

## INTRODUCTION

A l'aube de la mondialisation, Sfax (deuxième agglomération du pays) ne cesse de donner l'image d'une métropole qui cumule les retards. Le manque de dynamisme ressenti par le deuxième centre économique du pays depuis la fin des années 1970 a continué de se creuser.

Les changements à l'échelle mondiale et leurs impacts, joints à la lenteur et au retard de réalisation des grands projets urbains ont privé la ville d'une opportunité de développement. Des problèmes endogènes liés au fonctionnement interne de la ville et à son aménagement et des problèmes exogènes en rapport avec la politique de l'Etat, ont fait que cette dernière n'a pas pu s'adapter aux différentes mutations de l'environnement régional, national et international. Ces obstacles se présentent comme un handicap majeur devant la métropolisation et l'internationalisation de la ville.

### 1. SFAX : UNE VILLE SPECIFIQUE

Parmi les villes tunisiennes, Sfax a toujours représenté un cas particulier. Spécifique par son mode d'organisation, par sa dynamique économique comme par sa société, la ville n'était pas le prolongement et l'expression de son arrière-pays. Longtemps orientée vers la mer et le commerce méditerranéen, la ville ne s'est tournée vers l'arrière-pays, pour mettre en valeur la plaine, que pendant la colonisation française.

#### 1.1 Logiques et dynamiques spatiales

Avec près de un demi million d'habitants au milieu des années 2000 et en dépit d'un taux de croissance démographique annuel qui tend à se stabiliser en dessous de la moyenne nationale (1.9%), Sfax continue de représenter la seconde aire urbaine du pays.

L'agglomération qui occupe aujourd'hui 22000 ha et en l'absence d'une topographie qui contrarie la croissance urbaine, n'a cessé de s'étendre sur son arrière-pays. De 1975 à 2004, alors que la population de la ville n'a que doublée passant de 260000 habitants à 480000 habitants, les superficies urbanisées ont triplé (7000 ha à 22000 ha). Le processus d'urbanisation de la ville s'est accompli par un mouvement rampant étirant la ville au départ vers la mer par des opérations de remblaiement (plan de 1929, 1948), puis vers la couronne périphérique des vergers « Jenens ».

Esquissés depuis le début du 20<sup>ème</sup> siècle, les plans d'urbanisme dont Sfax a été l'objet, ont cherché à ordonner son organisation et à cerner son développement spatial dans une assiette qui a évolué au fil du temps ; de la rocade no5 (2km de la ville) pour le plan de 1948, à celui du km4 en 1962, des Merkez en 1977, au km 9 pour 1989. Cependant, si les plans de la période coloniale ont été appliqués, ceux produits après l'indépendance n'ont pas eu les effets escomptés et n'ont pas pu freiner l'étalement de la ville. Le manque de moyens d'application et la faible maîtrise foncière paraissent à l'origine de l'échec de ces plans qui se trouvent caduques avant même leur promulgation du Plan Directeur Urbain (PDU1977, Schéma Directeur d'Aménagement du Grand Sfax (SDAGS 1997).

La dynamique spatiale a donné lieu à de multiples distorsions et dysfonctionnements du système urbain qui se manifeste par :

- un étalement excessif de l'agglomération dû à un essaimage des constructions sur l'ensemble de l'aire urbaine et périurbaine, avec des densités faibles allant de l'ordre de 03 à 14 logements/ha ; et dont plus de 1/3 relève du spontané. Cet étalement qui se réalise en fonction des disponibilités foncières mobilisées se caractérise par des vides et des discontinuités observables sur l'ensemble de l'espace urbain.

- un sous-équipement et une faiblesse des réseaux (viabilisation, assainissement, transport...). Ainsi, en dépit de 630 kilomètres de canalisation (ONAS, 2003), le réseau d'assainissement ne couvre qu'une faible partie de la périphérie ne dépassant pas 40% des logements. Ce sous équipement se double par un déséquilibre spatial des grands équipements et infrastructures entre le centre ville (commune de Sfax) et les communes périphériques engendrant des déséconomies d'agglomération (congestion du centre, rentabilité du système de transport).

