et les problèmes de fonctionnement qui sont dus à l'environnement naturel d'un côté et devant la baisse du taux de remplissage de ces dernières années de l'autre côté, les gestionnaires des hôtels bradent les prix de leurs lits hôteliers, ce qui a un effet immédiat sur la qualité de leurs produits et par la suite sur la nature de leur clientèle.

Devant la faible attractivité de Yasmine-Hammamet des touristes occidentaux, qui ont été d'ailleurs les cibles du projet, elle est devenue la première destination tunisienne qui se spécialise dans le tourisme national. En fait, pour la station Yasmine-Hammamet, en 2008, les résidents tunisiens<sup>8</sup> viennent en premier emplacement en termes d'entrées avec 152 639, avant le marché français qui est en deuxième position avec 80 275 entrées. Toutefois, pour l'ensemble de la Tunisie, en 2007, aussi en termes d'entrées, le marché national n'est que le troisième avec 1 256 688 entrées après le marché français avec 1 335 409 entrées et le marché libyen avec 1 256 688 entrées. Cette discordance montre que la station Yasmine-Hammamet se spécialise, par rapport au territoire national, dans le tourisme interne, alors que ses hôtels de catégories supérieures ont été définis de préalable pour les touristes internationaux ayant un pouvoir d'achat élevé. Toutefois, la coïncidence du mois de Ramadhan avec la haute de saison touristique, pour les prochaines années pourrait avoir des effets négatifs sur la performance du marché national et maghrébin en général. C'est pour

<sup>8</sup> Sans compter les Tunisiens qui résident à l'étranger.

cela, l'ONTT envisage de créer une animation spécifique pour le mois saint à Yasmine-Hammamet pour maintenir cette clientèle qui devient stratégique pour le fonctionnement de ladite station.

La politique d'aménagement adoptée par l'Etat n'a pas seulement un effet négatif sur le fonctionnement de la station Yasmine-Hammamet même, mais aussi sur son environnement naturel qui a des répercussions sur l'économie et sur la société locales. Le désengagement de l'Etat de la réalisation des équipements sensibles comme la station d'épuration des eaux usées n'a pas été sans effets. En fait, dans le cadre de privatisation de l'aménagement c'est le maître d'ouvrage de la nouvelle station (SEDHS) (Société d'Etudes et Développement Hammamet-Sud) a réalisé les infrastructures intramuros et extramuros du périmètre du projet touristique y compris la station d'épuration. Bien que celle-ci soit réservée aux eaux usées de la station, l'Etat n'a pas hésité à l'utiliser pour l'épuration des eaux urbaines de provenance de Hammamet. Devant l'insuffisante capacité de la station d'épuration, le refoulement obligatoire, dans la mer, le supplément en eaux brutes a eu un effet immédiat sur l'environnement marin. En dépit des problèmes de la pollution de l'environnement marin qui est capital pour le fonctionnement d'une station balnéaire comme Yasmine-Hammamet, les petits pêcheurs du Salloum, le village situant plus au sud du projet touristique et de sa station d'épuration, se plaignent de la mauvaise qualité des eaux de mer qui est responsable de la médiocrité de rendement de leur activité de pêche littorale en petits barques.

La forte saisonnalité de l'activité touristique de la station qui précarise davantage l'emploi dans la région ne peut pas être une alternative à l'activité de pêche qui se complète avec l'agriculture dans le village de Salloum. Les erreurs de planification et de montage du projet ont des impacts sur le fonctionnement de la station même et puis sur son environnement naturel et social qui a des effets de retournement sur le projet touristique.

Les problèmes environnementaux notamment ceux du littoral liés au port de plaisance et à la station d'épuration, qui s'ajoutent à la forte urbanisation de la station, sont dus au manque de prospective et à une défaillance dans la gouvernance du projet au profit des privés qui ont eu un poids écrasant dans les principales décisions pour l'aménagement de Yasmine-Hammamet. Ces erreurs ont contraint la station Yasmine-Hammamet pour réaliser les performances escomptées par le pouvoir politique et les promoteurs privés, pourtant il s'agissait du projet le plus coûteux et le plus prestigieux dans l'histoire de la politique d'aménagement touristique en Tunisie. La crise financière et économique, qui a influencé le tourisme tunisien en général, a mis en exergue les défauts de la station Yasmine-Hammamet qui a enregistré le taux d'occupation les plus bas que la moyenne nationale pour les dernières années et notamment pour l'année 2009<sup>9</sup>.

Pour réconcilier Yasmine-Hammamet avec son environnement naturel, social et économique, il s'avère nécessaire de reprendre le projet de la station touristique dans sa

---

<sup>9</sup> Pour l'année 2009, le tourisme tunisien a enregistré une décroissance du nombre des entrées touristiques de 2%.

globalité et dans le cadre d'un aménagement intégrée. Puisque l'urbanisme touristique est, par nature, rigide et qui empêche tout changement à l'intérieur de la station, l'arrière-pays de Yasmine-Hammamet représente des opportunités pour développer d'autres types de tourisme ; rural, culturel et golfique pour dynamiser ce tourisme balnéaire en crise. En fait, l'éventuel projet du parcours de golf, envisagé à proximité de la station, pourrait utiliser les eaux recyclées d'un côté et de l'autre côté atténuer la saisonnalité d'Yasmine-Hammamet qui se base sur le produit balnéaire estival. De plus, un projet du golf aide à maintenir le paysage rural qui marque la région, à part qu'il soit un argument publicitaire d'une station touristique qui respecte l'environnement naturel.