- en l'absence d'offre foncière, les opérations d'aménagement qu'elles soient résidentielles, industrielles ou d'infrastructures et équipements se sont faites le plus souvent au détriment de la bande littorale formée principalement par le DPM. Ainsi, une grande partie de la bande côtière va être vouée à une industrie dont la littoralisation n'est pas toujours justifiée et va se transformer en un vaste dépotoir de la ville: dépôts de phosphogypse, décharge municipale, dépôt de margine... Cette option va s'affirmer davantage par l'aménagement des zones industrielles littorales comme la Poudrière 1 et 2, la zone de Madagascar et de Thyna. Le reste est occupé par de l'habitat populaire et par les cités spontanées.

Cette situation a fait que la mer méditerranée, partie prenante de l'histoire de la ville, va s'éclipser du paysage urbain et de la ville va être coupé de son littoral en tant qu'écosystème de loisir et de détente. Pourtant, le plan de la période coloniale (1929) conscient de l'importance de l'écosystème côtier a projeté la création d'une corniche qui longe le littoral Nord et Sud de la ville et l'aménagement de plages artificielles. Le culte d'une industrie, considérée comme un moteur de développement, occupant le littoral a fait de l'opération de réhabilitation du littoral Nord « Taparura », au milieu des années 1960 et 1970, un projet anti-productif. Ainsi, le PDU de 1977, en conformité avec les orientations de l'état et par "souci de réalisme" a jugé le projet de fermeture de l'usine chimique NPK et la réhabilitation du littoral nord de Sfax comme contraire aux orientations nationales en matière d'aménagement.

## **1. 2. Logiques et dynamiques sociales :**

Jusque dans les années 1980, l'agglomération sfaxienne n'était pas marquée par la ségrégation socio-spatiale. Le foncier patrimoine est souvent morcelé au profit des ayants droits qui sont très hétérogènes quant à leur statut social ; il n'est pas rare de voir des villas qui côtoient des habitations modestes. Toutefois, l'examen de la topographie sociale à l'échelle intra-urbaine durant la décennie 1990 va révéler des disparités et des contrastes de contenus socioprofessionnels de plus en plus prononcés. Alors que la bande littorale s'est transformée à un espace de concentration des catégories sociales populaires et des cités du spontané ; les mécanismes du marché foncier (rétention, faiblesse de l'offre) vont rejeter une grande partie des classes défavorisées et moyennes en périphérie périurbaine. Les catégories aisées s'organisant parfois par le jeu du marché

en quartiers sont plus représentées dans les « Jenens » et dans les nouvelles cités programmées.

De l'autre côté, le domaine public maritime (DPM) va servir de support aux projets d'aménagement de zones industrielles ou d'opérations de logements sociaux, alors que le patrimoine privé va connaître toute sorte de morcellement. Cette situation va entraîner un étalement excessif de l'agglomération et une fragmentation de plus en plus perceptible de l'espace urbain.

La dégradation environnementale causée par les implantations industrielles tout le long du littoral sfaxien, à la quelle s'ajoute les décharges d'ordures, les dépôts de margine..., ont contribué au renforcement de la nouvelle redistribution socio-spatiale.

La mise en place des périmètres d'intervention foncières (PIF) a renforcé davantage les ségrégations socio-spatiales. Ainsi, le PIF de Gremda qui se caractérise par l'absence de logements populaires n'a fait que reproduire le système Jenen de Sfax ; alors que celui de Sidi Mansour et en dépit des lotissements destinés aux catégories aisées, reste dominé par le social et prolonge par là le contenu social de la bande littorale.

### **1.3. Logiques et dynamiques économiques :**

Malgré un recul annoncé et une compétitivité faible, Sfax continue de fournir une part importante de la production économique nationale où elle garde un secteur agricole important et quelques branches industrielles dynamiques. Au niveau agro-industriel, Sfax représente le deuxième bassin laitier du pays, elle contribue à 40% de la production d'huile d'olives, au 1/3 de la production d'amandes, 25% des produits de pêche et 66% des exportations du secteur ; elle fournit le 1/3 de la production de viandes rouges et la moitié des œufs.

Excepté les quelques industries agro-alimentaires formées par les huileries et la transformation des grains, l'industrialisation de Sfax paraît très récente et remonte au début des années 1960 où un double processus d'industrialisation est alors enclenché. D'abord une dynamique de développement endogène, à travers l'action d'entrepreneurs locaux (agriculteurs et commerçants pour la plupart) qui vont notamment faire émerger des branches industrielles (agro-alimentaires, industries du bois, de la chaussure, industrie chimique, mécanique et électrique) ; puis avec l'ouverture du pays depuis les années 1970, les investisseurs vont doter le tissu industriel de Sfax d'une branche textile dominée par le prêt à porter.

Plusieurs groupes industriels à dimension régionale puis nationale se sont formés ; Poulina, Huard Tunisie, STPA..., certains étaient initiés par des sfaxiens installés à Tunis. Cette dynamique est renforcée par un ensemble de mesures prises par l'État en faveur de la décentralisation industrielle. En quelques décennies, ce processus continu d'industrialisation a produit ses effets. Les effectifs industriels étant passés de 15000 en 1969 à 50 000 en 2004 (API, 2004) où Sfax garde toujours le deuxième rang derrière le Grand Tunis tant au niveau de l'emploi, du volume des investissements, que de la diversité de son tissu industriel.

Cependant, si le modèle industriel sfaxien a rendu possible l'intégration de cette région à l'économie nationale et de marché, il n'en reste pas moins fragile. La concurrence de l'informel, des produits importés à bas prix, particulièrement vive dans les industries de biens de consommation (habillement, chaussure, ameublement), a porté préjudice au secteur. L'éloignement du centre de décisions, la faiblesse des infrastructures ; des

services d'accompagnement de l'industrie, de même que l'adaptation aux différentes mutations à l'échelle mondiale pose un sérieux problème.

#### **1.4. Logiques de polarisation**

Par sa localisation géographique et sa position dans la hiérarchie urbaine nationale, Sfax devait répondre, en sa qualité de grande ville, non seulement aux besoins de sa population mais à ceux aussi d'un espace plus vaste formé par le sud Tunisien et une partie du Centre ouest. Cette fonction qui lui est traditionnellement reconnue « capitale du Sud », est actuellement remplie d'une manière partielle, conséquence logique d'une disproportion entre l'ampleur de la demande, le nombre, le niveau et la taille des équipements disponibles. La congestion comme l'encombrement des équipements portent beaucoup de préjudices à la qualité des services publics offerts (sanitaires, universitaires...). Toutefois, la politique de décentralisation menée par l'Etat qui a doté en services les espaces du sud a limité l'envergure des relations traditionnelles de Sfax avec ces régions. Ainsi, en dehors de Sidi-Bouzid avec qui Sfax continue de garder des relations étroites (flux commerciaux et services divers) et de Mahdia à travers les flux tourisme local, la ville n'a plus de polarisation régionale importante.

A cette faiblesse structurelle, s'ajoute le problème de rattachement de Sfax à la région économique du CE à partir du VI<sup>ème</sup> plan (1982-1986) ; rattachement par essence artificiel, qui a desservi la capacité de Sfax à diffuser croissance et développement sur sa zone d'influence naturelle. Ce choix a fait que son positionnement dans l'armature urbaine nationale est devenu flottant et pénalisant.

Avec la libéralisation économique des années 1990, qui a accentué la polarisation des activités industrielles et économiques dans l'aire métropolitaine tunisoise, l'économie industrielle de Sfax s'essouffle, même si elle reste toujours le deuxième pôle économique du pays. L'activité portuaire de Sfax, (deuxième plateforme avec 25% du tonnage) témoigne de l'importance de l'internationalité de Sfax, connaît aujourd'hui lui aussi des problèmes de fonctionnement et de spécialisation.

Une étude récente sur la compétitivité des grandes agglomérations tunisiennes<sup>1</sup> s'est basée sur des indicateurs indirects pour étudier les performances comparées des villes au niveau industriel. Parmi ces indices utilisés on trouve la consommation électrique (Haute et moyenne tension, HMT) par l'industrie et par district.

Les calculs réalisés ont permis de déterminer le PIB industriel régional sur la base de la consommation énergétique.