Les sites historiques telle que Sidi Khelifa, Sidi Jdidi, Puppout qui se trouvent dans l'arrière-pays de Hammamet méritent à être intégrés par l'infrastructure à Yasmine-Hammamet pour donner un coup de fouet à cette station balnéaire en crise. L'arrière pays agricole, surtout avec le développement de l'irrigation grâce aux barrages, offre une opportunité pour développer un tourisme rural qui s'appuie sur les produits des terroirs. En fait, l'expérience Yasmine-Hammamet montre la limite du développement du tourisme de masse en Tunisie et la nécessité de développer un autre « tourisme durable » plus intégré à l'environnement et aux territoires des sociétés locales.

La crise financière et économique dans le monde puis les effets de la grippe A (H1N1) ne font que mettre en scène les erreurs de la conception et de gouvernance du projet Yasmine-Hammamet. Ceci met les autorités tunisiennes et les professionnels du tourisme dans la station devant des nouveaux défis pour sauver leur nouvelle station et mettre en cause le système de gouvernance adopté dans ce projet pour réaliser et gérer les futures stations touristiques projetées en Tunisie pour lesquelles on devrait adopter « une démarche d'intelligence territoriale partagée par l'ensemble des acteurs »<sup>10</sup>.

## **Conclusion**

Dans un contexte de gouvernance, la réalisation de cette station marque un tournant dans la politique d'aménagement touristique en Tunisie. En fait, l'Etat se désengage de la réalisation de l'infrastructure et de l'équipement le plus coûteux d'une station intégrée qui est le port de plaisance. Les problèmes environnementaux notamment ceux du littoral liés à ce port de plaisance et à la station d'épuration, qui s'ajoutent à la forte urbanisation de la station ainsi son emplacement dans une zone inondable, sont dus au manque de prospective et, organisationnellement, à une défaillance dans la gouvernance du projet. Enfin, la crise mondiale et la grippe A (H1N1) ne sont pas les seules causes de décroissance des taux d'occupation pour les hôtels de la station qui apparaissent fragiles dans un marché touristique concurrentiel qui accorde à la qualité environnementale des espaces touristiques une grande importance.

---

<sup>10</sup> Chapoutot (J.-M.), août 2007, « Village de vacances et hôtel-club en Tunisie : La confusion des genres », in « Cahier espaces », N°94, Paris, pp102-109.

Cette conjoncture internationale met plutôt en exergue les erreurs de la conception et la gouvernance de la station. En fait l'improvisation de la planification de la station est la principale cause de ses problèmes de fonctionnement qu'on doit les éviter par un aménagement intégré et territorialisé pour les futures stations en Tunisie. D'ailleurs, l'arrière-pays de Yasmine-Hammamet qui s'avère potentiel pour développer d'autres types de tourisme : culturel et rural se présente comme opportunité pour donner un coup du fouet à cette station et l'intégrer à son territoire.

### **Bibliographie**

- Banque Mondiale, 13 juillet 2002, « *Stratégie de développement touristique en Tunisie* », « Rapport de phase 1 », 325p.
  
- Chapoutot (J.-M.), 1999, « *La politique touristique de la Tunisie à l'heure de Mondialisation : reformulation des stratégies et redéfinition du rôle des acteurs de l'aménagement* », pp.163-181, in « *L'urbain dans le monde arabe, politiques, instruments et acteurs* », édit. CNRS, Paris, 375p.
  
- Chapoutot (J.-M.), août 2007, « *Village de vacances et hôtel-club en Tunisie : La confusion des genres* », in « Cahier espaces », N°94, Paris, pp102-109.
  
- Direction Générale de l'aménagement de territoire, Groupement DIRASSET-GROUPE HUIT-IGIP, Juin 1996 : « *Schéma Directeur D'aménagement du Territoire Nationale, Étude Stratégique* », Bilan-Diagnostic – rapport de première phase, livre1 : « croissance économique et cohésion sociale » (volume2), Tunis, 328 p.
  
- Hellal (M.), Décembre 2009, « *La marina de la station touristique intégrée Yasmine-Hammamet (Tunisie) ; Enjeux, conception et impacts* », in « *L'information Géographique* » dans le n°4, Volume 37, édit. Armand Colin, 96p. (cf : pp.6-23), France.
  
- Hellal (M.), Suchet (A.), Décembre de l'année 2009, « *Gouvernance du tourisme en station et logiques d'aménagement des sites contre vulnérabilité ou résilience* », pp. 29-39, in « Cahiers de Géographie » à Fès au Maroc, N°6, 134 p.
  
- Miossec (J.-M.), Janvier 1996 : « *Le tourisme en Tunisie, un pays en développement dans l'espace touristique international* », Université François Rabelais, UFR de droit, sciences économique et sociales, Département de géographie, Tours, 1333p.
  
- Vlès (V.), 1996, « *Le projet de station touristique* », édit., Presse Universitaire de Bordeaux, France, 375 p.
  
- Lozato-Giotart (J.-P.) et Balfet (M.), 2007, « *Management du tourisme : territoires, systèmes de production et stratégies* », édit. Pearson Education, 2<sup>ième</sup> édition, France 2007, p.382.