Telle qu'elle se dégage des indicateurs utilisés (consommation énergétique, productivité du travail...), la compétitivité se réfère au modèle économique basé sur les unités capitalistiques. C'est dans ces unités que la consommation d'énergie est la plus importante et la productivité du travail (Valeur Ajoutée Industrielle/Emploi) est plus élevée (technologie utilisée, économie d'échelle...).

contrairement aux indicateurs d'emplois, du volume des investissements et du nombre d'entreprises, où Sfax occupe le second rang derrière le grand Tunis, la consommation énergétique par l'industrie et la valeur ajoutée industrielle placent Sfax au 5<sup>ème</sup> rang au niveau national après le Grand Tunis, Sousse, Monastir et Bizerte.

---

<sup>1</sup> La compétitivité des agglomérations tunisiennes

La Valeur ajoutée industrielle régionale, estimée par la consommation électrique MHT, va opposer les agglomérations qui renferment les unités capitalistiques à emploi faible et à valeur ajoutée élevée (Gabès, Bizerte), aux villes à structure plus équilibrée comme le Grand Tunis ou Sfax, où coexistent les unités à forte teneur technologique et les entreprises de main d'œuvre.

Au niveau de la productivité du travail, Sfax occupe le 4<sup>ème</sup> rang derrière Bizerte, Gabès et Sousse, mais elle devance le Grand Tunis et Monastir. Cette position de Sfax comme celle du Grand Tunis est à relier avec sa structure industrielle diversifiée et à faible intensité en capital.

La faible compétitivité de la ville s'observe aussi à travers son pouvoir de commandement économique. Une étude récente (A Belhédi 2007) a montré qu'en ce qui concerne les sièges sociaux des entreprises, la situation de Sfax est problématique dans les activités technologiques et de services rares où non seulement elle n'arrive à capter que 6% des sièges, mais elle est devancée par Sousse qui contrôle désormais 7% des sièges d'entreprises. La place de Sfax semble reculer par rapport à la situation des années 1970 et 1980 ce qui est susceptible de modifier les rapports entre les villes du sommet de la pyramide urbaine suite probablement à une dynamique plus élevée de Sousse en matière de sièges sociaux.

## **2. SFAX ET LE PROJET DE METROPOLE**

La place assignée à Sfax à différentes échelles constitue un facteur déterminant de l'avenir de la ville et un enjeu de taille, entravé jusqu'ici par les obstacles et les dysfonctionnements du système urbain actuel. En effet, la ville se trouve, depuis plusieurs années, handicapée par de grands problèmes d'aménagement. Le retard enregistré par la ville en matière d'équipements, d'infrastructures, de cadre de vie et de respect pour l'environnement, est nuisible pour son avenir.

Envisager une démarche pour relancer la dynamique du Grand Sfax et le préparer à répondre aux exigences du 21<sup>e</sup> siècle nécessite l'adoption d'une nouvelle stratégie de développement prenant en considération son imbrication aux diverses échelles territoriales. L'option métropolitaine a été évoquée par le SDAGS 1997, et la SDGS (2003-2016).

Ville méditerranéenne par son histoire comme par son économie (commerce maritime, pêche), Sfax s'est trouvée depuis un demi siècle couper de la mer. Des actions de correction (dépollution, revalorisation de l'espace) ont été entreprises ou projetées ; qui s'articulent autour de la mise en place d'équipements, des mesures d'accompagnement afin de favoriser l'option métropolitaine.

### **2.1 Atouts, contraintes et insuffisances**

En dépit des insuffisances, Sfax renferme plusieurs atouts qui peuvent concourir à son développement et à la réalisation de ses objectifs stratégiques de compétitivité et de

durabilité. Certains relèvent de l'aménagement réalisé, d'autres sont liées à la dynamique propre de la ville.

Ainsi, les grandes opérations urbaines comme Sfax-el-Jadida, entamées depuis les années 1990 ont donné naissance à de nouvelles centralités et ont restructuré l'espace urbain central. De même, les PIF périphériques ont doté pour la première fois la périphérie en zones aménagées qui couvrent des centaines d'hectares. L'offre foncière dans ces périmètres a permis de mettre en place plusieurs programmes d'équipements (pôle technologique, ville sportive, nouveau noyau universitaire...).

A côté de tout cela, l'agglomération continue de renfermer des disponibilités foncières importantes qui peuvent être le support à des opérations urbaines. Plus de 2000 ha de foncier situé à l'intérieur du périmètre communal est encore vide. Même si une grande partie est formée de petits lots, il existe plusieurs zones où les vides sont encore importants (A BENNASR 2003).

En 2006, Sfax a vu le démarrage des travaux de revalorisation du littoral nord (Taparura) qui en plus de la dépollution, va offrir à la ville plus de 350 ha de foncier gagné sur la mer. Il en est de même de la fermeture de la décharge publique sur le littoral Sud et le transfert de l'usine chimique SIAPE (2011), qui va permettre à la ville de récupérer aussi des centaines d'hectares où une étude de réhabilitation de la côte sud est en cours.

Toutefois, ces atouts ne peuvent pas cacher les grandes insuffisances qui entravent le bon fonctionnement de la ville dont: la congestion du centre ville et la dévalorisation de son image (dégradation du patrimoine urbain); la rupture entre la ville et la mer, aggravée par le manque d'espaces de loisir et de détente; l'étalement excessif de l'agglomération et la prolifération de l'habitat spontané en milieu urbain et périurbain alourdie par l'absence de maîtrise foncière; l'atonie de la campagne et des petites villes de l'arrière-pays qui continuent de constituer un facteur d'isolement de la ville. Cette dernière devait partager les fruits de la croissance avec sa région.

Enfin, si l'esprit entrepreneur des sfaxiens est un atout important pour la ville et sa région, la dynamique d'entreprise ne peut être productive si elle n'est pas suivie par des actions d'encadrement engagées par l'Etat.

## **2.2 les actions d'aménagement**

Contrairement au passé, les actions à entreprendre s'inscrivent désormais dans une conjoncture contraignante marquée par la raréfaction des sources et moyens de l'acteur public. Ainsi, la mise en place d'une urbanisation volontariste et le développement des villes ne sont plus du seul ressort de l'Etat. Les entités urbaines devraient mobiliser leurs ressources propres, attirer le capital privé local et international et instaurer le partenariat entre le public et le privé. L'inscription dans les réseaux internationaux de villes comme celui des villes méditerranéennes peut aider Sfax à réaliser plusieurs de ses objectifs stratégiques.

L'accès à l'internationalité et la compétitivité pour Sfax, passe par l'ouverture de la ville, la mise à niveau de son tissu économique, la lutte contre l'étalement générateur d'exclusion sociale et le respect de l'environnement et du cadre de vie urbain. Par le fait qu'elle est globale, la compétitivité et la durabilité ne peuvent être atteints qu'à travers une alliance entre les exigences économiques de rentabilité et le respect de l'environnement.

Si la promotion de la ville de Sfax au rang d'une métropole méditerranéenne a constitué un objectif majeur de la stratégie de développement du Grand Sfax (SDGS, 2003), la réalisation de cet objectif et au-delà des exigences économiques, passe par une réconciliation de la ville avec la mer. Plusieurs actions sont à mener dans ce sens:

- La revalorisation et la réhabilitation du littoral nord et sud de la ville : la reconquête du littoral doit permettre à *Sfax de retrouver ses repères de ville de la méditerranée*. L'aménagement du littoral comporte des opérations de grande envergure (Taparura, Transfert des Salines) mais aussi d'autres opérations plus petites mais importantes comme le projet Chott-el-Krekna de réhabilitation de l'ancien port de pêche.

L'aménagement de Taparura, futur pôle urbain, touristique et de loisir doit aussi être étudié à travers ses impacts urbains, sociaux et économiques sur la ville. En effet, une population résidente additionnelle de 20 000 individus qui va se projeter dans le centre aura des impacts certains. Le centre doit se préparer en infrastructures et en services pour l'accueil des nouveaux résidents dont une grande partie, vu la centralité du projet, sera formée de classe sociale aisée et moyenne. De même, la réalisation du projet va jouer un rôle dans la reconversion des zones d'activités limitrophes principalement la zone industrielle de la Poudrière où la ville devrait accompagner cette reconversion lente en salles d'expositions, de sièges sociaux des entreprises, sans toutefois d'actions volontaristes qui entraînent un ébranlement des prix fonciers et un changement brutal de la vocation de la zone.

La zone humide de Thyna, le parc urbain, le site archéologique et les futures friches de la SIAPE (emprise de l'usine, ancien dépôt de margine, ancienne décharge publique), couvriront un espace de plusieurs centaines d'hectare qui sera reconquis en partie par les activités de détente et de loisir<sup>2</sup>.

Une métropole compétitive est aussi une ville gérable. Ainsi, au niveau de l'aménagement urbain, le recentrage de l'urbanisation et la limitation du périmètre d'extension de la ville à son assiette actuelle (soit les environs du Km 9) est plus que nécessaire.

Les documents de planification et de gestion de l'espace urbain élaboré jusque là ont, certes, proposé et retenu des solutions appropriées qui cependant, au niveau de leur mise en œuvre et de leurs effets, se sont révélées souvent lacunaires et non adaptées aux réalités sociales et urbaines. De ce fait, plusieurs problèmes persistent encore dont l'étalement urbain, les atteintes à l'environnement et la perte de la compétitivité de la ville.

Le périmètre communal actuel de Sfax qui s'étend sur 15300 ha, peut-être suffisant pour le développement de l'agglomération à l'horizon 2016, d'autant plus que le Grand Sfax renferme des disponibilités foncières importantes. La maîtrise de l'étalement va permettre de réaliser dans de bonnes conditions les équipements et les infrastructures.

---

<sup>2</sup> Souvent citée comme exemple, la ville de Barcelone, malgré la persistance de problèmes urbains et sociaux, a réussi dans un temps assez court la revalorisation de son littoral qui jusqu'à la fin des années 1970 était polluée et occupée par l'industrie. Ainsi une plateforme logistique a pris place sur le littoral sud dont les deux sommets sont le port et l'aéroport. Alors qu'une autre partie du littoral a abrité le village olympique, des plages, des musées, des aquariums, des esplanades qui confirment l'appropriation citoyenne du littoral. Cependant, la conjoncture comme les moyens dont disposent les deux villes ne sont pas comparables.

Toutefois des équipements de haut niveau et consommateurs d'espaces peuvent être implantés en dehors de ce périmètre et principalement dans la zone située entre la rocade du km 11 et les limites des périmètres communaux (foire permanente, Aires de loisir, Grande surface commerciale, salles d'expositions; cité sportive...).

L'extension du périmètre communal, demandée par les communes périphériques jusqu'au km 11, est à écarter actuellement dans la mesure où cet élargissement peut avoir des répercussions négatives sur l'étalement urbain. Le spontané va trouver les conditions propices pour s'étendre encore au delà du périmètre communal projeté.

Le recentrage de l'agglomération est une condition fondamentale pour la maîtrise de l'espace et le développement des réseaux et des équipements (voirie, assainissement, transport...). Cependant, le compactage ne peut-être opérationnel qu'à travers une politique de maîtrise foncière forte qui allie les propriétaires, les promoteurs et les collectivités locales.

Les collectivités locales sont amenées à constituer dans le cadre de programmes intercommunaux des périmètres de réserves foncières (PRF)<sup>3</sup> ou des périmètres d'intervention dans les zones où les prix du foncier sont encore abordables (Sud-Ouest de l'agglomération par exemple ou dans les zones enclavées).

Les communes du Grand Sfax doivent trouver les modalités d'encouragement des propriétaires à mettre leur foncier sur le marché, à travers des associations promoteurs/propriétaires, des assemblages des parcelles ce qui permet d'accéder aux COS et CUF plus élevés et à travers l'application de la loi sur la taxe foncière pour ce qui est des terrains non bâtis.

La requalification des sites existants d'activités doit être réintégrée à cet ensemble d'offre foncière nouvelle, notamment les friches de la NPK, les futurs friches de la SIAPE, la possibilité de transfert des bassins des salines, la réhabilitation de la zone de Madagascar, le transfert des ateliers SNCFT et de la gare de triage de la SNCFT.

La lutte contre l'étalement passe aussi par la diversification de l'offre en logements et en lots constructibles afin de contrecarrer les tendances à l'habitat spontané. Les collectivités locales, les pouvoirs publics et les promoteurs privés doivent donner plus d'égard pour l'habitat social. Des études d'évaluation de la politique de l'habitat, des catégories sociales cibles à Sfax sont plus que nécessaire, dans la mesure où la compétitivité du spontané et de l'auto construction vient lamener toute politique d'habitat programmé.

L'expérience de l'AFH d'offre de lots de type isolé dense de 200 m<sup>2</sup> de moyenne au PIF ONS a connu un grand succès commercial dans la mesure où de petits budgets ont pu accéder à la propriété du logement individuel. On se demande pourquoi cette offre n'a pas été reproduite dans les autres PIF.

Si la densification est fondamentale pour la maîtrise de l'espace urbain et la maîtrise de l'étalement, elle ne peut-être synonyme d'encombrement. L'option de densification et de verticalisation sur les radiales va mener à la congestion et aux risques si elle n'est pas accompagnée par un effort d'assainissement, d'élargissement des voies et de dotations en infrastructures. Elle peut engendrer aussi plus d'étirement de l'espace urbain. De même,

---

<sup>3</sup> Les PRF sont des périmètres créés par les collectivités locales en dehors du périmètre communal pour l'implantation d'équipements ou la mise en place de projets urbains.

cette densification linéaire peut entraîner une dilution des axes urbains lourds qui peuvent faire l'objet d'un mode de transport en site propre (métro sur l'axe littoral, train de banlieue sur l'axe de Sakiet-Ezzit).

Cependant, un choix de densification maîtrisé et bien conçu, va permettre le développement d'axes de transport collectif rentable et éviter les vides et les discontinuités urbaines. Des études ont montré que la forme urbaine tentaculaire comme celle qui caractérise Sfax actuellement représente un avantage par rapport à une forme compacte pour ceux qui souhaitent bénéficier d'une proximité aux zones récréatives sans toutefois s'éloigner trop du centre ville.

Le seul inconvénient reste l'allongement de la distance au centre ville qui peut être en partie compensé, par la création de centres commerciaux à l'échelle des quartiers ainsi que des services de base dans chaque îlot urbain (Frankhauser 2000). Ceci montre les avantages non négligeables d'une structure étalée – sous conditions qu'elle soit organisée de façon « rationnelle ».

### **2.3 la question patrimoniale**

La préservation et la réhabilitation du patrimoine constituent aujourd'hui une condition essentielle de la métropolisation. En effet, la fragmentation et l'étalement urbain ont tendance à créer de nouvelles centralités, des non lieux déconnectées les unes des autres.

Le développement multipolaire doit donner au centre un rôle de fédérateur de l'aire urbaine. Une métropole durable est celle qui garde et revalorise ses repères historiques. Les actions à mener dans l'espace central et péri central doivent donner plus de force au centre de la ville.

Toutefois, l'intérêt porté actuellement au patrimoine urbain est intimement lié à une vision trop économique de la ville. Si aujourd'hui tous les projets d'aménagement doivent se plier aux exigences de la rentabilité, ceux de la Médina doivent dépasser le simple calcul de rentabilité économique. Le rôle social, identitaire, d'union et de brassage social joué par la Médina en particulier et le centre ville en général peuvent à eux seuls justifier les interventions.

Si pour l'État comme pour les collectivités locales, la rentabilité doit résider à court terme dans le développement touristique, générateur d'emplois et de devises, les impacts d'un tel investissement peuvent être contraire à la préservation du tissu de la Médina à cause de la surexploitation des lieux, le déséquilibre des fonctions, la désertion des résidents et la hausse incontrôlée du prix de l'immobilier...).

Pour que la mise en valeur des quartiers anciens ne se réduise pas à un simple investissement touristique, les pouvoirs publics devraient encourager la diversité des fonctions urbaines par la préservation de la fonction résidentielle et la diversité fonctionnelle. Les pouvoirs publics doivent faire de la sorte à ce que la réoccupation après rénovation des centres anciens ne se transforme en opération d'exclusion sociale. La reconquête du centre historique par les classes aisées "gentrification" est un phénomène qui a touché plusieurs villes européennes.

### **2.4 Le développement de la centralité**

Le partage de la centralité à travers les diverses composantes du centre ville (celles existantes ou celles en gestation) n'a pas été assuré. Ainsi, le projet Taparura, comme celui de Sfax-el-Jadida doivent concourir à l'affermissement des pouvoirs du centre et ne

doivent pas être des projets qui viennent concurrencer le vieux noyau. Le développement de Sfax-el-Jadida a été réalisé à travers un vidage des fonctions tertiaires et de commandement de Bab-Bhar (siège du Gouvernorat, Banque Centrale, AFH, sièges sociaux des banques, migration des médecins de libre pratique...).

Le centre doit être aussi un symbole de la force de la ville et un repère de l'appartenance de sa population. Il doit jouer le rôle de lieu de convergence des populations par l'animation qu'il doit offrir (médiathèque, théâtre, loisir, librairie, espace public...), il doit être aussi un lieu de créativité (ateliers pour les beaux arts, clubs, association...).

Les options d'aménagement qui ont prévalu jusqu'ici ont toujours favorisé la voiture privée au détriment des piétons. La motorisation croissante des ménages, le non respect de la réglementation et la concentration des activités au centre ont entraîné la prolifération du stationnement anarchique. Source de congestion, ce phénomène peut-être combattu à travers une offre suffisante et adéquate de parking et une politique dissuasive qui pénalise les usagers voulant stationner au centre. Dans cet ordre, il est important de rendre à la bicyclette sa place et de renouer avec une vieille tradition sfaxienne en voie de disparition.

### **2.5 Les actions économiques: affiner les équipements**

Il n'existe pas d'indicateurs pertinents qui permettent de mesurer le niveau d'équipement de Sfax par rapport aux autres grandes villes du pays. La grille établie par l'acteur public se base le plus souvent sur le statut administratif de la ville et non sur le nombre de la population desservie. Les villes sièges de gouvernorat indépendamment de leur population, ont droit au même titre à des équipements collectifs. Cependant et au-delà du niveau des infrastructures et équipements le SDAGS et la SDGS ont appelé à:

-Etoffer l'université par la création de nouvelles branches et spécialités qui font actuellement défaut: hydraulique, transport, architecture et urbanisme...

-Créer un Institut Agroalimentaire Méditerranéen pour la rive Sud de la méditerranée surtout que Sfax renferme un centre de biotechnologie de rayonnement international et constitue un pôle de production alimentaire important (premier port de pêche de Tunisie, premier bassin laitier, de production des huiles d'olives et de viandes rouges...). Le technopôle actuel basé sur le multimédia n'a pas de liens avec les spécificités de la ville.

-Créer une bibliothèque universitaire et mettre les bibliothèques des institutions en réseau, ce qui permet d'économiser les acquisitions...

-Mettre en place un hôpital régional qui fait actuellement défaut.

-Programmer un autre Centre Hospitalo-universitaire surtout que le rayonnement des deux CHU actuels (Habib Bourguiba et Hédi Chaker) touche une grande partie du Sud et du Centre du pays.

- Une métropole c'est aussi une ville capable d'organiser de grands événements comme les congrès internationaux, les expositions, les grandes rencontres sportives qui nécessitent des équipements de haut niveau comme les salles de congrès, les cités sportives...

Enfin, le développement de Sfax a été toujours altéré par l'inertie qui caractérise l'arrière-pays et par la concentration des hommes et de leurs activités à Sfax. La faiblesse

de l'armature urbaine a limité l'essaimage des activités industrielles qui continuent sans raison de s'implanter au centre. De même que la faiblesse du niveau de vie dans les campagnes environnantes et le manque de tradition ont eu des impacts sur la non émergence d'entrepreneurs locaux.

La ville de Sfax devrait partager les fruits de sa croissance avec son arrière-pays et donner un rôle plus important pour ces petites villes tout en respectant l'environnement et les spécificités sociales et économiques. Jusqu'ici les rapports entretenus ne permettent pas de promouvoir ces villes où les impacts environnementaux négatifs se multiplient sous l'effet du transfert de la décharge publique, des bassins de margine, des savonneries dans les campagnes environnantes.